

La questione dei ripari fonici sul Ponte Diga tra Melide e Bissone

Autor(en): **Panzeri, Attilio**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 6

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133761>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La questione dei ripari fonici sul Ponte Diga tra Melide e Bissone

Abbiamo ricevuto il testo di Attilio Panzeri che volentieri pubblichiamo, insieme ai contributi di Diego Rodoni, ingegnere capoarea operativa del Sottoceneri del Dipartimento del Territorio, Sophie Agata Ambroise, architetto paesaggista e Claudio Ferrata, geografo.

Insulto alla «Sonnestube»

Chi transita lungo la A2 avrà certamente notato la terribile parete (anti-rumore) che è stata eretta lungo il tratto nord-sud dell'autostrada, all'altezza di Melide.

Lo scempio continua e tra poco ci troveremo con la stessa barriera sul versante nord del ponte-diga. A opera conclusa il tratto che unisce le due sponde del lago sarà quasi totalmente chiuso tra due pareti metalliche!

Facile immaginare quale sarà il risultato finale, sia dal profilo dell'impatto col paesaggio, sia dal profilo della vista «panoramica» tanto decantata sui prospetti che invitano i turisti a soggiornare nel nostro (una volta) bel Cantone.

Il progetto che si sta realizzando è il risultato di un concorso indetto dal Cantone (Dipartimento del Territorio) nel 1999. Nel preambolo del bando di concorso si legge:

«...Ma la ricerca di una soluzione non può limitarsi a considerare solo le misure antirumore, le caratteristiche ed i pregi del sito esigono che pari importanza venga attribuita agli aspetti formali, architettonici e paesaggistici. Il compito imporrà la necessità di scegliere o di mediare tra esigenze e aspettative anche contrastanti, come la ricucitura tra collina, entroterra, nucleo e lago nella zona di Bissone, antico e caratteristico villaggio lacustre, le misure di protezione fonica dell'abitato, la riqualificazione delle caratteristiche ambientali del luogo e il mantenimento della vista che si apre ad anfiteatro dall'autostrada e dalla ferrovia sul lago e sulle montagne...».

Tra i progetti presentati ce n'erano alcuni che risolvevano il problema con soluzioni e materiali che garantivano la trasparenza e quindi la percezione del paesaggio circostante, ma la giuria ha scelto diversamente contravvenendo crassamente ai dettami del bando da lei stessa emanato!

Una bella responsabilità; la giuria «passa», i politici pure, ma l'opera rimane!

Un'ulteriore «coltellata» a questo ormai martoriato Ticino che, fortunatamente, ne ha evitato una futura respingendo il credito per la scellerata variante 95!

I ripari fonici di Chiasso, dove il paesaggio circostante non è certo di particolare pregio, sono trasparenti, mentre lungo il ponte-diga un duro muro impedirà la visione di un paesaggio stupendo; era un esplicito invito naturale a fermarsi nella nostra regione ma d'ora in poi...

Che dire, sembra che nessuno se ne accorga o che nessuno osi denunciare tale scempio. Nemmeno il sindaco di Bissone che, alla faccia della coerenza, figura sulla lista dell'ALRA, «il cuore verde dei liberali»!

Ne verdi, né WWF, né Traffico e Ambiente, né STAN, né architetti, né urbanisti e... figuriamoci i politici. Ticino Turismo che dice?

Proprio non interessa a nessuno, nessuno vede o nessuno vuol vedere, eppure si tratta di un'opera macroscopica. Ci si è accorti soltanto del disagio per il traffico dovuto alla presenza del cantiere; sic! Un tremendo can-can per una casetta minimalista – e minima – a Campo Vallemaggia; tutti si sono «permessi» di obiettare e qui, dove l'interesse pubblico risulta di ben altra dimensione, il vuoto assoluto!

Si stanno chiudendo tutte le «porte» del Cantone – l'inceneritore a Giubiasco, il canale sul ponte diga, qualcosa sta succedendo pure a Bodio e chissà cos'altro ancora ci aspetta; Alpransit, a sud della galleria del Ceneri...

Visto il totale disinteresse dell'uomo, che Dio ci aiuti.

