

Rino Tami's Opus magnum, motorway N2 guards and reflects the various aspects of the fifty-year career of the Swiss master, becoming the symbol of the coherence of his work and a concrete occasion for reconciling in an exemplary way technical and aesthetic elements with the landscape of Canton Ticino as a backdrop.

Rino Tami L'autostrada come problema artistico *The motorway as an artistic issue*

Andea Volpe

*"In un paese come il Ticino bisogna tenere conto delle distanze, perché il Ticino è come una sola grande città, dove al posto della metropolitana si prende l'autostrada"*¹.

Così un giovane autore svizzero di lingua italiana descrive l'importanza dell'infrastruttura autostradale che attraversa il Cantone più meridionale della Confederazione. È infatti lungo questa linea di asfalto che si compiono le gesta del detective privato Elia Contini, protagonista di una serie di romanzi gialli pubblicati a partire dai primi anni duemila². Un eroe di provincia il Contini, che viaggia incessantemente fra Lugano e Mendrisio, fra Chiasso e Bellinzona, fino a spingersi a nord, passando il Gottardo per giungere a Zurigo dove è ambientato il primo dei romanzi della saga, o talvolta più a sud – a Milano – dove vive la sua donna. Narrazioni ed intrecci noir compresi fra questi due poli opposti collegati – nei romanzi o nei racconti – a volte dalle rotaie della ferrovia, più frequentemente dalle corsie della grande infrastruttura che si estende per 145,5 km fra Chiasso e Airolo. Nel mezzo il Canton Ticino, luogo di paesaggio e di passaggio; sospeso fra la lontana periferia meneghina e quella ben più distante della città bagnata dalla Limmat. Storie che si riflettono, come in un curioso gioco di specchi, *"nella principale struttura narrativa della valle del Ticino"*³: l'autostrada N2, l'opus magnum⁴ di Rino Tami (1908-1994). Culmine per il Frampton di un eclettico percorso progettuale che lega l'esordio dei concorsi vinti assieme al fratello Carlo per l'Istituto per ciechi di Lugano (1934-36) e per la Chiesa del Sacro Cuore di Gesù a Bellinzona (1936-39) – architetture segnate dall'influenza di Berlage, Holzmeister e Bonatz – al nitore Moderno della Biblioteca Cantonale di Lugano (1936-41) – chiaro omaggio a Otto Rudolph Salvisberg, suo maestro al Politecnico di

*"In a region like Ticino one must take distances into account, because Ticino is like one single large city where instead of the underground one takes the motorway"*¹.

Thus a young Swiss-Italian author described the importance of the motorway infrastructure which traverses the southernmost Canton of the Confederation. It is in fact along this asphalt line that the endeavours of the private detective Elia Contini, main character of a series of police thrillers published since the first years of this century². A provincial hero, Contini travels continuously between Lugano and Mendrisio, Chiasso and Bellinzona, or north, over St. Gotthard's Pass in order to reach Zurich, where the first novel of the series is set, or south – to Milan – where his woman lives. *Noir* plots and narratives caught between these two opposed poles linked – in the novels or short stories – by railway, but more often by the lanes of the great infrastructure that extends over 145,5 km between Chiasso and Airolo. In the middle lies Canton Ticino, place of landscape and passage; suspended between the far-away suburbs of Milan and that, far more distant, of the city on the banks of the Limmat. Stories that reflect, like a curious game of mirrors, *"in the main narrative structure of the valley of Ticino"*³: N2 the motorway, opus magnum⁴ by Rino Tami (1908-1994). Culmination, for Frampton, of an eclectic design process which links the beginnings with the competitions won together with his brother Carlo for the Istituto per ciechi di Lugano (1934-36) and for the Chiesa del Sacro Cuore di Gesù in Bellinzona (1936-39) – architectures marked by the influence of Berlage, Holzmeister and Bonatz – to the Modern clarity of the Biblioteca Cantonale di Lugano (1936-41) – evident homage to



Zurigo – per giungere, attraverso la serie di progetti realizzati nel corso degli anni Quaranta e Cinquanta per residenze private sospese fra tradizione regionalista e moderata modernità, al progetto per la nuova sede della Radio Televisione della Svizzera Italiana. Costruita a Lugano in un arco di tempo che va dall'incarico del 1951 al 1962, la sede della RTSI rispecchia l'evidente avvicinamento di Tami ai modi di Wright le cui case degli anni Trenta e Quaranta, regolate da griglie a maglie esagonali⁵, sono fatte conoscere in quegli anni da Bruno Zevi⁶, dal volume di Werner Moser stampato nel 1952 a Zurigo⁷, dalla grande mostra fiorentina svoltasi nel 1951 a Firenze in Palazzo Strozzi⁸.

Lungo l'autostrada sembrano disporsi, senza alcuna apparente contraddizione, le connessioni, le analogie e le differenze condivise da tutte quelle architetture, costruite o rimaste sulla carta, quasi una geografia *autre* incastonata nella valle del Ticino.

La narrazione territoriale 'scritta' dal tracciato della N2 si trasfigura dunque nell'immagine della coerenza interna che unisce fra loro le diverse tappe dell'opera di Tami. Architetture evocate, a guisa di sineddoche, da ogni singolo capitolo *"di una delle infrastrutture automobilistiche meglio progettate del XX secolo"*⁹.

