FRA – Provv. Interr. 00.PP. Lombardia e Liguria – Riqualificazione SP 46 Rho-Monza

In corso













Committente: GLF Grandi Lavori Fincosit SpA- Collini Lavori SpA- ICG srl

Ente destinatario: Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA

Opera: Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), corrispondenti alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 – Rho-Monza"

Servizi affidati: Progetto Esecutivo – Piano di Sicurezza e Coordinamento - SIA

Affidatario servizi: Progin SpA
Periodo: 2011 - 2012
Importo Lavori: 153.387.300,00 €
Classi e categorie: Ig, IIIc, VIb, IXc

Stato dell'opera: Progettazione esecutiva in corso per adeguamento a prescrizioni

Il progetto della nuova infrastruttura si estende per uno sviluppo complessivo pari a Km 6+719.53 e rappresenta l'adeguamento a sezione tipo A1 (autostrada urbana) del tratto della SP 46 dal ponte sulla ferrovia Mi-Va alla interconnessione A52/SS35. Un'opera di rilievo strutturale –ponte ad arco – sovrasta l'intera interconnessione e rappresenta il nuovo tracciato in affiancamento con la SS35, fino allo svincolo di Paderno Dugnano, che viene ridisegnato, così come lo svincolo di Bollate. Da qui in poi il progetto prevede la realizzazione di una trincea per dare continuità al Parco della Balossa e la realizzazione di due gallerie artificiali di connessione della naturalità territoriale attuale. Infine occupando nuovo sedime il progetto si sviluppa in rilevato fino al ponte compreso sulla ferrovia MI-VA che rappresenta il termine comune con la tratta di Baranzate già in avanzata fase di esecuzione.

La prossimità al capoluogo e la specializzazione terziario-industriale che caratterizza l'area entro la quale si sviluppa la SP46 Rho-Monza non hanno fatto perdere completamente all'area i caratteri di naturalità, ancora percepibili nella zona dei torrenti delle Groane. In un quadro territoriale così conformato giocano un ruolo preminente il Parco delle Groane ed i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS), che occupano pressoché interamente gli spazi agricoli extraurbani, costituendo di fatto vaste aree tutelate, non più disponibili alle espansioni insediative e tali da garantire il permanere del rapporto, peraltro già ridotto, tra insediamenti e suolo libero. Il grado di urbanizzazione, lo stato di congestione e le residue dinamiche insediative in atto rendono il territorio interessato dal progetto di potenziamento e riqualificazione della SP46, particolarmente sensibile e delicato dal punto di vista ambientale.

Il progetto esecutivo è stato sviluppato con l'obiettivo di migliorare le caratteristiche tecniche e funzionali delle opere e di ottimizzare i procedimenti costruttivi, minimizzando le interferenze con il traffico ed il territorio circostante. Inoltre, tiene conto delle indicazioni e prescrizioni espressi dagli enti locali e soggetti impartite in sede di iter approvativo. Infine, approfondisce gli aspetti ambientali, con l'obiettivo di contenere gli impatti sia in fase di cantiere che in esercizio, e adotta soluzioni tecnicoarchitettoniche mirate alla qualità estetica ed all'inserimento paesaggistico delle opere. L'opera più significativa dell'intero progetto per espressione estetica e strutturale è il ponte ad arco di luce 225 m, costituito da un arco che sottende l'impalcato tramite pendini in acciaio, le fondazioni sono con pali diametro 1500 di lunghezza 19 m.; l'impalcato è in predalles in lamiera di 5 mm con tralicci saldati e soletta in c.a. di 25 cm. La trave di impalcato è costituita da un tubo circolare d 5000 con orditure interne in longheroni angolari 120x12 e 180x15, ad esso sono bullonate costole di impalcato in IPE 650 e puntoni tubolare d 457 di attacco trave longitudinale/costole di impalcato. L'arco è costituito da doppia trave tubolare d 2050 tenute insieme da distanziatori Hmax 42.50. Altra opera significativa è la galleria fonica lunga 262 m e prevista su rilevato tra muri, poiché attraversa un ambito urbano il progetto definitivo ha previsto la copertura in calotta trasparente al fine di contenere il disturbo ai fabbricati vicini e garantire una trasparenza al piano viabile. Lo sviluppo del progetto esecutivo ha portato alla elaborazione di una soluzione che curasse l'aspetto estetico, ambientale e di funzionalità dell'opera. Infatti è prevista una soluzione tra muri realizzati con casseformi a matrice disegnata e copertura trasparente in vetri con pannelli ssolari integrati.

Il progetto nel complesso approfondisce e migliora gli aspetti salienti già presenti nel progetto preliminare a base di gara. In particolare è stata ottimizzata la geometria dell'asse stradale garantendo la piena rispondenza alle norme tecniche cogenti in materia; si sono individuate e definite con precisione tutte le opere necessarie per il contenimento al minimo della piattaforma stradale di progetto quali muri, paratie etc; si è resa possibile la individuazione dei recapiti per le acque meteoriche e conseguentemente si sono potuti definire tutti gli elementi accessori per un efficiente e funzionale smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma. L'approfondimento dello studio acustico e delle indagini geognostiche in particolare hanno permesso la definizione di una proposta valida ed efficiente sotto il profilo ambientale. Nello specifico le analisi acustiche condotte per la determinazione del clima sonoro ante operam hanno consentito la definizione precisa e funzionale degli interventi di protezione sonora, riducendo al di sotto dei limiti di norma i valori presso tutti i ricettori impattati. Nell'ambito del SIA sono stati identificati e sviluppati gli interventi per l'inserimento paesaggistico ed ambientale dell'opera, diretti a migliorare l'integrazione tra l'infrastruttura stessa e il territorio circostante, caratterizzato da aree ad elevata densità insediativa alternate ad aree agricole interstiziali, oggetto di tutela ambientale. Gli interventi proposti recepiscono e sviluppano numerose richieste degli Enti territoriali competenti emerse in sede di Conferenza dei Servizi preliminare, conseguendo una significativa ricaduta positiva sia sull'impatto ambientale dell'opera in fase di esercizio, sia sulla capacità di integrazione tra infrastruttura e paesaggio, raggiungendo il duplice obiettivo di minimizzare le esternalità negative ed assicurare un corretto inserimento dell'opera nell'ambiente senza compromettere le aree di territorio ancora libere, che svolgono l'importante ruolo di corridoio ecologico.