Attilio Panzeri

Il risanamento fonico A2 / tratto Bissone-Ponte Diga-Melide

Il Dipartimento del territorio ha pubblicato il bando per il concorso di progettazione in due fasi nel giugno 1999. Sui contenuti del bando non sono stati interposti ricorsi. Entro il 15 ottobre abbiamo ricevuto 30 progetti in forma anonima. La giuria ne ha selezionati 8 per la seconda fase. Gli esclusi non hanno interposto ricorso. Il 28 aprile 2000 sono stati inoltrati i progetti della 2a fase. La giuria, il 20 maggio 2005, ha allestito il suo rapporto finale, stabilendo la graduatoria e assegnando i premi previsti dal concorso. La giuria ha quindi raccomandato al cantone di approfondire i 3 progetti in testa alla graduatoria, per la qualità delle proposte e per le loro potenzialità. Indicazione accolta dal Dipartimento. Il 7 giugno 2000 è avvenuta la premiazione pubblica del concorso. I progetti sono stati esposti per 10 giorni. Non ci sono state osservazioni contro il progetto vincitore.

Nel novembre 2000 gli autori dei primi 3 progetti hanno ricevuto il capitolato d'oneri con le richieste d'approfondimento, lavoro concluso il 16 marzo 2001. Nessuno dei 3 progetti ha subito cambiamenti dal profilo architettonico e formale rispetto alle soluzioni presentate nella seconda fase del concorso. L'esame delle proposte ha tenuto conto degli apprezzamenti formali espressi dalla giuria. La valutazione dei progetti approfonditi è stata svolta mediante un'analisi multicriterio, definita nella fase di concorso, secondo tre priorità:

- L'efficacia della protezione fonica;
- la corretta relazione con il paesaggio circostante (aspetti formali);
- la razionalità costruttiva (realizzabilità e aspetti economici).

Un gruppo di lavoro composto da tecnici specializzati esterni ha esaminato nel dettaglio i singoli progetti e assegnato le note. La giuria ha riconosciuto in tutti e 3 i progetti importanti qualità architettoniche e paesaggistiche, rilevando comunque alcuni punti di perplessità. Il gruppo tecnico ha ritenuto di assegnare la medesima nota a tutti e 3 i progetti. L'analisi multicriterio ha conferito al progetto attualmente in fase di realizzazione le qualità più interessanti per il committente e gli enti comunali e federali interessati. In sostanza, questo è il progetto che permette di ridurre al massimo il rumore e quindi il disturbo per la popolazione.

Il 30 gennaio 2002 il Consiglio di Stato ha così conferito il mandato di progettazione, dando am-

pio risalto pubblico alla decisione. Nei termini di pubblicazione non sono pervenuti ricorsi. L'iter di progettazione è proseguito in tutte le sue fasi (ottimizzazione, sviluppo e allestimento del progetto definitivo comprensivo delle necessarie opere concomitanti), coinvolgendo le autorità federali e locali e ottenendo sempre e unicamente preavvisi favorevoli.

L'iter procedurale ha confermato più volte questa scelta: la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP) ha affermato che la soluzione scelta permette di salvaguardare per quanto possibile l'oggetto ISOS (Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere) di Bissone ai sensi dell'art. 6 LPN e preavvisa favorevolmente il progetto. All'inizio di quest'anno la Commissione federale di ricorso in materia d'infrastrutture e ambiente (CRINAM) ha respinto i ricorsi pendenti sul comparto Bissone, confermando integralmente tutte le procedure svolte e i successivi pareri cantonali e federali.

Infine, va precisato che sul Ponte diga rimarrà una finestra senza ripari fonici di ca. 500 m, e che sul lato Campione-Lugano-Paradiso, dopo l'entrata di Bissone, non sono previsti ripari fonici e quindi la vista panoramica non cambia.

Diego Rodoni

Per un continuo paesaggistico

Il paesaggio è l'espressione del senso del rapporto che ogni società intrattiene con la Natura. Ma oggi, qual'è il significato del nostro rapporto con la Natura, e come lo esprimiamo?

La società moderna, nata col rinascimento e conclusasi in questi ultimi anni, è stata tutta imposta sul concetto di illimitatezza, alla ricerca dell'infinito...

