

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: Un progetto die paesaggio

Autor: Ruchat-Roncati, Flora

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-169990>

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: 14.01.2026

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

Flora Ruchat Roncati

A landscape project

Un progetto di paesaggio

Tra l'unità e la diversità vi è anche una complementarità, un ineludibile antagonismo.

Edgar Morin, Méthode

La storia, e Roma in primis, hanno lasciato tracce sapienti di un territorio ancora oggi leggibile e – attraverso la presenza delle sue infrastrutture – egemoni nello spazio che le stesse hanno organizzato. Eredità e razionalità dicono della capacità di coniugare arte e tecnica, ingegneria e architettura, in una qualità estetica che insiste e persiste, retroterra culturale e tecnico ineludibile. Esperienza che si smarrisce e riemerge più volte nel corso dei secoli, a cui comunque si vuole riferire l'esperienza contemporanea. Ciò che in maggior misura ancora interessa è il manifestarsi dell'infrastruttura, non come addizione episodica di interventi, ma come sistema autonomo interscalare di opere, unitario e configurato come progetto di paesaggio, dalla città al territorio.

La linea ad alta velocità dell'AlpTransit Gottardo (Atg) nella sua totalità e attuale complessità si affranca a questi principi.

Nelle sue parti a cielo aperto mira all'obiettivo prioritario dell'unitarietà e riconoscibilità, informandosi ad un abaco tipologico predisposto all'inizio del processo progettuale, comprensivo non tanto dei singoli manufatti, specifici del condizionamento tecnico funzionale, quanto delle loro componenti, del loro declinarsi sia reciprocamente, sia rispetto alla topografia. Principi metodologici, scelte di giacitura, sezioni, profili, materializzazione corrispondono alle molteplici e complesse ragioni che le determinano e che generano nel contempo un linguaggio unico, pertinente e ricorrente, denominatore comune delle opere e delle relazioni con il contesto.

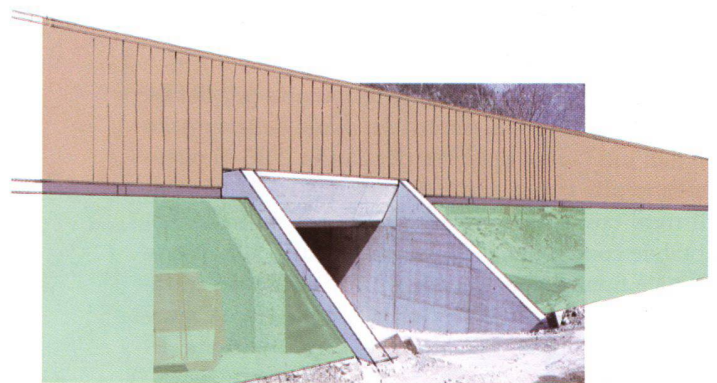
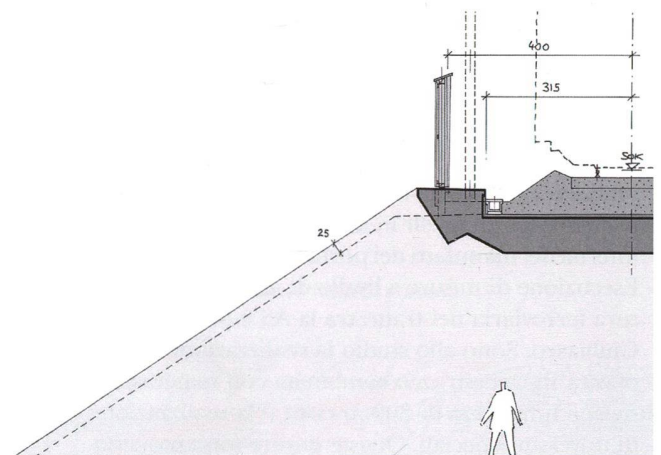
Breve ma necessaria introduzione al tema delle attrezzature fonoassorbenti: di fatto e non a caso le stesse non furono contemplate nel prontuario normativo, ovviamente non per disattenzione o mancanza di informazioni.

Tre le ragioni dell'assenza:

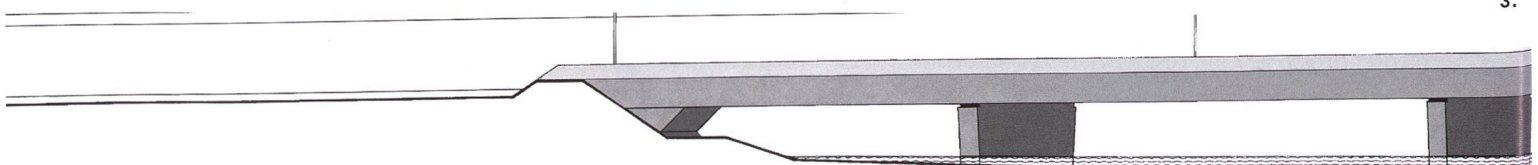
- la loro provvisorietà, che rinvia la soluzione definitiva al modificarsi di diversi parametri, non ultimo



1.



