

H29 strada del Bernina, tratta lago di Poschiavo

Sistemazione complessa lungo il lago di Poschiavo

Dall'estate 2012, la strada cantonale tra Le Prese e Miralago lungo il lago di Poschiavo viene sistemata a tappe. Alla fine dei lavori, prevista per il 2019, l'investimento sarà di circa 27 milioni di franchi. Oltre al risanamento vero e proprio della strada su un tratto di 2,5 chilometri, con più di un chilometro di reti paramassi e la messa in sicurezza di parti di roccia pericolanti, viene aumentata sensibilmente la sicurezza del traffico stradale sulla strada del Bernina, del traffico ferroviario sui binari della Ferrovia retica e degli escursionisti sul sentiero lungo il lago.

La strada del Bernina lungo il lago di Poschiavo è stata costruita nella prima metà degli anni Sessanta del secolo scorso. Da allora, la strada è stata sottoposta soltanto a piccoli lavori di manutenzione. Essa non corrisponde più agli standard odierni, presenta danni considerevoli e la portata dei manufatti è insufficiente

per il traffico pesante attuale. La posizione esposta lungo la sponda del lago e l'inserimento della linea del Bernina della Ferrovia retica nel Patrimonio Mondiale UNESCO hanno comportato sin dall'inizio una configurazione della strada e un'organizzazione dell'esecuzione dei lavori accurate. I lavori di sistemazione sono stati accelerati a seguito del programma di costruzione originario per la centrale ad accumulazione con sistema di pompaggio Lagobianco della Repower AG, il cui inizio dei lavori era previsto nel 2013, che comportava numerosi sottoprogetti in questo tratto stradale.

La Ferrovia retica, che per lunghi tratti corre proprio accanto alla strada, e il terreno ripido e geologicamente instabile non permettono un sostanziale allargamento della strada attuale. Con l'eliminazione delle strettoie è stato tuttavia possibile un sensibile miglioramento del tracciato stradale. Nel 2012 e nel 2013 sono stati risanati tre tratti stradali per

una lunghezza complessiva di 1110 metri che confinano integralmente con il tracciato della Ferrovia retica. Per garantire la sicurezza della ferrovia e quella degli operai è stato necessario realizzare una struttura di protezione su tutta la lunghezza del cantiere.

Per la sistemazione di un tratto di 600 metri composto sostanzialmente da ponti, nell'estate 2012 è stato lanciato un concorso di studio e realizzazione a due stadi (vedi UTC-info del 10 dicembre 2013). Da marzo 2014 si sta realizzando il progetto DA SEI A DUE, che si è aggiudicato il concorso, con costi complessivi pari a quasi 10 milioni di franchi.

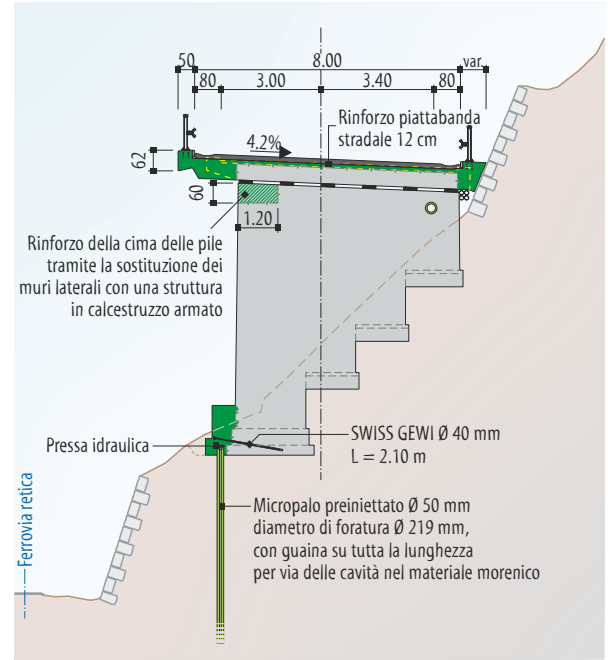
I tratti mancanti presso Camp Martin (metà del lago) e la frazione di Miralago saranno sistemati nel 2017 e nel 2018. Al termine di questi interventi, lungo 2,5 chilometri si avrà un'immagine unitaria della strada che dovrà soddisfare le esigenze per almeno i prossimi 50 anni.



Getto del calcestruzzo sulla piattaforma stradale in condizioni di spazio limitate accanto al traffico a senso alternato.



