

L'Autostrada N2

Autor(en): **Maffioletti, Serena**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera**

Band (Jahr): **69 (2018)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780950>

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.

Serena Maffioletti

L'Autostrada N2

La costruzione dell'identità ticinese

Un'autostrada può costruire l'identità di un territorio? Il processo progettuale che ha portato alla realizzazione dell'Autostrada N2 ha dato a questa domanda risposta positiva, e questo grazie a una concatenazione di scelte consapevoli, prese sotto la sapiente regia dell'architetto Rino Tami.

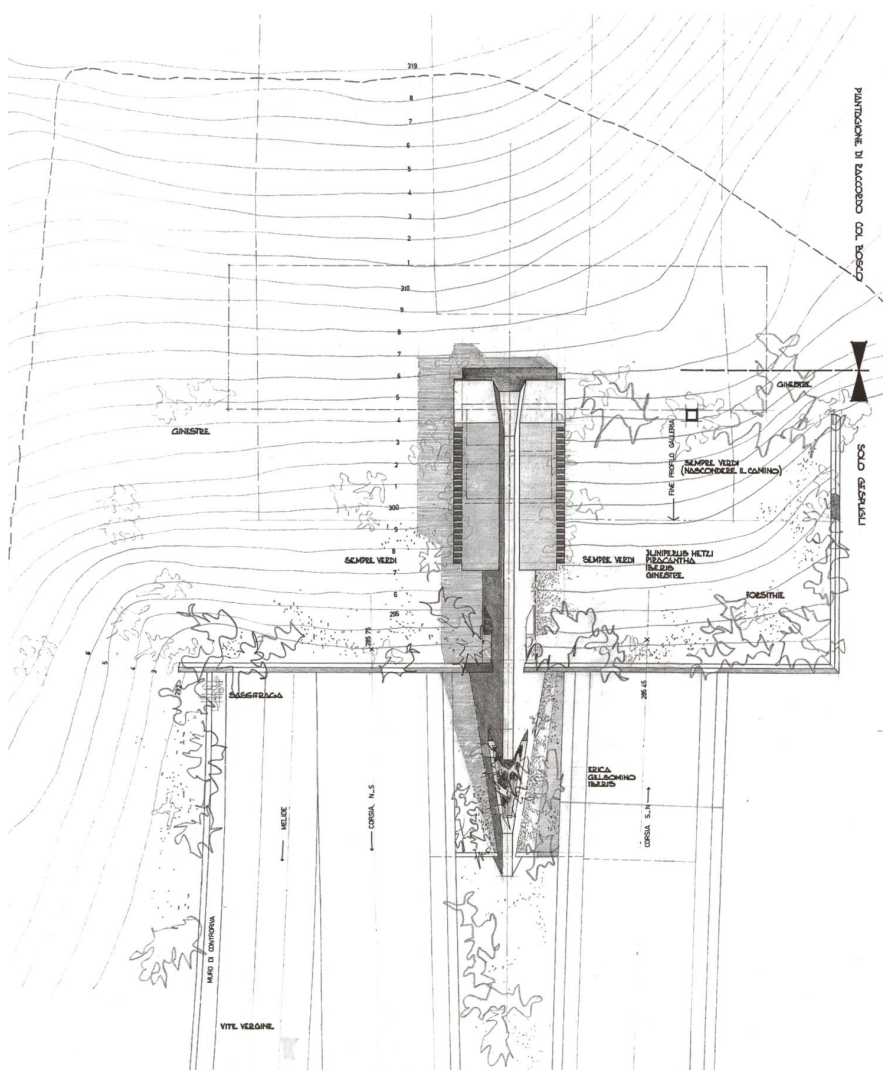
Galleria Melide-Grancia,
portale Melide, pianta, s.d.
Archivio del Moderno.
Fondo Rino Tami

«Occorre» scrive Rino Tami «che nel nostro paese si prenda sempre più coscienza del fatto che la gigantesca opera delle autostrade nazionali non si limita a un fatto economico e tecnico, ma che dovrà anche testimoniare la nostra sensibilità e maturità culturale in riguardo ai molti e grossi problemi di ordine formale e paesaggistico che da essa scaturiscono. Occorre di conseguenza una precisa, coerente e unitaria direttiva estetica, quale si addice a ogni autentica opera d'arte: dal fatto che essa non ha elementi di dettaglio trascu-

rabili consegue che chi è investito di tale compito deve poter intervenire per tempo in tutti i problemi estetici dell'autostrada vera e propria e dei suoi elementi integrativi. Occorre infine ripetere che lo Stato, quale promotore ed esecutore dell'opera, non può contraddirsi nel suo compito di controllo di ogni episodio edificatorio, di cui è giustamente investito, per la tutela del paesaggio naturale e urbano»¹.

