

Bistrôt

02

21

In questo numero:

Dove camminavano
i Patriarchi

L'isola dei sogni

Capolavori provvisori

Il prosciutto che sa di camino

Viña Vik, con la mente
e con il cuore

Case di legno e luce

La metà più uno
del calcio

Quella Balilla
con l'ombrellone

Start —

#gerusalemme #cile #mesolcina
#leventina #grono #roveredo
#bellinzona #argentina #ginevra
#boca #maradona #calcio
#case #legno #luce
#isola #cucine #arredo
#vino #sostenibilità #arte
#ingegneria #tunnel #autostrade
#prosciutto #tradizione #tipicità
#nazioniunite #onu #ponteggi
#robertoschürch
#alessandroinvernizzi
#chiaragiovannini
#jorgeclemente
#jaimelamoliatte #paololuisoni
#ninifagetti #morenofagetti
#fabioporzionato #mattiacanepa

Indice

4

Editoriale



6

Dove camminavano i Patriarchi

12

L'isola dei sogni



16

Capolavori provvisori

20

Il prosciutto che sa di camino



24

Viña Vik, con la mente
e con il cuore



30

Case di legno e luce



35

La metà più uno
del calcio

39

Quella Balilla
con l'ombrellone



Se avete l'applicazione Spotify sul vostro smartphone andate su Cerca, cliccate sull'icona della macchina fotografica in alto a destra e inquadrare il codice che trovate accanto a ogni articolo. Potrete così ascoltare la playlist ispirata all'articolo. Tutte le playlist di Bistrôt le trovate a questo indirizzo: <https://spoti.fi/3ofTODK>. Buon ascolto... e buona lettura!

Impressum

Editore
Galli Group SA
www.galligroup.ch

Concetto grafico, impaginazione
e redazione testi
visiva.ch

Stampa
Pdfpubliprint Sagl

È vietata qualsiasi utilizzazione,
totale o parziale, dei contenuti senza
esplicito consenso dell'editore.

Aprile-Giugno 2021

Stanno costruendo il Quartiere Birreria

Bisnò

Josè Pedro
Borges Monteiro

Alex Pini

Antonio
Pistillo

Alan Josh
Bannwar

Enzo Basile

Asier Sousa
Santos

Vincenzo
Bisciglia



Giuseppe Pruneri

Steve Copat

Mario Franzé

Teixeira Gomes

Sergio Carvalho
Pires

Antonio Fariello

Floriano Fontana

Ai lettori

Editoriale

Quando è buona la prima... occorre pensare alla seconda. Solo che, a differenza di una compagnia teatrale, noi che creiamo riviste dobbiamo ogni volta riscrivere il copione.

Per questo abbiamo deciso di rendervi partecipi del nostro dietro le quinte.

Come nasce un numero di Bistrôt?

Per noi è importante partire sempre dal perché. Scriviamo articoli

perché vogliamo ascoltare persone che hanno qualcosa da dire (per

poi raccontarvelo). Per questo

intervistiamo chi abbiamo avuto

modo di conoscere e apprezzare, chi, in qualche modo, sentiamo parte

del nostro mondo. Persone in cui

riconosciamo valori e passioni affini ai nostri, quelli di Galli Group.



Scaricate e fate scaricare la vostra copia digital

Potete scaricare gratuitamente la versione digitale (formato .pdf) di Bistrôt all'indirizzo **bistrôt.digital**



Innanzitutto, occorre scegliere chi intervistare. I suggerimenti arrivano da Andrea e Fabiana Galli. Poi si cerca di trovare un giusto mix tra gli argomenti che ci ispirano: Creare. Abitare. Vivere. Perciò architetti e ingegneri difficilmente possono mancare. Su questo numero abbiamo l'ingegnere che porta la tecnologia svizzera nel cuore della Terrasanta e l'architetto che progetta case in legno in Leventina. Ma parliamo anche del restyling al palazzo Onu di Ginevra e di come la pandemia ha cambiato il modo di vivere la casa.

Poi si passa ai piaceri della vita: un bicchiere di vino, una fetta di prosciutto, un calcio ad un pallone, una vecchia cabriolet.

A trasformare la selezione di personaggi ed argomenti in storie da leggere e sfogliare è il team di Visiva, agenzia di comunicazione bellinzonese, guidata da Luca Del Boccio. Andrea Dallapina, con i suoi oltre vent'anni di esperienza giornalistica, garantisce interviste approfondite e appassionate,

riuscendo anche a rendere comprensibili gli aspetti più tecnici dei progetti. Matteo Riva è invece l'art director che dona a Bistrôt un design elegante e contemporaneo. Perché il contenuto parla alla ragione, il contenitore comunica alle emozioni.

Le fotografie sono solitamente fornite dagli intervistati e quando servono dei nuovi scatti ci avvaliamo di professionisti come Angelita Bonetti di Officina Immagine (sul primo numero) e Hsaskia Cereghetti (sul secondo numero).

Se abbiamo raccontato questo dietro le quinte è per due motivi: il primo è che ci piace l'idea di farvi entrare a far parte sempre di più della nostra comunità, la seconda è perché ce l'hanno chiesto alcuni lettori, incuriositi da questo nuovo magazine che vuole sposare la leggerezza alla ricercatezza. E così chiudiamo ringraziandovi per gli apprezzamenti positivi che ci avete fatto dopo aver letto il primo numero! Grazie! Ci hanno spronato a cercare gli applausi anche per il bis!

Perché leggere questo articolo?

Per viaggiare in Terrasanta, lungo la via dei Patriarchi. Per scoprire come l'alta ingegneria svizzera nelle infrastrutture sotterranee sta rendendo più moderna la biblica Gerusalemme, tra avveniristiche caverne nel sottosuolo e incredibili raddoppi autostradali.

➔ #gerusalemme #pinigroup

DOVE CAMMINAVANO I PATRIARCHI

Nel 1950 Luigi Pini fonda il proprio studio di ingegneria. Dopo alcuni decenni di conduzione familiare, nel 1995 inizia la trasformazione in un gruppo internazionale. A operarla sono il figlio di Luigi, Olimpio Pini, e il suo socio Daniele Stocker che assumono la guida della società. A partire dai primi anni 2000, Pini Swiss cresce notevolmente, in particolare grazie a grandi progetti come la Galleria di base del Ceneri.

Nel 2013 apre la succursale di Zurigo, poi, dopo l'ingresso nel mercato della Svizzera occidentale e orientale, con sedi a Losanna, Chur e Ilanz, con l'acquisizione di ulteriori importanti mandati, nascono società del gruppo Pini in Italia, Austria, Francia e Israele. Il Gruppo Pini conta oggi circa 350 addetti e ha mandati di grande valore tecnologico a livello mondiale.

L'attuale Consiglio d'amministrazione è composto da Olimpio Pini (presidente), Daniele Stocker (vicepresidente), Giovanni Leonardi, Roberto Gerosa, Giovanni Merlini, Peter Limacher e Andrea Galli. Carsten Bopp ricopre il ruolo di CEO del Gruppo.

L'eccellenza e l'esperienza ingegneristica del gruppo Pini sono sbarcati in Terrasanta. Il raddoppio dell'autostrada tra Gerusalemme e Betlemme, le caverne e la galleria del nuovo hub della stazione di Gerusalemme e in futuro anche la metropolitana di Tel Aviv. In Israele, Pini ha portato le competenze e le abilità svizzere nella costruzione di tunnel e progetti sotterranei.

Anche in una terra complicata, segnata dalle caratteristiche del territorio e dalla storia politica, la "svizzeritudine", la capacità di trovare soluzioni efficienti in situazioni difficili, ha dimostrato ancora una volta l'affidabilità delle aziende rossocrociate. Ne abbiamo parlato con il dottor ingegnere Roberto Schürch, capo progetto del settore Gallerie e responsabile del mercato internazionale di Pini Swiss Engineers.



**Dottor Schürch, come nasce l'esperienza del gruppo Pini in Israele?**

“Occorre fare una premessa, con il nuovo millennio Israele si è trovata in una fase di grande sviluppo demografico e tecnologico, perciò è cresciuto il fabbisogno di infrastrutture, anche sotterranee, però le competenze sul mercato locale scarseggiavano. Basti pensare che le poche gallerie esistenti sono state quasi progettate da un solo ingegnere, Arnon Rozen. Perciò gli israeliani hanno deciso che per avere un appalto in questo settore, le aziende locali dovevano avere un partner internazionale riconosciuto a livello mondiale nell'ambito progettazione di opere sotterranee”.

E ovviamente il pensiero sarà andato alla Svizzera e alla sua tradizione nello scavare e attraversare le montagne?

“Esattamente. I responsabili di un ufficio di Gerusalemme, la Grouchko Structural Engineers, hanno pensato: dove possiamo trovare un partner internazionale con esperienza, proviamo in Svizzera. Così nel 2016

hanno contattato un ingegnere svizzero che conoscevano e quest'ultimo ha indicato loro la sede di Zurigo di Pini Swiss Engineers”.

Quindi Grouchko è diventato il vostro partner, ma qual è stato il primo committente?

“La Moriah Jerusalem Development Corporation. Si tratta di una società che ha l'obiettivo di sviluppare le infrastrutture a Gerusalemme e svolgere lavori pubblici per il governo locale. Il loro problema era raddoppiare la capacità della Road 60, in un tratto che va da Gerusalemme verso Betlemme. L'intervento è molto complesso, forse unico nel suo genere. Questo perché vanno realizzati due nuovi tunnel a fianco di quelli esistenti, senza interrompere il traffico sulla tratta esistente. Il primo è lungo circa 300 metri, il secondo un chilometro. La grande difficoltà consiste nel fatto che i nuovi tunnel vanno costruiti a ridosso, a pochi metri di distanza da quelli esistenti. Dopo il completamento delle nuove gallerie verranno risanate quelle esistenti al fine di garantire un livello di sicurezza e durabilità conforme con le esigenze moderne”.

È un problema di conformazione del territorio?

“Non solo. In base agli accordi di Oslo, sono stati creati dei precisi corridoi entro i quali Israele può costruire nei territori della West Bank/Cisgiordania.

Il primo tunnel fu costruito in mezzo al corridoio, perciò ora ai lati lo spazio è ridotto. In un punto dovremo persino entrare all'interno dell'altra galleria tanto lo spazio a disposizione è limitato al posto di ridotto”.

I tunnel sono già in costruzione?

“Sì, il primo tunnel è già terminato e verrà aperto al traffico entro fine 2021. Attualmente i lavori si concentrano sul secondo. Utilizziamo una tecnica che prevede la costruzione di un cunicolo, poi di uno adiacente.

Per dirla in modo non tecnico e facilmente comprensibile, è come togliere un pezzetto alla volta dalla montagna, così quest'ultima non si accorge che l'abbiamo bucata e la sua struttura si adatta senza traumi e, soprattutto, senza causare problemi alla galleria in esercizio”.





Il Jerusalem Gateway è un ambizioso progetto per migliorare e sviluppare l'area che è l'ingresso principale di Gerusalemme da Tel Aviv e dalla costa. L'intervento prevede di collegare la stazione degli autobus, il terminal da Tel Aviv, la stazione ferroviaria, la Light Rail (la metropolitana) e il Chords Bridge, lo scenografico ponte progettato da Calatrava. Il riassetto è volto a promuovere la creazione di edifici, compresi grattacieli in grado di attrarre i grandi nomi dell'hi-tech e favorire lo sviluppo di start-up, sull'esempio di quanto avvenuto a Tel Aviv.

Jerusalem Gateway

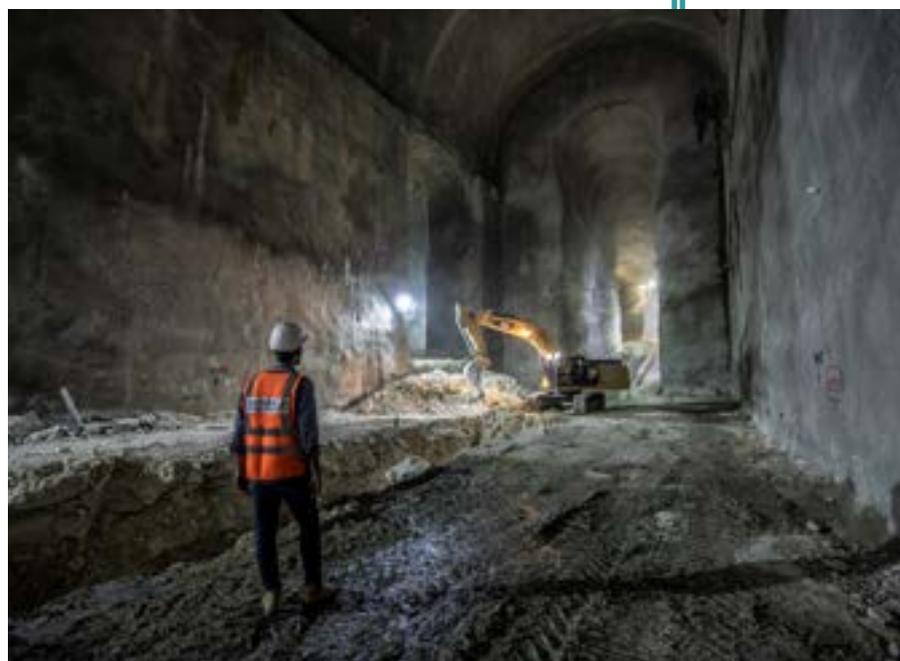
Avete dovuto utilizzare accorgimenti particolari per la sicurezza?

