



Sopra, la demolizione di una galleria che verrà poi ricostruita. In basso, i macchinari attivi nell'area: quello per evitare la risalita dell'acqua e quello per posizionare i diaframmi

ESCLUSIVA - IL GIORNALE DI SEGRATE NEL CANTIERE DEL FUTURO "TRATTO GIALLO"

Nel "cuore" della Nuova Cassanese Due km per sfidare traffico (e falda)

Sono entrati nel vivo i lavori del pezzo di infrastruttura in carico a Serravalle
Da Lambrate alla duina una trincea impermeabilizzata con il "jet grouting"

LAVANDERIE

Jacopo Casoni

Cento maestranze, ruspe in quantità, due escavatrici di grandi dimensioni e ben sei macchinari per il jet grouting, il vero protagonista di questa fase dei lavori. Il cantiere del "tratto giallo" della Nuova Cassanese (il primo dei tre tronconi che comporranno la nuova strada che collegherà lo svincolo di Lambrate a Pioltello, bypassando tutta Segrate) procede senza intoppi, tanto che sia Serravalle che la direzione dei lavori hanno confermato che, salvo imprevisti, la data di consegna dell'opera, fissata indicativamente per fine 2019, verrà rispettata. Questa è la situazione, in parte intuibile anche scrutando la trincea dall'alto di via Redecasio, ma il *Giornale di Segrate* ha varcato il cancello di via delle Regioni, è entrato nella pancia del cantiere. Una passeggiata nel futuro, guidati da chi si sta occupando di realizzare quella strada tanto attesa dai segratesi e ora indispensabile, visto l'avvento di Westfield. L'occasione per osservare da vicino le modalità di costruzione, per analizzare il progetto nel dettaglio, per farsi un'idea più precisa dei punti chiave dell'opera, le gallerie, le rotatorie, le connessioni con il resto della viabilità dell'area. Partiamo da qui, da ciò che sarà. Proprio durante la nostra visita in cantiere, era in corso la demolizione di una galleria inutilizzata, quella all'altezza delle case del Borgo a Redecasio. Lascerà il posto a una nuova, lunga circa 140 metri, sulla quale verrà adagiata, per così dire, la rotonda che rappresenterà il primo punto di ingresso al centro commerciale per chi arriverà da Milano. È indubbiamente questa la parte più delicata del cantiere, non solo per la vicinanza alle abitazioni che ha già innescato più di qualche mugugno da parte dei residenti, ma soprattutto per la necessità di creare un nuovo manufatto tout court. Due corsie proseguiranno

sotto il tunnel, una si distaccherà e diventerà la rampa d'accesso alla rotonda sospesa. La strada resterà sostanzialmente sotto il livello di via Redecasio di circa 6 metri e mezzo, per poi riemergere e proseguire nel tratto affidato a Westfield. Altri cavalcavia e gallerie verranno semplicemente consolidate e utilizzate senza bisogno di ricostruirli, come quella che passerà sotto la Cassanese e consentirà l'immissione in tangenziale a chi uscirà da Segrate. Ma oltre alla lunga lingua di cemento, Serravalle si occuperà di completare le barriere antirumore già in parte realizzate in occasione del precedente cantiere e di predisporre aree verdi, da quelle a bordo strada alle aiuole delle rotonde, fino a un piccolo parco che sorgerà dove ora insiste l'area logistica del cantiere, in via Bologna.

Ma il tour ci ha permesso anche di entrare nello specifico rispetto alle tecnologie utilizzate. In particolare quel jet grouting che consente agli operai della ditta Collini di lavorare "a secco", senza che gli scavi facciano riaffiorare la falda acquifera, lei che aveva bloccato tutto. Le macchine perforatrici utilizzano acqua e fango bentonitico (materiale argilloso) a pressioni altissime, oltre 400 atmosfere, per raggiungere il punto preciso nel quale iniettare la



miscela cementizia. Durante la risalita, il materiale viene espulso da ugelli laterali a pressione elevatissima e crea una colonna del diametro di 2 metri e 20 centimetri. Ultimata la procedura, la sonda, grazie a un preciso sistema GPS, si sposta di un metro e 60 centimetri e ricomincia il ciclo, in modo da dar vita a colonne affiancate e compenetranti. Senza intoppi, per ogni iniezione servono 6-7 minuti, e successivamente un altro strumento effettua i test necessari per certificare il successo della procedura e l'impermeabilizzazione del sottosuolo. Il jet grouting è una tecnica nata in Giappone all'inizio degli anni Novanta,

l'innovazione riguarda le dimensioni delle colonne e di conseguenza l'efficienza, visto che le perforazioni necessarie si sono ridotte in maniera significativa. Oltre al tamponamento di fondo, però, è necessario scavare delle tracce laterali, nelle quali inserire delle armature e gettare il cemento. «Diaframmi che - spiega il direttore dei lavori, l'ingegner Diego Ceccherelli di "Pro Iter" - insieme alla base creata dal jet grouting, costituiscono una sorta di cella isolata dentro la quale si possono effettuare i lavori definitivi di costruzione della struttura a guscio in calcestruzzo impermeabile che costituirà la sede stradale finale». Due sono le vasche di raccolta dell'acqua piovana, una è quella che ora sembra uno stagno e si nota sempre dalle abitazioni del Borgo. A fine lavori, verranno coperte e un sistema di pompe garantirà lo smaltimento del liquido purificato nei corsi d'acqua della zona. «La ditta sta profondendo il massimo sforzo in questo momento e stiamo lavorando per recuperare dei piccoli ritardi - dice Ceccherelli - oltre ad affinare le modalità di trattamento e conferimento degli ingenti volumi di terreno da asportare, che ammontano a oltre 100mila metri cubi». Le sagome delle gru e delle ruspe segnano l'orizzonte di Segrate, ma ormai alle loro spalle si intravede il futuro.



SICUREZZA

Nuovo dramma, muore ciclista "Troppi camion, si faccia presto"

Certo, la Nuova Cassanese è un'opera fondamentale per alleggerire il traffico, in particolare il passaggio di mezzi pesanti, sull'arteria segratese; ma ha anche un valore cruciale rispetto alla sicurezza stradale, specie quella dei ciclisti. Roberto, 76 anni, è l'ultima vittima, travolto da un camion all'altezza della rotonda dell'aeroplanino la mattina di lunedì 3 settembre. Quella strada non è sicura, men che meno adesso che i vari cantieri aperti in città intensificano la presenza di autoarticolati nell'area. «Chiediamo all'amministrazione di fare tutto il possibile per una riduzione del passaggio di camion sulle nostre strade - spiega Segrate Ciclabile in una nota - e di accelerare il completamento delle opere per rendere Segrate una città più sicura e vivibile, anche e soprattutto dal punto di vista di chi usa la bicicletta per spostarsi». Un allarme immediato, quello legato ai mezzi pesanti, al quale la giunta Micheli dovrà dare risposta individuando percorsi alternativi che consentano di servire i cantieri senza utilizzare necessariamente la Cassanese, in attesa che almeno il "tratto giallo" sia concluso. Ma nel ragionamento della Fiab c'è anche l'importanza di quella nuova viabilità in termini di maggior sicurezza.