Alle griglie compositive organiche che regolano oltre alla sede della RSTI, il Cinema Corso del 1956, una prima soluzione per la casa dell'architetto a Sorengo del 1961-63 e il progetto della Chiesa di Santa Maria Assunta di Giubiasco, preludio di quella del Cristo risorto costruita a Lugano tra il 1971 al 1976, possono così corrispondere, in alzato, le dinamiche geometrie di alcuni portali, dove *"si assiste alla trasformazione dell'eredità formale wrightiana attraverso l'evocazione futuristica della velocità"*¹⁰.

Otto Rudolph Salvisberg, his teacher at the Zurich Polytechnic – reaching, through the series of projects undertaken throughout the Forties and Fifties for private residences suspended between a regional traditionalism and a moderate modernity, to the project for the new headquarters for the Swiss-Italian Radio and Television. Built in Lugano between 1951 and 1962, the headquarters of RTSI reflects the evident influence on Tami of Wright, whose houses from the Thirties and Forties, marked by hexagonal grids⁵, were made known by Bruno Zevi⁶, by Werner Moser's book published in Zurich in 1952⁷, and by the great exhibition which took place at Palazzo Strozzi in Florence⁸.

The connections, analogies and differences shared by all of those architectures, whether built or which remained on paper, seem to be placed along the motorway without any apparent contradiction, almost as if representing another geography nestled in the valley of Ticino.

The regional narrative 'written' by the layout of the N2 is thus transfigured into the image of internal coherence that unites the various stages of Tami's work. Evoked architectures, synecdoches *"of one of the best designed motorways of the 20th century"*⁹.

The geometric dynamics of some portals, where one *"assists to the transformation of the Wrightian formal heritage through the futuristic evocation of speed"*¹⁰ represent, on a large scale, the organic compositional grids that regulate, in addition to the headquarters of the RSTI, the Corso Cinema of 1956, a first solution for the architect's house in Sorengo of 1961-63 and the project of the Church of Santa Maria Assunta in Giubiasco.

While the angular sections generated by the play of the pitched

p. 29

Particolare del viadotto prefabbricato a Capolago, Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami

p. 30

Galleria Melide-Grancia, pianta del portale Melide, s.d.,

Galleria Melide-Grancia, portale Grancia,

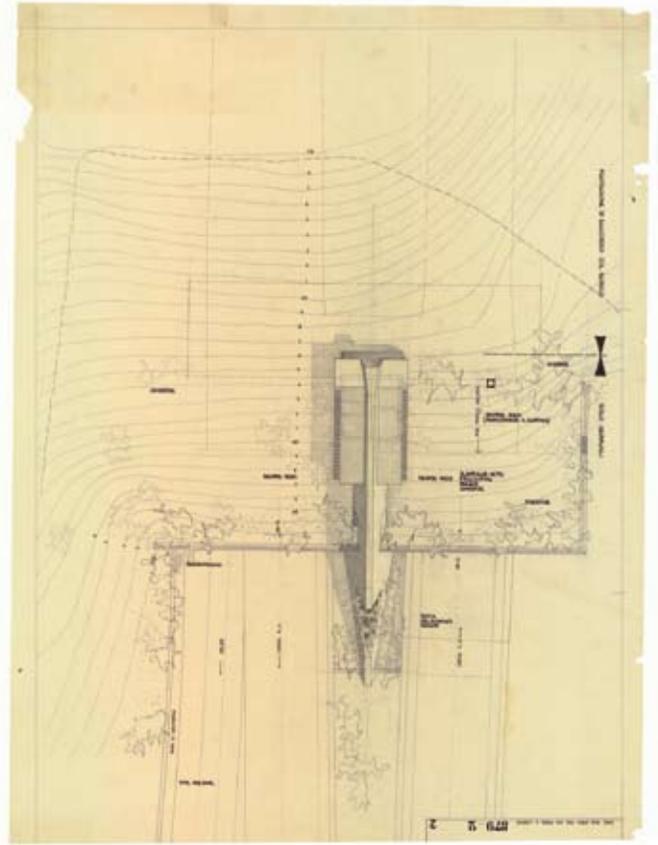
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami

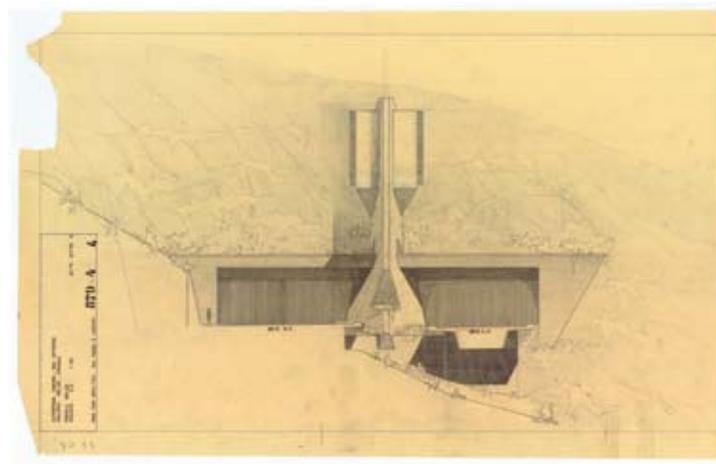
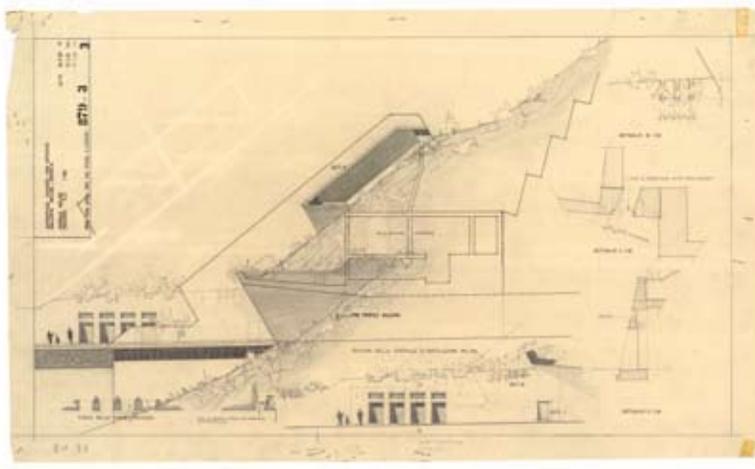
p. 31