“Un'attenta analisi dei rischi è stata effettuata durante lo sviluppo del progetto per garantire in ogni fase di cantiere e in fase di esercizio la sicurezza massima per i lavoratori e per l'utenza stradale. A differenza di altri tratti stradali nell'area non sono state richieste misure particolari per prevenire rischi derivanti dalle tensioni politiche purtroppo caratteristiche del territorio. Ora la situazione è più tranquilla rispetto al passato. Basti pensare che nella zona esistono ancora dei muri a L che furono realizzati dopo che il tratto di strada fu oggetto di attacchi armati (nei primi anni Duemila vi furono attacchi da Beit Jala, centro palestinese, verso Gilò, insediamento israeliano, ndr)”

State lavorando anche ad altri cantieri a Gerusalemme?

“L'apprezzamento per il nostro lavoro ha portato Moriah a chiederci a fine 2017 una consulenza per un grande problema che avevano riscontrato nell'ambito del progetto di Jerusalem Gateway. All'ingresso ovest della

città, nei pressi della stazione, recentemente collegata con treni ad alta velocità a Tel Aviv, è prevista la creazione di un nuovo centro tecnologico con diversi grattacieli. Il progetto prevede la realizzazione di due “mega” caverne che ospiteranno una galleria stradale per far scorrere il traffico sotto la superficie nella parte



La Greenline è una linea di metropolitana leggera pensata per arricchire l'offerta di trasporti dell'area metropolitana di Tel Aviv. La linea collegherà le porzioni meridionali dell'area metropolitana di Gush Dan con la città di Tel Aviv. La lunghezza della linea è di circa 39 km, di cui 4,5 km sotterranei, con 61 stazioni, cinque delle quali sotterranee.

Roberto Schürch
Anno di nascita: 1985
Professione: ingegnere civile

Dopo il conseguimento del Master in Ingegneria Civile all'ETH di Zurigo, ha studiato presso lo stesso istituto con un dottorato di ricerca. La sua esperienza include, come project manager, diversi progetti in ambienti urbani e alpini. Nel campo dello scavo meccanizzato, è considerato un esperto di fama mondiale. È rappresentante svizzero nelle commissioni di lavoro della ITA (International Tunneling Association) e, a partire dallo scorso anno, è responsabile per i corsi di opere sotterranee al Politecnico Ben Gurion, in Israele. Presso la Pini Swiss Engineers ricopre la carica di responsabile e capo progetto del settore Gallerie e Strutture sotterranee. Oggi segue progetti in più di 10 nazioni, con focus su USA e Israele.

superiore e cinque livelli di posteggi sotterranei che si connettono con servizi ed edifici soprastanti ed adiacenti, una sorta di hub ricavato in due grandi caverne profonde trenta metri, larghe venti e lunghe 300 metri. Ci hanno chiamato perché l'allora progettista sosteneva che realizzare gallerie d'accesso e caverne avrebbe rischiato di danneggiare la stazione. Il progetto era stato classificato come infattibile. Ci siano messi all'opera, abbiamo riprogettato tutto, trovato soluzioni, ottenuto il mandato e permesso di finalizzare il progetto in tempo record".

Tutti interventi di grandi dimensioni, avete avuto anche altri mandati più piccoli?

"Sì, per altre opere stradali, tunnel sotterranei di raccordo nel centro della città di Gerusalemme e abbiamo offerto anche la nostra consulenza negli scavi archeologici alla City of David (poco distante dal celebre Muro del Tempio, ndr) a seguito di problemi di impatto eccessivo degli scavi sulle

strutture superficiali. Con il nostro intervento tecnico e politicamente neutro siamo riusciti a garantire la sicurezza dei lavoratori e degli archeologi in galleria e quella della popolazione in superficie".

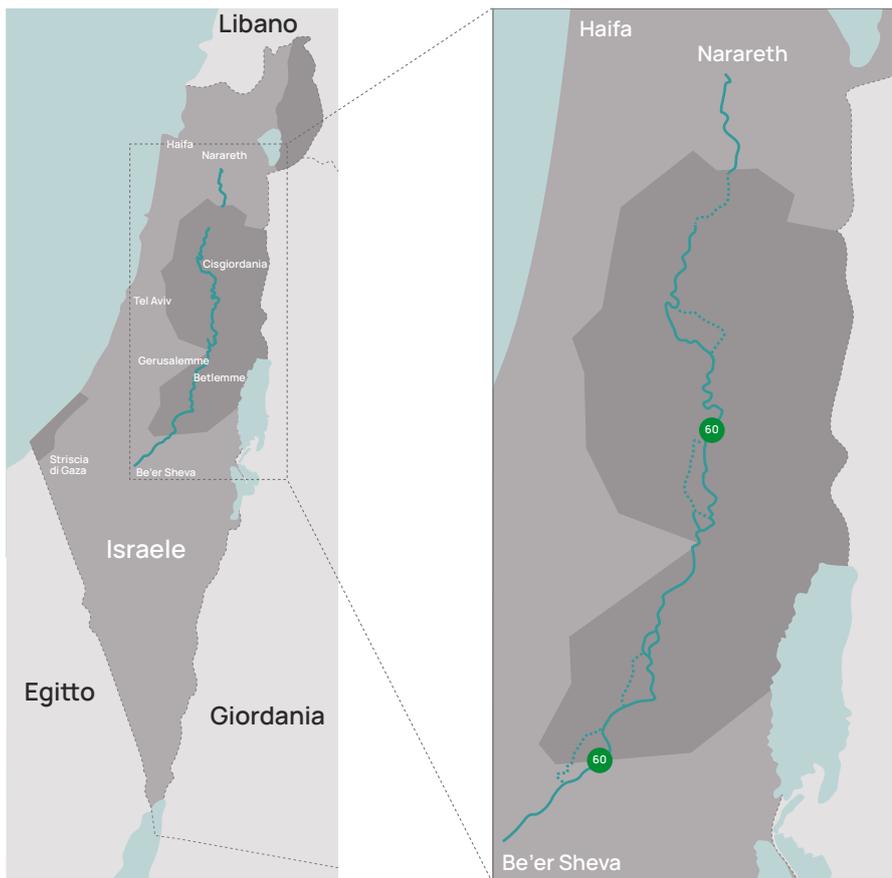
È difficile gestire questi cantieri dalla Svizzera?

"Visto che i mandati crescevano, abbiamo scelto a fine 2019 di aprire una filiale in Israele in cui lavorano quasi 10 persone per progetti e direzione lavori, ovviamente, quando è necessario, per la capacità produttiva si appoggiano alle nostre sedi svizzere. Prima del coronavirus io stesso circa una o due volte al mese volavo in Israele per seguire i lavori e tenere i rapporti con i committenti. Ora gestiamo tutto in virtuale".

Nuovi mandati per il futuro?

"Tra circa 4-6 mesi dovrebbero iniziare i lavori per la Green line di Tel Aviv, una nuova linea metropolitana per la quale lavoreremo con un'impresa cinese. Vi è anche un progetto di gallerie

stradali, da due chilometri, per il quale abbiamo già fatto gli studi preliminari e che, da un anno e mezzo, è in attesa di approvazione del budget. A pesare, in questo caso, più che la pandemia è stato però il succedersi di diversi governi e le ripetute elezioni".



C'è chi la chiama Route 60, chi Road 60, chi Highway 60, il risultato non cambia si tratta sempre di una strada che unisce Nazareth, nel nord di Israele a Beersheba, nel sud, alle porte del deserto del Negev. Il suo percorso ricorda quello della storica Via dei Patriarchi che secondo la tradizione e i testi biblici sarebbe stata percorsa da Abramo, Isacco e Giacobbe nel loro spostarsi nella Terra Promessa. Un itinerario che segue a ovest la valle del Giordano e che si trovava in mezzo alla via Maris della costa e alla via dei Re che univa l'Antico Egitto alla Mesopotamia passando per Aqaba e Damasco.



La moderna via dei Patriarchi, la Route 60, attraversa oggi Gerusalemme, lambendo le mura della Città Vecchia, e passa accanto a città come Hebron e Betlemme. Buona parte del percorso di oltre 200 chilometri attraversa infatti i Territori palestinesi. Sono perciò presenti diversi checkpoint e alcuni tratti sono vietati alle auto targhe verdi (palestinesi) e altri alle auto targhe gialle (israeliane). Ci sarà un giorno nel quale la strada potrà integralmente essere percorsa dai due popoli assieme? Molti costruttori di pace continuano a sperarlo.

Perché leggere questo articolo?

Per scoprire come la pandemia ha cambiato il modo di vivere la casa. Per capire come la tecnologia sta entrando nelle nostre cucine. E perché porteremo i fornelli anche in giardino.

➔ #design #homedecor

L'ISOLA DEI SOGNI



Prima della pandemia l'isola dei sogni era un atollo tropicale, quando i viaggi esotici si sono trasformati in un miraggio, l'isola più ambita è diventata quella al centro della cucina o, per dirla da interior designer, della zona living di una casa.

02
21

È il frutto di un immaginario che nasce da film e serie "made in Usa", ma anche da un cambiamento di abitudini. Con bar, ristoranti e altri luoghi di aggregazione che sono stati chiusi per lunghi periodi, la casa ha assunto il valore della ricerca della comodità da riscoprire e della convivialità perduta. È questo il motivo per cui vorremmo riprodurre tra le mura domestiche quel clima che respiravamo fuori. Ne abbiamo parlato con Alessandro Invernizzi e Chiara Giovannini di Rovere Interni, lo spazio dedicato all'arredo interni nel Quartiere Birreria di Grono.

Può sembrare un gioco di parole o una metafora ardita, ma pare che ritrovandoci isolati, abbiamo fatto di “un’isola” un luogo per ricominciare.

La pandemia ha cambiato il mercato dell’arredo e in particolare delle cucine?

“Senza altro stare di più a casa comporta che si voglia investire nell’aver una casa più comoda, confortevole, funzionale. Per quanto riguarda la cucina, va inoltre aggiunto che già da tempo, con il successo dei programmi d’intrattenimento che hanno trasformato gli chef in star televisive, è aumentata l’attenzione a scegliere soluzioni d’alto profilo, sia tecnologico, sia estetico. Inoltre, la cucina contamina sempre di più la zona living, spazi che sempre di più diventano luoghi da vivere. Si tratta di una tendenza consolidata da tempo”.

Sono queste le ragioni che vedono l’isola o la penisola diventare sempre più il cuore dell’area living?

“Potremmo dire che l’isola è diventata il nostro piccolo sogno americano. L’abbiamo vista in centinaia di scene di vita familiare nei film di Hollywood o nelle serie tv. È ormai entrata a far parte del nostro immaginario. D’altra

parte, l’isola, oppure la penisola, in cucina risponde anche a esigenze non solo estetiche ma anche di praticità. È una superficie che può sostituire il tavolo da pranzo. Per esempio, in alcune soluzioni sono previsti piani a scomparsa per creare un prolungamento per sedersi a mangiare”.

L’impressione è che agevolino anche la socializzazione.

“Sì, è vero. Sono un modo per cucinare convivialmente, ma anche di uscirne con disimpegno senza doversi inventare scuse per alzarsi da tavola. Si crea un ambiente meno formale. In qualche modo è come se cercassimo di riprodurre in casa quelle esperienze che cercavamo nei locali, dove, prima della pandemia, si stava al bancone, oppure seduti sugli sgabelli si condividevano lunghi tavoli anche con sconosciuti. Ora l’happy hour e l’apericena li abbiamo spostati in cucina”.

Non si corre il rischio “friggitoria”, cucinando in un locale senza cappa?

“Oggi le soluzioni tecnologiche superano anche l’inconveniente di fumi e vapori che il cucinare su un’isola può generare. Sempre di più, si usano i sistemi d’aspirazione integrati nelle moderne piastre a induzione, hanno al centro dei potenti aspiratori che convogliano fumi e vapori al loro interno appena escono dalla pentola o dalla padella”.

La cucina è dunque sempre più hi-tech?

“Sì. I nuovi elettrodomestici sono ispirati ai concetti della domotica e sui nuovi sistemi di sistemi di intelligenza artificiale. Hanno il wi-fi e possono essere programmati o comandati a distanza, oppure connessi a sistemi di gestione, come Alexa. Hanno infinite possibilità d’impiego, diciamo che per ora la maggior parte di noi ne utilizza una minima percentuale. Chi lo fa però ne apprezza la comodità, perché semplifica la quotidianità: non dobbiamo più ricordarci o preoccuparci



Colonna sonora





di molte operazioni di routine, di timer che suonano e non sentiamo, e così via”.

Sono dunque cucine che consumano di più? Oppure vi è attenzione al tema dell'impatto ambientale?