Ci si accorge ora con urgenza che il limite oramai esiste, ed è quello della biosfera; limite ecologico più che mai da rispettare. Ogni azione dovrà tener conto d'ora in avanti del nuovo limite impostoci, e qualsiasi tipo di attività umana dovrà svolgersi con grande riguardo per la terra, per l'acqua e per l'aria che ci circondano. Il paesaggio per queste stesse ragioni è oggi non più solo una questione estetica, ma bensì il risultato di una buona gestione del nostro capitale Natura (suolo, acqua, aria). Il Ticino, in quanto territorio che per morfologia è stato costretto a concentrare tutte le sue infrastrutture in una sua minima parte, ci pone davanti al dilemma planetario di come fare convivere lo sviluppo galoppante dell'urbanizzazione pur

preservando la qualità dei suoi paesaggi e della vita degli abitanti che ci vivono?

La chiave sta nella capacità a dare delle risposte progettuali a tutte le scale territoriali coinvolte. Il caso dei ripari fonici di Bissone è in questo senso paradigmatico. Come negare a un turista europeo il magnifico scorcio sul lago, ma anche a chi transita regolarmente da Oltre Gottardo verso Milano, o semplicemente a un abitante del Ticino che usa l'autostrada come strada di collegamento urbano?... Come privare quest'ultimo dei suoi siti prediletti di identificazione? Resta che per chi vive vicino a questa infrastruttura, la qualità di vita vi è largamente compromessa. Come risolvere allora questo serio conflitto d'interesse che riguarda in ogni caso gran parte dei tracciati delle infrastrutture odierne?

Un'infrastruttura (autostrada, linea ferroviaria alta velocità, aeroporto...) va considerata alla pari di un elemento geografico pur essendo un manufatto, e quindi inserita nel continuum paesaggistico alle diverse scale di progetto. Analogicamente, ci sembra un'ovvietà pensare al fiume Po, come elemento di ordinamento dell'intera pianura padana, ma anche di disegno di una città come Torino e ancora a scala minore fino ai greti per pescatori e bagnanti. Pensare al percorso autostradale come ad un tunnel con alla meglio qualche squarcio da cui scoprire pochi punti di vista prescelti significa riferirsi ad un paradigma oramai esaurito. Il paesaggio non è più quell'oggetto creato da una serie di punti di vista da apprezzare e da tenere a distanza, ma è un elemento nel quale siamo tutti coinvolti.

L'uso dei ripari fonici fa parte di questa nuova logica, e dovranno quindi essere considerati come degli artefatti che permettano certamente di abbassare l'inquinamento fonico di luoghi densamente popolati (nel caso gli strumenti pianificatori non ci fossero riusciti), ma più che mai mettere a disposizione dell'utente i luoghi e gli ambienti attraversati. Questo lavoro può essere attuato con una precisa indagine e progettazione paesaggistica che prenda in considerazione nei vari tratti percorsi le componenti della vegetazione, degli assetti geologici, delle acque, dei manufatti, del costruito... e sembrerebbe a questo punto ovvio, che sul Ponte di Melide i ripari fonici siano di vetro proprio per la continuità con l'acqua. In altri punti del percorso autostradale saranno costruiti con materiali inerti, e in altri ancora con materiali vegetali...

E nei casi in cui questa progettazione non riesca a risolvere i conflitti d'interesse tra tutte le varie scale in gioco, si dovrà magari provvedere ad un

cambiamento d'uso di certe aree. Ad esempio ripensare Bissone come a una grande area di servizio (approfittando dello svincolo esistente), con vasti parcheggi (tra la ferrovia e il costruito), con motel insonorizzati (magari recuperati nelle vecchie case), ristoranti con pesce di lago, passeggiate, percorsi vita, Wellness, piscina... e qualche nonno coraggioso si potrà avventurare con i nipotini fino alla SwissMiniatur. Non oserei spingermi fino ad un centro espositivo sui maestri dell'architettura barocca...

Non sarebbe tutto ciò un ideale portale turistico per il nostro splendido territorio?