Galleria Melide-Grancia, prospetto-sezione nord-est del portale Melide, 1963-69,

Galleria Melide-Grancia, prospetto sud-est del portale Melide, 1963,

Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami





Mentre le spigolose sezioni generate dal gioco di falde dei tetti per case adagiate sui salti di quota di un immaginario pendio, schizzate da Tami a mo' di appunti per le lezioni tenute al Politecnico di Zurigo, paiono annunciare l'attenzione con la quale le testate delle gallerie seguono e rispettano l'orografia del territorio. Protagonisti i portali, modellati a raccordare i diversi angoli d'incontro fra corsie e monti, dove il volo degli sbalzi può richiamare l'ombrosa loggia di Casa Lang del 1950 o le nervose aggettivazioni plastiche del vano scale di Casa Solatia del 1949-51. Anticipazioni e ritrovamenti di figure, quali gli affilati contrafforti delle facciate per la Centrale elettrica del Lucendro del 1943, forse progenitori dei "nasi" – diaframmi antiabbagliamento delle mostre delle gallerie, o i muri di 'controriva' della Cappella funeraria Von Riedemann del 1938, che l'autostrada N2 incarna, testimonia, custodisce.

"In tutta la sua ricerca, soprattutto quella dedicata alla casa isolata, Tami si è confrontato con i temi e luoghi del paesaggio ticinese, riconoscendoli come materiali di progetto: le quote del terreno, la scala dei manufatti, le forme del paesaggio, il disegno dello spazio aperto, l'orientamento, la luce, le viste... Le case legano la loro sezione al terreno: estensione nello spazio, compressione nel pendio, dissoluzione del limite tra interno ed esterno: «La terrazza è l'elemento dominante e di richiamo: deve invitare ai prolungamenti architettonici nel verde, giocare con i dislivelli – casa-terrazza – disciplina del tetto. Non frantumare il tema» appunta per le sue lezioni al Politecnico. L'esperienza della costruzione del territorio ticinese riconduce ogni atto progettuale a una sola origine, dissolvendo limiti tematici, vincoli disciplinari e professionali"¹¹.

È dunque per questa costante attenzione al rapporto fra caratteri del paesaggio e progetto d'architettura, testimoniata anche dal suo precedente ruolo di presidente del Gruppo regionale ticinese

roofs of houses placed on the elevations of an imaginary slope, sketched by Tami as notes for the lectures given at the Zurich Polytechnic, seem to announce the attention with which the entrances of the tunnels follow and respect the topography of the terrain. The portals are the protagonists, modelled so as to join the various angles at which lanes and mountains meet, where the flight of the cantilevers recalls the shady loggia of Casa Lang from 1950 or the nervous sculptural adjectives of Casa Solatia from 1949-51. Anticipations and return of figures, such as the angular buttresses of the Power Station in Lucendro of 1943, perhaps the antecedents of the "nasi" – anti-glare diaphragms for the tunnels, or the 'opposite bank' walls of the Von Riedemann Funeral Chapel of 1938, that the N2 motorway incarnates, testifies, guards.

"Throughout his research, especially that devoted to the isolated house, Tami addressed both the issues and places of the landscape of Ticino, recognising them as materials for the project: the elevations of the terrain, the scale of the buildings, the forms of the landscape, the design of the open space, the orientation, the light, the views... The houses link their section to the ground: extension in space, compression on the slope, dissolution of the limit between interior and exterior: «The terrace is the dominant element: it must invite architectural extensions into the greenery, play with the differences in the terrain – house-terrace – determined by the roof. Not a fragmentation of the subject», he writes in his notes for his lectures at the Polytechnic. The experience of the construction of the territory of Ticino brings back every project to a single origin, dissolving thematic limits, disciplinary and professional bonds"¹¹.

It is thus due to this constant attention to the relationship between the features of the landscape and the architectural project, as seen also during his previous role as president of the Ticino regional group before the Swiss Association for Spatial Develop-

dell'Associazione svizzera per il piano di sistemazione nazionale (ASPAN)¹², che Tami – primo architetto moderno del Ticino, poi Professore all'ETH di Zurigo – viene coinvolto ufficialmente dal 1963 con il ruolo di “*consulente in materia estetica*” nel grande progetto infrastrutturale che farà uscire il Cantone dal suo isolamento, trasformandolo in pochi anni in una delle più importanti cerniere di collegamento fra l'Europa del nord e del sud.

“Nella partecipazione dell'architetto al manufatto autostradale si sa del ruolo riscattato con caparbia ostinazione, e esercitato in modo sapiente, ma la realizzazione non sarebbe stata possibile senza una indispensabile convergenza tra politica e cultura che trovò nell'allora consigliere di Stato Franco Zorzi il suo illuminato mediatore”¹³.

