

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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2016)

Heft: 6: Bellinzona, l'architettura die Roberto Bianconi

Rubrik: Progetti

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: 17.01.2026

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

La circonvallazione di Roveredo

Definizione del progetto

Con la costruzione dell'autostrada A13 alla fine degli anni '60 del secolo scorso, il paese di Roveredo venne letteralmente tagliato in due parti, deturpano l'armonia del contesto paesaggistico. Il traffico crescente in questi decenni ha poi provocato il continuo aumento di immissioni nocive, con conseguenze importanti sulla popolazione del luogo. L'USTRA nel 2007, con il passaggio di proprietà della Strade nazionali dai Cantoni alla Confederazione, ha ripreso il progetto della Circonvallazione di Roveredo dal Cantone dei Grigioni che lo aveva elaborato e pubblicato in precedenza. Con la realizzazione di questo progetto si è finalmente liberato il paese di Roveredo dagli effetti nocivi che, fino al 7 novembre 2016, l'autostrada ha prodotto sul territorio e sui suoi abitanti. Il centro del paese potrà così essere ridefinito e la qualità di vita della popolazione potrà essere sensibilmente migliorata.

Il tracciato

Il tracciato della nuova autostrada aggira il paese di Roveredo a sud su un tratto di circa 5.7 km, che si estende tra l'area di servizio Campagnola sul comune di San Vittore a ovest e il confine pre-

esistente tra i comuni di Grono e Leggia a est. L'opera principale di tutto il progetto è la galleria San Fedele, con una lunghezza di ca. 2.4 km, che attraversa il versante orografico sud della Mesolcina con la val Traversagna.

Il tracciato all'aperto scorre sul fondo valle e deve attraversare, oltre al fiume Calancasca, due volte la Moesa a nord (Ponte Provè) e a sud (Ponte Campagnola) della galleria. A nord della galleria, tra i due ponti sulla Moesa e sulla Calancasca, è stato costruito uno svincolo completo in territorio di Roveredo, in sostituzione di quello esistente che verrà demolito dopo aver spostato il traffico sul nuovo tracciato autostradale.

Parte integrante della circonvallazione è anche il nuovo semisvincolo di San Vittore e il relativo collegamento con la strada cantonale in zona Sassello.

In prossimità di Grono è pure stato realizzato un semisvincolo, per ora ancora «di servizio», ma per il quale è già stato pubblicato il relativo progetto esecutivo per ottenere l'autorizzazione dell'apertura al traffico.

La galleria

Il profilo di spazio libero della galleria San Fedele rispetta le norme SIA in materia più recenti con una larghezza di 7.75 m e un'altezza di 4.50 m + 0.70 m per lasciare spazio alla segnaletica necessaria. La pendenza longitudinale della galleria è dello 0.8%. La galleria è dotata di soletta intermedia equipaggiata con

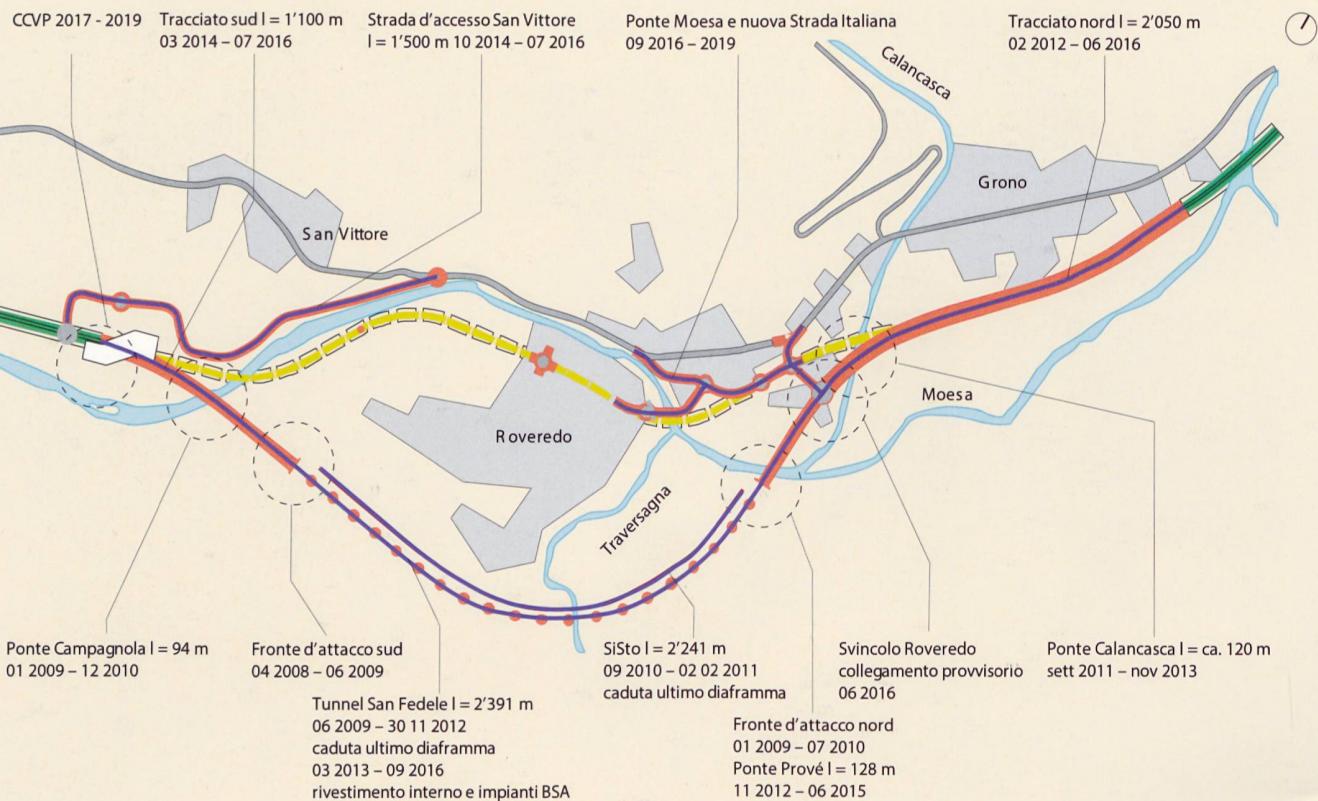
serrande di aspirazione dei fumi in caso di incendio. La centrale di ventilazione e il cammino di espulsione dei fumi si trovano al portale Valasc. L'intera struttura, a eccezione dello sbocco del cammino, è stata completamente ricoperta secondo un concetto preciso di sistemazione finale, che prevede altresì l'utilizzo della maggior parte del materiale di scavo della galleria. La galleria è pure dotata di tre centrali tecniche principali: una a sud (integrata nella centrale di ventilazione), una a metà galleria e una oltre il portale nord.