“Si punta sempre più al risparmio energetico. Oggi c'è molta attenzione nel migliorare le prestazioni energetiche degli elettrodomestici. In generale il tema della sostenibilità è sempre più presente nella produzione degli arredi. Si valorizzano i materiali con matrice naturale: il legno, la pietra, il vetro. Si tratta di materiali che sono ovviamente sottoposti a processi tecnologici che li rendono non solo sostenibili e a basso impatto ambientale ma anche sicuri e duraturi. Per esempio, i piani cucina in grès porcellanato sono sempre più utilizzati per le prestazioni e le garanzie che offrono”.

La pandemia ha influito sull'evoluzione della ricerca nell'arredo?

“È stato inevitabile. Oggi, per esempio, sono disponibili anche piani cucina in un materiale auto-igienizzante. La ricerca si è concentrata sull'attenzione alla pulizia, all'igiene e al ricircolo dell'aria all'interno della casa”.

E quando arriverà la bella stagione? Si resterà in cucina?

“L'augurio è ovviamente che la pandemia sia presto solo un ricordo e si possa tornare a spostarsi e a viaggiare, ma è probabile che la riscoperta della casa quale luogo d'incontro e socializzazione rimanga comunque. Quindi chi ha una zona esterna penserà probabilmente di dedicare un'area per riprodurre in giardino lo stesso clima della zona living all'interno. Oggi sul mercato si affacciano sempre più soluzioni, anche di design, per realizzare delle cucine da esterno. Isole da porre al centro di uno spazio verde per tornare a creare momenti di convivialità”.

Può sembrare un gioco di parole o una metafora ardita, ma pare che ritrovandoci isolati, abbiamo fatto di “un'isola” un luogo per ricominciare.

Si punta sempre più al risparmio energetico. Oggi c'è molta attenzione nel migliorare le prestazioni energetiche degli elettrodomestici.



UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

Capolavori provvisori

Bisnòt

Il Palazzo delle Nazioni

L'Ufficio delle Nazioni Unite di Ginevra affianca quello di New York quale seconda sede principale dell'ONU. Il Palais des Nations sorge al centro del Parco dell'Ariana, sulla riva del Lago di Ginevra, e ospita tra l'altro il Consiglio dei Diritti dell'Uomo dell'ONU e l'Alto Commissariato dell'ONU per i Diritti Umani.

Fu costruito negli anni '30 del secolo scorso e fu, fino al 1946, la sede principale della Società delle Nazioni. Quest'ultima, fondata nel 1919, con la conferenza di Pace di Parigi successiva alla Prima guerra mondiale, fu la prima organizzazione intergovernativa avente come scopo quello di

accrescere il benessere e la qualità della vita degli uomini.

Il palazzo, dopo la Seconda guerra mondiale, ospita la principale sede europea dell'ONU ed è pertanto territorio internazionale. Le numerose ristrutturazioni nel corso degli anni hanno portato gli edifici che lo compongono a 600 metri di lunghezza, con 34 sale conferenza e circa 2.800 uffici. Ogni anno vi si tengono migliaia di incontri tra nazioni. In tempi normali vi è anche la possibilità di visitarlo. Sono aperti al pubblico ambienti unici, quali la sala delle consultazioni decorata con sontuosi affreschi o la grande Sala delle Assemblee, addirittura più grande dell'Opéra di Parigi.

Marssal SA



Via Cantonale 109
CH – 6537 Grono



+41 91 827 40 35



marssal.ch

Albero della vita.

Le strutture provvisorie, all'apparenza semplici, utilizzate per realizzare l'opera più iconica dell'EXPO di Milano, in realtà sono state frutto di un'attività di ingegneria e di installazione ad alta specializzazione



Esistono costruzioni che richiedono perizia, capacità di calcolo e di analisi, specifiche garanzie di sicurezza e standard di qualità. Sono piccoli capolavori d'ingegno, eppure nascono sapendo che la speranza del committente è che durino il meno possibile. Eppure non sono opere effimere, come l'araba fenice sono pronte a rinascere a centinaia di chilometri di distanza. La loro dote migliore è l'adattabilità, passando senza problemi da edifici liberty a palazzi razionalisti. Nel gergo edile e della progettazione sono definite opere provvisorie o temporanee, in quello comune: ponteggi. Non cambia il fatto che risultano essenziali in qualsiasi cantiere. Nel Moesano è nata una nuova società, la Marssal SA, che vuole portare in Svizzera un'esperienza pluridecennale nel settore maturata oltre confine. Ne abbiamo parlato con il direttore, Fabio Porzionato, impegnato nel cantiere dei lavori di rinnovo del palazzo dell'Onu a Ginevra.

Direttore, come nasce Marssal SA?

“Marssal SA nasce da un progetto di collaborazione sviluppato da tre imprenditori: Fabio Porzionato, direttore di Marssal SA, residente da anni a Lumino, l'ing. Andrea Galli, presidente della Marssal SA e titolare di Galli Group SA, ed Enzo Mariotti, fondatore e presidente di Marssal srl e di Cismont srl, società che hanno entrambe sede a Cislano, in Italia. Il progetto ha per missione lo sviluppo delle opere provvisorie e temporanee nei cantieri edili nel territorio svizzero, sulla base della lunga esperienza nella fornitura di tali opere maturata da Marssal e Cismont in Italia, con cantieri internazionali. Per esempio: Qatar, Arabia Saudita e Polonia. La storia di Marssal srl è legata alla storica Ponteggi Dalmine spa, fino alla fine degli anni Novanta, e successivamente alla Marcegaglia Spa che ne ha rilevato la proprietà”.

Da quando operate? Quali sono le vostre attività principali? Come siete strutturati?

“Marssal SA è nata da poco, l'atto costitutivo è del 27 luglio 2020, ma ha già iniziato a registrare importanti

Colonna sonora



Presso la sede del Palazzo dell'ONU stiamo fornendo prima di tutto un servizio che va da un'approfondita progettazione sia tecnica sia in materia di sicurezza.

Fabio Porzionato
Anno di nascita: 1980
Professione: Dirigente

Dopo gli studi tecnici all'estero, dal 2000 al 2018 è proprietario e direttore generale di un'impresa di costruzioni in Italia. Dal 2018 al 2020 è direttore tecnico nel settore ponteggi in Svizzera, attualmente è promotore e direttore Marssal SA. Vive a Lumino.

sviluppi, nei primi tre mesi l'obiettivo è stato quello di farsi conoscere sul territorio ticinese e moesano, dal mese di ottobre 2020 sono iniziati i primi cantieri e nel mese di gennaio 2021 è partito il cantiere che fa parte di un grande progetto chiamato Renovation Palais des Unions a Ginevra. Ad oggi sono montati in cantiere circa 15'000 mq di ponteggio, 5 montacarichi per il trasporto in verticale di materiali e persone. Il personale è passato da una singola unità nei primi tre mesi alla situazione attuale che vede un direttore, una collaboratrice tecnica/amministrativa, un collaboratore tecnico/commerciale, un progettista e 6 collaboratori addetti al montaggio delle strutture e delle macchine".

Quali sono i principali cantieri nei quali siete impegnati?

"I cantieri aperti oggi sono circa 15, altrettanti devono cominciare. Spaziamo dal grande al piccolo cantiere senza differenza alcuna, abbiamo la fortuna di poter lavorare

con ottime aziende, che possono essere gruppi di investimento, general contractor, imprese di costruzione, studi di progettazione e chiunque ruoti intorno al mondo edile. Porremo grande attenzione anche ai lavori di genio civile e di sviluppo infrastrutturale, con la chiara volontà di partecipare ad appalti pubblici promossi dai cantoni ed altri istituzioni".

Direttore, ha parlato di un vostro impegno nella sede ONU di Ginevra. In cosa consiste esattamente?

"Presso la sede del Palazzo dell'ONU stiamo fornendo prima di tutto un servizio che va da un'approfondita progettazione sia tecnica sia in materia di sicurezza. Abbiamo realizzato il montaggio di tutti i ponteggi di facciata esterna, quelli interni e tutti i montacarichi da cantiere monocolonna e bicolonna ad alta portata. Le particolari difficoltà di questo importante cantiere sono diverse. L'organizzazione generale dei tempi e della logistica va costantemente confrontata con le rigide procedure di sicurezza e di comportamento che questa organizzazione richiede. Inoltre, l'altissima professionalità dei nostri operatori in cantiere che deve confrontarsi con i diversi attori multilingue, soddisfacendo ogni esigenza richiesta. Vi è poi da prestare attenzione al manufatto architettonico di elevata importanza e delicatezza. Non da ultimo occorre garantire l'operatività degli uffici internazionali. L'attenzione alle norme di sicurezza e al rispetto dei contratti collettivi è massima. Ci confrontiamo costantemente con ispettori dell'Onu e ispettori della città di Ginevra, dove vigono procedure molto più severe che nel resto della Svizzera".

Quali soluzioni tecnologiche o vantaggi offrite?

"I vantaggi offerti dalle proposte Marssal SA sono molteplici. Prima di tutto un forte servizio di progettazione sia in fase di preventivo che durante l'esecuzione, e ciò è fondamentale per evitare ritardi, incomprensioni, sprechi di tempo e di produzione. Il lavoro vogliamo farlo bene subito. La sicurezza dei montatori è posta in grande evidenza con attrezzature di sicurezza di alto livello e procedure semplici chiare ed efficaci".



Quali sono le difficoltà maggiori nel settore?

“Le maggiori difficoltà del settore sono nella scarsa propensione all'innovazione ed all'investimento. Le opere provvisorie sono accessorie nell'ambito del cantiere e spesso la loro importanza è trascurata, anche in dispregio alle normative.

Un esempio per tutti è la larghezza degli impalcati che i ponteggi devono avere in Svizzera per i lavori di muratura. La norma SUVA prescrive un minimo di 90 centimetri con portata di carico di 300 kg/mq, ma molte volte vengono montati di larghezza e portata inferiore.

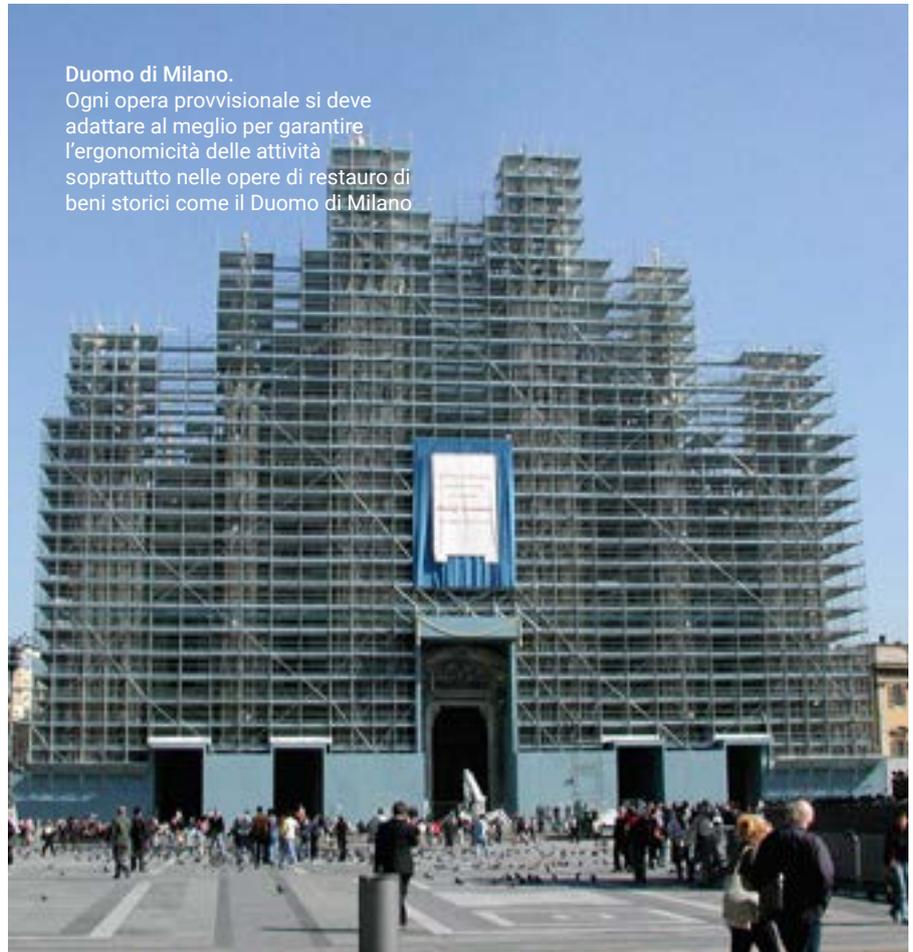
Noi ci siamo fatti scrupolo di studiare la normativa SUVA e di proporre solo sistemi che la rispettino e magari possano offrire migliori prestazioni, efficienza e sicurezza. Il telaio da noi adottato ha piano di calpestio largo un metro.

È ovvio che un telaio con piano di larghezza un metro costa di più di uno col piano da 75 centimetri, ed è ovvio che il primo rispetta la norma ma il secondo no, se non per i soli lavori di imbiancatura.”

Ma il mercato è disposto a pagare questa differenza che fa sì che la norma sia correttamente rispettata? In altre parole, il mercato è disposto a investire in questo senso?”

In cosa consiste la collaborazione con Marcegaglia?