Sophie Agata Ambroise

Il paesaggio lacustre come metafora

Cosa è un lago e quali relazioni intratteniamo con questo elemento del mondo geografico? Come dice il dizionario, un lago è un massa d'acqua che riempie una cavità della superficie terrestre, senza comunicazione diretta con il mare? Certamente. Ma questa definizione potrebbe essere utile per chi decidesse di avvicinare questa parte della superficie terrestre adottando l'approccio della limnologia, studio scientifico dei laghi e dei loro fenomeni naturalistici costituita da François-Auguste Forel sulle rive del Lemano verso la fine del XIX secolo. Se invece pensassimo alle risorse idriche, alle possibilità di pesca, alle facilità di navigazione offerte dagli specchi d'acqua lacustri, dovremmo allora attribuire al lago il valore di risorsa. Ma, ai fini di una lettura paesaggistica e culturale, questo approccio non è propriamente adeguato. Proprio per la specificità degli elementi con i quali sono costituiti (le acque e i suoi movimenti, la morfologia delle rive, i riflessi della superficie idrica, i movimenti del vento, ...), i paesaggi lacustri hanno acquisito ben altri valori. Nel tempo i laghi sono divenuti specchio dei sentimenti, risorsa onirica, metafora delle relazioni che intratteniamo con l'ambiente. Cosicché l'immagine attuale del lago non è altro che il risultato di un lento processo che, attraverso l'accumulazione di significati, ha attribuito uno specifico senso a queste masse d'acqua dolce costituite dai laghi.

A cavallo tra il XVIII e il XIX secolo, nel periodo preromantico e romantico, dunque prima ancora dello sviluppo del turismo di massa, prese avvio un processo che è all'origine dell'attribuzione di nuovi significati alle acque dei laghi. Fu opera di scrittori, poeti, viaggiatori, villeggianti.

Jean-Jacques Rousseau svolse ad esempio un ruolo non indifferente nella consacrazione letteraria del Lemano e del Lago di Bienna. Il primo divenne luogo di ambientazione della «Nouvelle Héloïse» (1761), il secondo permise all'autore di scrivere alcune sentite pagine delle «Rêveries d'un promeneur solitaire» (1782). Nel corso del secolo seguente poi, gli escursionisti e i poeti – detti appunto laghisti – tra i quali vi fu William Wordsworth, antesignano del movimento romantico in Inghilterra, si diressero verso il Lake District in cerca di vedute pittoresche e di ispirazione per le loro opere. Ma il nuovo interesse per i laghi deve anche essere messo in relazione con l'affermarsi della villeggiatura. Le rive del lago Maggiore, in particolare le sue sponde piemontesi e quelle della parte meridionale del lago di Como, e soprattutto del triangolo lariano al cui culmine si situava la rinomata località di Bellagio (dove già Plinio il Giovane edificò la sua villa), suscitarono immenso interesse tra l'aristocrazia e la borghesia lombarda. Lungo le loro sponde furono edificate numerose ville e numerosi giardini ricchi di specie esotiche. Sono questi i primi momenti di quello che diventerà il moderno interesse per i paesaggi lacustri, interesse che, ancora ai nostri giorni, rimane intatto. Anzi, questo interesse è stato attualizzato dal cinema e dai suoi attori che hanno aggiunto al tema del lago nuove connotazioni. Dunque possiamo dire che l'interesse per i laghi è il risultato di un processo culturale che ha portato con sé una vera e propria «fabbricazione» di nuovi paesaggi. Così come si sono inventate le Alpi e le rive dell'oceano, sono stati inventati i laghi.

Queste osservazioni introduttive valgono anche per Ceresio le cui acque, magari un poco più tardi rispetto ad altri luoghi, furono cantate dagli scrittori, dipinte dai pittori e ammirate dai viaggiatori e dai turisti. Nel corso delle loro esplorazioni del territorio essi si avvalsero dei modelli estetici che circolavano tra i frequentatori degli *hauts lieux* del turismo internazionale del XIX secolo quali la Riviera, tra San Remo e Hyères, il lago Lemano e il lago di Thun, le isole del Mediterraneo, le emergenti località turistiche alpine. Nel corso dei loro soggiorni sul Ceresio questi viaggiatori posarono i loro sguardi meravigliati sul lago e le sue rive. Così, quel territorio vissuto dagli abitanti attraverso la mediazione di un duro lavoro, divenne un paesaggio degno del più grande interesse estetico.

Di passaggio nel borgo di Lugano all'inizio degli anni '30 del XIX secolo Chateaubriand compì un

giro in barca nel golfo lasciandosi incantare dalle meraviglie del lago e della «piccola cittadina dall'aspetto italiano». Lo scrittore vicentino Antonio Fogazzaro ambientò nei villaggi della Valsolda bagnati dalle acque del Ceresio i suoi romanzi «Piccolo mondo antico» (1895) e «Malombra» (1881). Attraverso la descrizione del fragore delle acque, dell'intensità delle luci, della diversità dei venti, dello spaventoso ma sublime orrido di Osteno, Fogazzaro riuscì ad attribuire alle acque di questo ramo del lago dei caratteri indelebili.

