



Ora che Viale Lombardia a Monza è un gigantesco cantiere in vista del tunnel, la scommessa è restituire la superficie alla città e toglierla al traffico

Se ne parlava da anni, ora i lavori sono finalmente cominciati. Viale Lombardia, il tratto di strada più trafficato d'Italia e probabilmente ai primi posti anche in Europa nella speciale classifica relativa al flusso di veicoli è da qualche mese un cantiere aperto. L'importanza strategica dell'arteria non è mai stata messa in discussione, ma il flusso di veicoli ha creato negli anni parecchi problemi agli abitanti delle zone interessate dal tracciato a causa dei valori degli inquinanti emessi nell'aria; senza contare che un intero quartiere, quello di San Fruttuso, è stato di fatto tagliato fuori. Cerchiamo di ripercorrere la storia del tunnel e di capire cosa accadrà nei prossimi mesi con l'aiuto dell'associazione [HQ Monza](#) e del sito dell'ANAS www.statale36web.it.



LA STORIA

La storia del tunnel di viale Lombardia comincia nel 1996, quando un gruppo di cittadini lancia l'idea della galleria sotterranea. La Provincia risponde con una proposta di parziale interrimento scoperto, con rampe e svincoli sopraelevati, progetto valutato negativamente e respinto dagli stessi residenti che nel frattempo si sono organizzati dando vita a cinque diversi comitati: Comitato San Fruttuoso 2000, Comitato Triante, Comitato Viale Lombardia, Comitato Romagna e Comitato Monviso. Tra mille colpi di scena, e il timore che il progetto potesse essere azzerato, saranno loro a portare avanti il progetto arrivando a manifestare quattro volte in mezzo al traffico del viale e spingendosi fino alla sede dell'Anas a Roma. Nelle fasi di stallo dell'iter, la strategia per richiamare l'attenzione è stata quella, intelligente, di presentare alcuni esposti alla Corte dei Conti e alla Procura della Repubblica per i milioni di euro spesi dagli attori istituzionali in studi di fattibilità per un progetto che avrebbe potuto non vedere mai la luce. Bisogna aspettare il gennaio 2008 per vedere i lavori sbloccarsi con la firma del ministro Di Pietro e la consegna all'impresa vincitrice della gara d'appalto, Impregilo Spa. **L'apertura è prevista per il mese di settembre 2011.**

Secondo i calcoli della Provincia, risalenti al 2004, il tunnel consentirà un risparmio di 23 milioni di euro l'anno, da moltiplicare per il periodo di vita previsto per l'opera, cioè 70 anni. Il conto considera variabili che vanno dall'ammortamento dell'investimento al consumo

di benzina e freni al minore tempo impiegato per attraversare il tratto. Il tunnel risolverà una buona parte dei problemi relativi alle alte concentrazioni di inquinanti dovuti al traffico che passa nella zona: stime degli esperti del comitato, ottenute con l'utilizzo di un software specifico e di esperti dell'università di Berkeley hanno calcolato in 564 chili per ora le emissioni di ossido di carbonio. La galleria sarà dotata un impianto di disinquinamento che ridurrà il volume dello smog del 60/70%.

Il tunnel, inoltre, potrebbe contribuire a risolvere i problemi dovuti al traffico di attraversamento che interessa il quartiere di San Fruttuoso. Le stime parlano di un traffico che, nel 2007, ha raggiunto le 2500 auto all'ora.

LAVORI PRELIMINARI

Il progetto prevede la realizzazione di due chilometri di galleria a tre corsie per senso di marcia, che alleggerirebbero il quartiere di 120 mila veicoli al giorno. I lavori veri e propri sono stati preceduti da alcune opere preliminari necessarie a "liberare" la zona anche nel sottosuolo. In particolare, se è reso necessario pianificare lo spostamento di un grosso collettore fognario che passa sotto il viale e che sarà ricostruito ex-novo lungo le vie Monte Cervino, Europa e Calatafimi. Un lavoro eseguito con la tecnica della "talpa spingitubo", che ridurrà i lavori di scavo all'apertura di sei piccoli cantieri. L'opera sarà poi completata dalla realizzazione di due enormi vasche di compensazione a controllo computerizzato, che serviranno ad evitare in futuro il rischio di allagamenti dovuto a piogge intense. **Le opere più visibili sono però l'abbattimento del cavalcavia di san Fruttuoso** e la realizzazione di un grosso sifone per il collettore fognario principale del Consorzio Alto Lambro, che passa sotto, avvenuto ad agosto, **e l'abbattimento della rampa nord, quella che sale dopo l'incrocio con le vie Taccone e Vittorio Veneto verso Lissone-Lecco.** Il primo è già avvenuto nel mese di agosto scorso con l'istituzione di una viabilità alternativa nella zona dell'Esselunga.