Parlamentare del Partito Liberale Radicale Ticinese, all'epoca Direttore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Governo Federale e, soprattutto, grande sostenitore della costruzione del tunnel del San Gottardo¹⁴, opera fondamentale per collegare in modo permanente il Cantone al resto della Confederazione Elvetica, Zorzi – prematuramente scomparso nel 1964 – è l'uomo che lancia la visione di un'infrastruttura che con la sua esemplarità segni la differenza rispetto agli errori compiuti in Italia con il tratto appenninico dell'autostrada del Sole. Errori di metodo e di merito che Zevi, del quale Zorzi fu attento lettore, non mancherà di sottolineare con particolare veemenza in un articolo del 1961.

“Il tronco Bologna-Firenze dell'autostrada del Sole ha dato luogo a numerosi squarci lirico-risorgimentali. Si è ricordata l'incitazione di Garibaldi «col carro di fuoco rompiam l'Appennino» osservando che, a distanza di un secolo, la barriera fra il nord e il centro-sud è stata infranta con quest'opera pacifica. Si è parlato di «strada dell'unità», in quanto riduce i tempi di percorrenza da Firenze a Bologna ad un'ora, e da Firenze a Milano a tre ore. Ma se dal discorso generale si passa al metodo di progettazione ed esecuzione degli 84,7 chilometri che congiungono le stazioni di Bologna e di Firenze ovest, e specie dei 45 ponti e viadotti e delle 25 gallerie, all'euforia subentra la perplessità: ci si domanda se questa non dovrebbe denominarsi la «strada della disunione» tanto varie, contraddittorie e incongrue sono le parti che la compongono”¹⁵.

“*Non frantumare il tema...*”; la strategia per l'N2 pare dunque già tratteggiata negli appunti zurighesi di Tami, che per venti anni correggerà le proposte dei vari ingegneri coinvolti mediante un costante esercizio di disegno e ridisegno¹⁶ di soluzioni meramente funzionali e totalmente indifferenti ai caratteri dei luoghi. Da qui la partecipazione ai lavori delle giurie per l'assegnazione degli incarichi per la realizzazione delle parti in sopraelevata e in galleria, e la sua costante opera di ‘ricostruzione’ di senso, esercitata grazie al suo ruolo di regista dell'intera operazione.

A partire da un'attenta analisi delle criticità presenti in casi analoghi¹⁷, Tami decide che l'unità di immagine dell'autostrada debba essere affidata all'uso di un solo materiale, il cemento: declinato nelle sezioni delle travi scatolari che costituiscono il fusto di alcuni ponti e viadotti, sapientemente arretrate dalle estremità delle carreggiate onde diminuire l'impatto visivo grazie alla presenza dell'ombra, come accade per esempio nelle spalle del viadotto del Saresc. Cemento esaltato nell'intreccio della trama strutturale ai lati di quei portali ove è necessario mediare il passaggio dall'oscurità del tunnel alla luce dell'esterno, si pensi alle spalle sud del viadotto di Traseggio o della Biaschina. Cemento che viene sagomato e inclinato con angolo costante per mitigare l'impatto visivo dei muri di controriva a vantaggio di coloro che quel paesaggio lo abitano, di coloro che quel paesaggio lo traggono dal lago¹⁸; si veda ad esempio il tratto sopra Capolago o il portale nord della galleria Maroggia-Bissone, dove i muri di contenimento in pietra della strada che si snoda a una quota inferiore lungo la riva sono trasfigurati senza soluzione di continuità in quelli di sostegno della nuova infrastruttura. Cemento infine che fa “*cantare i punti di*

ment (ASPAN)¹², that Tami – first modern architect of Ticino, then Professor at the ETH in Zurich – was officially involved in 1963, as “*aesthetic consultant*” in the great infrastructure project which will help put an end to the isolation of the Canton, transforming it in a few years in one of the most important connecting links between the north and south of Europe.

“The task, obstinately and knowledgeably carried out by the architect during his participation in the construction of the motorway, is well known, yet the construction would not have been possible without a necessary merging of politics and culture which found in the then State Counsellor Franco Zorzi its enlightened mediator”¹³.

Member of the Parliament of Ticino for the Liberal Radical Party of Ticino, and at the time also Head of the Department of Public Works of the Federal Government, he was a strong supporter of the building of the St. Gotthard's tunnel¹⁴, a fundamental infrastructure for permanently linking the Canton to the rest of the Helvetic Confederation. Zorzi – who died prematurely in 1964 – was the man who proposed the vision of an exemplary infrastructure to mark the difference with the errors made in Italy during the Apennine section of the Motorway of the Sun. Errors of method and realisation which Zorzi, as careful observer, did not fail to underline vehemently in an article which appeared in 1961.

“The Bologna-Florence section of the Motorway of the Sun generated many lyrical bursts, and others linked to the Risorgimento. Reference was made to Garibaldi's call to «break the Apennines with the chariot of fire» observing that, at a distance of a century, the barrier between north and center-south had been broken with this peaceful work. Mention was made to the «road of unity», since it reduces the time of travel between Florence and Bologna to an hour, and between Florence and Milan to three hours. Yet if from the general discourse one moves to the method of design and construction of the 84,7 kilometres that connect the toll booths of Bologna and Florence west, and especially of the 45 bridges and viaducts and the 25 tunnels, the euphoric moment is transformed into perplexity: the question is raised whether it should not be called instead the «road of disunion», seeing how different, contradictory and incongruous are the parts that compose it”¹⁵.