Sono frasi fortemente impegnative per chi le pronunciò, per lo Stato e per quell'intrecciato, complesso insieme di forze tecniche e sociali che unite determinarono un'opera grandiosa come un'autostrada, nel cui concatenato susseguirsi di scelte e fatti, sviluppati attraverso continue difficoltà e prove dalle prime deliberazioni al compimento, quelle forze si riflessero. Formulate agli inizi della sua costruzione, queste parole segnalano i valori culturali, sociali ed etici che indirizzarono il processo formativo dell'autostrada N2, poi denominata A2: attraverso la qualità formale che rinnovò la cultura del progetto stradale essa divenne lo strumento essenziale dell'unificazione e della modernizzazione del Cantone, un elemento fondativo della nuova identità culturale, architettonica e paesaggistica del territorio nella seconda metà del XX secolo.

Nella N2 si esprime il movimento politico e culturale ticinese gravitante attorno al Consiglio di Stato Franco Zorzi che, assunta la direzione del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, vi costituì la Sezione strade nazionali dotandola d'una squadra giovane d'ingegneri. Egli impresso così un forte impulso a una strategia infrastrutturale finalizzata a favorire le connessioni locali e il potenziale turistico, rompendo l'isolamento cantonale segnato dall'orografia alpina e dal bacino lacustre e racchiuso tra il difficile valico del San Gottardo e la frontiera italiana. Il rinnovamento della politica idroelettrica e stradale, la protezione





delle rive dei laghi e delle aree demaniali, il potenziamento dell'aeroporto di Magadino e la volontà di affrontare con strumenti normativi regionali la pianificazione territoriale, attestano la complessità del quadro programmatico in cui la politica autostradale e gottardista di Zorzi s'iscrisse, e alla quale concorsero la profonda comprensione e il rispetto dei caratteri fisici del paesaggio, riconosciuti quali valori culturali e fattori di sviluppo turistico. Giudicata da Zorzi «il problema» vitale per l'economia cantonale e per questo interpretata come asta gravitazionale della rete viaria delle valli e delle campagne e come tratta della rete confederale e internazionale, l'autostrada fu lo strumento fondamentale della nuova costruzione del territorio ticinese.

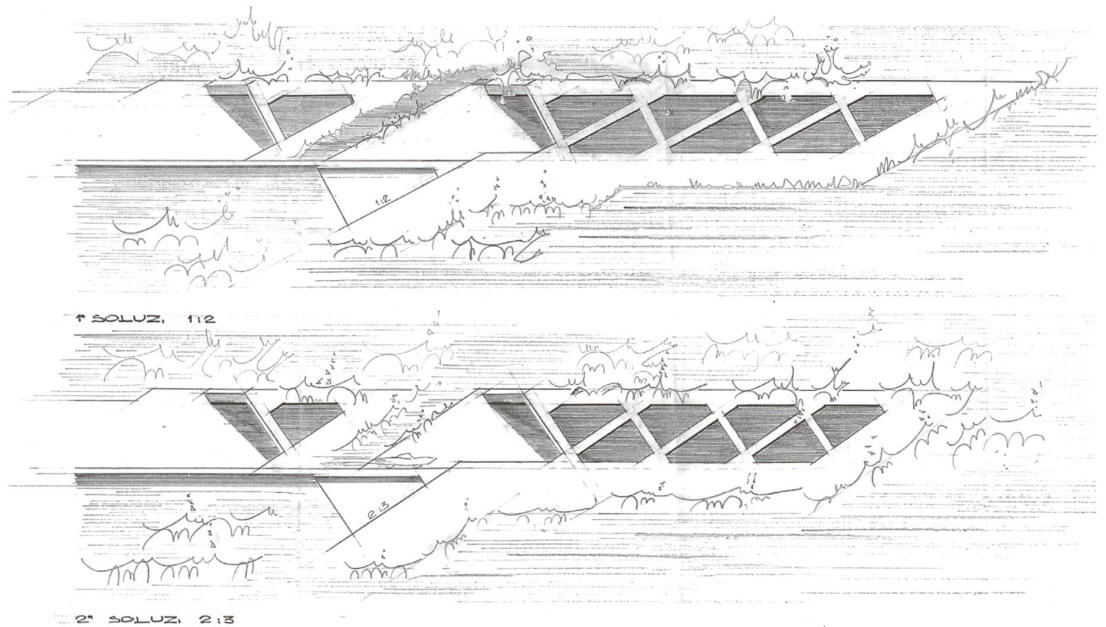
Per quanto la struttura confederale della partecipazione politica tradizionalmente avvicini i processi decisionali alla popolazione e per quanto Franco Zorzi abbia guidato con sapiente fermezza la modernizzazione del Canton Ticino su un ampio spettro di scelte strategiche, sono la figura e il ruolo di Rino Tami l'indispensabile chiave di volta della concezione e della realizzazione di questa eccezionale autostrada, diversa dalle pre-

cedenti esperienze tedesche e americane, diversa dalla coeva realizzazione in Italia dell'Autostrada del Sole.