Sistemazione complessa della strada del Bernina tra il lago, i binari della Ferrovia retica e il ripido fianco della montagna.



Tipica sezione di ponte con i nuovi elementi di costruzione in verde.

Lavori e gestione del traffico

Le condizioni climatiche permettono nel migliore dei casi un'attività edilizia tra marzo e novembre; per l'impermeabilizzazione dei ponti e per i lavori di pavimentazione sono ideali solo i mesi da giugno a settembre. Siccome il nuovo tracciato segue il tracciato esistente, i lavori vanno eseguiti a tappe con traffico a senso unico alternato regolato da semafori. Per evitare lunghe colonne, durante le vacanze estive lungo la strada del Bernina è previsto il transito bidirezionale. In particolare si è tenuto conto del forte turismo giornaliero tra l'Italia e Livigno durante le vacanze estive in Italia (Ferragosto). Il transito bidirezionale è possibile anche nei mesi invernali. Per evitare danni, tutti i ponti e le sporgenze devono essere impermeabi-

lizzati prima dell'arrivo dell'inverno (sale di disgelo).

A seguito delle condizioni quadro, i manufatti, presenti praticamente sull'intera tratta, dettano la tabella di marcia dei lavori per l'intero tratto:

Prima del periodo estivo

- demolizione della testa del muro di sostegno e del bordo del ponte;
- realizzazione delle sporgenze sul lato del lago e delle sezioni del ponte con allargamenti (in questo modo viene creato contemporaneamente spazio per la gestione del traffico);
- sistemazione della sezione della strada e del ponte a monte.

Dopo il periodo estivo

- impermeabilizzazione dei ponti, posa della pavimentazione, lavori conclusivi.

Gli addetti ai lavori

Imprese principali:

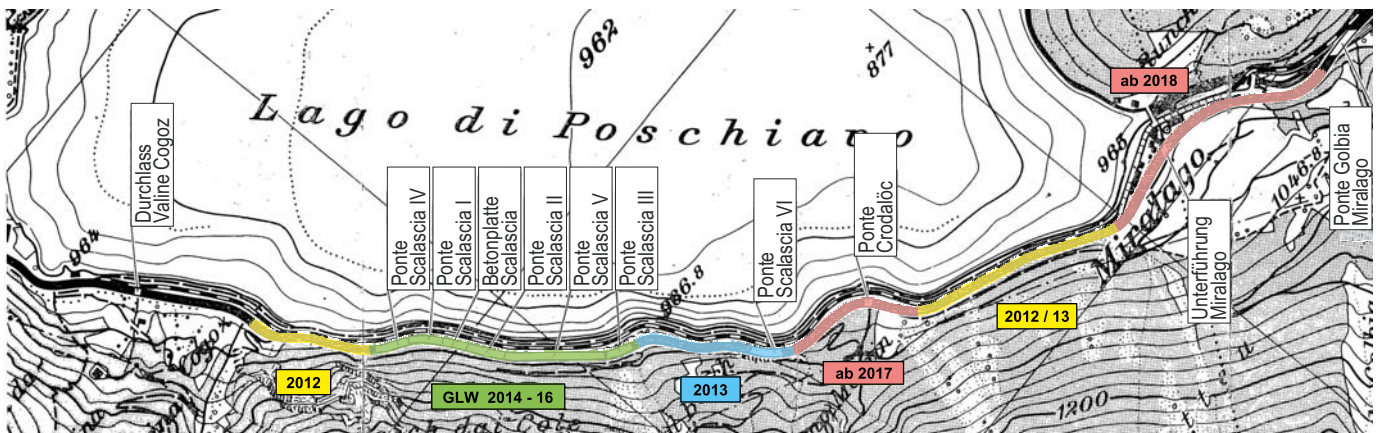
- Seiler AG, Pontresina (ditta responsabile e impresa di costruzioni tecnicamente dirigente)
- Vecellio Costruzioni, Poschiavo

Autori del progetto:

- Chitvanni + Wille GmbH, Coira (ufficio di progettazione tecnicamente dirigente)
- Casutt Wyrsh Zwicky AG, Coira
- Lurati Muttoni Partner SA, Mendrisio

Impressum

Contenuto: *Ufficio tecnico dei Grigioni*. L'utilizzo delle immagini e dei testi indicandone la fonte è gradito. Questo e ulteriori fogli informativi dell'UTC su temi stradali in formato PDF possono essere scaricati/stampati su www.tiefbauamt.gr.ch > Dokumentation.



Tappe annuali dei lavori di sistemazione