Parte integrante della galleria San Fedele è il cunicolo di sicurezza, posizionato a valle della galleria e collegato a quest'ultima ogni 300 m mediante sette cunicoli trasversali.

Gli impianti di esercizio e di manutenzione

L'insieme degli impianti di esercizio e di manutenzione è convenzionalmente suddiviso nei seguenti impianti, a loro volta articolati in sottoimpianti: energia, illuminazione, ventilazione, segnaletica, impianto di sorveglianza, comunicazione e sistema di gestione, cablaggio e impianti annessi. Gli equipaggiamenti di comando sono previsti nelle tre centrali tecniche (SUD, MED, NOR), nei due locali tecnici del cunicolo di sicurezza e nei 7 cunicoli trasversali.

Paolo Spinedi
Ingegnere ETHZ, Edy Toscano SA



Programma lavori e costi rispettati

Con soddisfazione si può dire che il programma dei lavori per la realizzazione della Circonvallazione di Roveredo e i costi sono stati rispettati.

Infatti, fin dal 2007, dopo l'inizio dei lavori, era stata definita la messa in servizio della circonvallazione per il 2016. A fronte di un preventivo dei costi, che aggiornato al rincaro intervenuto dal 2001 a oggi, ammonta a ca. 435 mio CHF (con una precisione pari a $\pm 10\%$), la previsione di spesa finale è attualmente stimata in ca. 437 mio CHF.

Programma dei lavori

Dopo l'approvazione del progetto esecutivo AP il 23.04.2004, la successiva elaborazione dei primi progetti di dettaglio e la messa in appalto dei lavori, nel mese di maggio del 2007 è stato dato avvio all'esecuzione della Circonvallazione di Roveredo. Dopo i primi lavori preparatori, si è potuto iniziare l'esecuzione dello scavo di approccio presso il portale Valasc. Nel 2009 hanno potuto iniziare i lavori per lo scavo della galleria e del cunicolo di sicurezza, dopo che anche il nuovo ponte Moesa Campagnola ha potuto essere costruito.

In parallelo, si è pure dato avvio allo scavo di approccio presso il portale nord.

A partire dal 2012 sono iniziati i lavori per l'allargamento e l'abbassamento del tracciato autostradale sito in territorio di Grono. La maggior parte di questi lavori, compresa l'esecuzione dei nuovi

ponti Calancasca e Provè e dei nuovi cavalcavia La Guerscia e ai Mondan si è protratta fino al 2016.

Nel frattempo, a partire dal 2014, sono iniziati i lavori relativi al nuovo tracciato a sud della galleria, compreso l'esecuzione del nuovo sottopasso Campagnola e della strada di accesso San Vittore. A partire dall'inizio del 2015 si è proceduto al montaggio di tutti gli impianti che garantiscono la sicurezza e l'esercizio della galleria.

Dopo la messa in servizio della circonvallazione si procederà alla demolizione dell'autostrada esistente, alla costruzione della nuova strada italiana, alla rinaturalizzazione della zona Pascol Grand e alla sistemazione definitiva del deposito Tir. La fine di tutti i lavori è prevista per la fine del 2020.

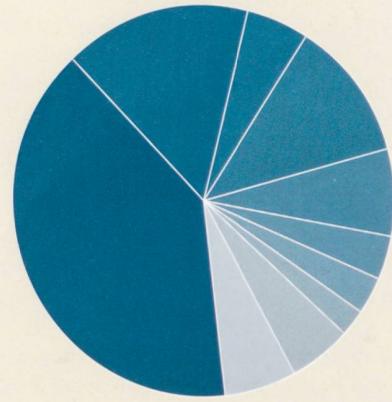
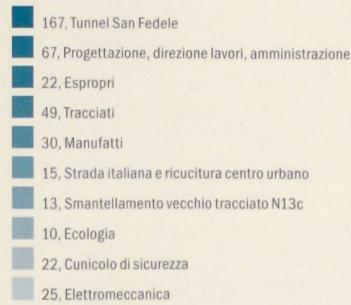
Costi

Con soddisfazione possiamo affermare che la previsione di spesa finale rispetterà il preventivo dei costi aggiornato al rincaro.

La ripartizione dettagliata dei costi nelle varie voci è indicata nel grafico riportato qui di seguito.

Paolo Spinedi
Ingegnere ETHZ, Edy Toscano SA
Giovanni Luca Sciuto
Ingegnere POLIMI, Edy Toscano SA

Stima dei costi totali
420 milioni CHF



La Galleria San Fedele

La Galleria San Fedele è una galleria autostradale con una corsia per direzione di marcia. La sua lunghezza è di 2381 m e transita formando una grande curva sotto il versante a sud dell'abitato di Roveredo. Al portale Valasc (sud) e al portale Val Gugia (nord) ci sono tratte di gallerie artificiali (a cielo aperto) di lunghezza a sud di 107,8 m e a nord di 58 m. La galleria presenta una pendenza longitudinale di 0,8% da nord a sud e una pendenza trasversale unilaterale del 4,75% e del 3% nella zona del portale Val Gugia. Nicchie di sosta contrapposte si trovano a uno e a due terzi della lunghezza totale della galleria.

Sul lato valle, a 30 m dall'asse e parallelo alla galleria si trova il cunicolo di sicurezza collegato alla galleria da 7 cunicoli trasversali ogni 300 m.