“*Do not fragment the subject ...*”; the strategy for the N2 seems therefore already present in Tami's Zurich notes, who for twenty years will correct the proposals from the various engineers involved through a constant exercise of design and re-design¹⁶ of merely functional solutions, completely indifferent to the features of the land. He also participated as part of the jury that assigned the tasks for the building of the overpasses and tunnels, and constantly worked on the ‘reconstruction’ of meaning, exercised thanks to his role as director of the entire operation.

From a careful analysis of criticalities found in similar cases¹⁷, Tami decides that the unity of the image of the motorway must be obtained through the use of a single material, cement: used in the box-shaped beams that constitute the frame of some bridges and viaducts, knowledgeably moved back from the extremities of the pavement so as to diminish the visual impact with the help of shadows, as for example in the case of the viaduct of Saresc. Cement exalted in the weaving of the structural weft on the sides of those portals where it is necessary to mediate the passage from the darkness of the tunnel to the outside light, like in the southern abutment of the viaducts of Traseggio or Biaschina. Cement which is outlined and inclined at a constant angle to mitigate the visual impact of the opposing bank walls for the benefit of those who inhabit that landscape, of those who look at that landscape from the lake¹⁸; see for example the section above Capolago or the northern portal of the Maroggia-Bissone tunnel, where the retention walls in stone of the road that winds at a low elevation along the shore are transfigured without interruption into those that support the new

*appoggio*¹⁹ in virtù di giunti graficamente sottolineati dall'ombra; perfette metafore dell'attenzione con la quale Tami adagia l'N2 sulle rocce e sulla terra del Canton Ticino.

Non sfugge all'attenzione del progettista-consulente la necessità di definire regole e soluzioni anche per la serie dei cavalcavia e dei sovrappassi che attraversano l'autostrada ortogonalmente al senso di marcia raccordano la rete delle strade esistenti; o l'esigenza di pensare alla qualità delle pause del viaggio, come avviene nell'area di servizio di Coldrerio o nelle aree di sosta fra Biasca e Faido, dove ali di pensiline rette da una sola linea di pilastri, proteggono i moduli dei servizi igienici e la serie di panche e tavoli realizzati su disegno. Arredi di aree verdi concepite con un'attenzione analoga a quella dedicata ai giardini delle ville borghesi costruite dall'architetto. Fra queste un particolare episodio poetico: l'area di sosta di Muzzano nord, concepita in modo da valorizzare la serie di archi del preesistente ponte in pietra della ferrovia che diviene una vera e propria 'soglia' da varcare per entrare nel paesaggio rurale. Oggetto di riconoscimento critico da parte di Zevi già dal 1968²⁰, il lavoro di Tami trova il suo apice nel complesso di edifici che si pongono in fregio dell'episodio simbolo dell'intera N2: il portale del tunnel del San Gottardo, conclusione del lavoro di ricerca plastica messa in opera dal 1963 con i portali sud-est e nord della Galleria Melide-Grancia.

*"Ad Airolo, dove ha inizio la galleria autostradale, è collocato il centro di manutenzione e polizia, come pure una delle centrali di comando della galleria del San Gottardo. Si è cercato qui di nascondere, quanto più possibile, gli spazi tecnici sottoterra, nell'intento di ottenere una vasta zona tranquilla attorno all'ingresso vero e proprio della galleria: è da notare che il quadro architettonico sarà completo solo con la realizzazione della seconda galleria [...] e quando la vegetazione avrà debitamente incorniciato tutto il complesso dell'opera. Il portale della galleria del San Gottardo rappresenta, a nostro avviso, un momento 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"*²¹.

Di elegante essenzialità, il portale del tunnel si pone al centro della composizione contrappuntata da un lato dai ritmi della facciata del centro di manutenzione progettato con Aurelio Galfetti, dall'altro dalle forme scultoree dei depositi e del silos per il sale. Qui, abbracciata dalla curva distesa delle prese d'aria, coronata ad una quota più alta dal cuneo-piramide del pozzo di ventilazione del tunnel a Motto di Dentro – così sagomato in modo da rendere superflue le barriere anti valanga – l'autostrada che fino a quel momento costituiva la linea di narrazione di un territorio, si riflette in sé stessa contemplando il suo paesaggio di nuova/antica bellezza, il suo essere – in ultima analisi – monumento. Potrebbe oggi il detective Contini dedurre tutta questa serie di sottili relazioni, di raffinate soluzioni, di precisa intenzionalità estetica nella volgarità della nostra veloce, digitale, contemporaneità in technicolor? Potrebbe egli scorgere ancora la forza icastica che prorompe dalle fotografie d'epoca, scattate in un nitido bianco e nero dove il cemento giunge ad emulare il candore di un pentelico marmo acropolitano?

La risposta è nota e genera un ulteriore quesito a cui forse è impossibile rispondere. Dietro alla proliferazione delle attuali barriere antirumore che impediscono agli automobilisti – come ai detective – di cogliere nella loro natura scultorea i portali; dietro ai vari, nuovi, macchinari che nel frattempo hanno ricoperto come metallica edera parte del suo tracciato alterandone la lettura del suo rapporto col paesaggio, si palesa la domanda se sia possibile e doveroso immaginare per la N2 un ripristino delle condizioni originali; o se non sia più ragionevole accettare che questa architettura

infrastruttura. Cement, finally, which "makes the supporting points *sing*"¹⁹ thanks to joints that are graphically underlined by shadows; perfect metaphors for the attention with which Tami places the N2 on the rocks and on the land of Canton Ticino.