“La collaborazione con Marcegaglia



Duomo di Milano.
Ogni opera provvisoria si deve adattare al meglio per garantire l'ergonomicità delle attività soprattutto nelle opere di restauro di beni storici come il Duomo di Milano

pone l'accesso a prodotti di elevato standard qualitativo, sviluppati in decenni di esperienza, di adeguamento normativo, di investimenti. Marcegaglia è il maggiore produttore di ponteggi in Italia ed è in grado di soddisfare richieste di ogni volume e specializzazione”.

Progetti e obiettivi futuri?

“Il nostro obiettivo è sviluppare e consolidare l'attuale struttura dedicata al montaggio e noleggio, diventando un partner di riferimento per i vari clienti. Inoltre, per il settore genio civile, eseguiamo puntellazioni e centine, mentre per studi di architettura, privati e aziende, eseguiamo arredi come librerie, scale, soppalchi, scaffalature e qualsiasi opera con tubi”.

Un concorso che fece epoca

La Società delle Nazioni fu fondata nel 1919 e nel 1920 fu scelta Ginevra quale sede, ancor prima che la Svizzera vi aderisse. Dopo alcune soluzioni temporanee per l'ubicazione del segretariato, degli uffici e dei luoghi di rappresentanza, nel 1926 fu bandito un concorso di architettura per il Palazzo delle Nazioni da realizzare e "La Perle-du-Lac", un vecchio parco sulla strada per Losanna, nel sobborgo di Sécheron. Vi parteciparono 377 gruppi tra i quali si annoveravano molti dei protagonisti della transizione dall'architettura cosiddetta "storicista" o "accademica" all'architettura cosiddetta "razionalista" e del "Movimento Moderno".

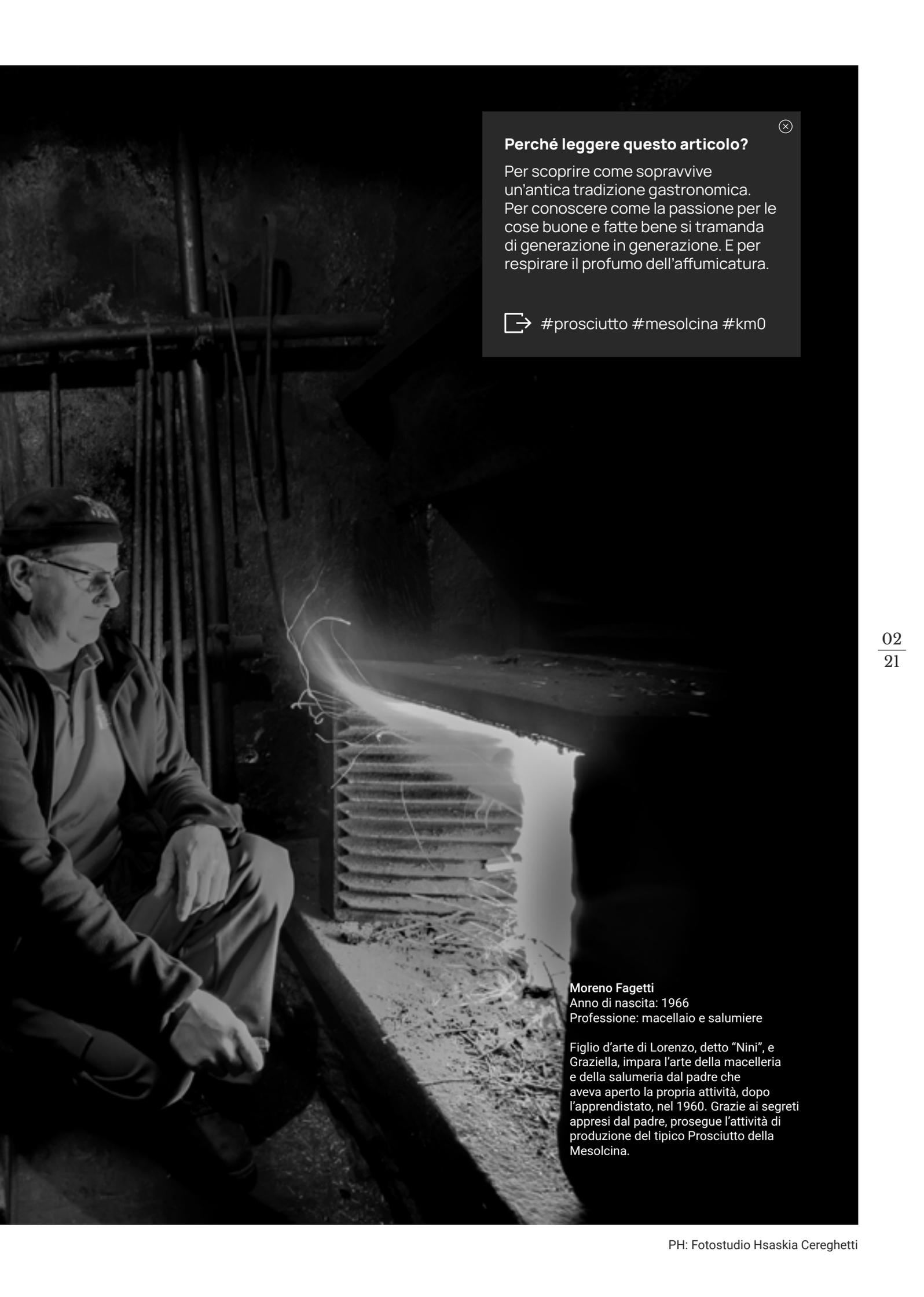
Alla fine prevalse un "vecchio leone": Henri-Paul Nénot, il progettista della Sorbona e che s'ispirò all'architettura Beaux-Arts. L'edificio fu poi costruito tra il 1931 ed il 1938. Anche l'architetto svizzero Le Corbusier vi partecipò ma la sua proposta razionalista non fu scelta. Fu un punto di svolta che portò gli architetti moderni a interrogarsi sui nuovi problemi architettonici e sull'esclusione dai concorsi di progetti univocamente razionalisti.

Il prosciutto che sa di camino

Il maiale, *el porscèll*, è forse l'animale che si è rivelato più importante per la tavola contadina. Come una dispensa ambulante, è stato utilizzato nelle più diverse preparazioni, pronto per essere consumato nel corso dei mesi. La lavorazione principe resta quella del prosciutto (dal latino *perexuctus*, che significa asciugato), anche se ogni zona, nei secoli, ha affinato le sue varianti.

Un patrimonio gastronomico che oggi si cerca di tutelare dalla massificazione dei gusti "global". Il Moesano può infatti vantare un prodotto che è entrato a far parte del patrimonio culinario svizzero: il

prosciutto crudo della Mesolcina (*presutt o parsutt mesolcines*). A renderlo unico è l'affumicatura e l'uso dell'aglio per insaporirlo. Le aziende che continuano a produrlo si contano sulle dita di una mano, tra queste vi è la Fagetti di Roveredo. Aperta 61 anni fa da Lorenzo "Nini" e da sua moglie Graziella, vede ora il figlio Moreno proseguire la tradizione. Li abbiamo intervistati.



Perché leggere questo articolo?

Per scoprire come sopravvive un'antica tradizione gastronomica. Per conoscere come la passione per le cose buone e fatte bene si tramanda di generazione in generazione. E per respirare il profumo dell'affumicatura.

➞ #prosciutto #mesolcina #km0

Moreno Fagetti

Anno di nascita: 1966

Professione: macellaio e salumiere

Figlio d'arte di Lorenzo, detto "Nini", e Graziella, impara l'arte della macelleria e della salumeria dal padre che aveva aperto la propria attività, dopo l'apprendistato, nel 1960. Grazie ai segreti appresi dal padre, prosegue l'attività di produzione del tipico Prosciutto della Mesolcina.



Quando si entra nella Macelleria Fagetti a Roveredo, tutto parla di tradizione. A saltare all'occhio non sono solo le prelibatezze gastronomiche in bella mostra nel banco e appese ai muri, si resta affascinati dalla rossa affettatrice Berkel ("è del 1911", ci racconta Moreno) e dai campanacci appesi sotto il soffitto ("un hobby, avevamo capre e mucche un tempo"). Ad accoglierci è Moreno con la madre Graziella, il "Nini" non c'è. "L'abbiamo mandato in pensione - racconta la moglie -. Anche se, nonostante gli 86 anni, appena può passa lo stesso di qua in negozio. La passione è più forte di lui. Oggi non c'è, perché ci sono i Mondiali di sci alla televisione. È l'unico modo per tenerlo a casa".

Allora tutti i segreti li ha passati a Moreno? Quali sono?

"I segreti son segreti", risponde sorridendo Moreno.

Qualcosa però sappiamo. Per fare il Prosciutto crudo della Mesolcina le cosce dei maiali vengono salate, speziate e affumicate, e l'aglio è sempre presente nella mistura.

Giusto Moreno?

"Sì. Aglio e vino nostrano. Poi ogni produttore aggiunge la sua miscela di spezie. La fase della salagione vede i prosciutti massaggiati con una miscela di sale e pepe. Poi si lasciano in una cassa per un paio di giorni a circa 5 °C. A questo punto si aggiungono l'aglio pestato e il vino rosso. A salatura finita, dopo circa tre settimane si passa all'affumicatura".

E come avviene?

"Siamo rimasti in pochi a farla. Io lascio i prosciutti nell'affumicatoio per una settimana. Nel camino metto legna dei boschi, un misto. L'importante è che sia legna ben secca che dia un fumo dolce. Poi i prosciutti passano altre tre settimane nel locale vicino ad asciugare".

Una tecnologia antica di secoli?

"Sì. Qui si fa sempre allo stesso modo. Nuove tecniche non servono per avere il sapore tradizionale". "Cavallo vincente non si cambia", dice sorridendo la signora Graziella.

I maiali da dove provengono?

"Sono tutti maiali svizzeri - spiega Moreno -, ma per la maggior parte arrivano da oltre Gottardo. Però a volte ci portano da macellare qualche maiale nostrano della valle. Noi abbiamo ancora il macello, e

Colonna sonora





così produciamo anche dei prosciutti al cento per cento mesolcinesi”.

Che tipi di prosciutti produce?

“C’è il fiocco, che è di dimensioni maggiori, formato dalla parte posteriore della coscia, e la noce, più magra e più piccola, che è la parte anteriore. Il fiocco ha tre mesi e mezzo o quattro di stagionatura, la noce circa un mese”.

Quant’è la vostra produzione?

“Circa duemila pezzi di fiocco e mille di noce l’anno”.

Chi sono i vostri clienti?

“Molti vengono da fuori valle. E ci sono anche diversi giovani, hanno conosciuto il prodotto e lo cercano. Adesso si trova anche alla Migros. Molti oggi preferiscono mangiare poco ma buono. Anche se i tempi e le abitudini sono cambiate e non è sempre facile restare sul mercato. Un tempo a Roveredo eravamo tre macellerie, oggi siamo rimaste solo due”.

Come va mangiato?

“È perfetto per un antipasto, una merenda ma anche un panino o su una fetta di pane scuro. L’importante è tagliarlo né troppo fine, né troppo spesso, e dopo averlo lasciato almeno una mezzora a temperatura ambiente. Solo così sprigiona tutti i suoi aromi. E poi non guasterebbe berci assieme un buon bicchiere di vino nostrano”.

È un lavoro che richiede sacrifici?

“Certamente è impegnativo, c’è il negozio da seguire e c’è la produzione da fare. Però dà anche tante soddisfazioni, si viene ripagati quando si vede che i propri prodotti sono apprezzati dalla clientela e vengono continuamente richiesti”.

È quello che ha motivato il “Nini” per sessant’anni?

“Sì - racconta la moglie -. Ha sempre avuto una grande passione per questo lavoro. Aveva fatto l’apprendista dal Boldini. Poi, appena ha potuto, ha aperto la sua macelleria. Eravamo giovanissimi”. La signora Graziella ricorda quel “colpo di testa” di 61 anni. “Avevo 22 anni, ci sposammo e aprimmo il negozio. Soldi non ce n’erano, però la gente era diversa, più disponibile. Aprimmo là - dice indicando l’edificio di fronte -, poi ci trasferimmo qui, nel posto dove prima io lavoravo da sarta. E da allora non ci siamo mai fermati”. Il figlio Moreno ne ha raccolto la tradizione e ora spera che sua figlia, Giulia, prosegua la tradizione. Lei è già pronta, ha finito l’apprendistato, la scorgiamo affacciarsi dal retro. Nei suoi occhi c’è il futuro del Prosciutto della Mesolcina.

In Mesolcina sono cinque le macellerie che fanno parte dell’Associazione Mastri Macellai Salumieri del Canton Ticino e Mesolcina. Macelleria Alpina, Mesocco. Macelleria Salumeria di Boldini Ivano, Roveredo. Eredi Stefania Bernasconi, Grono. Fagetti, Roveredo. Decristophoris & Bordoli, Cama.

Viña Vik, con la mente e con il cuore

Bisnò

Perché leggere questo articolo?

Per scoprire cos'è un vino olistico e come un'opera d'arte finisce su una bottiglia. Inoltre vi raccontiamo come si progettano le cantine (e gli hotel) del futuro e quali uve si nascondono dietro uno dei migliori vini del Cile e del Mondo.

➔ #vino #cile



Se qualcuno pensasse che il vino è semplicemente il risultato di un processo biologico, dovrebbe fare un viaggio nella valle di Cachapoal, in Cile, dove sorge Viña Vik.