I lavori complementari, che hanno la finalità di smaltire il traffico, sono il completamento del nuovo svincolo tra statale 36 ed autostrada A4 a Cinisello e la costruzione della cosiddetta "Bretella di Muggiò", già realizzata, un tratto di strada che unisce la statale 527 Monza-Saronno e quindi via della Taccona allo svincolo di Cinisello sulla A52 Tangenziale Nord.

IL TUNNEL VERO E PROPRIO

Potranno a questo punto partire i lavori di realizzazione del tunnel, con la creazione preliminare di un sistema di viabilità che garantisca due corsie per senso di marcia durante tutto il periodo del cantiere esclusi brevi periodi mesi di agosto 2009 (passato senza grossi inconvenienti) e 2010.

Le due canne del tunnel saranno realizzate una alla volta per sfruttare da subito la parte già completata e avranno tre corsie ciascuna. Il progetto prevede la realizzazione, per primo, del tratto Milano Lecco. Innovativa sarà la tecnica utilizzata: verranno costruite

innanzitutto delle strette e profonde trincee laterali nelle quali verrà fatto poi colare il cemento su di una armatura in ferro. Saranno queste a costituire, ancora dentro la terra, le spalle laterali del tunnel. Solo in un secondo momento sarà quindi realizzata la copertura, evitando in questo modo di spostare i più di 200 cavi che attraversano il viale. Il traffico potrà così tornare a transitare da subito al di sopra mentre, nel frattempo, le ruspe asporteranno la terra sottostante liberando il tunnel vero e proprio.

Si passerà a questo punto a completare l'opera con la realizzazione della seconda canna utilizzando la prima già realizzata, e facendo scorrere il traffico in una direzione di marcia sopra e nell'altra sotto. Questa scelta dovrebbe consentire di ridurre al minimo i disagi. Il sistema di aerazione del tunnel verrà realizzato di pari passo alla costruzione della galleria.

NODI DA SCIogliere

I problemi cominciano quando dal sottosuolo si risale in superficie. Cosa accadrà al vecchio viale Lombardia, a quel punto completamente libero, quando il traffico sarà dirottato sottoterra?

Le idee al riguardo sono differenti. **“L'obiettivo deve essere quello di ricucire i quartieri e ridurre il traffico di superficie a un livello normale”** affermano i cittadini di HQ. **“Mettere in galleria la Statale 36 nel tratto monzese significherebbe recuperare alla vita della città quasi 2 chilometri di spazio per una larghezza di 50 metri circa**. Su incarico del Comune, il Politecnico di Milano ha studiato il problema e ha messo a punto sin dal 1999 una strategia e proposte molto interessanti. Gli architetti hanno studiato ogni possibilità inserire il massimo di verde con collinette, dare spazio a piste ciclabili e passaggi pedonali, ipotizzare insomma una soluzione funzionale per i cittadini dei quartieri ed anche un paesaggio gradevole. Lo studio del Politecnico e del Comune si è posto anche il problema di non penalizzare le attività commerciali oggi esistenti lungo il viale ed ha proposto l'inserimento di nuovi servizi. Il PGT di Monza, successivamente, ha definito che nella zona dinnanzi al Tirassegno verrà costruita la sede della Circoscrizione IV, con biblioteca, anagrafe e altre funzioni”.

ANAS invece, dal canto suo punterebbe a realizzare un viale pressoché identico a quello di prima per consentire al traffico di defluire anche in caso di manutenzione. Un progetto a cui i cittadini si sono da subito opposti e che anche il Comune, sostengono, a suo tempo contestò. Ma, di fatto, non ha mai presentato una proposta alternativa. I prossimi mesi saranno decisivi per chiarire il destino di una delle aree più grandi tra quelle "sottoposte a bonifica" in città.