The need to define rules and solutions also for the series of overpasses and flyovers that cross the motorway orthogonally to the direction of the traffic, connecting the network of existing roads, does not escape the designer; or the need to think about the quality of the rest stops, as in the service area of Coldrerio or in the rest stops between Biasca and Faido, where the wings of projecting roofs supported by a single line of pillars protect the modules that protect the toilets and the tables and benches, also specially designed. The furnishing of green areas is conceived with an attention similar to that devoted to the gardens of the bourgeois villas built by the architect. Among these one particularly poetical episode: the rest area of Muzzano north, designed so as to valorise the series of arches of the existing stone bridge of the railway, which becomes a 'threshold' to be crossed before entering a rural landscape. Critically recognised by Zevi in 1968²⁰, Tami's work finds its apex in the complex of buildings that serve as a symbol for the whole N2 motorway: the portal for the St. Gotthard's tunnel, which concludes the aesthetic research initiated in 1963 with the south-east and north portals of the Melide-Grancia tunnel.

*"At Airolo, where the motorway tunnel begins, stands the maintenance centre and police station, as well as one of the control centres for the St. Gotthard's tunnel. An attempt was made to hide the technical spaces underground, as much as possible, with the aim of obtaining a vast peaceful area around the entrance of the tunnel: it must be noted that the architectural framework will be complete only after the construction of the second tunnel [...] and when the surrounding vegetation will have properly framed the entire complex. The portal to the tunnel of St. Gotthard represents, in our opinion, a special moment, because it is the visible sign of the beginning of this great umbilical chord that unites the northern world to that of southern Europe, and therefore requires an adequate formal appearance which must avoid any rhetorical redundancy"*²¹.

Of an elegant simplicity, the portal to the tunnel is placed at the centre of the composition, counterpointed on one side by the rhythms of the facade of the maintenance centre, designed together with Aurelio Galfetti, and on the other by the sculptoreal forms of the storehouses and salt silo. Here, embraced by the distended curve of the air-shafts, crowned at a higher altitude by the wedge-pyramid of the ventilation well of the tunnel at Motto di Dentro – outlined in such a way as to make the anti-avalanche barriers unnecessary –, the motorway, which until this moment constituted the narrative line of a territory, reflects on itself, contemplating its landscape of new/ancient beauty, its being – ultimately – a monument.

Could detective Contini deduce this series of subtle relationships, of refined solutions, of precise aesthetic intentionality from the vulgarity of our fast, digital, technicolor contemporaneity? Could he see the expressive force that bursts out of photographs taken at that time in a clear black and white, in which cement manages to emulate the purity of Pentelic marble from the Acropolis?

The answer is well known and generates an additional question to which it is perhaps impossible to answer. Behind the proliferation of the current noise barriers which prevent drivers – like detectives – to see the portals in their sculptoreal nature; behind the various new machines that in the meantime have covered as a metallic ivy part of its path, altering its relationship with the landscape, the question lies of whether it is possible and appropriate to imagine for the entire N2 a restoration of its original conditions; or else, whether it is not more reasonable to accept that this architecture, like a Roman aqueduct, may and should also be fatally eroded by time in virtue of its incorruptible status as a work of art. Status



tura, al pari di un acquedotto romano, possa e debba fatalmente essere erosa dal tempo in virtù del suo incorruttibile status di opera d'arte. Status perfettamente in grado di resistere – nonostante tutto – alla rancorosa vendetta degli ingegneri, ora finalmente liberati dalle implacabili, necessarie, correzioni di Rino Tami.

which is perfectly capable of resisting – in spite of everything – to the bitter vengeance of engineers who are now finally free from the merciless, yet necessary corrections by Rino Tami.

Translation by Luis Gatt

¹ A. Fazioli, *Chi muore si rivede*, Armando Dadò Editore, Locarno 2005, p. 85.
² Sempre di Fazioli, con protagonista Contini: *L'uomo senza casa*, Guanda, 2008, vincitore del Premio Stresa e finalista al Premio Comisso. *Come rapinare una banca svizzera*, Guanda 2009. *La sparizione*, Guanda 2010. *Che cosa succede a Corvesco? Commedia natalizia*, racconto pubblicato sul settimanale svizzero «Cooperazione», N.52, 2012. *Un gioco da ragazzi*, racconto contenuto in *Un inverno color noir. Dieci racconti italiani*, Guanda, 2014. *Il giudice e la rondine*, Guanda, 2014. *Lezioni private*, racconto, Guanda.bit, 2016. *L'arte del fallimento*, Guanda, 2016. Da ricordare, in questo strano gioco di coincidenze, come Fazioli abbia lavorato come giornalista e conduttore per la Radio 2 della Radio Televisione della Svizzera Italiana, la cui sede è considerata uno dei vertici dell'opera di Rino Tami.
³ Cfr. S. Maffioletti, *L'«orgogliosa modestia» della N2*, il più avanzato studio sulla vicenda dell'autostrada ticinese pubblicato nell'ormai introvabile K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, Mendrisio Academy Press, 2005, pp. 136-175, di cui si auspica la ristampa.
⁴ «Tutte le proposte urbanistiche di Tami integravano l'automobile con grande attenzione, ed è proprio la presenza pervasiva di questa nuova infrastruttura universale, che alla fine degli anni Cinquanta si espandeva in tutta Europa, a dare origine all'opus magnum di Tami, il suo contributo progettuale all'autostrada N2 [...] il cui sviluppo si protrasse in modo continuo tra il 1963 e il 1983.», K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 33.
⁵ «Ma sarebbe più esatto dire da trame con assi a 60/120 gradi, per ricercare la massima fluidità spaziale.», G. Lupo, *Rino Tami e la cultura architettonica italiana*, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 107.
⁶ Si pensi al classico di B. Zevi, *Verso un'architettura organica*, Einaudi, Torino 1945.
⁷ W. Moser, *Sechzig Jahre lebendige Architektur*, Verlag Buchdruckerei Winterthur AG / Verlag Hermann Rinn, Winterthur / München, 1952.
⁸ Cfr. il numero monografico di «Metron», n.41/42, maggio-agosto 1951, «Numero doppio in occasione della 2a Mostra Europea di Frank Lloyd Wright», con testi di F.L. Wright e G. Samonà e 18 progetti inediti di FLW.
⁹ K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 34.
¹⁰ Ivi, pp. 35-36.
¹¹ S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 147-148. In una conversazione fra l'autrice e Aurelio Galfetti del 2005, l'architetto svizzero ricorda che «Tami poteva disegnare una cosa e dirti che era una casa, una terrazza: i camini di ventilazione sulla montagna sono tetti di case, abbassati nel terreno...».
¹² Cfr. S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 137-142.