Scoprirà un approccio olistico nel quale territorio, tecnologia, scienza, architettura, sostenibilità, ricerca, passione e arte si fondono per dare vita a tre etichette che hanno saputo scalare le classifiche dei migliori vini al mondo.

Alla ricerca della terra promessa

La storia di Viña Vik ha inizio nel 2004. Alex e Carrie Vik hanno uno sogno: arrivare a produrre i migliori vini del mondo. Lui è uno degli uomini più ricchi di Norvegia, la sua terra natale, ma per coltivare vigneti deve necessariamente viaggiare verso altre latitudini. La coppia, avvalendosi di esperti e ricercatori, alla fine, dopo due anni di valutazioni, sceglie il continente americano. In particolare un terroir in un Paese già vocato alla produzione di eccellenti vini, il Cile. Il luogo scelto è Millahue, nella valle di Cachapoal, ai confini con la provincia di Colchagua, una delle storiche zone vinicole della nazione sudamericana.

A Millahue, che i nativi Mapuche chiamano “Lugar de Oro” (luogo d’oro), il paesaggio è maestoso. Vi sono 12 valli, tra i 500 e i mille metri d’altitudine, ognuna con il

proprio microclima, le esposizioni al sole variano e s’incontrano le brezze costiere del Pacifico e i venti che spirano dalle Ande. Per chi produce vino significa poter affinare uve in grado di restituire enormi complessità e una varietà eccezionale.

In un’area di oltre 4mila ettari vengono impiantati poco meno di 400 ettari di vigneti di cinque differenti vitigni: cabernet sauvignon, cabernet franc, carmenere, syrah e merlot. Il capo enologo Cristian Vallejo sovrintende alla viticoltura e alla vinicoltura, assicurando che le uve siano raccolte a mano e la fermentazione avvenga naturalmente senza lieviti aggiunti. I vini vengono invecchiati in una combinazione di botti di rovere francese nuove e usate, utilizzando percentuali differenti dei cinque vitigni.

VIK, Milla Calla e La piu belle sono le tre etichette di Viña Vik. Nascono da uve Cabernet Sauvignon, Cabernet Franc, Carmenere, Merlot e Syrah.

Quando la bottiglia diventa un'opera d'arte

Attualmente Viña Vik produce tre etichette di vino rosso: VIK, Milla Calla e La piu belle (quest'ultima c'è anche in versione rosé).

VIK è l'etichetta più pregiata, commercializzata a partire dal 2010. È un rosso importante, da aprire per un'occasione speciale. È prodotto a partire da una fermentazione in acciaio seguita da una maturazione di 24 mesi in legno. Il suo prestigio tra gli addetti ai lavori è cresciuto in pochi anni e VinePair nel 2018 l'ha classificato al 3° posto tra i migliori vini al mondo.

L'uvaggio è Cabernet Sauvignon 67%, Cabernet Franc 17%, Carmenere 14%, Merlot 2% e Syrah 4%, il colore è rubino profondo con lievi tocchi granato. All'olfatto sentori di frutti rossi maturi, seguiti da sensazioni di tabacco, spezie dolci e sfumature minerali. Si abbina perfettamente con secondi di carne rossa e selvaggina.

Il Milla Calla è un vino per chi ama bere bene in ogni occasione. È stato messo in produzione nel 2012.

La maturazione è svolta in legno per almeno 23 mesi. L'uvaggio è composto da Cabernet Sauvignon 67%, Carmenere 17%, Merlot 11%, Cabernet Franc 4% e Syrah 1%. È rosso che la rivista Wine Spectator indica tra i migliori vini al mondo (22° posto nel 2018). Il colore è rosso rubino intenso e luminoso, con riflessi granato. Profumi di fragola e lampone con note floreali e speziate. Un vino dalla grande armonia e persistenza che ben si adatta a secondi di carne rossa, alla brace, ma anche a formaggi stagionati. Sempre nel 2012 nasce l'idea di produrre una terza etichetta: La piu belle. Un vino rosso con un uvaggio Cabernet Sauvignon 45%, Carmenere 40%, Syrah 10% e Merlot 5%. Si sentono aromi di frutta rossa di lamponi maturi e rigogliosi. In bocca è rotondo, ampio e setoso, con un'acidità delicata ma concentrata. Da sorseggiare con un petto d'anatra



Colonna sonora



affumicato o del salmone alla griglia. Il fascino de La piu belle non è però solo nel contenuto della bottiglia ma anche nel contenitore. La bottiglia riproduce infatti un'opera appositamente ideata dal pittore cileno Gonzalo Cienfuegos. La sua è risultata la più bella tra quelle realizzate da una ventina di artisti internazionali chiamati da Alex e Carrie Vik per illustrare una bottiglia. L'ispirazione era venuta loro da uno dei loro pittori preferiti, il surrealista belga René Magritte, che negli anni Cinquanta del Novecento aveva dipinto delle bottiglie di vino.

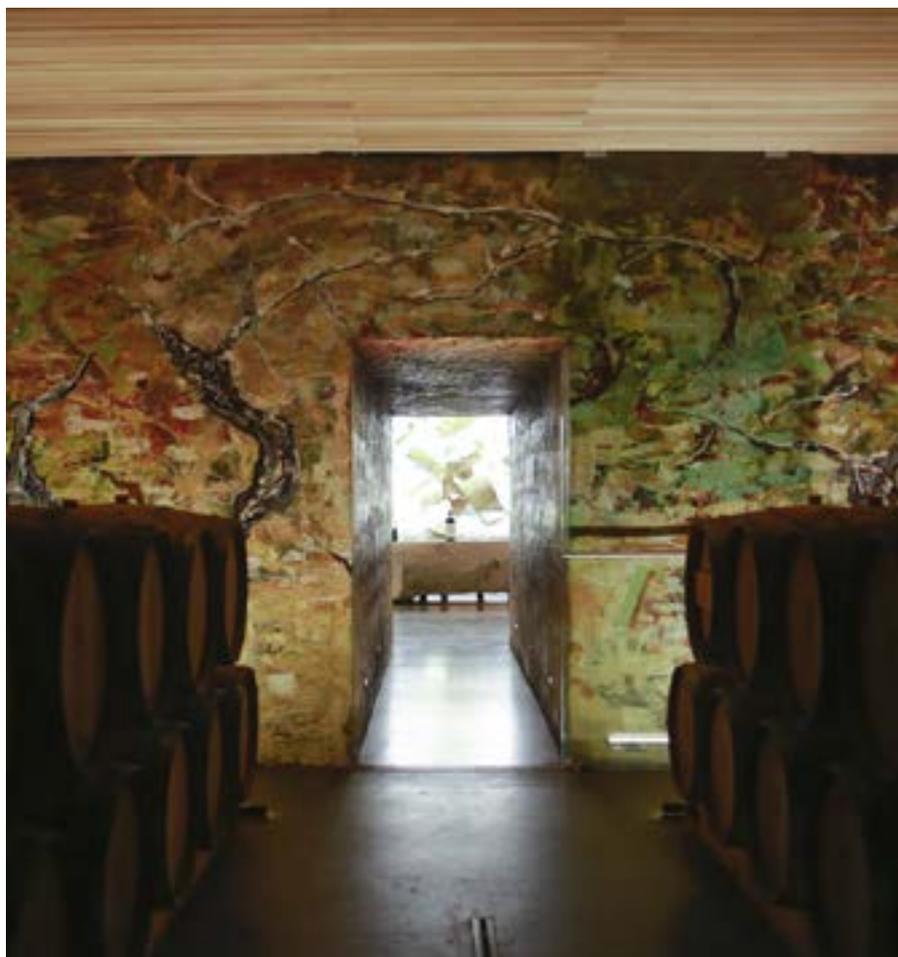
La bottiglia propone una figura femminile su un fondo celeste. Rappresenta Freya, una mitica figura nordica che ora ha preso casa a Viña Vik e ne sorveglia la terra, il cielo, il sole e la nebbia, fondamentali per riuscire a produrre le uve della "valle d'oro".

Nel 2019 è poi nata anche la versione rosé di La piu belle, con Cabernet Sauvignon all'86%, Cabernet Franc 10% e Syrah 4%. Sentori che spaziano dalle bacche rosse mature alla lavanda e violetta. Consigliato con paella o salmone affumicato su pane tostato con ricotta e olio extravergine di oliva.

Architettura hi-tech e panorama mozzafiato

La cantina di Viña Vik è un concentrato di tecnologia e architettura d'avanguardia sposate alla causa dell'eco-sostenibilità e a un'estetica suggestiva. A progettarela è stato l'architetto cileno Smiljan Radic, che nel 2007 ha vinto il concorso di architettura indetto per dare una degna casa ai grandi vini di Vik.

La cantina è pensata per avere un impatto minimo sul paesaggio. Il tetto dà l'impressione di un'enorme ala bianca ed elegante sospesa sopra la struttura sotterranea. L'accesso alla cantina avviene da una bella piazza attraversata da acqua corrente che scorre verso l'edificio. Lo specchio



d'acqua vede un'affascinante installazione scultorea di roccia fluviale che i visitatori possono apprezzare camminando sulle passerelle, osservando i riflessi delle montagne e dei vigneti circostanti. Nella cantina si raggiunge la sala della degustazione salendo dalla Fermentation Hall (la sala di fermentazione) nella Barrel Room (la stanza delle botti), dove tra botti leggermente illuminate, impilate su entrambi i lati, si può ammirare l'opera dedicata al terroir splendidamente dipinta da Eduardo Cardozo.

Vik è una cantina all'avanguardia dal punto di vista della sostenibilità. Utilizza il free cooling, un sistema di raffreddamento che sfrutta la sola differenza di temperatura con l'ambiente esterno, oltre a energia solare e isolamento naturale. Lo specchio d'acqua raffredda la temperatura ambiente delle botti senza utilizzare energia, e la stessa umidità permette alla temperatura di salire. Il tetto traslucido consente il lavoro diurno senza bisogno di luce artificiale e la cantina

coibentata mantiene naturalmente piccole differenze di temperatura al momento del raffreddamento e del riscaldamento, richiedendo complessivamente meno energia. L'altro gioiello architettonico di Viña Vik è l'hotel che sorge sulla collina offrendo un panorama a 360 gradi sulla valle. È stato realizzato nel 2014 su progetto dell'architetto uruguayano Marcelo Daglio. Il tetto galleggiante e strutturale di titanio e bronzo ricorda la lezione decostruttivista di Frank Gehry. L'edificio vede al centro un patio centrale con giardino zen circondato da fiori colorati. Nella hall sono presenti notevoli opere d'arte, tra cui dipinti di Roberto Matta e un dittico dell'iconica serie di Anselm Kiefer "La vita segreta delle piante". L'hotel ospita anche il ristorante Milla Milla, dalle pareti in vetro per meglio godere una vista fenomenale sulla valle e sulla piscina a sfioro. Le camere, tutte a tema, sono 22 e vi sono anche 7 bungalow privati con pareti in vetro. Un concentrato d'architettura d'avanguardia, arte e spettacolo naturale.

Intervista a Jaime Lamoliatte

Jaime Lamoliatte è il direttore commerciale di Viña Vik e vanta una più che ventennale esperienza nel settore, eppure assicura che la cura nella produzione che ha trovato a Millahue non l'ha vista in nessun'altra cantina del Cile. È lui a raccontarci i segreti dei vini di Viña Vik.

Vik è definito come un vino olistico. Cosa significa?

“Consiste nella capacità di realizzare al meglio ogni fase della produzione, dalla scelta di come e dove piantare una vigna, sino alle modalità di affinamento. Ogni livello della lavorazione viene realizzato con la massima cura, frutto di ricerche e strumenti tecnologici adeguati. Per esempio riusciamo a piantare dalle 7'000 alle 10'000 vigne per ettaro, quando la media in Cile è di 5'000. Oppure basti pensare a come sono strutturati i livelli della cantina, basati su un sistema che sfrutta la forza di gravità”.

Quant'è la produzione attuale di Viña Vik?

“Circa 600mila bottiglie l'anno, e puntiamo ad arrivare al milione. La metà è rappresentata da Milla Calla, un 30% da La piu belle e un 20% da VIK”.

Jaime Lamoliatte
Anno di nascita: 1970
Professione: direttore commerciale

Cresciuto tra Cile, Argentina e Brasile, da studente viaggiò in Francia e Inghilterra, dove imparò a conoscere il vino e conseguì un diploma di enologia all'Università di Bordeaux. Tutta la sua vita professionale è stata nel settore del vino. Prima di VIK ha lavorato a Chateau Pavie, Kendall Jackson, Santa Carolina. Jaime è appassionato di cibo, vino e viaggi. “Incontrare persone diverse e assaggiare cibi diversi in Brasile, Russia, Messico o Corea è così affascinante!”



Quali sono i mercati di riferimento?

“Il primo è il Brasile, seguito da USA, Cina, Cile, Regno Unito e Corea. Vendiamo in 35 nazioni. In Svizzera l'unico importatore è Galli (i vini Vik sono in vendita tramite worldwidewine.ch di Grono, ndr).

La pandemia ha avuto conseguenze commerciali?