2.



3.

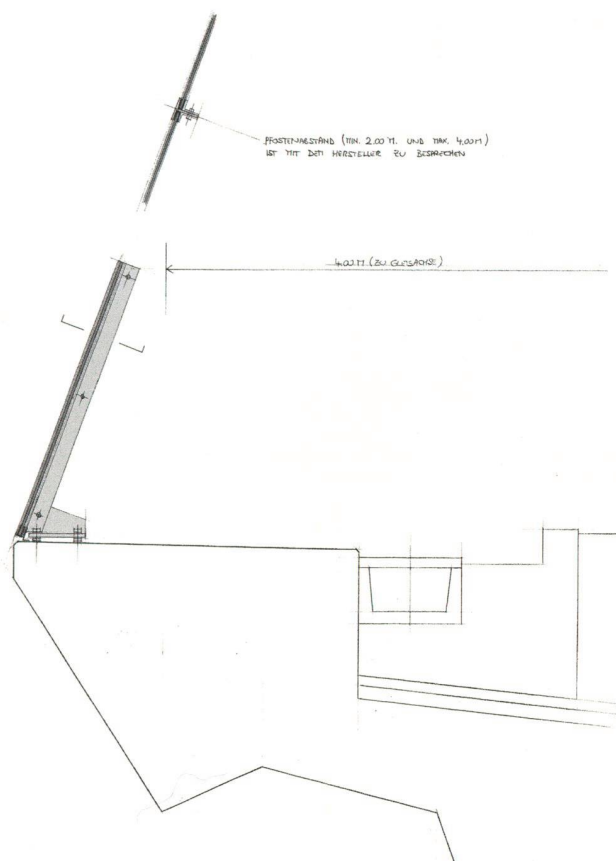
- un'ottimizzazione fonica del materiale ferro rotabile;
- l'aspetto tecnico-scientifico e tassonomico soggetto al confronto con il contesto abitato, variabile nello spazio e nel tempo;
- la logica propensione della direzione Atg ad assumere parametri e modelli «standard» già adottati dalle FFS, scelta giustificata anche dalla prossimità frequente dei due tracciati, se non nella loro riunificazione in parallelo.

Se la risposta ai requisiti di compatibilità acustica è implicita nella scelta di porre l'80% del tracciato in galleria, restano comunque in sospeso le tratte a cielo aperto. Dal profilo dell'utenza, i percorsi tra galleria e galleria sono definiti «finestre sul paesaggio», ma potrebbero – a causa dello schermo antirumore – dover rinunciare alla visibilità, alla riconoscibilità e all'orientamento promessi. Inoltre, i «tasselli» antirumore interferiscono sulla continuità del tracciato e sull'unità dei materiali predisposti.

In questa luce, alla stregua delle non sempre fortunate strategie elaborate nelle situazioni di risanamento acustico, il problema, non poco complesso, si contempla come intervento straordinario, complemento puntuale da *integrare* con la massima adeguatezza, continuità e pertinenza.

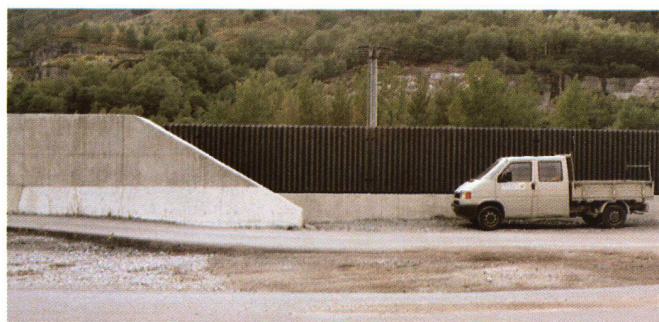
Integrare (dal latino integrare, aggiungere qualcosa, completare) si rivela perciò come atto di sintesi tra l'individualità degli elementi che compongono un sistema e l'insieme sinottico della loro coesione.