Per dare forma al centro del mosaico delle innovazioni territoriali, nel 1963 il Consiglio di Stato del Ticino designò il prestigioso e moderno architetto Rino Tami, professore presso il Politecnico di Zurigo, come suo «consulente in materia di bellezze naturali e in materia estetica per le opere dell'autostrada ai fini di inserirla in modo armonico nel nostro paesaggio»². L'architetto ticinese, che abbandonerà l'insegnamento universitario per concentrare le proprie energie nel ciclopico sforzo, interagì per vent'anni con la Sezione strade nazionali al fine di realizzare un'autostrada che fosse un'opera qualificata e coerente: non un'opera d'ingegneria – come si intende usualmente una strada – ma di architettura, perché Tami affidò alla forma l'interpretazione, la sintesi di tutta la complessità che la funzione, la statica, il luogo e la materia chiamano a sé. Se questa è la prima, grande eccezionalità della ricerca di Rino Tami, ulteriori elementi altrettanto significativi – che insieme fanno dell'autostrada un capolavoro indiscutibile non solo del progetto infrastrutturale,

Galleria Melide-Grancia, portale Melide.
Archivio del Moderno.
Fondo Rino Tami

Galleria Maroggia-Bissone,
prospetto del portale nord
(progetto di massima), 1967.
Archivio del Moderno.
Fondo Rino Tami



ma dell'architettura del XX secolo – sono la sfida a realizzare un'opera unitaria, che si dipana per circa 150 km, e il sottile, costante dialogo paesaggista cercato nel confronto tra la geometria, la materia del progetto e la morfologia dei luoghi.

È importante sottolineare che l'architetto arrivò a questo prestigioso quanto inedito ruolo attraverso la pluriennale azione svolta nell'Associazione svizzera per il piano di sistemazione nazionale, un'associazione indipendente con valore consultivo nella pianificazione cantonale in materia urbanistica, paesaggistica e infrastrutturale. Tami agì dunque da architetto, da progettista, che esprime anche l'esperienza e la sensibilità maturate nella dialettica con la società civile.

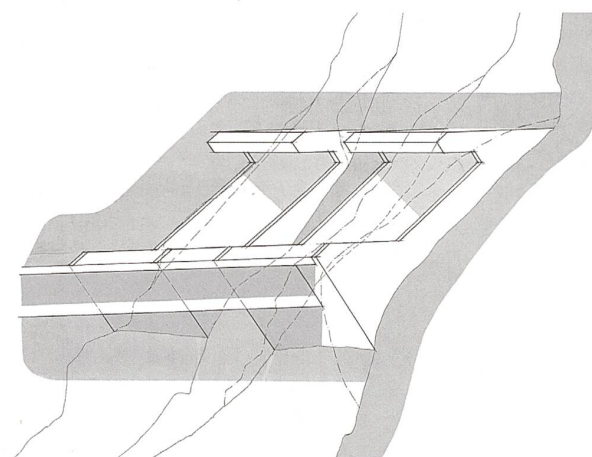
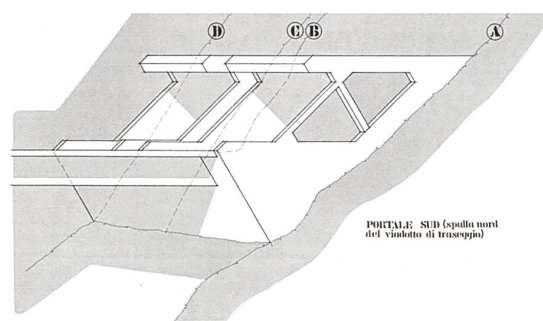
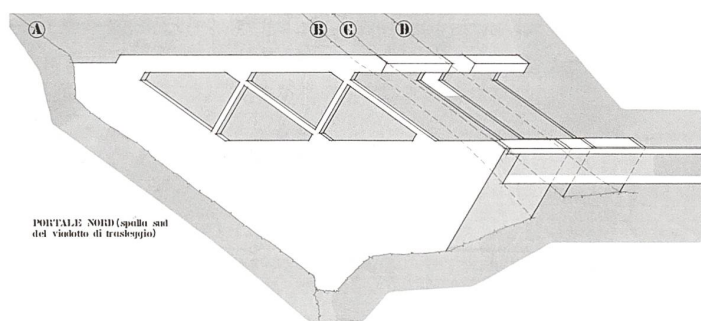
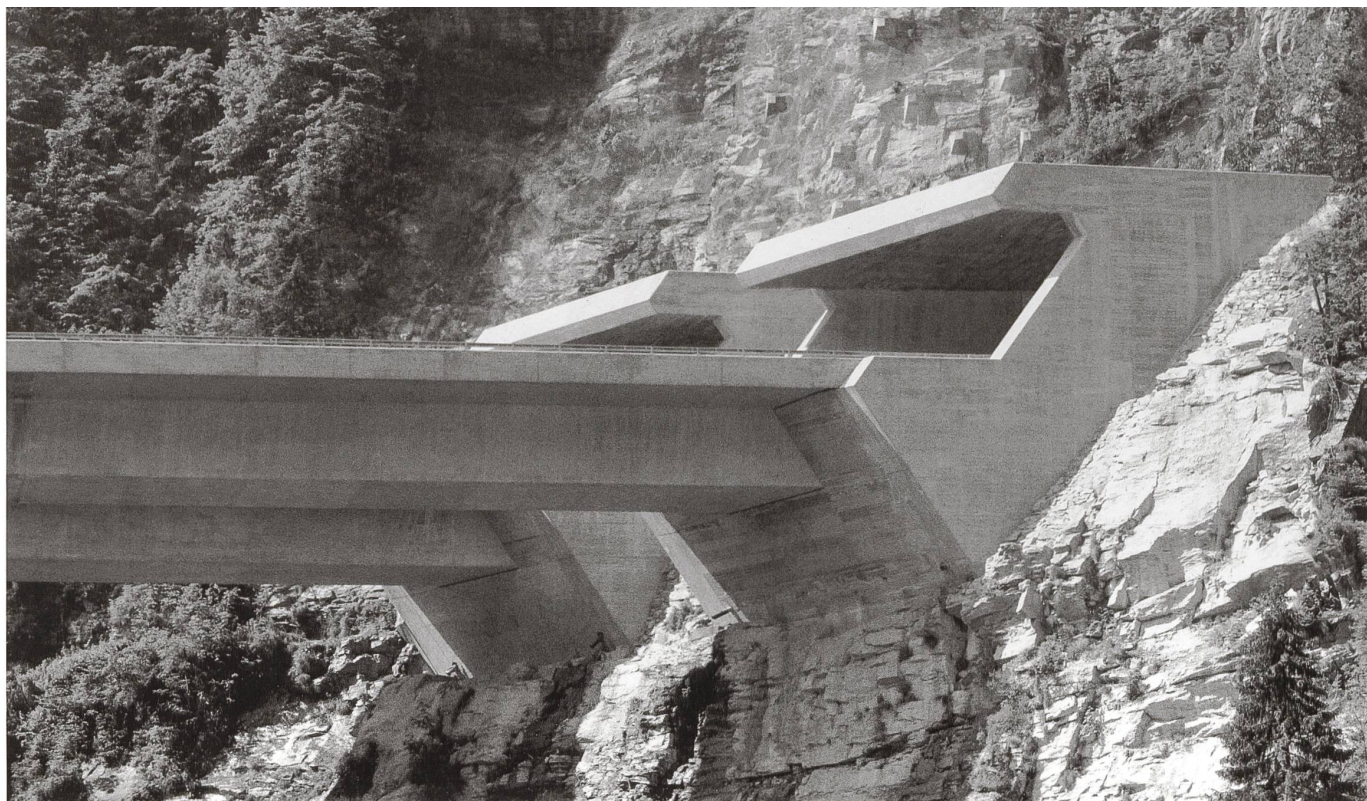
I pochi progetti commissionatigli, le diverse presenze nelle giurie concorsuali per l'attribuzione degli incarichi delle opere più complesse, gli attenti suggerimenti ai professionisti incaricati e le molte modifiche apportate agli elaborati tecnici dell'Ufficio strade nazionali sono gli strumenti con cui Tami esercitò la funzione di progettista-regista, attentissimo all'unità dell'intera opera determinata dalla qualità di ogni manufatto e dalla sua integrazione nel paesaggio.