“Sì, senz'altro si è bevuto meno in ristoranti e hotel, ma non si è rinunciato al vino a casa. Anzi, solitamente quando si è a casa, ci si concede la scelta di vini migliori. Lo confermano le vendite, nel 2020 sono aumentate del 25%. Anche il 2021 è iniziato bene e contiamo aumentare ancora del 30% raggiungendo nuovi mercati. Certo, occorrerà valutare come evolverà la pandemia”.

L'abbinamento cantina e hotel funziona?

“Certamente. Innanzitutto, non è l'unico VIK hotel, ve ne sono altri dall'Uruguay a Milano, per cui vi è una tradizione ed esperienza nell'accoglienza. Inoltre, tutte le stanze dell'hotel sono differenti, arredate in modo unico da designer. Vi sono opere d'arte in tutti gli ambienti e si può godere di un panorama incomparabile, oltre a fare attività all'aria aperta o concedersi del relax nella Spa. E ovviamente c'è la possibilità di degustazioni e visite alla cantina, oltre a menu speciali. Diciamo che i nostri ospiti finiscono per diventare i nostri ambasciatori quando tornano nei loro Paesi”.

In Cile con cosa accompagnate il vino.

“Una delle passioni culinarie in Cile è il barbecue. E la più bella è un vino che si sposa perfettamente con la carne alla griglia. Mentre nella versione rosé lo abbinerei ai frutti di mare. Altra nostra specialità”. Quando intervistiamo Jaime lo vediamo in collegamento da un patio soleggiato, in Cile l'autunno inizia a marzo. Per loro è tempo di vendemmia. Le uve di Viña Vik sono pronte per essere raccolte, la Fermentation Hall le attende. Poi l'affinamento nelle botti. Ma dovremo ancora attendere per vedere i riflessi granato della vendemmia 2021 nel nostro bicchiere. A volte però vale la pena aspettare. E poi c'è una felice alternativa, possiamo già stappare un La più belle 2015!



A destra Jaime Lamoliatte,
al centro Alex e Carrie Vik.

**Riusciamo a piantare
dalle 7'000 alle 10'000
vigne per ettaro,
quando la media in
Cile è di 5'000**

CASE DI LEGNO E LUCE

Perché leggere questo articolo? ⊗

Per scoprire come una casa può sposarsi con la linea dei monti. Perché cresce la voglia di vivere a contatto con la natura. Perché non sempre dev'esserci un soffitto.

➞ #architettura #ambiente



Un'architettura in grado di dialogare con l'ambiente circostante, capace di rievocare la tradizione ma anche di offrire soluzioni innovative. Anche quando la strada inizia a salire e i versanti si fanno più impervi.

È il progetto di quattro nuove abitazioni ideato dall'architetto Mattia Canepa a Fusnengo. Siamo in Valle Leventina, nel Comune di Faido, nella frazione di Chiggiogna. Affacciandosi fuori dalla finestra si è invasi dalla visione verde della suggestiva conca, alzando lo sguardo si possono ammirare i profili del Pizzo Pettine, del Pizzo Molare e del Pizzo Forno, che paiono invitare a imboccare un vicino sentiero per scoprire un itinerario nella natura. Con un contesto simile, la sfida di un architetto è riuscire a creare edifici che ne siano all'altezza. Come fare? Lo abbiamo chiesto al progettista.



Ho cercato di interpretare le forme naturali delle montagne, di riprodurre le pendenze, gli speroni di roccia che formano il suggestivo cerchio di montagne attorno

Architetto Canepa, dove sarà realizzato il progetto?

“Le quattro abitazioni saranno edificate in una zona tranquilla e soleggiata, posta quasi al termine di una via senza uscita che si immette in campagna”.

Guardando il render del progetto la prima cosa che colpisce è l'originalità delle forme, la scelta dei rivestimenti.

“Ho cercato di interpretare le forme naturali delle montagne, di riprodurre le pendenze, gli speroni di roccia che formano il suggestivo cerchio di montagne attorno. Inoltre mi sono ispirato all'architettura vernacolare del luogo, a quegli edifici che erano stati costruiti in passato per attività legate all'economia rurale montana”.

Una scelta solo estetica?

“No. Non è stata solo una scelta estetica, in questo modo ho potuto pensare a spazi di maggiore qualità giocando con le altezze, creando particolari relazioni visive tra i diversi ambienti”.

Cosa significa in termini di vantaggi concreti?

“Normalmente per abitazioni analoghe, unifamiliari 5.5, si realizzano due piani abitabili poco relazionati tra di loro. La scelta a Fusnengo è stata invece quella di lavorare su tre piani, per contenere l'occupazione al suolo e mantenere la “scala” del contesto, lasciando un'apertura sopra la zona living del piano terra, dalla quale si percepisce l'intera struttura dell'abitazione. Ciò comunica non solo un'idea di uno spazio ampio a

disposizione, ma consente anche un'illuminazione diffusa, che proviene sia dalle vetrate a piano terra, sia dalle aperture ai piani superiori”.

Il piano terra com'è organizzato?

“Vi è un ampio open space che unisce la zona cucina-pranzo con il soggiorno. Il tutto è reso particolarmente luminoso dalle ampie vetrate che danno sulla zona esterna. La particolarità consiste nell'assenza del soffitto nella parte sovrastante il soggiorno. Ciò consente di apprezzare le inclinazioni dei tetti, immaginati come speroni di roccia, e di porsi in dialogo con i livelli superiori. Vi è poi uno spazio auto coperto con locale tecnico/deposito, un servizio per gli ospiti e una cantina nel sottoscala”.

Il primo e il secondo piano come sono strutturati?

“Come ho detto al primo piano vi è un'apertura sulla zona soggiorno, così dalla zona studio si può vedere l'area soggiorno sottostante. È un luogo ideale per lavorare, vi è una grande scrivania che riceve luce sia dalle aperture soprastanti sia dal piano terreno. Vi sono poi tre camere e un bagno. Al terzo piano è invece presente la camera padronale con bagno e una suggestiva apertura che crea un incantato quadro sul fondovalle. La terza camera può diventare uno studio chiuso visto l'aumento del telelavoro dovuto alla pandemia e strategie di lavoro future delle aziende”.

Il legno è un elemento particolarmente caratterizzante dell'abitazione?

“Sì. Dalla struttura portante ai parquet ai rivestimenti esterni, sino alle finiture dei serramenti, il legno dona un particolare calore e una sensazione di naturalità a tutti gli ambienti. La scelta di rivestire gli edifici con listelli di legno verticali è dettata dalla volontà architettonica di “denunciare” l'utilizzo di questo materiale e di integrare il

Colonna sonora





Energia grigia

Si tratta della quantità di energia necessaria per produrre, trasportare fino al luogo di utilizzo e poi smaltire materiale. Si calcola che il legno costa 1Mj/t di energia primaria di produzione contro i 4 Mj/t del calcestruzzo armato, i 60 dell'acciaio, fino ai 250 dell'alluminio.

progetto nel paesaggio naturale. Il legno è un materiale "vivo" capace di modificare il suo aspetto attraverso gli anni fino a fondendosi completamente con il contesto boschivo, è qualcosa di emozionante!"

Rientra in un'idea di progettazione ecosostenibile?

"Senz'altro. Abbiamo previsto un sistema di riscaldamento performante come una termopompa e una serie di accorgimenti che aumentano l'efficienza energetica della casa. Inoltre, la costruzione in legno permette, grazie alla proprietà igroscopica del materiale, un controllo naturale dell'umidità dell'ambiente che contribuisce a fornire una sensazione di benessere durante tutto l'anno. Quando si sale di quota ottimizzare il consumo energetico serve all'ambiente e anche al bilancio familiare".

All'esterno cosa si trova?

"L'esterno è caratterizzato da un fronte strada nel quale è stato ricavato un secondo posto auto con una tettoia in calcestruzzo che crea un movimento sulla facciata della casa, tutta rivestita con legno. Ogni abitazione possiede



poi un'area esterna a verde accessibile dal soggiorno, l'altra vetrata della zona giorno dà invece accesso a un pergolato con pavimentazione in lastre di cemento che può trasformarsi, per esempio, in zona salotto, relax o giochi”.

A chi sono adatte queste abitazioni?

“Può essere una soluzione per giovani del luogo che vogliono mettere su famiglia e continuare a vivere nel proprio territorio ma scegliendo soluzioni architettoniche di valore. Una di queste case costa più o meno come unità abitative di analoghe dimensioni ma offre delle soluzioni architettoniche più suggestive. Inoltre, con la pandemia si sta osservando sempre più al fenomeno di famiglie che preferiscono vivere maggiormente a contatto con la natura, in ambienti meno affollati e stressanti di quelli cittadini. Nel caso di Fusnengo, la vicinanza con l'autostrada consente comunque di essere a Bellinzona in mezzora e a Faido sono comunque presenti diversi servizi amministrativi, commerciali e sportivi. Può essere una soluzione per chi vuole cercare un nuovo luogo dove vivere in serenità e tranquillità”.

Quando saranno edificate le abitazioni?

“Il promotore è Galli Immobiliare (immogal.ch) e puntiamo a una consegna delle abitazioni nel corso del 2022”.



Mattia Canepa

Anno di nascita: 1990
Professione: Architetto

Dopo la formazione in Architettura alla SUPSI, ha conseguito il Master in Scienze dell'Architettura all'USI - Accademia di Architettura e ha aperto il suo studio a Mezzovico-Vira. Sin da bambino ha la passione per l'hockey su ghiaccio, sport che pratica nei GDT Bellinzona.

#ambiente #sostenibilità #vivibilità

Se dovessimo scrivere le parole chiave dell'architettura ticinese per il futuro sarebbero queste.

Spiega l'architetto Mattia Canepa: “L'architettura deve andare incontro a quelle che sono le esigenze climatiche, progettare con una minore dispersione energetica, pensando all'efficienza dei materiali, al riutilizzo, al costo dell'energia grigia, a un bilancio sostenibile”.

L'architettura dovrebbe tornare a guardare il territorio.

“Quando si progetta occorre pensare anche a quelli che possono apparire come spazi sprecati ma che servono per la vita collettiva”.

Per Canepa occorre rimettere al centro il binomio uomo e natura.

“Abbiamo una responsabilità verso il committente ma anche verso la comunità e il paesaggio. Sta a noi architetti sensibilizzare i clienti, spiegare con un percorso culturale il perché di certe scelte”.

LA METÀ PIÙ UNO DEL CALCIO



Tutto iniziò il 3 aprile di 116 anni fa con cinque giovani amanti del pallone figli di gente che aveva attraversato l'Atlantico in cerca di fortuna. Decisero di fondare una squadra di fútbol, di calcio. La chiamarono come il loro quartiere e aggiunsero Juniors alla moda inglese dell'Argentina dell'epoca. Quando dovettero decidere il colore delle maglie con le quali giocare dissero: "Andiamo al porto, prendiamo i colori della prima nave che arriva". Alcuni dicono che fosse la "Drottling Sophia", altri la "Oskar II", altri ancora la "Prinsessan Ingeborg", l'unica cosa certa è che batteva bandiera svedese. Da allora la divisa di gioco divenne "Azul y Oro" (gialloblù), e dal primo campionato di massima serie, il Boca non ha mai smesso di onorarla, diventando la squadra più amata d'Argentina e probabilmente del mondo.



Perché leggere questo articolo?

Per scoprire come si diventa la squadra più amata dai tifosi. Perché giallo e blu erano i colori del cuore di Maradona. E perché uno stadio può diventare una Bombonera.

➔ #calcio #sport #VamosBoca

La tifoseria del Boca è considerata una delle più passionali e coinvolgenti del mondo e il luogo nel quale mostra il suo amore per la squadra è la Bombonera.

La rivista inglese Fourfourtwo lo ha scelto come il miglior stadio del mondo. France Football lo ha indicato come lo stadio più appassionato del mondo e il quotidiano inglese The Observer ha messo un clásico Boca Juniors vs River Plate a La Bombonera al primo posto tra gli eventi sportivi da vedere prima di morire.

Perché la Bombonera?

La versione più vicina alla realtà dice che l'architetto sloveno Victorio Sulsic, uno dei responsabili del progetto di costruzione, insieme all'ingegnere José Luis Delpini, ricevette in regalo una scatola di cioccolatini e si stupì di vedere che la scatola aveva la stessa forma del progetto dello stadio che stavano progettando.

La metà più uno

La particolarità della tifoseria del Boca è che non è distribuita solo nella città che ospita la squadra, ma in modo abbastanza omogeneo in tutto il Paese, oltre a vantare numerosi club di sostenitori in numerose nazioni. Gli ultimi sondaggi indicano che circa il 40% dei tifosi argentini sostengono il Boca, una percentuale che non ha eguali in nessun'altra parte del mondo. Negli anni Cinquanta un sondaggio rilevò che oltre il 50% degli argentini tifava per il Boca, fu allora che nacque la definizione "la metà più uno" che ancora identifica la compagine gialloblù.

Le origini

Ancora oggi i giocatori del Boca sono soprannominati i Xeneizes, perché il quartiere di Buenos Aires dove nacque la squadra, nel 1905, era popolato soprattutto da immigrati italiani giunti da Genova. I fondatori non erano tutti genovesi, erano però figli di italiani e, forse anche per queste origini popolari - fu il padre di uno di loro a dover fabbricare le porte del campo da gioco -, presto la squadra divenne un punto di riferimento per gli appassionati di calcio argentino. Iniziò a giocare in Prima divisione nel 1913, continuò quando nel 1931 il torneo divenne professionistico e oggi è l'unica squadra argentina a non essere mai retrocessa, forte del sostegno di centinaia di migliaia di soci.