Geologia

La geologia del territorio risulta alquanto diversificata lungo il profilo longitudinale della galleria. Lungo i fianchi della bassa Valle Mesolcina e della Val Traversagna si trovano prevalentemente gneiss della zona delle radici pennidiche. Questi gneiss sono composti da lastre e ammassi rocciosi e di regola abbastanza stabili. Nella parte centrale del profilo oltre a banchi di gneiss piegati ma stabili si trovano formazioni di orneblenda e anfibolite. La fratturazione degli gneiss è di regola moderata e diventa più accentuata soltanto in alcune zone limitate. La permeabilità del massiccio gneissico è piuttosto bassa.

Al portale sud la roccia è coperta da detriti di smottamento della Val Traversagna composti prevalentemente da ghiaia limosa, sabbia, sassi e blocchi rocciosi. Il materiale depositato sciolto sopra lo strato roccioso presenta una compattazione media: non ha una vera coesione ed è poco calettato.

Al portale nord la roccia è coperta da una morena di fondo non tanto spessa e prevalentemente costituita da detriti riportati dal pendio. Si tratta di ghiaia li-

mosa con sabbia e presenza cospicua di sassi e blocchi. Gli elementi spigolosi sono calettati.

Profilo normale

Il profilo normale, in sotterraneo su tutta la lunghezza, è costituito da un doppio anello. L'anello esterno comprende le misure di sicurezza e ha uno spessore variabile secondo necessità mentre l'anello interno, in calcestruzzo non armato, ha uno spessore costante di 30 cm.

Nelle tratte in materiale sciolto il rivestimento di calcestruzzo è armato, spesso fino 120 cm e comprende anche una platea ad arco rovescio.

Tra i due anelli si trova l'impermeabilizzazione a forma di ombrello realizzata con fogli di PVC.

La sagoma libera della galleria ha una larghezza di 7,75 m, un'altezza di 4,50 m e uno spazio di 30 cm in alto e sui lati come profilo libero per la sicurezza. Sopra lo spazio di sicurezza superiore si trovano altri 40 cm liberi per gli equipaggiamenti di sicurezza e di servizio. Ulteriori 5 cm liberi fino alla soletta intermedia servono a compensare le imprecisioni di costruzione e le deformazioni della roccia.

Sopra il vano traffico e separato dalla soletta intermedia poligonale, si trova il canale di scarico dell'aria viziata. Nella soletta intermedia che inizia presso la centrale di ventilazione Valasc e finisce 250 m prima del portale Val Gugia è presente ogni 100 m una serranda per l'evacuazione di gas e fumi in caso d'incendio.

La carreggiata è del tipo convenzionale con fondazione in misto granulare e tre strati di asfalto.

Le infrastrutture presenti in banchina, ai bordi della carreggiata, comprendono un blocco cavi con otto tubi fodera e una condotta che porta l'acqua di drenaggio al portale Valasc. Nella banchina a monte si trova inoltre la condotta per l'approvvigionamento degli idranti con acqua di spegnimento.

Il collettore delle acque luride e il drenaggio del fondo si trovano sotto il

punto più basso della carreggiata, davanti alla banchina a valle. Acque e liquidi di avarie che finiscono sul campo stradale sono raccolti in una canaletta al bordo inferiore della carreggiata e evacuati attraverso pozzetti sifonati ed una condotta separata al portale Valasc. Da qui scorrono fino al bordo del fiume Mosea e confluiscono nell'impianto di trattamento delle acque luride prima di essere scaricate nel ricettore.

Cunicolo di sicurezza

Il cunicolo di sicurezza presenta un profilo circolare con anello unico in calcestruzzo spruzzato. Il diametro di scavo è di 4 m, quello del vano interno varia a dipendenza delle misure di sicurezza da 3,64 a 3,80 m.

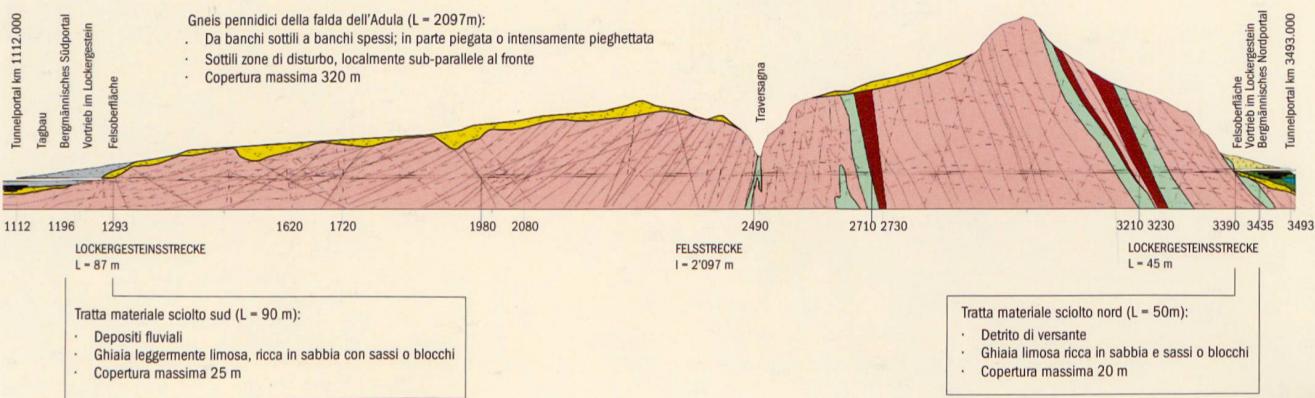
La sagoma libera ha una larghezza di 2,0 m e una altezza di 2,5 m. La platea in calcestruzzo gettata in opera contiene quattro tubi fodera per cavi e la condotta di drenaggio.

