

Progetto Generoso, un'opera esemplare

Autor(en): **Rossi, Stefano**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133441>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Progetto Generoso, un'opera esemplare

Stefano Rossi*

«In conseguenza delle operazioni fatte nel mio giro sulle strade affidate alla mia Ispezione, ho creduto conveniente, avanti di ordinare le operazioni necessarie per renderle ben andanti, di farvene una dettagliata descrizione, esponendo nel tempo stesso il mio sentimento intorno il rispettivo loro miglioramento.»¹

Con questa frase inizia la sua relazione l'architetto Francesco Meschini, ispettore dei ponti e strade del Cantone di Bellinzona e Lugano, nell'ormai lontano 1801. La relazione è indirizzata alla *Camera Amministrativa del Cantone di Bellinzona* e si riferisce alla prima visita da lui fatta alle strade e ponti nella primavera di quell'anno. Dalle parole dell'architetto Meschini è facile intuire una certa preoccupazione per lo stato generale delle, seppur poche, strade di quei tempi. I patemi ottocenteschi preannunciavano puntualmente le sfide cui si sarebbe andati incontro per assicurare il funzionamento delle vie di comunicazione e la realizzazione di nuovi collegamenti. Infatti, negli ultimi due secoli la rete stradale cantonale e nazionale ha subito una grande evoluzione dal punto di vista delle coperture del territorio, ma anche per quanto riguarda il suo utilizzo.

Il Ticino, per la sua particolare morfologia prealpina caratterizzata da un'orografia montagnosa, ha affrontato innumerevoli ostacoli durante la costruzione di una via di comunicazione fondamentale quale l'autostrada A2. Il tratto autostradale ticinese risale ormai a più di quarant'anni or sono. Le difficoltà poste dalla realizzazione di quest'arteria stradale – essenziale per l'intera Svizzera – erano quelle di costruire manufatti (ponti e gallerie) in grado di attraversare zone particolarmente difficili. Superato questo scoglio, occorre però dire che oggi, a distanza di più di duecento anni, le preoccupazioni dell'architetto Meschini restano attuali.

Tuttavia, per gli addetti ai lavori a queste si sono aggiunte altre apprensioni. In particolare, il forte volume di traffico e la sensibilità di alcuni tratti autostradali, come il tratto tra Mendrisio e Bissone (costruito nel 1967), alle pendici del Monte Generoso. Questa regione dal paesaggio affascinante, posta al limite sud del lago di Lugano, deve fare i conti con una trafficata autostrada, molto importante sia per i turisti, sia per l'economia. Per garantire il transito attuale e futuro, si è deciso di procedere a un intervento di conservazione autostradale nella forma del risanamento totale, denominato *Progetto Generoso*. Questo concetto è stato sostenuto dalla Confederazione – proprietaria dell'autostrada – con l'indicazione di raggruppare più cantieri in un'unica conduzione del traffico. Obiettivo: ridurre i tempi di lavoro, i costi per la progettazione, la costruzione e la direzione, e contenere i costi derivanti da deviazioni e colonne.

Il cantiere Generoso è stato per il Dipartimento del Territorio e per tutti gli operatori interni ed esterni un insieme di sfide. Dapprima sotto l'aspetto procedurale, dalla pubblicazione fino all'aggiudicazione dei lavori e all'apertura del cantiere. Poi per l'aspetto tecnico che, grazie all'applicazione di soluzioni innovative e performanti, ha permesso di gestire con successo la mole di traffico presente sull'asse autostradale, minimizzando gli inconvenienti per gli automobilisti. Grazie all'efficienza degli operatori sul cantiere, che hanno ottimizzato i vari processi di lavoro, e a una comunicazione aperta ed efficace, il sostegno al progetto durante le fasi di realizzazione non è mai venuto a mancare.

Anche per quanto attiene ai tempi esecutivi, le varie fasi di cantiere si sono concluse nei termini contrattuali previsti; ciò grazie a un'organizzazione accurata e all'impegno di tutti gli operatori.

Infine, la sfida finanziaria: il preventivo di 122 milioni di franchi approvato dalla Confederazione non solo è stato rispettato, ma si è anzi registrato un minor costo.

Sotto tutti i punti di vista si può quindi parlare di una scommessa vinta. La realizzazione del *Progetto Generoso* ha impegnato e coinvolto tutti coloro i quali vi hanno partecipato, e il suo esito è un'opera realizzata nell'interesse della Confederazione, del Canton Ticino e degli utilizzatori della strada. Si tratta però anche di un'opera esemplare da prendere a modello per l'esecuzione di progetti analoghi sulla rete autostradale svizzera, laddove occorrerà progettare le prossime «operazioni necessarie per rendere le strade ben andanti.»¹

1. *Le strade in Ticino all'inizio dell'Ottocento* di Giorgio Bellini

* Dipartimento del Territorio, Capoarea Operativa del Sottoceneri, Capoprogetto