Di fronte a un contesto geografico di grande qualità estetica segnato da una struttura insediativa eterogenea, Tami pose la ricerca figurativa a fondamento dell'azione progettuale. Interpretando l'infrastruttura non come elenco di opere, ma come costruzione unitaria, egli raccolse l'insieme delle azioni progettuali entro un solo obiettivo: conquistare la visibilità, l'identità, il carattere dell'autostrada attraverso la concordanza dei suoi manufatti, le nuove figure del ridisegnato

paesaggio lacustre e alpino. «L'autostrada, nei suoi elementi costitutivi nonché negli oggetti integrativi, dovrebbe essere considerata» scrisse «non come un seguito di strutture additive, ma come un tutto armonico nelle sue espressioni formali: l'autostrada dunque, nel suo complesso, come un'opera unitaria e, in quanto tale, debitamente inserita nel paesaggio che attraversa»³.

L'intero tracciato fu inteso come un unico manufatto che si snoda nel dialogo con il territorio: la tipizzazione dei temi genera la tipizzazione delle figure, che egli assunse e impose come normative; l'individuazione, l'applicazione e la ripetizione dei medesimi principi compositivi determinano la continuità figurativa dell'autostrada pur attraverso le discontinuità del territorio; l'uso del calcestruzzo quale unico materiale risponde alla semplicità nella concezione, alla sincerità nell'espressione, al rigore nella geometria: plastico e adattabile come l'asfalto, diverso e distinguibile dalle rocce del paesaggio e dalle opere infrastrutturali dell'Ottocento stradale e ferroviario svizzero (assunte anch'esse come fatti "naturali"), il calcestruzzo concorre all'unità del tutto, così come all'attualità dell'opera.