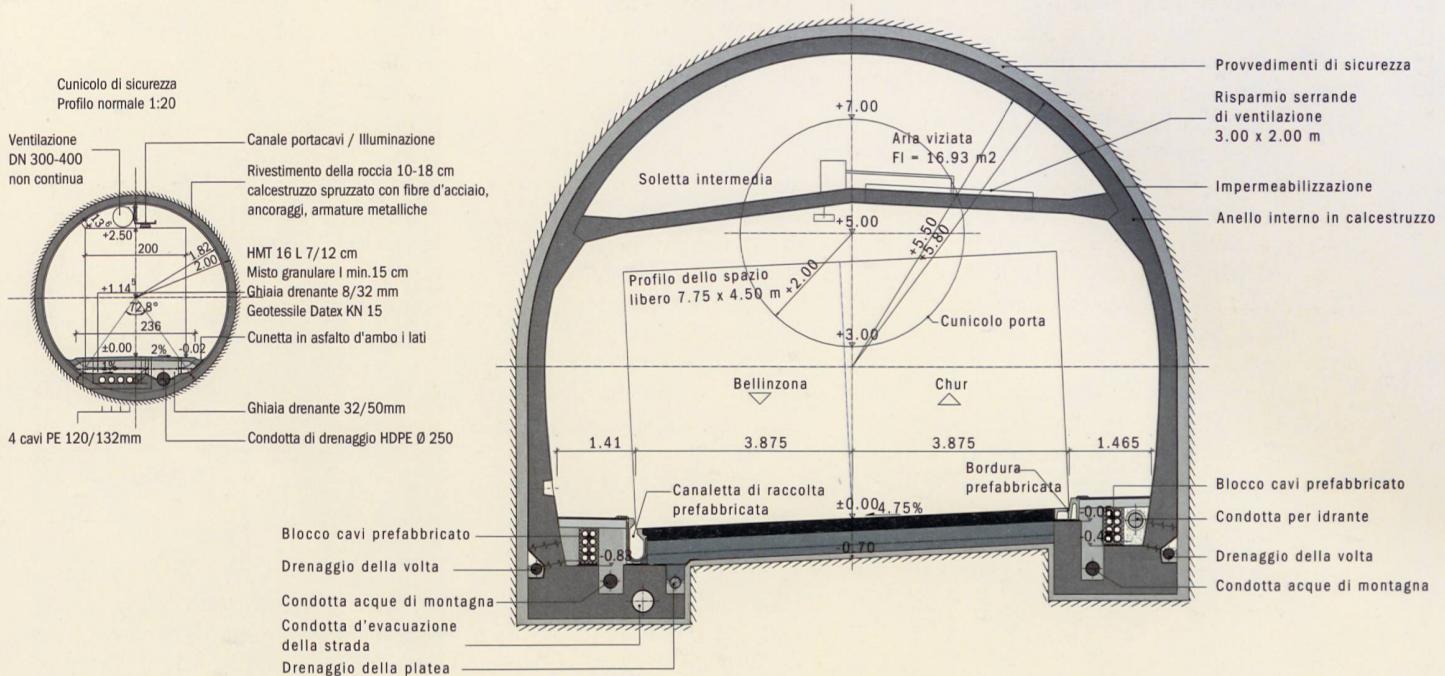
Galleria a cielo aperto e centrale Valasc

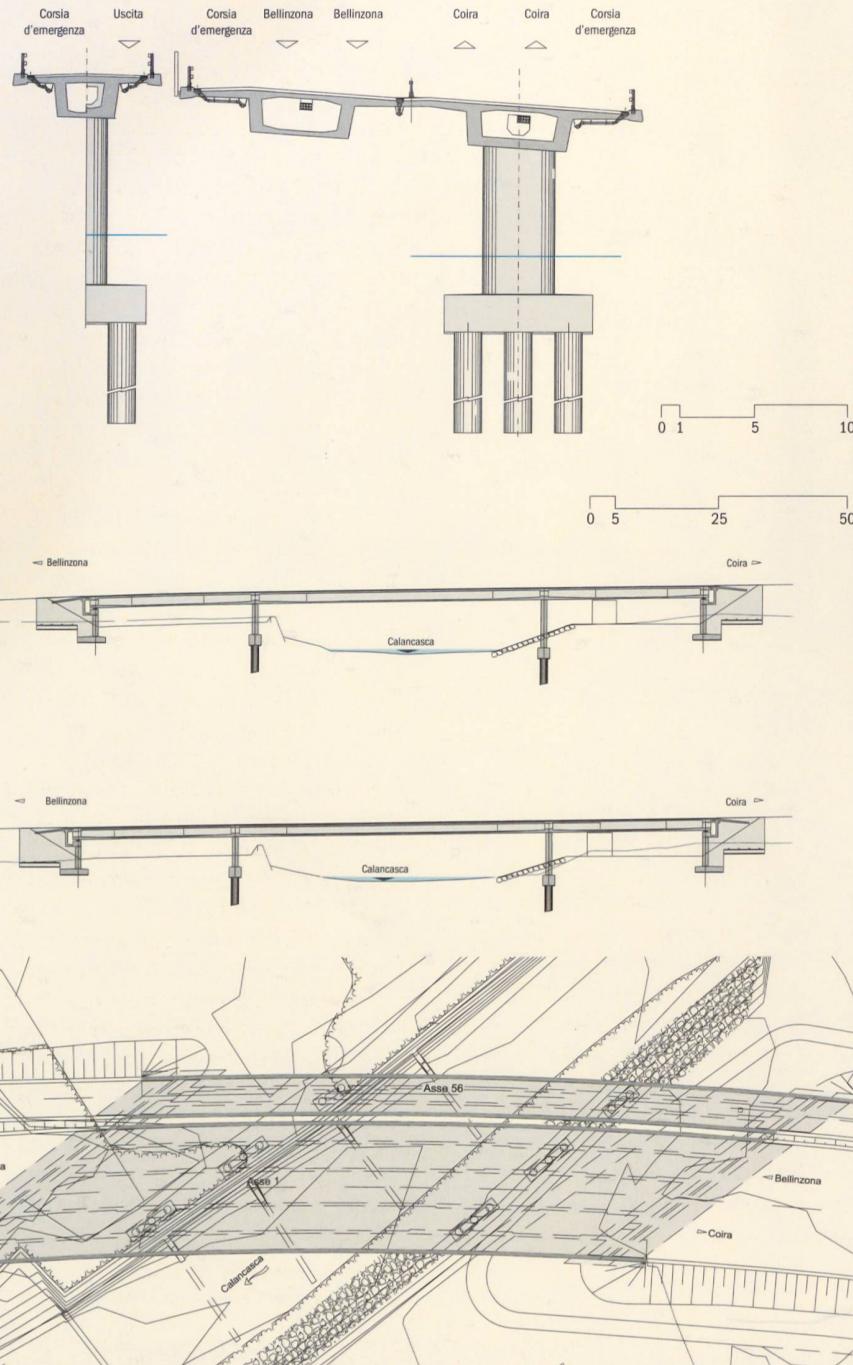
La galleria a cielo aperto comprende quattro profili diversi: un profilo a ferro di cavallo senza soletta intermedia all'inizio, un profilo rettangolare rispettivamente a ferro di cavallo allargato di una nicchia di sosta e con soletta intermedia lungo la centrale di ventilazione e un profilo a ferro di cavallo con soletta intermedia piana alla fine. Nel canale sopra la soletta intermedia l'aria viziata è deviata verso i tre ventilatori disposti perpendicolarmente all'asse della galleria e nella parte sud sono ubicati il locale USV, il locale delle batterie e un magazzino.

