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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2010)

Heft: 6

Artikel: Per un progetto unitario, omogeneo, che relativizza tutte le eccezioni

Autor: Galfetti, Aurelio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-169994

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Aurelio Galfetti

For a unitary, homogeneous project that addresses every exception

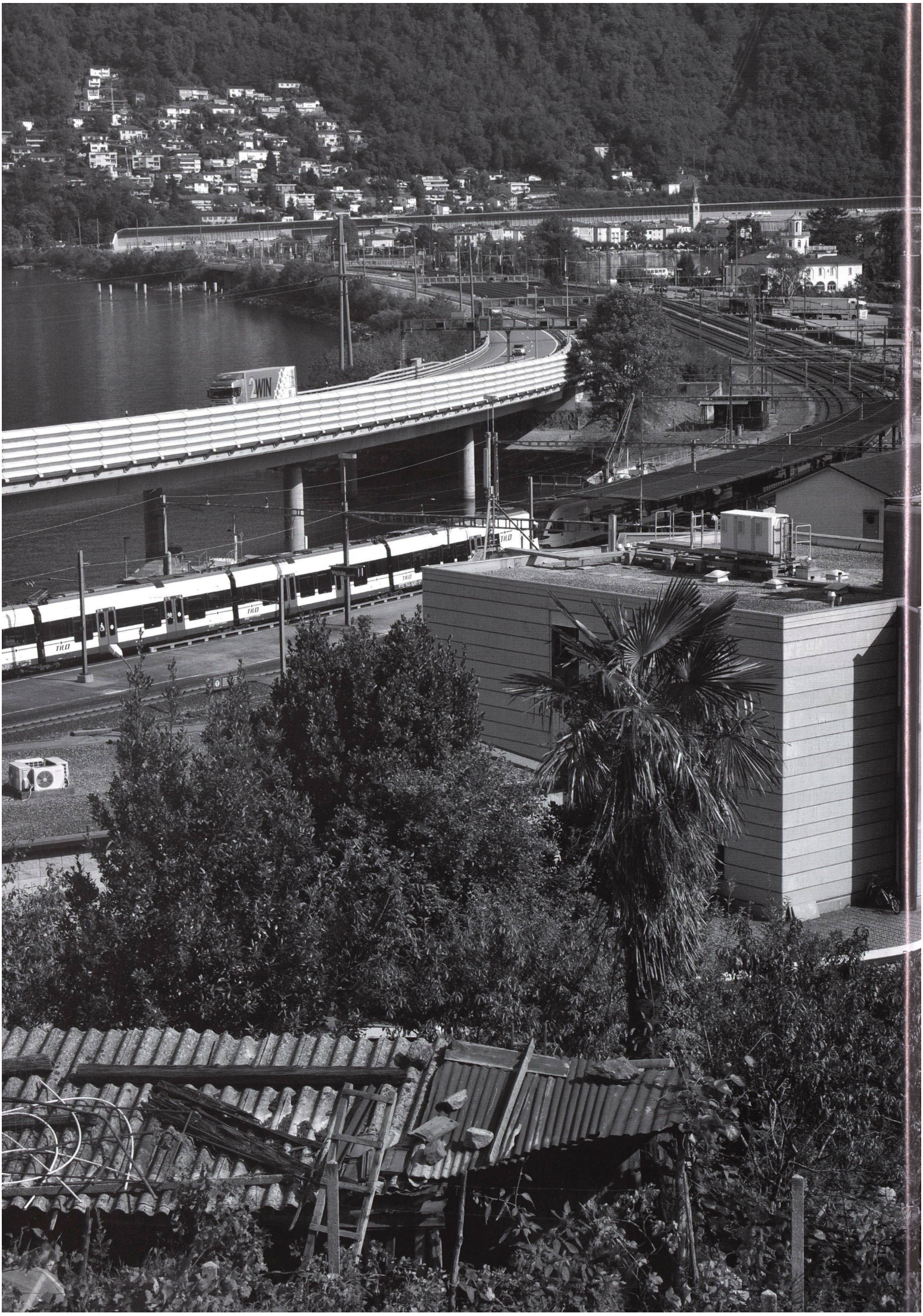
Per un progetto unitario, omogeneo, che relativizza tutte le eccezioni