Due sono di norma i materiali adottati, ripresi dalle soluzioni FFS: il calcestruzzo lavato e il legno. Quest'ultimo in listoni verticali in larice, che col tempo ingrigiscono e poco si distinguono dal materiale cementizio. Le due soluzioni, a parità di requisiti tecnici, e al di là delle ragioni economico-politiche che sottendono le scelte, sono praticamente interscambiabili. Poiché gli interventi sono per lo più frammentari, nei punti di transizione manifestano la loro inequivocabile complementarietà. Senza illudersi di rendere omogenee le sequenze, diverse per loro natura, si ricorre ancora una volta al criterio della soluzione-tipo, quindi ripetibile rispetto a forma, materiale, connessioni di transizione.



4.

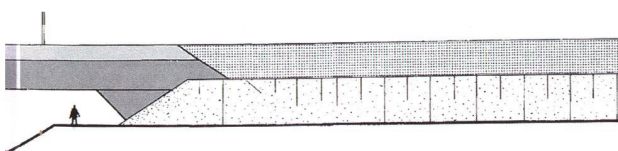
L'eccezione: emergenza significativa nel territorio. I viadotti che fuoriescono dal portale Vigana, lato nord del Ceneri, alti sul territorio di Camorino, luogo di una possibile futura urbanizzazione. La sostenibile leggerezza del manufatto sopraelevato, accentuato dal profilo sagomato dei suoi bordi verrebbe pesantemente compromessa da un parapetto fonoassorbente. La soluzione è di conseguenza eccezionalmente anomala: la barriera fonoassorbente è prevista in pannelli di vetro inclinati, ancorati a montanti a T in acciaio zincato



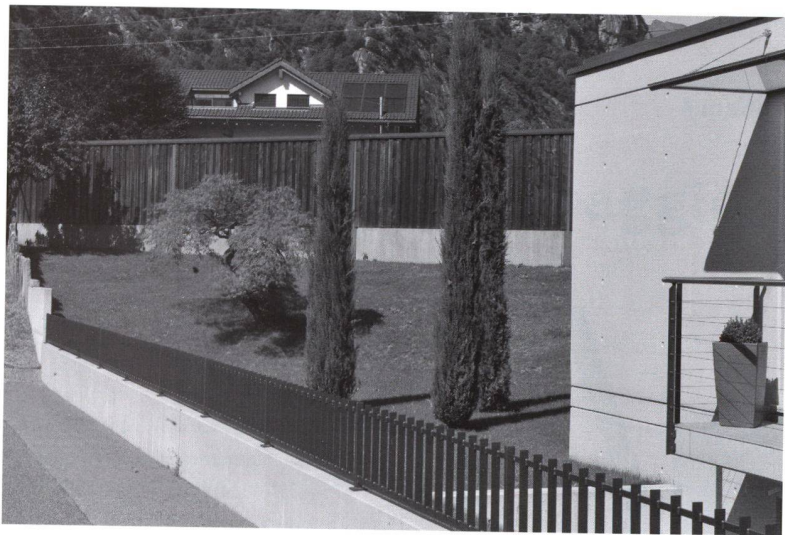
5.

Quando il rivestimento fonoassorbente si appoggia al muro di sostegno esteso a lunga distanza come transizione altimetrica, il suo disegno di superficie si configura come limite territoriale e paesaggistico. L'unitarietà dell'intervento può essere realizzata con pannelli in cemento lavato standard, montati senza giunti apparenti

1. Pont-du-Gard, acquedotto romano
2. Pannelli fonoassorbenti in legno a Biasca: continuità per analogia con FFS
3. Ponte a trogolo del Brenno: i parapetti portanti risolvono la protezione fonica
4. Pannelli di vetro inclinati
5. Pannelli in calcestruzzo lavato



In its open-air sections, the high-speed line AlpTransit Gotthard has set itself a priority of unity and recognizable identity, basic requirements for the design process. Thus, the question of the sound barriers appears as an outstanding element to be integrated with great care on the entire length of the line. The stretches between tunnels, designated as "windows toward the landscape", must surrender to the sound shields the foreseen visibility, identity and orientation. These sound-absorbent "wedges" interfere with the continuity of the design and the unity of the planned materials.





A Biasca, dei pannelli fonoassorbenti in legno lungo la ferrovia, si leggono la facciata interna e la vista esterna. La facciata interna è quella che vedono gli utenti della ferrovia ossia i viaggiatori, in velocità; nella facciata esterna si ha invece una percezione «statica» dell'oggetto. La velocità, in treno o in auto, impedisce di percepire lo spazio classicamente, obbligando a scorgere solo sequenze di un ambiente e percorrendo con lo sguardo il territorio in maniera fuggente e ad intermittenza.