La centrale di ventilazione interrata, situata sul lato monte della galleria a cielo aperto, presenta uno strato di impermeabilizzazione con fogli in PVC. Tre grandi ventilatori disposti all'altezza della soletta intermedia e al di fuori della zona carreggiata aspirano gas e fumi in caso d'incendio nel vano circolazione.

Sotto i ventilatori si trova l'area di montaggio, separata dal vano di circola-







Il ponte Calancasca

Il fiume Calancasca è attraversato con uno angolo sbieco dal tracciato principale (asse 1) e dalla corsia da Coira in uscita allo svincolo di Roveredo (asse 56). L'angolo tra l'asse longitudinale del manufatto e la perpendicolare della spalla è relativamente importante: sulla spalla Nord risulta pari a 50.0° (asse 1) risp. 48.8° (asse 56) mentre sulla spalla sud risulta pari a 57.0° (asse 1) risp. 55.1° (asse 56).

L'attraversamento è previsto con 2 ponti indipendenti:

Il ponte principale (asse 1) è previsto quale trave continua a 3 campate in calcestruzzo precompresso con una lunghezza totale di 122.0 m (in asse delle spalle) e con campate di 30.5 m, 61.0 m e

30.5 m. La sezione trasversale è composta da 2 cassoni e da un'unica piattabanda. L'altezza di 2.20 m rimane costante su tutta la lunghezza, la larghezza della sezione è pari a 24.90 m.

Il ponte della corsia di uscita da Coira (asse 56) è analogo quale tipologia strutturale. Presenta una lunghezza totale totale di 118.24 m (in asse delle spalle) e con campate di 31.01 m, 56.19 m e 31.04 m. La sezione trasversale è a cassone. L'altezza di 2.20 m rimane costante su tutta la lunghezza, la larghezza della sezione è pari a 7.90 m.

Impalcati

L'impalcato del ponte principale (asse 1) si compone di 2 cassoni precompressi con un'altezza costante pari a



Fotostudio Cereghetti Landini Hasakia

2.20 m. Tenuto conto della luce maggiore pari a 61.00 m si ottiene una snellezza pari a 1/27.7. La larghezza inferiore di entrambi i cassoni è pari a 5.31 m, la larghezza totale (compreso i cordoli) è di 24.90 m. La larghezza della carreggiata è di 23.50 m.

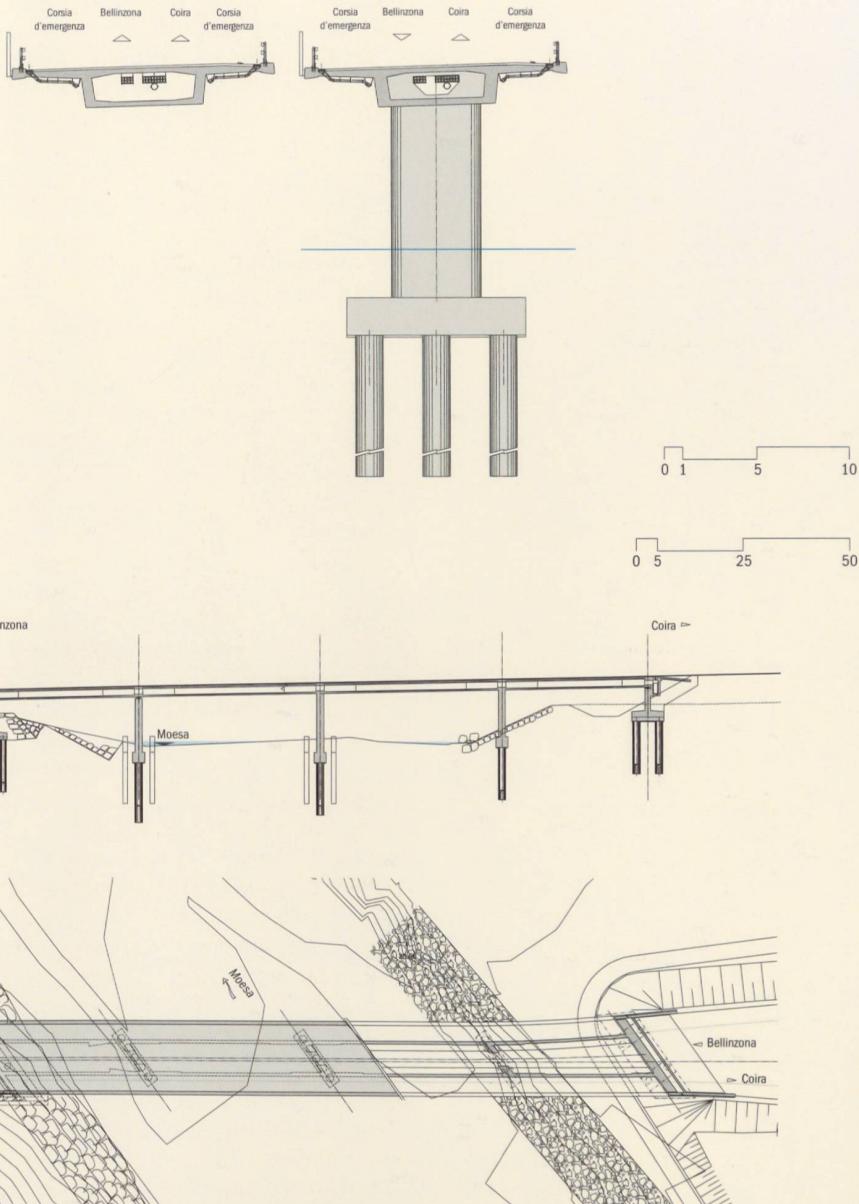
Le anime dei cassoni presentano una larghezza di 70 cm in campata e di 80 cm sugli appoggi e sono leggermente inclinate (ca. 8:1). Sopra le pile e le spalle sono previste travi trasversali.

