

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

Vorwort: Che direste di chi mettesse due architetti a far mezza facciata per ciascuno ad una chiesa? = What would you say of someone who would make two architects design half a church façade each?

Autor: Caruso, Alberto

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: 26.04.2026

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

Alberto Caruso

Che direste di chi mettesse due architetti a far mezza facciata per ciascuno ad una chiesa?

La strada è fatta per associare non per disgregare... Si tratta di un'impresa unica e indivisibile, che deve essere discussa, se si vuole, da centomila persone nelle gazzette, al caffè, in piazza, in piena pienissima libertà, ed anche con frasi oratorie (da chi sa adoperarle), ma dev'essere riassunta e formata da un solo cervello. Che direste di chi mettesse due architetti a far mezza facciata per ciascuno ad una chiesa?

Carlo Cattaneo, 1837

Nel numero di *Archi* dedicato all'autostrada del Valais (n.4/2010), abbiamo ragionato sul fatto che le infrastrutture dei trasporti sono diventate *strumenti di produzione e gestione del territorio e del paesaggio* e che si impone la necessità che la loro progettazione superi i confini disciplinari e specialistici, per diventare *progetto territoriale*. Il tema delle barriere antirumore, che in questo numero viene trattato nelle sue implicazioni foniche e tecnico-costruttive, ci offre l'occasione di riprendere quel ragionamento, in considerazione del rilievo che nel paesaggio delle valli ticinesi questi manufatti vanno assumendo. Naturalmente è la diffusione insediativa che ha reso drammatico ed urgente provvedere alla protezione dal rumore delle abitazioni e delle attività dislocate nell'intorno di autostrade e ferrovie, aggravando una condizione insediativa già «strutturalmente» critica per via della conformazione orografica del territorio. Infatti la propagazione del rumore a quote elevate rispetto alla fonte, verso le pendici collinari e delle montagne, ha un effetto maggiormente molesto rispetto alle aree complanari, per via della prevalenza delle emissioni a bassa frequenza, selezionate dall'assorbimento da parte dell'aria attraversata, rispetto a quelle a frequenza medio-alta.

Circa metà degli abitanti del Cantone sono esposti ad emissioni sonore moleste prodotte dall'autostrada e circa il 15% sono esposti a quelle delle ferrovie. Va detto che le barriere antirumore hanno un effetto di assorbimento e/o isolamento dal rumore limitatamente ad un distanza ridotta, e che quindi gli insediamenti più lontani o situati a quota più elevata non ne traggono vantaggio, per cui il tema più generale rimane quello della riduzione dei rumori alla fonte e quello, più rilevante per le implicazioni politico-culturali, del governo della distribuzione degli insediamenti sul territorio in relazione ai progetti delle infrastrutture. Ma la condizione insediativa ticinese, così come si è costituita negli ultimi decenni, è in molte parti caratterizzata dalla diffusione nei fondovalle e sulle pendici, attorno alle infrastrutture stradali e ferroviarie, per cui il tema più immediato è quello dell'intervento sull'esistente, attraverso progetti che finora si sono in generale rivelati insufficienti come *progetti territoriali*.

Le ricerche e le tecniche costruttive progrediscono, il

rapporto tra efficienza e costi migliora, ma gli effetti sul paesaggio non vengono tenuti nella necessaria considerazione, per cui le barriere, anziché diventare uno strumento e un'occasione di ordine e di disegno del paesaggio, rischiano di fatto di essere uno degli elementi del disordine insediativo. Eppure le infrastrutture dei trasporti sono manufatti per loro natura lineari e omogenei, connettono percettivamente parti diverse del territorio, sono la rappresentazione fisica del concetto di sistema unitario, costituito dalla ripetizione a grande scala del medesimo piano, della medesima sezione, dei medesimi elementi. Ma se intorno a questi nastri vengono impiantate barriere di fogge e materiali e sezioni diverse in ogni tratta, ancorché validissime sotto il profilo dell'efficienza fonica, allora l'effetto di unità della infrastruttura svanisce. Il concetto di *unità*, di completezza e indivisibilità prodotta dalla corrispondenza delle parti, è la qualità fondamentale di un'opera d'arte (nel senso più lato del termine) riconoscibile come tale. I manufatti infrastrutturali sono sempre stati segnati dall'unità: si pensi ai ponti della Rätische Bahn, progettati con i medesimi materiali e principi costruttivi e dettagli, che conferiscono una straordinaria e unica immagine ad un nastro che appare e scompare nella montagna, ma che diventa elemento di identità, proprio per questa qualità, di un paesaggio continuamente diverso. Perché, allora, dividere le autostrade e le ferrovie in tante tratte per progettare le barriere in modi diversi nello spazio e nel tempo? Perché non lavorare a un catalogo tipologico che contempra le diverse variabili per risolvere in modo polifonico i casi e gli accidenti? La qualità delle barriere dipende, come scrive Aurelio Galfetti, *da un disegno corretto e preciso, da un progetto unitario, omogeneo, che relativizza tutte le eccezioni*. E un *disegno corretto e preciso* vuol dire considerare il sistema delle barriere come ogni altro importante progetto architettonico, la cui qualità deriva dal disegno del dettaglio, che non è questione tecnica da demandare agli esecutori. La condizione di disordine e degrado di diverse parti del paesaggio abitato è il prodotto di una cultura diffusa inconsapevole degli effetti a grande scala delle iniziative individuali: per questo, la progettazione delle opere e degli spazi pubblici assume un ruolo ordinatore e una dimensione etica.

