

Newsletter IVS 02 / 2018

Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera IVS

Temi:

- [Criteri per la conservazione delle vie di comunicazione storiche](#)
- [Approfondimento: via storica come «pista ciclabile»?](#)
- [Progetti IVS nel 2018 – una sintesi](#)

Criteri per la conservazione delle vie di comunicazione storiche

Aprire il dialogo al significato del patrimonio – questo era l'obiettivo delle manifestazioni che hanno avuto luogo nel settembre 2018 nel Comune grigionese di Anderer, a seguito della 25a edizione delle giornate europee del patrimonio e nel marco dell'anno del patrimonio 2018. Durante un intervento della protezione della patria grigionese si è trattato il tema del significato delle vie di comunicazione storiche come bene culturale, così come le possibili minacce cui dette vie di comunicazione sono esposte. Ciò ha dato la possibilità all'USTRA di mostrare, attraverso svariati esempi di progetti, realizzati o in fase di realizzazione sul territorio del Cantone dei Grigioni, quali siano i criteri e le modalità che la Confederazione applica per sostenere e conservare le vie di comunicazione storiche. Chiaro risultato della presentazione è stata la rivelazione che per la maggior parte dei progetti di conservazione, così come per gli interventi di protezione oppure di mitigazione degli interventi, non esistono risposte e procedimenti standard al momento di elaborare degli interventi concreti. Questo è illustrato dai seguenti esempi:



A «Steinstäg», lungo l'antica «Averserstrasse» nei pressi della località di Crôt, la stabilità del ponte ad arco non era più garantita. Per questo motivo sono stati eseguiti degli interventi di stabilizzazione. Durante la fase di ricostruzione del parapetto si è scelta una soluzione esatta, forse quasi troppo perfetta (immagine destra). Tuttavia, a oggi, non è più possibile sapere che tipo di parapetto avesse il ponte in origine. Si dovrebbe quindi, in un caso del genere, rinunciare alla ricostruzione del parapetto e scegliere di integrare al ponte un elemento moderno come misura di sicurezza? Una domanda, cui bisogna rispondere in maniera individuale per ogni progetto.



L'USTRA, di regola, non finanzia (o finanzia con un'aliquota ridotta) interventi di «facciata» (per esempio la ricostruzione di muri in «falso secco»). Anche in questo caso è però necessario ponderare in quali casi la conservazione «puristica» della via storica viene a scontrarsi con un forte e crescente utilizzo moderno, come per esempio sul passo dello Spluga. Affinché la strada possa essere mantenuta con le caratteristiche proprie attuali (larghezza, opere di sostegno, supporti del traffico) si sono dovuti trovare dei compromessi per garantire la stabilità a seguito delle esigenze causate dal traffico moderno. È stato quindi necessario l'uso di calcestruzzo in luoghi specifici. Lo stesso però è stato utilizzato in modo minimo e più discreto possibile.



È necessario avere un buon occhio se progetti preposti - come una linea di teleriscaldamento non percepibile in questa foto - intervengono in maniera massiccia sulla sostanza storica senza avere però un impatto visivo diretto. Spesso si ritiene quindi che il carattere e l'aspetto visivo abbiano maggiore importanza rispetto alla conservazione meticolosa di elementi storici non visibili. Pertanto tali progetti possono essere sostenuti dall'USTRA.
(Foto: USTRA, B&H)

Approfondimento: via storica come «pista ciclabile»?

Con il programma di agglomerazione, la città di Coira persegue l'obiettivo di uno sviluppo coordinato dell'insediamento e del traffico. Un pacchetto di misure prevede vari miglioramenti per i ciclisti che si recano quotidianamente al lavoro in bicicletta. Tra le altre cose, verrà creata una nuova pista ciclabile tra Coira e Trimmis come alternativa alla strada principale tra Coira e Landquart.

Tra Maschänser Rüte e Trimmis circa un terzo della pista ciclabile pianificata si trova su un percorso tradizionale sterrato. Questo segmento è indicato nell'inventario federale delle vie di comunicazione storiche come un oggetto d'importanza nazionale con molta sostanza (GR 317). Il segmento è caratterizzato da una sostanza storica ben conservata, un manto stradale naturale e molti muri a secco. Il percorso è finemente integrato nel paesaggio e contribuisce in modo rilevante all'elevata attrattività del paesaggio per le attività di svago.