Le mensole aggettano su una lunghezza di 3.00 m e presentano uno spessore variabile tra 45 cm all'incastro nel cassone e 25 cm in corrispondenza del cordolo.

L'impalcato del ponte corsia di uscita da Coira (asse 56) si compone di un cassone precompresso con un'altezza costante pari a 2.20 m. Tenuto conto della luce maggiore pari a 56.19 m si ottiene una snellezza pari a 1/25.5. La larghezza inferiore del cassone è pari a 3.06 m, la larghezza totale (compreso i cordoli) è di 7.90 m. La larghezza della carreggiata è di 6.50 m.

Le anime del cassone presentano una larghezza di 60 cm in campata e di 80 cm sugli appoggi e sono leggermente inclinate. Sopra le pile e le spalle sono previste travi trasversali.

Le mensole aggettano su una lunghezza di 1.50 m e presentano uno spessore variabile tra 35 cm all'incastro nel cassone e 25 cm in corrispondenza del cordolo.



Il ponte Moesa Prové

A nord del tunnel di San Fedele, il ponte fa parte della progettata circonvallazione di Roveredo della Strada Nazionale A13c e permette l'attraversamento con un angolo sbieco della Moesa.

Il nuovo ponte è previsto quale trave continua a 4 campate in calcestruzzo precompresso con una lunghezza totale di 128 m (in asse ponte) e con campate di 28.5 m, 35.5 m, 35.5 m e 28.5 m.

La sezione trasversale è a cassone con un'altezza di 2.0 m costante su tutta la lunghezza. La larghezza totale del ponte è variabile: 14.15 m costante dalla spalla sud alla pila P3 e variabile da 14.15 m in corrispondenza della pila P3 a 15.732 in corrispondenza della spalla nord.

Impalcato

L'impalcato si compone di un cassone precompresso con un'altezza costante pari a 2.00 m. Tenuto conto della luce maggiore pari a 35.50 m si ottiene una snellezza pari a 1/17.75. La larghezza inferiore del cassone è variabile da 6.35 m a 7.932 m. La larghezza totale (compreso i cordoli) è variabile da 14.15 m a 15.732. La larghezza della carreggiata è variabile da 12.75 m a 14.332 m.

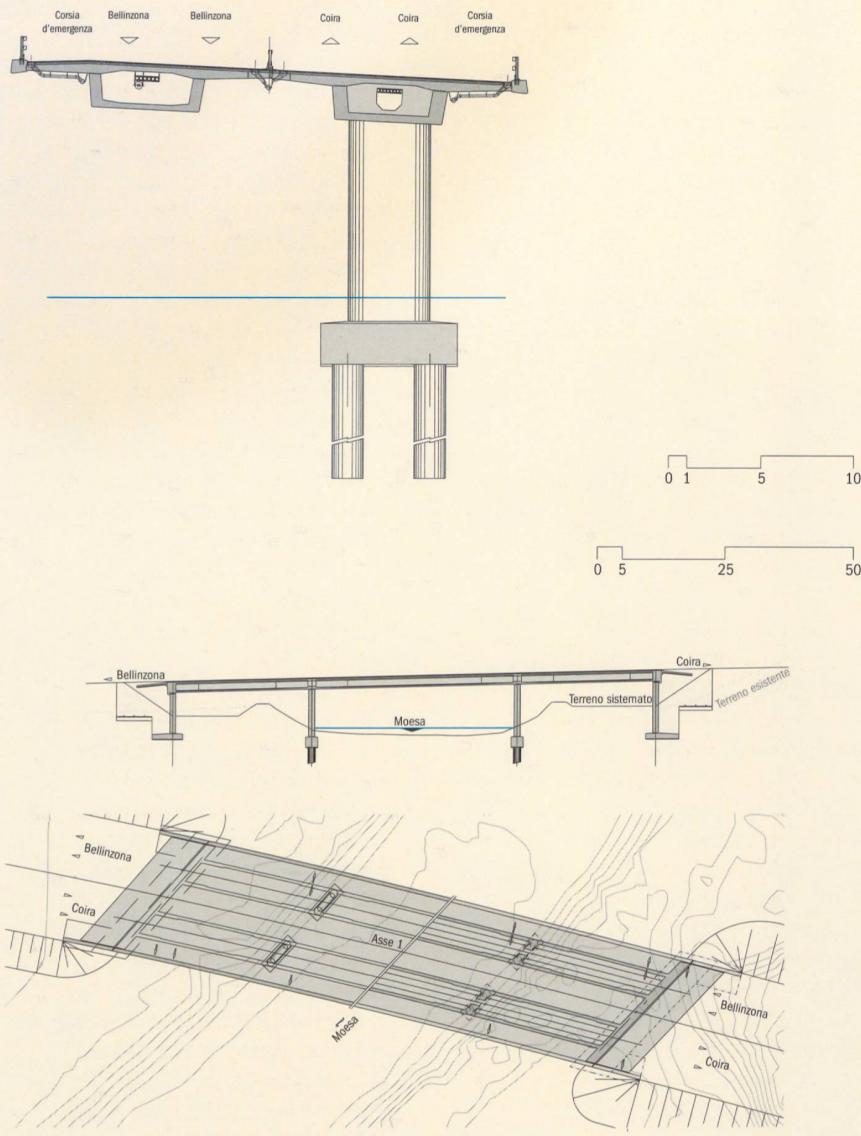
Le anime dei cassoni presentano una larghezza di 55 cm in campata e di 70 cm sugli appoggi e sono leggermente inclinate (ca. 8:1). Sopra le pile e le spalle sono previste travi trasversali.