Praticata lungo i 145,5 km del nastro stradale in ognuno dei 290 ponti e viadotti e delle 21 gallerie, la severa "disciplina formale" che Tami impose a ogni scelta governa nei dettagli l'unità dell'insieme. Egli ricondusse la disseminazione delle moltissime figure necessarie al funzionamento autostradale a una concezione monumentale dell'opera intesa non come magniloquenza, ma come espressione della civiltà dell'uomo. Sensibile alla lezione wrightiana, dispose le figure stradali, i



ponti, i viadotti, i portali delle gallerie e i muri di sostegno “dentro” il terreno, compresse in esso e a esso raccordate non dalla geometria dell’angolo retto, ma da inclinate per assecondare i declivi e “sfuggire” nel movimento automobilistico. Per quanto vincolato da un tracciato stabilito senza il suo apporto, il disegno dei manufatti stradali svela ancora oggi un’accorta selezione delle immagini, di inquadrature degli spazi, di percezione del paesaggio. «I muri di controriva» scrive Tami «sono un elemento ricorrente in un’autostrada di montagna: essi sono, di norma, eseguiti seguendo casualmente l’andamento del terreno. Si è voluto dare una tipologia unitaria a questo oggetto ricorrente, adottando il principio di profilare il muro su due parallele: la prima, parallela all’autostrada medesima, la seconda con un angolo costante di 30° rispetto alla prima in tal modo il profilo stesso dei muri non è più casuale, ma accusa una sua disciplina formale costante lungo tutta l’autostrada»⁴. E avverte: «Questi sono solo in apparenza

Viadotto di Saresc, spalla nord.

Archivio del Moderno. Fondo Rino Tami

Viadotto di Traseggio, portali nord e sud.

Archivio del Moderno. Fondo Rino Tami

Viadotto di Saresc, prospetto della galleria Piumogna.

Archivio del Moderno. Fondo Rino Tami

**Viadotto di Monte,
testata sud.**
Foto Roberto Sordina

Area di sosta.
Foto Roberto Sordina



dei problemi secondari, in realtà sono anch'essi essenziali nel quadro generale di tutta l'autostrada, intesa come opera d'arte»⁵.

L'obiettivo fissato da Franco Zorzi di concepire l'autostrada come un'azione d'interpretazione e di valorizzazione del paesaggio, dei molti paesaggi ticinesi, e la sensibilità maturata in quegli anni verso un'architettura organica portarono il magistero progettuale di Rino Tami a superare la lezione americana della park-way per confermare, anche sul difficile banco di prova di un progetto autostradale, la tradizione razionalista e tecnica svizzera, affidando all'architettura la declinazione del primato della nuova costruzione entro le morfologie naturali.

Le aree di sosta

Intesa come un'autostrada paesaggistica con finalità anche turistiche e per questo disegnata come narrazione territoriale, l'autostrada N2 trova nelle aree di sosta i nodi di un dialogo puntuale

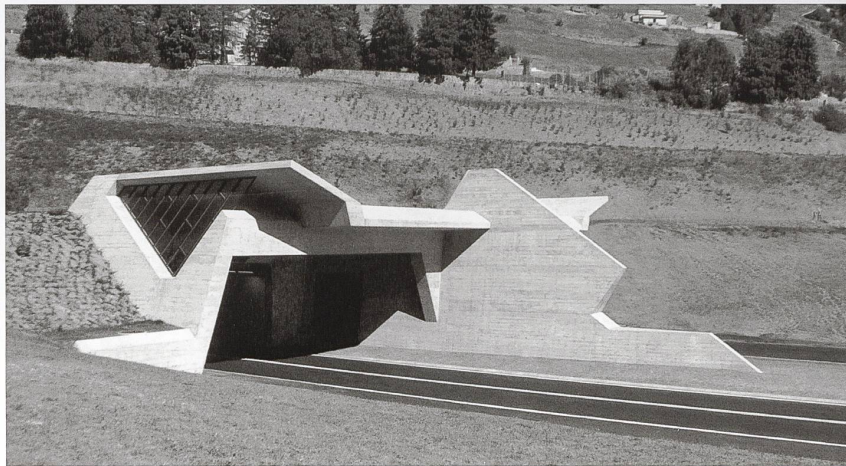
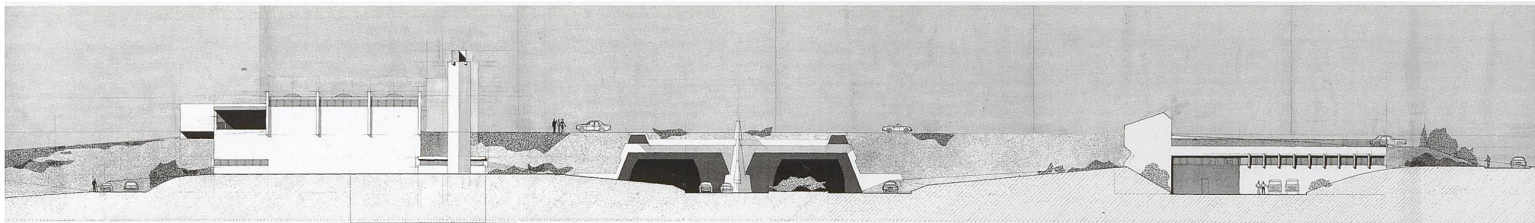
con i luoghi della valle del Ticino. In equilibrio tra tipizzazione e ripetizione delle figure e loro disposizione nelle diverse forme dei paesaggi, le aree di sosta scandiscono il tracciato autostradale, interpretando i punti notevoli del territorio: è anche attraverso il loro disegno che Tami elaborò il carattere paesaggistico dell'autostrada ticinese, dando forma all'incontro tra scale e figure dell'infrastruttura e i luoghi da questa connessi. Come agganci al territorio, le aree di sosta modulano i passaggi dall'infrastruttura al luogo, generando metamorfosi di materiali, da quelli stradali a quelli della geografia e della storia ticinese: sono nate così le immagini di un'inedita scenografia ticinese, dove la grande infrastruttura scorre, senza enfasi, dentro un mondo dai tratti allora ampiamente rurali, intrecciando gli spazi della nuova mobilità a quelli identitari della stanzialità. Formate da un percorso ritmato da sedute disposte in un sereno disegno disteso nel verde, le aree di sosta compongono semplici giardini, intermedi tra la via veloce e il quieto paesaggio: anche qui gli elementi sono normalizzati, disegnati dalle stesse geometrie e costruiti con i medesimi materiali: calcestruzzo per il padiglione, pietra artificiale per gli elementi di arredo, acciaio per i profili.