La fruizione estetica delle acque del lago richiese poi appositi dispositivi. L'edificazione delle moderne linee ferroviarie, tra le quali naturalmente la linea del Gottardo, facilitarono gli spostamenti all'interno del continente europeo e permisero di attraversare con grande facilità la catena alpina. Il ponte-diga (1844-1847) fu un naturalmente un segmento importante di questa linea. Alcuni dispositivi urbanistici, come l'edificazione del lungolago di Lugano (1863-1920), permisero alla città di relazionarsi in modo inedito con le acque del lago. Altri mezzi meccanici, vere e proprie macchine per produrre paesaggio, come il battello (sulle acque del lago di Lugano a partire dal 1845 con il piroscalo «Ticino» e soprattutto con il «Ceresio» dal 1856) e la costruzione delle numerose funicolari e delle ferrovie di montagna a cremagliera a cavallo tra i due secoli, permisero poi di raggiungere facilmente luoghi discosti del lago e le cime dei monti circostanti (San Salvatore, del Monte Brè, del Monte Generoso, o il belvedere di Lanzo e, più tardi, quello del Sighignola). Come l'uomo nel mare di nebbia del noto dipinto di Caspar David Friedrich, da queste sommità i visitatori poterono immergersi nella profondità degli orizzonti dei paesaggi lacustri e nella totalità dei suoi panorami. Il lago divenne dunque oggetto di contemplazione estetica così come di nuove esperienze sensoriali.

Una momento importante di questa «invenzione del lago» si presentò poi con l'avvento delle pratiche sportive e ludiche. A cavallo tra gli ultimi anni del XIX secolo e i primi decenni del XX si poté assistere all'introduzione dei bagni e all'edificazione di apposite strutture (il bagno pubblico galleggiante nelle acque prospicienti Villa Malpensata nel 1881, il nuovo lido nel 1928). Questi momenti furono accompagnati dalla nascita delle società di nuoto, diretta emanazione della dimensione salutistica delle acque, delle società di canottaggio e dello sviluppo della navigazione da diporto. La fruizione turistico-sportiva delle acque del Ceresio ebbe

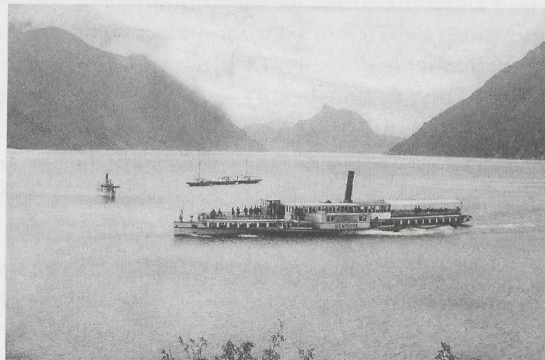
però una grave battuta d'arresto tra gli anni 1970 e 1980 quando un'eccessiva presenza di fosfati e la relativa eutrofizzazione delle acque portarono un netto peggioramento della qualità delle acque. Torneranno veramente balneabili solo nel 1996. Il lago fu così testimone anche delle nostre preoccupazioni per le qualità di un ambiente che in quegli anni si andava via via degradando.

Da questa breve illustrazione possiamo dunque facilmente capire che le nostre relazioni con i paesaggi lacustri sono multiformi e cariche di significato. Di volta in volta il paesaggio lacustre, metafora delle nostre relazioni con l'ambiente, ha dato forma ai nostri sogni, ai nostri desideri di bellezza, alle nostre passioni turistiche, ai nostri timori. Svolgendo un ruolo primario, lo sguardo è stato il vero mediatore di questa complessa relazione con il Mondo e con il paesaggio. Coloro i quali sono oggi allarmati per l'annullamento della relazione visiva con le acque del lago lungo un tratto autostradale dovute alla necessità di trovare una soluzione ai problemi posti dall'impatto fonico, non fanno altro che richiamare quella ricca e complessa esperienza storica e culturale che ci lega ai laghi.

Claudio Ferrata



Il ramo occidentale del Ceresio (Berna, s.d)



Lago di Lugano e Monte San Salvatore (Neuchâtel, s.d)



Lugano-Lido verso Castagnola (Lugano, s.d)