Le mensole aggettano su una lunghezza costante di 3.00 m e presentano uno spessore variabile tra 45 cm all'incastro nel cassone e 25 cm in corrispondenza del cordolo.

Fabio Bernasconi
Ingegnere SUPSI, Consorzio IMARO



Foto studio Cereghetti Landini Hsaskia



Il ponte Campagnola

Il manufatto fa parte della circonvallazione di Roveredo della Strada Nazionale A13c e permette l'attraversamento della Moesa a sud del tunnel di San Fedele.

Il nuovo ponte è previsto quale trave continua a 3 campate in calcestruzzo pre-compresso con una lunghezza totale di 94 m (in asse delle spalle) e con campate di 27 m, 40 m e 27 m. La sezione trasversale è composta da 2 cassoni e da un'unica piattabanda. In caso di necessità (lavori di risanamento e/o riparazione) è comunque possibile separare i 2 cassoni e formare così 2 manufatti indipendenti.

L'altezza di 2.00 m rimane costante su tutta la lunghezza, la larghezza totale della sezione è pari a 24.40 m.

Impalcato

L'impalcato si compone di 2 cassoni precompressi con un'altezza costante pari a 2.00 m. Tenuto conto della luce maggiore pari a 40.00 m si ottiene una snellezza pari a 1/20. La larghezza inferiore di entrambi i cassoni è pari a 5.10 m, la larghezza totale (compreso i cordoli) è di 24.40 m. La larghezza della carreggiata è di 23.00 m.

Le anime dei cassoni presentano una larghezza di 55 cm in campata e di 70 cm sugli appoggi e sono leggermente inclinate (ca. 8:1). Sopra le pile e le spalle sono previste travi trasversali.

Le mensole aggettano su una lunghezza di 3.00 m e presentano uno spessore variabile tra 45 cm all'incastro nel cassone e 25 cm in corrispondenza del cordolo. Il collegamento tra i 2 cassoni avviene su una lunghezza di 6.00 m con spessore di 45 cm all'incastro e 25 cm al centro. Con le dimensioni previste è quindi possibile in qualsiasi momento separare il manufatto in 2 parti.

Fabio Bernasconi
Ingegnere SUPSI, Consorzio IMARO

Cronologia del progetto

1969	Apertura del tratto autostradale esistente della A13 tra Castione e Grono.
1975	Prime avvisaglie all'attenzione del CdS a Coira sui disturbi causati dal traffico autostradale.
1981	L'Ufficio federale delle strade dà avvio alla progettazione della Circonvallazione di Roveredo.
1984	Posa dei ripari fonici lungo il tracciato nell'abitato di Roveredo.
1998	Approvazione del progetto generale da parte del Consiglio Federale.
2001	Pubblicazione del progetto esecutivo, approvato nel 2004.
2007	Approvazione delle modifiche di progetto per l'introduzione del cunicolo disicurezza.
2007	Il 31 maggio si dà avvio ai lavori per la costruzione della circonvallazione (posa della prima pietra).
2008	Approvazione delle modifiche di progetto per l'abbassamento del tracciato a Grono.
2010	Inizio dello scavo del cunicolo pilota.
2011	Fine dello scavo del cunicolo di sicurezza.
2012	Il 30 novembre si celebra l'abbattimento dell'ultimo diaframma. Lo scavo della galleria è dunque terminato.
2016	Nel mese di luglio sono messi in servizio il nuovo semisvincolo di San Vittore e il collegamento alla strada cantonale detta strada di accesso San Vittore.
2016	Nel mese di settembre iniziano i lavori per la costruzione della nuova strada italiana.
2016	Il 7 novembre è messa in servizio la Circonvallazione di Roveredo.

Paolo Spinedi
Ingegnere ETHZ, Edy Toscano SA
Giovanni Luca Sciuto
Ingegnere POLIMI, Edy Toscano SA

La Circonvallazione in cifre

Lunghezza	2381 m
Cunicolo di sicurezza	2241 m
Inizio e fine dei lavori	2007-2016
Profilo	a volta, con soletta intermedia
Tipo di traffico	bidirezionale
Carreggiate	1
Corsie	2 (1 per ogni senso di marcia)
Velocità	80 km/h
Centrali tecniche	3
Locali tecnici	7 nei cunicoli di collegamento (carrozzabili, pedonali) ca. ogni 300 m, 2 ai portali del cunicolo di sicurezza
Centrale principale	centrale di ventilazione sud Valasc
1º centrale secondaria	centrale nord
2º centrale secondaria	centrale mediana
Inizio tratta [km]	5.190
Fine tratta [km]	10.897
Cantone	Grigioni
Unità territoriale competente	UTIV, UTV
Svincoli	km 5.150 semi-svincolo SanVittore, km 9.100 svincolo Roveredo
Aree di sosta/servizio	km 5.330 area di sosta Campagnola, km 5.500 area diservizio Campagnola
Centro di controllo dei veicoli pesanti	km 5.330 nei pressi dell'area di sosta Campagnola/SanVittore
Comuni attraversati	San Vittore, Roveredo, Grono
Manufatti presenti	3 ponti, 2 cavalcavia, 3 impianti di depurazione acque stradali (SABA), 1 parete antirumore (Roveredo-Grono), 1 galleria, 1 cunicolo di sicurezza a servizio della galleria.