I portali delle gallerie

La distanza dalla tradizione naturalistica della park-way si esprime nella manifestazione del valore civile dell'autostrada, nell'accento di monumentalità dei suoi luoghi notevoli, classicamente l'inizio e la conclusione. La singolarità della N2 si misura infatti anche nella forza esercitata dalle sue architetture maggiori dentro il paesaggio prealpino: i portali delle gallerie.

Il portale di Melide è il volto solare, quasi mediterraneo dell'autostrada, la facciata che fronteggia con forza la lunga prospettiva, emergendo dal ponte-diga: uno schermo di calcestruzzo che introduce al cuore della N2. Le sue linee ricordano il fornice del tunnel e la centrale di ventilazione in un profilo unico che asseconda la pendenza del colle, mentre l'alto diaframma disposto a separare le linee di traffico s'innalza come un asse ordinatore aggrappato alla montagna: le inclinate a 60° radicano al pendio il portale, alleggerito dallo sbalzo verso il lago.

Nel lungo salire attraverso la valle, costeggiando i centri urbani e i piccoli insediamenti, scavalcando fiumi, canali e torrenti così come strade di ogni rango, si rincorrono in una sequenza cinetica le molte figure dell'autostrada, grigie e nitide nei puliti getti in calcestruzzo sullo sfondo verdeggiante e petroso delle montagne, unificate tutte



dalla geometria delle inclinate a esaltare il dinamismo dell'intero progetto, a rafforzare le fluidità dei movimenti. Se le inclinate che assecondano la pendenza del terreno affondano in esso la forza del manufatto infrastrutturale, quelle disposte invece a contrasto con i pendii offrono slancio ai ponti e ai viadotti. Così i portali con le loro leggere trame a travi incrociate, mentre si aggrappano al monte, fanno "cantare l'appoggio" da cui si stacca il viadotto, nel cruciale incontro tra il vuoto della valle e il pieno della montagna, tra le forme del calcestruzzo e quelle della roccia: «Si è proposto» scrive ancora Tami «una tipologia costante delle testate dei ponti con un elemento che è in contrappunto col profilo della scarpata d'appoggio e suggerisce l'idea del "salto" del ponte da una riva all'altra»⁶.

Classicamente, quasi antropomorficamente, l'autostrada trova nell'ingresso al tunnel del San Gottardo il suo culmine, il suo capo, il suo secondo volto: quello alpino. «Il portale della galleria del San Gottardo» motiva Tami «rappresenta, a nostro avviso, un momento architettonico particolare, perché esso è il segno visibile e l'inizio di questo grande cordone ombelicale che unisce il mondo del nord con quello del sud Europa ed esige perciò un adeguato aspetto formale che tuttavia deve evitare ogni ridondanza retorica»⁷.

L'invaso del centro di manutenzione di Airolo è focalizzato sul portale, alle cui spalle si tendono gli archi simmetrici dei depositi e s'innalzano i camini di ventilazione: il tracciato stradale curvi-

lineo è compreso tra i volumi paralleli degli edifici di servizio. Il progetto è basato sulla modellazione congiunta degli edifici e del terreno: quest'ultimo s'abbassa per accogliere la strada e mostrare il portale, poi risale per ospitare sui bordi il disporsi di figure e misure dell'architettura, dove si compone l'unità formale e funzionale degli edifici e degli spazi aperti, portando a compimento l'unità dell'intero tracciato. Il portale si erge come un abbraccio e si apre nelle ali, che ripiegano sui fianchi per posarsi sul pendio.