La Bombonera batte

La tifoseria del Boca è considerata una delle più passionali e coinvolgenti del mondo e il luogo nel quale mostra il suo

amore per la squadra è la Bombonera. Così è soprannominato lo stadio nel quartiere di Boca, oggi intitolato allo storico presidente Alberto Jacinto Armando. La Bombonera fu inaugurata nel 1940, vide l'aggiunta di un terzo anello nel 1953 e nel 1996 avvenne l'ultima ristrutturazione che portò la capienza a oltre 57'000 posti. Nel 2020 i pannelli acrilici tra il campo e gli spalti vengono rimossi permettendo una migliore visuale ai tifosi.

La forma ricorda quella di un anfiteatro greco, una sorta di semicerchio chiuso dalla tribuna rettilinea. Una cornice ideale per un grande spettacolo, nel quale, sin dagli anni Trenta, la tifoseria è considerata il dodicesimo uomo in campo. I cori dei suoi tifosi sono tra i più celebri al mondo e assistere a una partita, magari contro gli storici rivali del River Plate, con i quali danno vita al Superclásico, è un'esperienza fisica, quando i tifosi cominciano a saltare in maniera ritmata, perché "La Bombonera no tiembla. Late" (La Bombonera non trema. Batte).



Maradona gialloblù

Una squadra leggendaria non poteva non affascinare un giocatore leggendario. Diego Armando Maradona, che a fine anni Settanta aveva debuttato nell'Argentinos Juniors, fu entusiasta di passare in prestito al Boca, la squadra del cuore del padre, quando ne ebbe l'occasione, nel 1981. Quell'esperienza durò solo un anno, poi ci fu il richiamo dell'Europa: Barcellona, Napoli e la consacrazione mondiale.

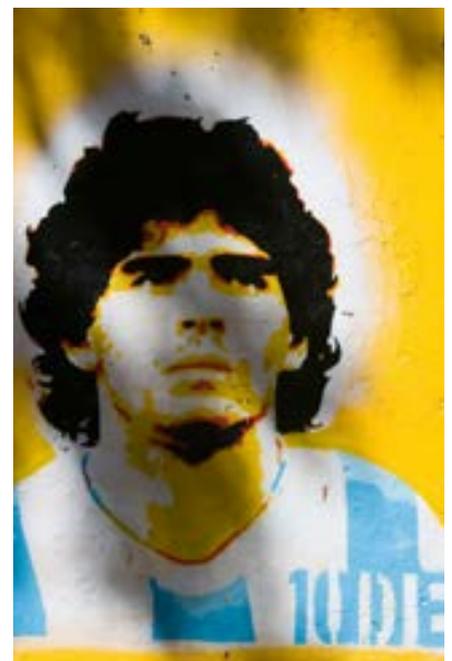
Per l'addio al calcio giocato, Maradona scelse però di giocare con i colori del cuore. Disputò gli ultimi tre campionati della carriera con la maglia gialloblù e diede l'addio al campo durante il superclasico con il River del 25 ottobre 1997. Il legame con il Boca continuò anche successivamente: nel 2005 divenne direttore sportivo e vicepresidente, carica che ricoprì per un anno ricco di successi. Oggi un monumento a Maradona è presente nel museo del Boca all'interno della Bombonera.

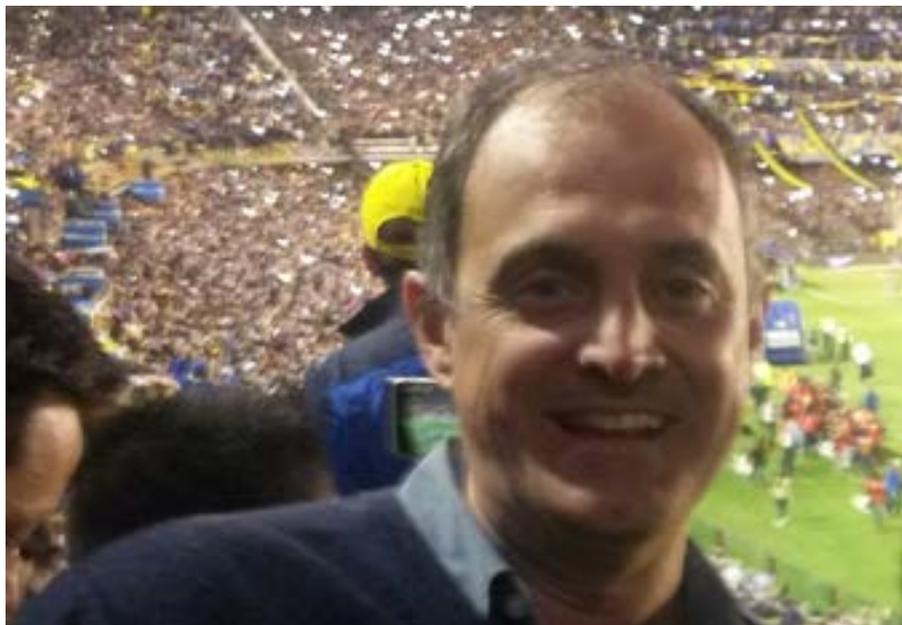
Il Boca oggi

Il Boca è oggi il campione in carica d'Argentina e vanta uno strabiliante palmares con 28 campionati palmares con 28 campionati professionistici in bacheca (più 6 ottenuti nell'epoca dei dilettanti) e 22 trofei internazionali (solo il Real Madrid con 27 ne ha di più al mondo). Inoltre è l'unica squadra argentina a non essere mai retrocessa dalla

Prima divisione. Il fascino del Boca non è però solo legato al calcio ma anche a molti altri sport. Squadre con la divisa del Boca gareggiano a livello professionistico, nazionale e internazionale nel basket, nella pallavolo, nel calcio femminile e nel futsal (calcio a 5), mentre molto altri sport sono praticati a livello amatoriale. È una grande storia di passione popolare (circa 200mila soci) in grado di legare un paese animato da sempre da forti sentimenti, talvolta contrastanti; ne abbiamo parlato con il direttore amministrativo Jorge Clemente.

Una squadra leggendaria non poteva non affascinare un giocatore leggendario. Diego Armando Maradona, che a fine anni Settanta aveva debuttato nell'Argentinos Juniors, fu entusiasta di passare in prestito al Boca





Jorge Clemente
 Anno di nascita: 1966
 Professione: Direttore amministrativo
 Boca Juniors

Da 33 anni opera nella società sportiva del Boca Juniors e da più di quindici è direttore amministrativo della sezione calcistica del club, gestendo i diversi aspetti societari con giocatori, team, area medica e settore giovanile. Ha avuto il privilegio e il piacere di seguire da tifoso, socio e dipendente ben 32 campionati del Club.



Perché il Boca è la squadra più amata d'Argentina e non solo?

“La nostra è una passione speciale. Abbiamo una tifoseria passionale che si vinca o che si perda l'entusiasmo rimane, c'è prima, durante e dopo la partita. Noi diciamo che il tifoso è per il Boca quello che il Boca è per il tifoso. C'è un fortissimo legame tra la squadra e i suoi simpatizzanti. Il Boca incarna lo stato d'animo del popolo, delle persone. Per questo quando il Boca vince sembra che la vita sia un carnevale o che abbia meno problemi. E questa passione è stata trasmessa anche fuori dall'Argentina. Il Boca è il brand argentino più forte nel mondo”.

Un suo ricordo di Maradona?

“Quando giocò la prima volta nel Boca, nell'81 non ero ancora in società, quando tornò ebbi modo di apprezzarlo non solo per le sue capacità calcistiche ma anche per la sua sensibilità. Era una persona molto sensibile. Lui si sentiva parte del club. E ovviamente per me è stato il più grande giocatore di calcio della storia mondiale”.

E oggi chi è il miglior giocatore al mondo?

“Dico Messi. Anche se Ronaldo mi è sempre piaciuto. Ma secondo me Messi è più completo”.

Cosa pensa delle squadre europee?

“Il legame tra il Boca e il calcio argentino con le squadre europee iniziò nel 1925 con un tour che fece il Boca, dove giocò 19 partite,

vincendone 15, pareggiando 1 e perdendone 3. Giocò prevalentemente contro squadre spagnole ma anche tedesche e francesi. Da quel tour, il calcio argentino iniziò ad essere conosciuto e rispettato. Personalmente simpatizzo per il Real Madrid, società che ho visitato in molte occasioni nelle quali ho incontrato Emilio Butragueño, Ramón Martínez e con la quale ho buoni rapporti. Anche se ammiro molto il Bayern Monaco per il tipo di amministrazione. Negli anni ho avuto diverse occasioni per conoscere di persona le diverse realtà dei club europei e sono nati contatti importanti”.

Il calcio ti ha portato anche a visitare il Ticino?

“Sì, ho accompagnato la squadra per diversi anni quando sono stata invitata al Torneo FIFA di Bellinzona. E ho avuto modo di incontrare Matteo Bianchi e Mattia Galli e brindare con un ottimo Merlot ticinese. Colgo l'occasione per salutare la comunità di Bistròt, che spero di visitare presto per degustare degli ottimi vini. Perché con il Boca è facile prevedere che i brindisi non finiranno mai.



Quella Balilla con l'ombrellone

La storia dell'automobile andrebbe certamente insegnata ai nostri ragazzi. Ne è convinto Paolo Luisoni, libero professionista attivo nel Bellinzonese. Per comprendere il Novecento, capirne le trasformazioni sociali, urbanistiche ed economiche, ma anche le lacerazioni ideologiche, lo studio dello sviluppo delle quattro ruote è un'attività imprescindibile. Alcune delle menti più geniali e creative si sono cimentate con la sua evoluzione. Dai motori, ai telai, alla carrozzeria, l'automobile ha rappresentato un sogno fatto di meccanica e libertà. Un sogno che certamente ha richiesto un prezzo elevato per essere realizzato, ma che continua a vivere nei gioielli costruiti nella prima metà del Novecento. Raffinate soluzioni ingegneristiche, rese eleganti da carrozzerie uniche e che ancora oggi macinano chilometri sulle strade di tutto il mondo, grazie alla cura e alla dedizione riservata loro da una moltitudine di appassionati e collezionisti. A parlarcene è lo stesso Luisoni.

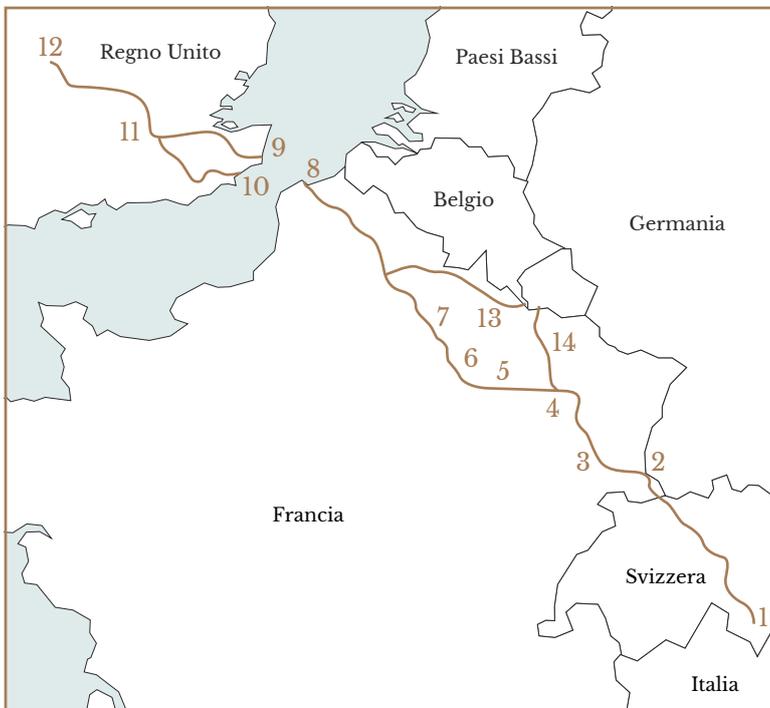
Perché leggere questo articolo?

Per scoprire come andare in Inghilterra su un'auto del 1926.

Per restare stupiti della storia dell'inventore del tetto retrattile o di quella di una Rolls che viaggiava su un bombardiere.

➔ #automobili #rollsroyce

02
21



Consigli per un viaggio a Prescott Hill (GB), dove ogni anno si ritrovano gli appassionati di auto d'epoca (vscc.co.uk). A Mulhouse visitate il museo fratelli Schlumpf (citedelautomobile.com). Si attraversano i Vosgi e a L'Épine si può mangiare e dormire (armesdechampagne.com). Attraversata la Manica si trova il museo della Battaglia d'Inghilterra di Capel-le-Ferne. A Weybridge l'imperdibile museo di Brooklands, il più vecchio circuito automobilistico del mondo. Si può dormire in loco (brooklandshotelsurrey.com). Infine, sosta alla città di mercato di Burford e una birra al pub di Stanton (themountinn.co.uk).