Il progetto della pista ciclabile prevedeva di realizzare l'intero percorso da Coira a Trimmis come una strada asfaltata. Tuttavia, numerosi ricorsi e un parere critico da parte dell'USTRA, hanno portato a una revisione del progetto. L'USTRA ha richiesto che la via storica fosse conservata intatta in tutta la sua sostanza, includendo la conservazione dei muri a secco, la superficie stradale, le dimensioni del percorso e le irregolarità relative al terreno (susseguirsi di costruzioni e allargamenti, depressioni ed elevazioni).

Al fine di ottenere una soluzione adeguata che preservasse la sostanza storica, adatta anche al ciclismo quotidiano, è stato deciso di creare tre segmenti di prova con materiali diversi. La creazione di questi segmenti era inoltre una condizione per un cofinanziamento da parte della Confederazione. I segmenti di prova mostrano come una fondazione solida, un drenaggio migliorato e una buona superficie stradale possano essere realizzati in conformità con i requisiti di progettazione dell'USTRA.

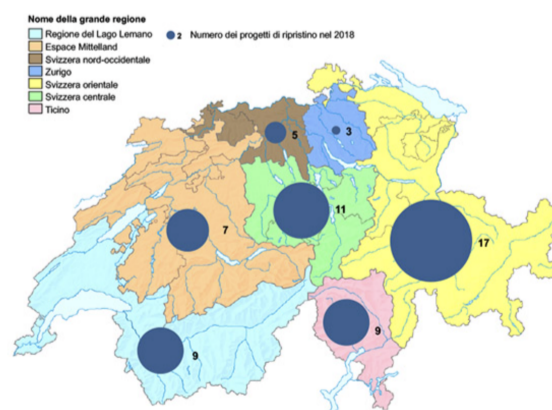
Nell'autunno 2018 sono state installate le tre varianti. Le stesse mostrano una buona soluzione dal punto di vista della conservazione delle vie di comunicazione storiche. Per due tipi, tuttavia, è stato riconosciuto durante il periodo di prova una fondazione e una stabilità entrambe scarse e una durata di vita presumibilmente troppo breve. Un tipo di superficie con l'incorporazione di uno strato di marna con materiale di Ragaz, che si era già dimostrato convincente altrove a Trimmis, è stato quindi scelto per la costruzione della pista ciclabile. Ora non c'è più nulla che impedisca la realizzazione della pista ciclabile sulla via di comunicazione storica.



Nei segmenti di prova con tre diversi tipi di superficie, la variante con marna di Ragaz si è rivelata la migliore in relazione ai requisiti per la conservazione della via storica (immagine a sinistra). Questa soluzione spicca soprattutto per la sua longevità, come dimostrato da un altro percorso a Trimmis (foto a destra) con la stessa superficie dopo più di quattro anni di uso intensivo.
(Foto: USTRA)

Progetti IVS nel 2018 – una sintesi

Il 2018 è stato un anno impegnativo e soddisfacente per L'USTRA. Negli ultimi mesi, numerosi e svariati progetti per la conservazione delle vie di comunicazione storiche sono stati sostenuti sotto il profilo finanziario e di consulenza. In totale, l'USTRA ha disposto un sostegno finanziario in 10 diversi Cantoni per 23 nuovi progetti. Altri 11 progetti si trovano nella fase di preparazione della decisione presso l'USTRA. In totale l'USTRA sta partecipando a 61 progetti che sono ancora in fase di realizzazione. Di questi, 18 riguardano muri a secco, 14 si trovano su dei sentieri escursionistici e 9 riguardano la conservazione dei selciati. Nel 2018 è stato inoltre promesso un sostegno finanziario a progetti per la conservazione e la riqualifica di quattro ponti - Thurbrücke, Canton Zurigo; Ponte di Legno Neuenhof, Canton Argovia; Ponte Kesslimühle, Cantone Appenzello Interno; La via del Ceneri, Canton Ticino.



Distribuzione regionale dei circa 60 progetti in elaborazione a fine 2018.
(Grafico B&H, cartina ThemaKart BFS 2004)

Il servizio IVS della Confederazione augura a tutti buone feste e un prospero anno nuovo.

Hans Peter Kistler
Ufficio federale delle strade USTRA

www.ivs.admin.ch

Diritti d'autore © 2018 Ufficio federale delle strade USTRA, CH-3003 Berna.

» Disdire l'abbonamento alla newsletter.