Dalla composizione simmetrica del centro traspare, dinnanzi alla galleria, la figura di un "foro" alpino: se, nel lungo percorso da Chiasso ad Airolo, le linee inclinate avevano radicato la strada alla terra, l'architettura qui trova non sul terreno, ma dentro di esso la propria radice, costruendo l'unità edificio-luogo in una più vasta dimensione della composizione: dentro il paesaggio alpino appare non portale, non piazza, ma affiorano frammenti di un "foro", la più civile, urbana delle figure dell'architettura.

Flora Ruchat-Roncati, sua allieva al Politecnico, ricordava che Tami «faceva notare come la città, il territorio, il paesaggio tutto fosse segnato, prima che da edifici singoli, da forme primarie, forti, permanenti, generate dalla topografia, dalla luce, dai materiali che sono serbatoi di memoria, antica e presente: tracciati, strade, mura, acquedotti, porte, gradinate, filari d'alberi..., cioè monumenti»⁸.

Il portale della galleria del San Gottardo
tra il centro di manutenzione a sinistra e il deposito-magazzino del sale a destra, prospetto sud-est.
Archivio del Moderno.
Fondo Rino Tami

Galleria del San Gottardo, portale sud.
Archivio del Moderno.
Fondo Rino Tami

Galleria del San Gottardo, portale sud.
Archivio del Moderno.
Fondo Rino Tami



**Muri di sostegno
del tratto autostradale
sopra Capolago.**
Archivio del Moderno.
Fondo Rino Tami

Proprio per questa attenzione al valore del luogo nella costruzione dell'architettura del nostro tempo, è necessario qui ricordare come Rino Tami sia l'architetto cui guardò tutta la generazione di architetti ticinesi che gli successe, costituendo quella diversificata *koinè* che dispose le proprie opere lungo il grande cordone ombelicale del Canton Ticino, trovando nell'autostrada un tramite relazionale e un orizzonte culturale. Ma è soprattutto Flora Ruchat-Roncati, che mosse i primi passi nel suo studio e che poi si cimentò con due bei progetti non realizzati per le aree di sosta di Chiasso e Coldrerio, ad assumere nei suoi più profondi echi la lezione del Maestro. Se l'Autostrada del Jura da lei progettata con Renato Salvi sonda il potenziale espressivo trattenuto da Tami nei rigori di un razionale organicismo, è il monumentale capitolo della costruzione dell'AlpTransit a sottolineare la fondamentale portata dell'eredità del Maestro ticinese. La linea dell'Alta Velocità rinnova infatti con lei il ruolo di architetto «consulente» dell'imponente impresa infrastrutturale, concorrendo a dar unità e forma a ogni manufatto del tracciato ferroviario, e al contempo riassume la grande, pacata lezione ricevuta tanto nello studio professionale quanto ogni giorno al volante dell'automobile di un architettura grande come un territorio, ma capace di un dialogo sommerso con il suo paesaggio. ●

Note

- 1 Rino Tami, *Problemi estetici dell'autostrada*, in «Rivista Tecnica», a. LX, n. 24, fasc. 711, 31.12.1969, p. 1610.
- 2 Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino, Lettera a Rino Tami, 25.10.1963, Archivio del Moderno – Fondo Rino Tami, Sc. 103.
- 3 Rino Tami, *L'autostrada come opera d'arte*, in T. Carloni (a cura di), *Rino Tami. Cinquant'anni di architettura*, Fondazione Arturo e Margherita Lang, Bellinzona 1984, p. 123.
- 4 Rino Tami, *L'autostrada come opera d'arte*, cit., p. 122.
- 5 Rino Tami, Lettera a Ufficio strade nazionali, 27.2.1966, Archivio del Moderno – Fondo Rino Tami, Sc. 103.
- 6 *Idem*.
- 7 *Ibidem*, p. 124.
- 8 Flora Ruchat-Roncati, *Rino Tami e l'autostrada*, in «Anthos», a. XXX, n. 3, 1991, p. 15.

Bibliografia

Rino Tami, *Problemi estetici dell'autostrada*, in «Rivista Tecnica», a. LX, n. 24, fasc. 711, dicembre 1969, p. 1607-1620.

Rino Tami, *L'autostrada come opera d'arte*, in T. Carloni (a cura di), *Rino Tami. Cinquant'anni di architettura*, Fondazione Arturo e Margherita Lang, Bellinzona 1984, pp. 122-144.

Flora Ruchat-Roncati, *Rino Tami e l'autostrada*, in «Anthos», a. XXX, n. 3, 1991, p. 15-18.

Philippe Carrard, Werner Oechslin, Flora Ruchat-Roncati (a cura di), *Rino Tami. Segmente einer architektonischen Biographie*, catalogo della mostra, Zurigo, ETH Zentrum 22 maggio-18 giugno 1992, Zurigo 1992.

Serena Maffioletti, *L'«orgogliosa modestia» della N2*, in Kenneth Frampton e Riccardo Bergossi, *Rino Tami. Opera completa*, Mendrisio 2008, pp. 137-175.

