

Consulta Rho-Monza

Follow On alla riunione della Consulta Rho-Monza del 21 Marzo 2017

Novate Milanese, 29 Maggio 2017

Da un veloce incontro con alcuni funzionari di Serravalle, avvenuto a metà marzo, sono emerse alcune risposte ai quesiti posti nella riunione della Consulta del 21 Marzo scorso ed alcuni aggiornamenti sui piani di lavoro.

Risposte:

D - Barriere antirumore nel tratto di galleria del Garbogera

R - Non sono previste in quanto si tratta di un tratto interrato e anche coperto nel tratto del sottopasso del Garbogera, quindi le mitigazioni antirumore di tipo naturale previste sono ritenute adeguate e sufficienti.

D – Quale sarà la lunghezza reale della galleria sotto al Garbogera?

R – Serravalle conferma che il progetto definitivo approvato prevede una lunghezza pari a 32 m.

A fronte di ulteriore richiesta di precisazioni in merito, documentata da disegni di progetto in cui la lunghezza della galleria era riportata in 68 m., la risposta scritta, successiva, da parte di Serravalle è stata la seguente:

- 1) Conferma della nota prot. 15/21660 del 9/09/2015 nella quale venivano spiegati i motivi dell'accorciamento della galleria (vedi di seguito stralcio del contenuto relativo)

“In riferimento alla segnalazione relativa alla rilevata riduzione della lunghezza della galleria artificiale prevista nei pressi del torrente Garbogera, si conferma che, nell’ambito del progetto esecutivo aggiornato in seguito al recepimento delle osservazioni impartite con il Decreto di Compatibilità Ambientale n° 2 del 07/01/2014, il manufatto in argomento è stato definito nella lunghezza di 32 m. circa. Tale determinazione, rientrando nel complessivo recepimento delle citate prescrizioni, è stata assentita nell’ambito della verifica di ottemperanza attuata dal MATTM e conclusasi favorevolmente con Determina Direttoriale n° 1891 del 13/06/2014.

Ne deriva che differenti indicazioni eventualmente contenute negli elaborati relativi alle fasi di cantiere indicati nella vostra richiesta, devono intendersi quali refusi di natura meramente grafica.”

- 2) Planimetria di progetto finale approvata, nella quale la lunghezza della galleria è quella corretta. (allegata alla presente)

D - Verifica fattibilità tecnica di realizzare la Complanare di Novate con larghezza delle corsie di 3,50 m.

R - La cosa sarebbe fattibile, mantenendo le dimensioni attuali dello scatolare, rinunciando al percorso pedonale nello scatolare stesso (vedi nuova sezione allegata).

Il passaggio pedonale avverrà nella ciclopedonale già prevista.

Per procedere alla progettazione definitiva in tal senso, Serravalle chiede di ufficializzare il parere positivo di questa soluzione da parte di entrambi i Comuni di Novate e di Bollate.

Ufficiosamente questo accordo tra i due comuni è stato raggiunto; è in preparazione la comunicazione congiunta ufficiale che, oltre all'assenso sulla larghezza delle corsie della complanare, eliminando il percorso pedonale, conferma, sempre relativamente alla Complanare di Novate, di avere l'innesto con la Via Di Vittorio attraverso una "rotatoria" e non con un innesto a "T".

D - Tipologia dell'asfalto previsto a progetto e inserito nei modelli matematici usati per la verifica dell'impatto acustico

R – estratto dal Documento del Progetto Esecutivo: P00AMBIA00RE01C :

"... per quel che concerne la superficie stradale è stata considerata una copertura fonoassorbente su tutto il tracciato. *omissis* ... tali manti sono composti da conglomerati bituminosi con elevato grado di porosità e di norma composti da aggregati di taglia 0/10 mm o 0/12 mm, con un vuoto nella curva granulometrica in corrispondenza delle dimensioni medie (2/6 mm.).

In tal modo, i restanti elementi sono i più piccoli (0/2 mm., in proporzione di circa il 15%) e i più grandi (6/10, per circa l'85%). Il legante è bitume puro o modificato mediante l'aggiunta di polimeri o polverino di gomma e l'eventuale arricchimento di fibre.

Quest'amalgama determina, all'interno della struttura, una presenza di vuoti, di norma non inferiore al 20%, che permette di ottenere l'effetto di fonoassorbimento.

Le cavità presenti nel manto stradale permettono la dissipazione dell'energia prodotta dal contatto pneumatico-asfalto (rumore da impatto, fenomeno dell'air pumping, fenomeno dello slip and stick), trasmessa sotto forma di vibrazione, in energia termica.

Le caratteristiche richieste al manto stradale sono normalmente uno spessore di 4 cm. Con percentuali di vuoto superiori al 18%.

L'efficacia dei manti stradali fonoassorbenti è stata sempre riconosciuta a velocità medio elevate; si ritiene quasi nullo l'effetto a velocità inferiori a 50 KM/h a causa del differente peso delle sorgenti che producono la generazione del rumore ed in particolare della preponderanza dell'emissione motore rispetto al rotolamento.

Risulta quindi particolarmente performante l'uso dei manti stradali fonoassorbenti nella presente applicazione dove si ha a che fare con un moto veicolare veloce e con flussi continui.

Si è quindi previsto l'utilizzo del manto fonoassorbente su tutta la tratta stradale oggetto di intervento senza alcuna eccezione."

"Il modello matematico utilizzato per la verifica dell'impatto acustico, per quanto riguarda la componente sonora legata al manto stradale, considera, per il manto fonoassorbente, le seguenti attenuazioni:

Velocità [km/h]	Correzione [dB]
< 60	-1
60 < v < 80	-2
80 < v < 130	-3

Aggiornamenti sui piani di lavoro:

Serravalle ha comunicato che:

1) Riapertura al traffico di Via Bollate

A causa di ritardi esecutivi causati da difficoltà tecniche riscontrate nella risoluzione dell'interferenza del futuro sottopasso della SP46 con l'esistente condotto di SNAM, si ritiene che l'attuale chiusura al traffico debba essere prorogata sino al 4 Settembre 2017.

Si precisa anche che il corrispondente svincolo in ingresso alla SP46 in direzione Monza, attualmente soppresso, lo resterà in modo permanente e definitivo.

2) Utilizzo dei sottopassi alla ferrovia ed a Via IV Novembre

Il nuovo tratto autostradale, che utilizzerà la prima canna degli attraversamenti in sottopasso sia della ferrovia Milano – Saronno sia della Via IV Novembre, in modalità provvisoria con due corsie per ogni senso di marcia, sarà utilizzato, spostando tutto l'attuale traffico della Rho – Monza, a partire dal mese di Ottobre 2017.

P.S. Ne approfitto per segnalare anche che nei giorni dal 3 al 18 Maggio u.s., era presente, davanti all'ingresso del Campo Torriani, una centralina di rilevazione ambientale di "VDP Progettazione Integrata Ambiente".



Maurizio Passoni
Presidente della
Consulta Rho-Monza