Come costruire i ripari fonici sulle autostrade del Ticino? È una domanda che, da anni, tormenta gli architetti ticinesi e non solo loro.
E se rinviassimo la costruzione dei ripari a dopo il 2030 come si vuole fare per il prolungamento dell'Alptransit a sud di Lugano? Per altri 20 anni potremmo continuare a studiare e a discutere se i ripari devono essere di terra, o di cemento, o di legno, o di lamiera, di vetro, o di altro.
L'architetto Tami, che all'autostrada del Ticino aveva dato un disegno del quale se ne è parlato in tutta Europa per molti anni, non avrebbe dubbi: di cemento, come tutti i manufatti autostradali. Poi, Tami li ha fatti come ha potuto, e i primi a Bellinzona, li ha fatti in lamiera e sono ancora corretti e anche belli; sono un segno forte, un riferimento di qualità in una città diffusa piuttosto mediocre, anzi piuttosto...
Ma la qualità dei ripari non dipende dal materiale: dipende da un disegno corretto e preciso, da un progetto unitario, omogeneo, che relativizza tutte le eccezioni.
Oggi il disegno originale dell'autostrada, anni '60, è quasi irriconoscibile perché sommerso dalle aggiunte per la sicurezza, la segnaletica e anche per i ripari.
Tutte queste aggiunte non sono state fatte con il rigore di Tami.
Noi architetti possiamo discutere ancora per anni se i ripari fonici devono essere uniformi da Airolo a Chiasso o se si possono differenziare per regioni geograficamente ben definite. Possiamo anche discutere se devono essere tutti opachi o possono essere diversificati in opachi e trasparenti a seconda delle viste che si possono offrire all'utente e di tante altre cose. Infatti moltissime sono le componenti che alimentano il dibattito sui ripari fonici: la modanatura, verticale o parallela al campo stradale? Il ritmo della struttura portante, chiaramente espresso o mascherato da una modanatura continua? Il colore, grigio, nero o verde, ecc.? Il raccordo tra le diverse altezze, ritmato o casuale? Il finale, inclinato o verticale? Eccetera.
Noi architetti discutiamo dei ripari fonici, così come discutiamo della città, intanto che questa si fa senza di noi, così come i ripari si fanno in base a regole tecniche e interessi che gli architetti vorrebbero ignorare.
Ma non credo che il deteriorarsi dello spazio autostradale dipenda solo da questa frattura, tra cultura architettonica e tecnica.
Innanzitutto va detto che, in Svizzera, lo spazio dell'autostrada è ancora di una certa qualità, come in Portogallo, in Germania e in qualche altro paese, ma in Europa, la situazione è in generale critica.
Non si tratta solo di carenze sul piano estetico ma, soprattutto, di carenze paesaggistiche o «territoriali».
Negli anni '60-'80, in Europa, i paesaggisti e gli architetti non hanno mai avuto un ruolo importante. L'autostrada ticinese era un'eccezione.
Oggi, a parole, c'è maggiore sensibilità, ma la grande parte delle costruzioni accessorie all'autostrada si fa ancora con criteri puramente tecnici ed economici: per i ripari si usa persino una formula che ottimizza il rapporto tra efficienza e costi, ma che ignora completamente lo spazio dell'utente e il paesaggio in generale.
Ad esempio, la forma dei ripari, per quanto riguarda l'altezza, l'inclinazione e l'estensione è determinata solo in base a dati tecnici (considerati come assoluti) e all'interpretazione rigorosa della normativa che non considera parametri di altro tipo.
In sostanza sono i «decibel» che costruiscono il rapporto tra autostrada e paesaggio, tra utente e paesaggio. E ciò non è sbagliato ma è totalmente insufficiente.
Le componenti tecniche sono fondamentali per ogni tipo di costruzione, ma non sono le uniche. I decibel si possono conteggiare e quindi sono considerati valori «oggettivi», la percezione dello spazio e del paesaggio non è, purtroppo, quantificabile.
L'autostrada Svizzera, negli anni '50-'60 e anche '70, è stata pensata senza ripari fonici; soprattutto i ponti e i viadotti erano liberi da sovrastrutture.
Il problema dell'aggiunta di un elemento che sovente è dominante è di per se molto difficile ma è reso ancora più arduo dalle normative attuali. Quando ci siamo dotati delle normative per le immissioni foniche non abbiamo immaginato quali sarebbero state le conseguenze per l'utente e il paesaggio. Io credo che se continuiamo ad applicarle alla lettera garantiremo, come ha voluto la legge, tutti i diritti della proprietà fondiaria edificata o edificabile ma dubito che, con queste regole, così come sono, potremo risolvere i problemi paesaggistici e ambientali che sono altrettanto importanti di quelli fondiari. È forse giunto il momento di chiedersi se i criteri e i limiti fissati sono giusti.
Forse, ancora meglio, sarebbe giusto chiedersi se tutte le protezioni, desiderate dai proprietari di case lungo l'autostrada, devono essere ottenute solo con i ripari