¹ A. Fazioli, *Chi muore si rivede*, Armando Dadò Editore, Locarno 2005, p. 85.
² Also by Fazioli, with Contini as the main character: *L'uomo senza casa*, Guanda, 2008, winner of the Premio Stresa and finalist of the Premio Comisso. *Come rapinare una banca svizzera*, Guanda 2009. *La sparizione*, Guanda 2010. *Che cosa succede a Corvesco? Commedia natalizia*, story published in the Swiss weekly «Cooperazione», N.52, 2012. *Un gioco da ragazzi*, story included in *Un inverno color noir. Dieci racconti italiani*, Guanda, 2014. *Il giudice e la rondine*, Guanda, 2014. *Lezioni private*, short story, Guanda.bit, 2016. *L'arte del fallimento*, Guanda, 2016. It is worth remembering, in this strange play of coincidences, that Fazioli worked as a journalist and as a radio host for Radio 2 of the Radio Televisione della Svizzera Italiana, whose headquarters is considered one of the greatest works by Rino Tami.
³ Cf. S. Maffioletti, *L'«orgogliosa modestia» della N2*, the most advanced study on the the motorway from Ticino, published in the now difficult to obtain, K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, Mendrisio Academy Press, 2005, pp. 136-175, which we hope will be published again soon.
⁴ «All of Tami's urban planning proposals included the car with great attention, and it is precisely the pervasive presence of this new universal infrastructure which was expanding throughout Europe at the end of the Fifties, that originated Tami's opus magnum, his design of motorway N2 [...] whose development carried out continuously between 1963 and 1983», K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 33.
⁵ «But it would be more precise to say from sections with axes at 60/120 degrees, to seek the greatest spatial fluidity», G. Lupo, *Rino Tami e la cultura architettonica italiana*, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 107.
⁶ Think of B. Zevi's classical work, *Verso un'architettura organica*, Einaudi, Torino 1945.
⁷ W. Moser, *Sechzig Jahre lebendige Architektur*, Verlag Buchdruckerei Winterthur AG / Verlag Hermann Rinn, Winterthur / München, 1952.
⁸ Cf. the new number of «Metron», n.41/42, May-August 1951, «Numero doppio in occasione della 2a Mostra Europea di Frank Lloyd Wright», with texts by F.L. Wright and G. Samonà and 18 unpublished projects by FLW.
⁹ K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 34.
¹⁰ Ibid, pp. 35-36.
¹¹ S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 147-148. In a conversation between the author and Aurelio Galfetti in 2005, the Swiss architect recalls that «Tami could draw something and tell you that it was a house, a terrace: the ventilation ducts on the mountain are the roofs of houses lowered onto the ground...».
¹² Cf. S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 137-142.
¹³ F. Ruchat-Roncati, *Rino Tami e l'autostrada*, in «Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur», 1991, Vol.30 (3), p. 15.



¹³ F. Ruchat-Roncati, *Rino Tamini e l'autostrada*, in «Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur», 1991, Vol.30 (3), p. 15.

¹⁴ Cfr. *Franco Zorzi: 50 anni dopo* a cura del Partito Liberale Radicale Ticinese <https://vimeo.com/110275164> consultato a maggio 2017.

¹⁵ B. Zevi, *Autostrade italiane I Dittatori dell'asfalto*, in «L'Espresso», 19 febbraio 1961, poi ripubblicato in B. Zevi, *Cronache di architettura*, V vol., n°354, Laterza, Bari 1971, pp. 146-149.

¹⁶ «Lui soprattutto correggeva. L'ho accompagnato e spesso: si andava ad una riunione, dove gli mostravano un nuovo progetto. Dopo un po' Tamini prendeva la matita e iniziava a disegnare. A casa rielaborava il progetto secondo la sua poetica. Secondo ciò che pensava del territorio, della morfologia, del sito: si appoggiava all'orografia, alle sezioni del terreno», dalla conversazione di Serena Maffioletti con Aurelio Galfetti del 2005 in S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tamini Opera Completa*, cit. pp. 146-147.

¹⁷ Mediante una serie di fotografie raccolte in un fascicolo denominato *Strade nazionali - Foto errori*.

¹⁸ «Non va dimenticato che Rino Tamini oltre a essere un bravo architetto è stato anche un bravo navigatore di lago (barca a vela) e suppongo che abbia una conoscenza eccellente delle rive, viste non nella maniera distratta e generica che si ha dalle strade, ma nella sola maniera precisa che è quella del barcaiolo», T. Carloni, *Elogio per tre case semplici*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (a cura di), *Rino Tamini. Segmente einer architektonischen Biographie*, catalogo della mostra (Zurigo, ETH Zentrum, 22 maggio-18 giugno 1992), gta Ausstellung, Zurigo 1992, p. 34.