Andata

1. Bellinzona
2. Mulhouse
3. Epinal
4. Toul
5. Bar-le-duc
6. L'Épine
7. Reims
8. Calais.
9. Dover
10. Folkestone
11. Weybridge
12. Prescott Hill

Deviazione al ritorno

13. Sedan
14. Valle della Mosa

39

“Credo che oggi l’automobile sia l’equivalente abbastanza esatto delle grandi cattedrali gotiche: voglio dire una creazione d’epoca, concepita appassionatamente da artisti ignoti, consumata nella sua immagine, se non nel suo uso, da tutto un popolo che si appropria con essa di un oggetto perfettamente magico”.

Roland Barthes, 1957

Avvocato, quando nasce la sua passione per l’automobile?

“Penso che sia qualcosa di innato, una passione ereditata probabilmente da mio nonno materno. Mio padre e il mio povero fratello, seppure in modo diverso da me, erano pure degli appassionati di automobili. Io le amo in modo generale, ma ho una vera passione per le auto d’epoca, modo di dire appropriato ma che ritengo un po’ pomposo. Infatti le ho sempre viste e vissute come auto “vecchie”, naturalmente con tutto il rispetto per quello che esse rappresentano. Ricordo una scena che vissi da bambino: erano gli anni Cinquanta, tornavamo dal mare e su un passo degli Appennini, in una giornata grigia e di pioggia, rimasi colpito dall’immagine colorata di tre giovanotti sorridenti a bordo di una Balilla torpedo, arrancante sulla salita, che si riparavano con un ombrellone da

un potente acquazzone. Fu per me la scintilla che fece nascere l’idea dell’automobile come qualcosa di divertente, nel miglior senso del termine e da allora non ho mai abbandonato questa visione”.

La sua prima auto?

“A 20 anni, nel 1972, acquistai per pochi soldi una Mercedes 170 S del 1953. Mi piaceva perché aveva delle forme anteguerra. La sistemai e la tenni per anni. Riuscii anche a entrare nel Club ticinese delle auto d’epoca (SMVC Sezione Ticino, nda), anche se a quell’epoca in Svizzera erano considerate tali solo quelle costruite prima del 1939. Oggi invece dopo trent’anni un’auto può già essere classificata d’epoca e beneficiare di sensibili facilitazioni nell’ambito della circolazione e delle assicurazioni, pur con delle limitazioni di chilometraggio annuo”.

È obbligatorio essere iscritti a un club?

“No. Però i club sono importanti in quanto alimentano le conoscenze sia interpersonali che tecniche e storiche, aiutando anche nella ricerca del veicolo più adatto. Inoltre i club regionali sono affiliati alle federazioni nazionali e queste ultime alla FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), che collabora con l’UNESCO. In questo modo si cerca di tutelare quello che è certamente un patrimonio culturale e la libertà di muovere i veicoli storici sulle nostre strade”.

Oggi qual è la sua collezione?

“Ho quattro auto inglesi d’anteguerra. Infatti solo nel 1989, dopo aver avuto qualche auto degli anni ’50 e ’60, ho potuto acquistare una Bentley del 1936, che posseggo tutt’ora. Si tratta di una berlina sportiva con la quale ho fatto molti viaggi sia in Inghilterra, che in Germania, Francia e Italia. Mi piaceva e mi piace tutt’ora (anche se il traffico è decisamente aumentato) utilizzare l’auto vecchia non tanto per partecipare a raduni, ma per il semplice piacere di viaggiare.



I miei ricordi più belli sono infatti legati a gite con poche automobili e pochi - ma buoni - amici, attraverso la Francia, sino all'Inghilterra, probabilmente madrepatria della nostra passione e ricca di manifestazioni bellissime. Il piacere e la sfida stanno per me proprio nel percorrere la strada sino al punto d'arrivo. Amo l'automobile così come concepita, cioè una macchina ingegnosa fatta per viaggiare”.

Sono ancora auto affidabili?

“Certamente! Bisogna sfatare senza indugio il mito dell'auto d'epoca che fa fumo nero, che è scomoda, che non frena... Sono invece gioielli della meccanica! L'auto vecchia, se restaurata nel rispetto dell'autenticità e dell'originalità e poi mantenuta correttamente come previsto dalla casa costruttrice, raramente ti lascerà per strada.

Inoltre, non essendoci elettronica, le riparazioni spesso possono essere effettuate con pochi di mezzi di fortuna.

La manutenzione del proprio veicolo è una parte molto importante della passione e il coinvolgimento personale in questo tipo di attività è fonte di grande soddisfazione e permette di ottenere una conoscenza più profonda dell'auto e delle tecniche di costruzione dei tempi”.

Quindi non ha mai avuto guasti?

“Raramente. Sono sempre riuscito ad arrivare alla meta senza grandi problemi”.

Queste auto hanno storie particolari?

“Sì, spesso. Una delle mie, risalente al 1926, ha avuto 7 proprietari ed è stata esposta per un lungo periodo al Museo della Scienza e della Tecnica di Londra durante gli anni '70, mentre precedentemente era stata anche in America. Negli anni '50 viaggiava sulle strade svizzere in quanto il proprietario di allora era un professore di inglese alla Scuola internazionale di Ginevra. Per raggiungere la Svizzera, l'auto veniva imbarcata su di un vecchio



Casa La Rana, Balerna. Tutti in posa sulla nuova automobile, una Fiat tipo 2 B, costruita fra il 1912 e il 1920.

bombardiere trasformato ad hoc, appartenente alla Silver City Airlines. Questi ferries partivano dal sud dell'Inghilterra e atterravano a Le Touquet Plage in Francia. Da lì il professore partiva alla volta di Ginevra. Un lungo viaggio, ma nessuno allora ne faceva dei drammi, anzi!

La ricerca della storia vissuta dalla propria automobile è molto coinvolgente e talvolta fa nascere relazioni amichevoli, anche al di là dei nostri confini”.

Quindi sono auto nate per viaggiare?

“Sì. Soprattutto in Inghilterra nel periodo fra le due guerre sono state progettate e prodotte molte automobili capaci di sopportare le grandi distanze. Ad esempio negli anni '30 la Rolls-Royce produceva un modello chiamato Continental, proprio destinato a viaggi veloci verso il continente soprattutto la Francia. Va ricordato anche che sempre in quegli anni la Germania Nazionale Socialista si stava dotando di lunghi tratti autostradali, incrementando gli studi di aerodinamica per proporre auto capaci di alta velocità e minori consumi”.

La manutenzione del proprio veicolo è una parte molto importante della passione e il coinvolgimento personale in questo tipo di attività è fonte di grande soddisfazione.



Per fortuna esistono oggi ottimi artigiani in grado di riprodurre particolari meccanici e di carrozzeria alla perfezione. È un mestiere che richiede grande intelligenza e abilità manuale.

Paolo Luisoni
Anno di nascita: 1952
Professione: avvocato e notaio

All'attività professionale nel suo studio di Bellinzona e in quello di Grono, Luisoni ha sempre affiancato la passione per le auto prodotte tra le due guerre mondiali e più in generale, per la storia dell'automobile, collezionando migliaia di volumi e documenti sull'argomento.

Bisbet

E per i pezzi di ricambio come si fa?
“La passione per le auto di un tempo ha avuto uno sviluppo enorme a partire dagli anni '50, soprattutto in Inghilterra. Il settore è diventato sempre più professionale e oggi vi trovano occupazione una miriade di persone, attive nell'ambito del restauro, della manutenzione, del commercio di vetture e nella produzione di pezzi di ricambio. Per marche assai diffuse (e qui mi riferisco a Fiat, Volkswagen, Mercedes, Rolls-Royce, Bentley, MG, eccetera) non vi sono apparentemente difficoltà nel reperire pezzi di ricambio. Occorre però prestare attenzione alla loro manifattura, verificando sempre che essa sia di qualità. Difficilmente invece si trovano parti della scocca delle vetture anteguerra in quanto molte erano vendute sotto forma di telaio e motore, mentre la carrozzeria veniva fatta allestire dal carrozziere di fiducia. Per fortuna esistono oggi ottimi artigiani in grado di riprodurre particolari meccanici e di carrozzeria alla perfezione. È un mestiere che richiede grande intelligenza e abilità manuale: nell'ultimo decennio sono nate scuole di restauro grazie alla cui formazione molti giovani troveranno adeguata occupazione”.

Ci vuole una specifica cultura per essere collezionisti?

“Assolutamente no! Ci vuole solo passione come in tutte le cose. Posso parlare per me. Nel mio caso è nata prima la passione per la storia dell'automobile: a otto anni ricevetti infatti il mio primo libro sull'argomento, che custodisco ancora gelosamente. A poco a poco ne ho acquistati molti altri, imparando anche l'inglese come autodidatta in quanto le pubblicazioni fondamentali e più antiche, sono in quella lingua. Contrariamente a quanto si può immaginare, in questi libri non si scrive solo di motori o telai - argomenti che pure mi affasciano per la loro genialità - ma le pubblicazioni coprono tutte le sfaccettature legate all'auto. Si passa dalla storia economica e sociale dell'avvento e della diffusione dell'automobile, all'evolversi dell'aerodinamica, dello stile, del design, senza dimenticare le corse su strada e su pista, i record di velocità... Per non dire delle storie personali di industriali, progettisti, piloti o semplici persone che si sono avvicinate all'automobile nel corso della loro vita per motivi diversi. È una storia così ricca, così profondamente umana ed affascinante che potrebbe essere insegnata ai giovani per comprendere meglio il nostro recente passato”.

Gli episodi di vita vera sono sempre affascinanti: ce ne sono legati al mondo della progettazione?

“È stupefacente la storia George Paulin, un meccanico dentista sconosciuto ai più e che invece andrebbe ricordato ogni volta si incontra un'automobile cabriolet con il tetto metallico retrattile. Perché? Negli anni '30 a Nizza, Paulin aveva avuto modo di osservare un distinto signore che con fatica, sotto un diluvio, cercava di alzare la capote della sua splendida Delage. Gli venne così l'idea di realizzare un tetto retrattile a scomparsa (nel baule) con funzionamento elettromeccanico. La



propose a Citroen, che si disse non interessata in quanto impegnata con la progettazione della poi famosa Traction.

Peugeot invece acquistò il brevetto e nacque così un capolavoro tecnologico e di stile dell'epoca: l'Eclipse. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale Paulin era ingegnere alla Avions Kellner-Béchereau a Parigi e collaborava anche con la casa automobilistica Bentley. Subito dopo l'occupazione germanica della Francia, egli iniziò ad essere attivo per i servizi segreti britannici contro i nazisti. Purtroppo il gruppo fu scoperto dalla Gestapo e tutti furono condannati a morte. Paulin fu giustiziato sul Mont Valerien nel 1942: aveva 40 anni e una famiglia..."

A proposito di Svizzera e Ticino, come si sviluppò la cultura dell'auto?

"Senz'altro l'auto è stato uno strumento che ha consentito una maggiore mobilità specialmente nelle valli e ha contribuito allo sviluppo del turismo. Il Ticino politico tra le due guerre aveva rivendicato anche per due volte maggiori interventi da parte della Confederazione per creare un collegamento al Gottardo sicuro anche d'inverno. Diverse cronache ricordano che la tirata di Cadenazzo e il Monte Ceneri furono teatro di molte e importanti gare automobilistiche. Il fascino del movimento si scontrava però anche con la paura per il nuovo mezzo di locomozione: nei Grigioni, fino al 1923, era vietato il transito delle auto che dovevano essere trainate sino al confine".

Si sente più collezionista di auto o di pubblicazioni e materiale cartaceo?

"Non sono un collezionista di automobili: le collezioni, come quelle in altri settori, sono costituite in modo organico e spesso anche didattico, al di là del piacere personale del possesso. Io ho delle automobili che mi piacciono ma non posso dire che mi piacciono



Mendrisiotto, anni Venti: in bella compagnia... si andava volentieri al grotto.

di più di quelle che non possiedo e che ammiro quando ve ne è la possibilità. Volentieri, per contro, mi definisco un cultore, se non collezionista, di libri sull'argomento e devo ammettere che queste letture mi danno sempre piacere e nuovi stimoli di ricerca".

Ci congediamo con le parole scritte da Luisoni: "La storia dell'automobile ci ha accompagnato, ci ha plasmato e influenzato. È fatta di tecnica, di forme cangianti, di aspirazioni e delusioni, di velocità, di vita e di morte, di progresso e di libertà. È fatta di storie di uomini".

Io ho delle automobili che mi piacciono ma non posso dire che mi piacciono di più di quelle che non possiedo e che ammiro quando ve ne è la possibilità.

Residenza Wilma

Appartamenti PPP
in vendita:

1.5 2.5



3.5 4.5 Attico



A Sementina

Consegna:
Estate
2022

End—

#vinibistrot #vitigni
#sauvignonblanc #chardonnay
#johanniter #doral #dezaley
#nebbiolo #negroamaro
#pinotnoir #merlot #syrah
#tempranillo #glera #erbaluce
#viognier #pinotbianco
#pinotmeunier #barbera
#monasterell #gamaret #diolinoir
#areni #malbec #carmenere
#cabernetfranc #petitverdot
#sangiovese

worldwidewine.ch



WORLD WIDE WINE