Alberto Caruso

What would you say of someone who would make two architects design half a church façade each?

The road is made to associate not disperse... It is about a unique and indivisible enterprise, that must be discussed, if you wish, by one hundred thousand people in the gazettes, in cafés, in town, out in the open, and even with oratory sentences (by those who know how to use them), but must be summarised and elaborated by a single mind. What would you say of someone who would make two architects design half a church façade each?

Carlo Cattaneo, 1837

In the issue of Archi on the Valais motorway (n. 2010), we reflected on the fact that transport infrastructure has become an instrument for the production and management of territory and landscape and that it has become necessary for their planning to break disciplinary and specialised boundaries in order to develop into a territorial project. The topic of sound barriers, addressed in this issue, offers an opportunity to re-evolve this idea, in the light of the increasing impact these elements are having on Ticino's valleys. It is this type of planning that has made it urgent to enforce protection measures for houses and activities that have settled along motorways and railways against noise.

Approximately half of the Canton's inhabitants are exposed to noise produced by motorways and about 15% to equally disturbing emissions from the railways. One must stress that sound barriers absorb and/or protect from noise only within short range. These have little effect on buildings set further away or higher up. Therefore, the focus has turned to reducing noise at the source and the government's planning of future housing development in relation with the future infrastructure projects. This has of course considerable political and cultural implications. But Ticino's settlement scheme over the past decades has been to develop in the bottom of valleys and hillsides along motorway and railway infrastructure. This in turn has required urgent improvement projects and investments on existing elements and increased their lack of pertinence as territorial projects.

Construction research and techniques are evolving. The cost-efficiency ratio is improving. However the effects on the landscape are still not regarded with sufficient urgency. Thus, sound barriers, instead of becoming a means and opportunity for organising and designing the landscape, tend to become an element of disorder. Transport infrastructure are "naturally" linear and homogeneous works, a connecting strip that are a physical representation of the concept of a unitary system, built through repetition, over kilometres, of the same plan and the same section, with the same elements. But if sound-absorbent walls are installed along these strips, increasing the visual impact of the linear infrastructure, with different sections and materials from one section to another, then the effect of unity is lost.

The concept of unity, of completeness and indivisibility produced by the correspondence of the separate parts is the fundamental quality of a work of art (in the wider sense of the word). The most recognised landscapes built by agriculture are defined by the obsessive repetition of plantations. Works of infrastructure have always been characterised by unity: think of the bridges of the Rätische Bahn, designed with the same materials and building principles and details that confer an extraordinary and unique image to the appearing-disappearing ribbon on the mountain. Yet, due to this quality, it becomes an element of identity and an ever changing landscape.

Why then separate the motorways and train tracks on different routes in order to design sound barriers that are different in time and space? Why not establish a type catalogue that addresses both the regular cases and the exceptions? The quality of the barriers depends on, as Aurelio Galfetti writes, a correct and precise design, a unitary, homogeneous project that embraces all the exceptions. This means considering the sound barrier project like any other important architectural project, whose quality derives from attention to detail that should not be simply left to the technical skills of the builders. The disorder and decay of many parts of the landscape are the result of a widely diffused ignorance of the large-scale effects of individual initiative: thus, the design of buildings and public spaces takes on a regulating role as well as an ethic dimension.