¹⁹ Cfr. R. Hollenstein, *24 domande a Rino Tamini*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (a cura di), *Rino Tamini. Segmente einer ...*, cit., p. 49.

²⁰ «Tamini fu nominato quando i progetti del tratto Chiasso-Lugano erano già stati redatti dagli ingegneri dell'ufficio [...]. Benché i suoi compiti finora siano stati più correttivi che creativi, la presenza di un architetto è già apprezzabile. Certo l'architetto si duole di doversi occupare di questi ingredienti significativi ma secondari dell'autostrada ticinese. Tuttavia sa che nel futuro verrà consultato anche per i tracciati planimetrici e altimetrici che caratterizzano l'itinerario costretto tra laghi, fiumi, zone edificate, ferrovie e condotte. La sua aspirazione è quella di realizzare all'aperto un'immagine impeccabile quanto quella di Franco Albini per la metropolitana milanese. Nel volume «Architettura delle strade, la strada come opera d'arte» edito sotto gli auspici del Touring Club, Francesco Fariello ha raccolto esempi che vanno dall'Appia antica al Pont du Gard alla sopraelevata olimpica di Roma e alle «freeways» di San Francisco. Non è affatto da escludere che, in una prossima ristampa del libro, l'autostrada ticinese venga illustrata come una delle migliori testimonianze di un metodo di lavoro interdisciplinare», B. Zevi, *Autostrade Svizzere Un architetto per il Ticino*, in «L'Espresso», 7 aprile 1968, poi ripubblicato in B. Zevi, *Cronache di architettura*, VII vol., n° 707, Laterza, Bari 1970, pp. 68-71.

²¹ R. Tamini, *L'autostrada come opera d'arte*, in T. Carloni (a cura di), *Rino Tamini 50 anni di architettura*, Fondazione Arturo e Margherita Lang, Electa, Milano 1984, p. 124.

¹⁴ Cf. *Franco Zorzi: 50 anni dopo*, edited by Partito Liberale Radicale Ticinese <https://vimeo.com/110275164> consulted in May 2017.

¹⁵ B. Zevi, *Autostrade italiane I Dittatori dell'asfalto*, in «L'Espresso», 19 February 1961, and published again in B. Zevi, *Cronache di architettura*, V vol., n°354, Laterza, Bari 1971, pp. 146-149.

¹⁶ «He mostly made correction. I often accompanied him: we would go to a meeting where a new project was presented before him. After a while Tamini would take a pencil and start drawing. At home he would reshape the project according to his poetics. According to what he thought about the territory, the morphology, the site: he based himself on the orography, on the sections of the terrain», from the conversation between Serena Maffioletti and Aurelio Galfetti in 2005, in S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tamini Opera Completa*, cit. pp. 146-147.

¹⁷ Through a series of photographs collected in a volume entitled *Strade nazionali - Foto errori*.

¹⁸ «It must not be forgotten that Rino Tamini, in addition to being a great architect was also a good navigator on the lake (sailboat) and I suppose he had a great knowledge of the shores, as seen not from the distracted and general view one has from the street, but in the precise way of the boatsman», T. Carloni, *Elogio per tre case semplici*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (eds.), *Rino Tamini. Segmente einer architektonischen Biographie*, catalogo della mostra (Zurigo, ETH Zentrum, 22 maggio-18 giugno 1992), gta Ausstellung, Zurigo 1992, p. 34.

¹⁹ Cf. R. Hollenstein, *24 domande a Rino Tamini*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (eds.), *Rino Tamini. Segmente einer ...*, cit., p. 49.

²⁰ «Tamini was appointed when the projects for the Chiasso-Lugano section had already been drafted by the engineers in the office [...]. Although his task until then had been more corrective than creative, the presence of an architect was already remarkable. Of course the architect lamented having to occupy himself with these significant yet secondary elements of the motorway in Ticino. Yet he knew that in the future he would be consulted also regarding the planimetric and altimetric blueprints that characterise the itinerary that winds through lakes, rivers, built areas, railways and channels. He aspired to build in the open air an impeccable work such as that by Franco Albini for Milan's underground. In the volume «Architettura delle strade, la strada come opera d'arte» edited by the Touring Club, Francesco Fariello gathered examples that include the Appia antica and the Pont du Gard, the «Olympic» flyover in Rome and the «freeways» in San Francisco. It would not be surprising if in a new edition of the book the motorway in Ticino is included as one of the best examples of an interdisciplinary work method», B. Zevi, *Autostrade Svizzere Un architetto per il Ticino*, in «L'Espresso», 7 April 1968, later published in B. Zevi, *Cronache di architettura*, VII vol., n° 707, Laterza, Bari 1970, pp. 68-71.

²¹ R. Tamini, *L'autostrada come opera d'arte*, in T. Carloni (ed.), *Rino Tamini 50 anni di architettura*, Fondazione Arturo e Margherita Lang, Electa, Milan 1984, p. 124.

p. 34

*Portale sud della galleria del San Gottardo,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*

p. 35

*Portale della galleria del San Gottardo, foto con ritocchi a pennarello,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*

p. 36

*Il pozzo di ventilazione al Motto di Dentro visto da sud-est, ritocco a pennarello,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*

p. 37

*Il pozzo di ventilazione al Motto di Dentro visto da nord-ovest,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*