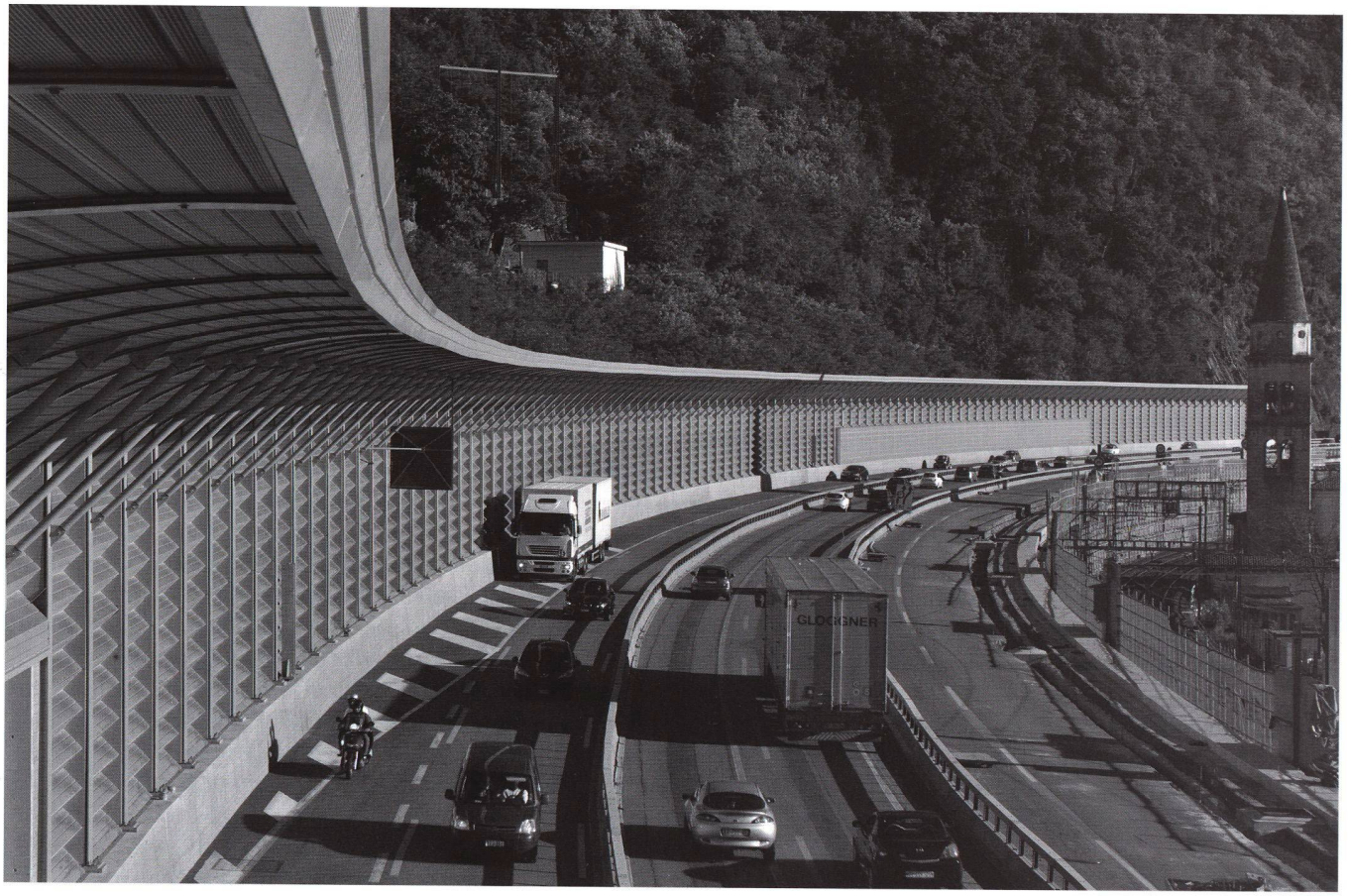
stessi, o se si deve continuare a lasciare edificare nelle zone per le quali, già si sa, presto o tardi saranno richiesti i ripari fonici.
Io penso che se continuiamo a fare quello che abbiamo fatto fino ad oggi, anche l'autostrada del Ticino fra 50 anni diventerà uno spazio completamente chiuso e una lunga galleria di lamiere.
Il tratto Milano-Bergamo è un esempio inquietante, un incubo di lamiere senza finestre, senza regole.
Dal 1960 al 2010 l'autostrada ticinese ha perso molte delle sue qualità paesaggistiche e spaziali, e oggi occorre porre dei rimedi.
Ma perché, in certi tratti, non limitare la velocità? Siamo tutti d'accordo che in galleria, per ragioni di sicurezza, la velocità vada limitata. Perché non si potrebbe limitare la velocità in zone importanti dal punto di vista paesaggistico?
Un esempio: sul ponte di Melide, una delle più belle finestre del paesaggio ticinese, si potrebbe, per un paio di chilometri viaggiare a 80 km orari e, in uscita, anche a molto meno, riducendo i ripari di molti metri. Ma queste sono, per il momento, illusioni. Gli architetti, e anche i politici meglio intenzionati, sono impotenti.
Il mezzo privato potente, luccicante, rombante in un paesaggio incontaminato, così come offerto da tutte le televisioni del mondo, è vincente.
In Svizzera (almeno nel Ticino) non ci sono più soldi per i trasporti pubblici intelligenti come l'Alptransit, ma ci sono invece per i ripari fonici.
Forse, prima bisogna scegliere tra l'Alptransit e i ripari fonici e intanto, noi architetti, pensiamo a come farli.