Dario Mondini
Ingegnere UNIBS, Edy Toscano SA

Scheda**Committente**

Ufficio federale delle strade USTRA
Divisione Infrastruttura stradale est
Filiale Bellinzona

Sostegno al committente

Edy Toscano SA Engineering & Consulting, Rivera

Ingegneria galleria

Consorzio GIM, Ennetbaden: Gähler + Partner AG,
IM Maggia Engineering SA

Ingegneria tracciato

Consorzio WIMA, Coira:
Winkler Ernst + Partner AG,
Marcionelli & Winkler + Partners SA

Ingegneria manufatti

Consorzio IMARO, Coira:
dsp Ingenieure & Planer AG,
ewp Ingenieure, Planer und Geometer AG,
Spataro Petoud Partner SA,
Marcionelli & Winkler + Partners SA,
Dr. Baumer Geologi Consultenti

Ingegneria e direzione lavori

impianti di esercizio e sicurezza
IM Maggia Engineering SA, Locarno

Ingegneria e direzione dei lavori**impianto di ventilazione**

HBI Haerter AG, Zurigo

Ingegneria e direzione lavori**acquedotto**

Giudicetti & Baumann SA, Roveredo

Ingegneria Nuova Strada Italiana**e demolizione del tracciato A13**

Project Partners Ltd Consulting Engineers, Grancia

Accompagnamento ambientale

IFEC Ingegneria SA, Rivera

Ingegneria Collegamento**pedonale Campagnola**

Studio d'ingegneria G. Dazio & Associati SA, Cadenazzo

Direzione lavori per galleria e tracciato

Consorzio TAM, Lugano: Renzo Tarchni Cantieri & Contratti SA, Lugano;
Anastasi Ingegneria SA, Locarno;
IM Ingegneria Maggia SA, Locarno

Estetica e funzionalità.

Pavimento in cemento decorativo acidificato...
Esteticamente unico!



MANUTECNICA
PAVIMENTI DAL 1995

PAVIMENTI PER ESTERNI IN BEOLE - DADI - AUTOBLOCCANTI - LASTRE - PAVIMENTI INDUSTRIALI
TIPO "KORATEX" - PAVIMENTI IN RESINE SINTETICHE - EPOSSIDICHE - ISOLAZIONI TERMICHE
ED IMPERMEABILI - BETONCINI DI SOTTOFONDO - SILICONATURE - TAGLIO BETON - RISTRUTTURAZIONI

Via Figino 14 - CP228 - CH - 6917 BARBENGO - Tel. 091 980 01 24 / 25 - Fax 091 980 01 26
manutecnica@sunrise.ch - www.manutecnica.ch - LONGHINI GILLES 079 621 21 80

Gehri.com
Via Chiosso 12 • CH-6948 Porza • +41 91 936 30 00
consulenza • vendita • lavorazione • posa

ceramiche
mosaici
pietre naturali
pietre artificiali

esperienza
passione
tecnologia

Buone Feste!

archi

6 2016

Archi rivista svizzera di architettura,
ingegneria e urbanistica

Fondata nel 1998, esce sei volte all'anno.

ISSN 1422-5417

tiratura REMP diffusa: 2918 copie,
di cui 2759 vendute
via Cantonale 15, 6900 Lugano
tel. +41 91 921 44 55
redazione@rivista-archi.ch
www.espazium.ch

Direttore

Alberto Caruso **AC**

Coordinamento editoriale

Stefano Milan **SM**

Assistenti al coordinamento

Mercedes Daguerre **MD**

Teresa Volponi **TV**

Redazione

Debora Bonanomi **DB**

Andrea Casiraghi **ANC**

Laura Ceriolo **LC**

Piero Conconi **PC**

Gabriele Neri **GN**

Manuel Lüscher **ML**

Andrea Pedrazzini **AP**

Andrea Roscetti **AR**

Enrico Sassi **ES**

Stefano Tibiletti **ST**

Graziella Zannone Milan **GZM**

Redazione comunicati SIA

Frank Peter Jäger, frank.jäger@sia.ch

Impaginazione

Silvana Alliata

Corrispondenti

Andrea Bassi, Ginevra
Francesco Collotti, Milano
Jacques Gubler, Basilea
Ruggero Tropeano, Zurigo
Daniel Walser, Coira

Traduzioni italiano-tedesco

Alexandra Geese

Correzione bozze

Fabio Cani

Consiglio editoriale

Tonatiuh Ambrosetti, fotografo, Losanna
Nicola Baserga, arch. ETHZ, Muralto
Jacqueline Burkhardt, storica
dell'architettura, Zurigo
Marco Della Torre, arch. POLIMI, Milano-Como
Franco Gervasoni, ing. ETH, Bellinzona
Nicola Nembrini, ing. STS, Locarno
Nathalie Rossetti, arch. ETHZ, Zollikon
Armando Ruinelli, arch., Soglio
Nicola Soldini, storico dell'architettura,
Novazzano

Editore

espazium - Edizioni per la cultura della costruzione
Staffelstrasse 12, 8045 Zurigo
tel. 044 380 21 55, fax 044 380 21 57

Martin Heller, presidente

Katharina Schober, direttrice

Hedi Knöpfel, assistente

Abbonamenti e arretrati

Stämpfli Publikationen AG, Berna

tel. 031 300 62 57, fax 031 300 63 90

abbonamenti@staempfli.com

Abbonamento annuale (6 numeri)

Svizzera Fr. 135.- / Estero Fr. 140.-,
Euro 119.50, Studenti Svizzera Fr. 67.50

Numeri singoli 24.-

Abbonamenti soci SIA: SIA, Zurigo
tel. 044 283 15 15, fax 044 283 15 16

rettifiche@sia.ch

Organo ufficiale

SIA Società svizzera ingegneri e architetti,
www.sia.ch

OTIA Ordine ticinese ingegneri e architetti,
www.otia.ch

Associazioni garanti

SIA Società svizzera ingegneri e architetti
www.sia.ch

FAS Federazione architetti svizzeri

www.architekten-bsa.ch

USIC Unione svizzera ingegneri consulenti
www.usic-engineers.ch

Fondation Acube, www.epflalumni.ch/fr/
prets-dhonneur

ETH Alumni, www.alumni.ethz.ch

Stampa e rilegatura

Stämpfli Publikationen AG, Berna

Pubblicità

Zürichsee Werbe AG

Seestrasse 86, 8712 Stäfa

tel. +41 44 928 56 11, fax +41 44 928 56 00

info@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

La riproduzione, anche parziale, di immagini
e testi, è possibile solo con l'autorizzazione scritta
dell'editore e con la citazione della fonte.

espazium

Der Verlag für Baukultur
Les éditions pour la culture du bâti
Edizioni per la cultura della costruzione