L'autrice

Serena Maffioletti è architetto, dottore di ricerca, professore associato in Composizione architettonica presso l'Università IUAV di Venezia, coordinatrice scientifica dell'Archivio Progetti-IUAV. È autrice di numerosi progetti e saggi, in parte dedicati al progetto infrastrutturale. Contatto: serena.maffioletti@iuav.it

Zusammenfassung

Die Autobahn N2: der Bau der Tessiner Identität

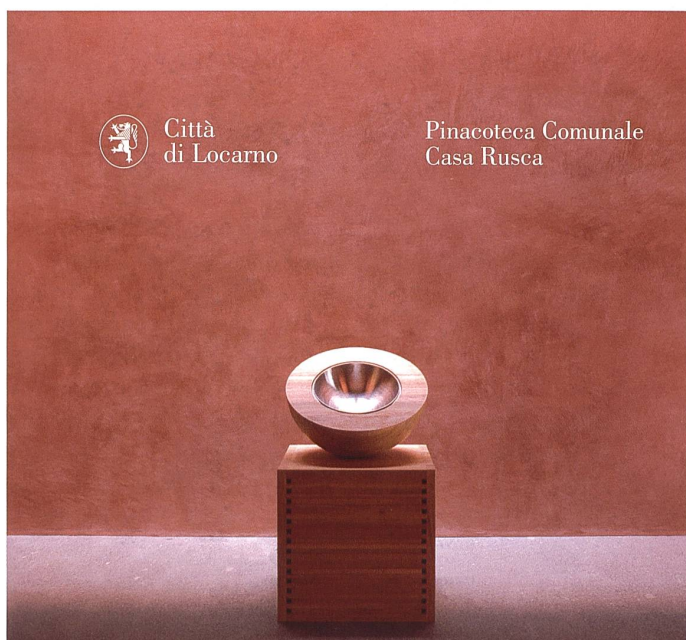
1963 wurde Rino Tami die Funktion als «gestalterischer Berater» für den Bau der Autobahn N2 (heute A2) übertragen. Diese erlaubte es ihm gerade mit ihrer Unbestimmtheit, einen neuen Typus des Planers zu definieren: einen, der in der Lage war, alle funktionalen wie auch gestalterischen Potentiale eines derart wichtigen Bauwerks von landschaftlichen Dimensionen zu erfassen und auszuschöpfen. Als ebenso geschickter wie zielstrebigster Regisseur dieses bedeutendsten Bauwerks des 20. Jahrhunderts im Kanton Tessin bestimmte Tami die Form eines Objekts (der Autobahn), das seinerseits aus Hunderten weiterer Objekte (Brücken, Viadukten, Tunnelportalen, Böschungsmauern)

besteht, und er überwand dabei den sektoriellen Blick, der jedes Teilelement als solches betont hätte, um im Gegenteil das Ganze als ein einziges grosses Werk zu begreifen: die Autobahn als Kunstwerk, wie er dies selbst nannte. Das funktionale wie auch gestalterische Qualitätsniveau, das mit der A2 erreicht wurde, macht diese bis heute zu einem Meisterwerk der Architektur – nicht nur jener von Infrastrukturbauten – wie auch zu einem Beispiel aufgeklärter interdisziplinärer Zusammenarbeit.

Résumé

L'autoroute N2 : la construction de l'identité tessinoise

En 1963, Rino Tami fut nommé « consultant esthétique » pour la réalisation de l'autoroute N2 (aujourd'hui A2). Le caractère indéterminé de la fonction lui permit de définir une nouvelle figure de concepteur à même de saisir et d'exprimer tout le potentiel fonctionnel et esthétique de cet ouvrage à la dimension proprement territoriale. En régisseur habile et déterminé de ce qui deviendrait la plus importante réalisation du XX^e siècle au Tessin, Tami conféra une forme cohérente à un artefact (l'autoroute) composé lui-même de centaines d'autres artefacts (ponts, viaducs, portails de tunnels, murs de soutènement, etc.). Pour ce faire, il sut transcender l'approche sectorielle qui aurait consisté à exalter la singularité de chacune des parties pour traiter au contraire l'autoroute comme une seule et même œuvre d'art, ainsi qu'il l'appelait lui-même. Le niveau de qualité technique et esthétique atteint fait de l'A2 un chef-d'œuvre de génie civil et d'architecture, ainsi qu'un exemple éclairé de collaboration interdisciplinaire.



SPAZIO SACRO

MARIO BOTTA

25. März | 12. August 2018

Nachdem das Museum international bekannte Künstler präsentiert hat, eröffnet es das Programm 2018 mit einer Mario Botta gewidmeten Ausstellung und erweitert so seinen Horizont und sein Interesse auf die Architektur. Zum allerersten Mal werden 22 Architekturen aus verschiedenen Ländern wie der Schweiz, Italien, Frankreich, Israel, Ukraine, Südkorea und China präsentiert. Alle Projekte sind anhand von Originalmodellen, Zeichnungen und überdimensionalen Abbildungen dokumentiert.

Casa Rusca
Piazza S. Antonio
CH-6600 Locarno

Dienstag - Sonntag 10 - 12 | 14 - 17
Montags geschlossen

UBS LAUZE