When we doted ourselves with the regulations against sound emissions, we had not foreseen the consequences on the users and the landscape. The motorway of the 50s', 60s' and 70s' was conceived without sound barriers; the bridges and viaducts had no infrastructure. The architect Tami had designed concrete sound barriers, like the rest of the motorway works. Today, purely technical and economical criteria still dictate the construction of infrastructure. It is the "decibels" however that build the relationship between motorway and landscape. That is not wrong but simply insufficient to resolve the landscape and environmental issues; I wonder wether it would be possible to face them by lowering the speed limit in relevant areas of the countryside which in turn would allow to considerably reduce the size of the sound barriers.

foto Donato Di Blasi


2WIN
TILO

Melide – Se le barriere artificiali sono state costruite troppo vicine alle abitazioni, a prescindere dall'attenuazione di rumore ottenuta, la limitazione della visibilità produce un effetto psicologico negativo sulle persone. «Indagini a carattere sociale condotte in Olanda, confermate dall'esperienza dell'ANAS (ente gestore della rete stradale ed autostradale italiana), hanno mostrato che spesso coloro che beneficiano dell'effetto della barriera acustica dimenticano i livelli di rumorosità precedenti alla installazione della stessa e manifestano insoddisfazione per la riduzione o perdita totale di visibilità.» (C. Baistrocchi, cit.)



Le barriere limitano l'accessibilità degli spazi. Anche in questo caso la limitazione può avere effetti positivi o negativi. Tra gli effetti secondari legati alla realizzazione di barriere antirumore emerge spesso, da risultati di inchieste sui soggetti interessati, la sensazione di maggior sicurezza in rapporto alla strada (D. Bertoni et al., *Gli effetti del rumore dei sistemi di trasporto sulla popolazione*, 1994). In fase di valutazione dei costi risulta particolarmente importante considerare l'incidenza delle fondazioni o dei collegamenti ai cordoli, nel caso di barriera su opera d'arte. Ad un riparo di maggiore altezza corrisponde una fondazione di profondità importante ed onerosa. Le barriere di Bissone raggiungono i 7,2 m di altezza.