

## **Galleria SS36 di Monza: 62 milioni di veicoli in 3 anni Resta un tunnel all'avanguardia, ma per EuroTAP mancano esercitazioni di emergenza e soccorso**

A tre anni dall'apertura al traffico (3 aprile 2013), come va la galleria della SS36? Tutto sommato bene, però con problemi, alcuni piuttosto seri. Nello scorso autunno, il tunnel di Monza è stato sottoposto ai test EuroTAP (a cura della FIA, federazione internazionale dell'automobile) ed ha ottenuto come punteggio la valutazione "Buono", ma non "Ottimo", a differenza di altri 11 gallerie di recente costruzione in Europa. Positive le valutazioni sulla centrale di sorveglianza 24 ore su 24, sui sistemi automatizzati di controllo, sull'illuminazione e sulla ventilazione (anche in funzione antifumo). Adeguate sono ritenute le uscite di sicurezza e le vie di accesso per i mezzi di soccorso. Ma c'è un'allerta lanciata da EuroTAP. Riguarda i sistemi antincendio, ritenuti migliorabili, ma soprattutto la mancanza di regolari esercitazioni di soccorso e simulazioni di emergenza nel tunnel. Aggiungiamo noi che la normativa italiana e le norme tecniche Anas prevedono senza dubbio queste esercitazioni. Inoltre, la Prefettura di Monza e Brianza, prima dell'apertura del tunnel, si era attivata sulla necessità di un piano d'emergenza e di periodiche simulazioni. E' necessario verificare non solo tempi e modi di intervento da parte di forze dell'ordine e vigili del fuoco, ma anche sperimentare che cosa accade nell'eventualità di una chiusura totale del tunnel (che ci auguriamo non si verifichi mai), con l'utilizzo delle piste ciclabili reversibili e della semaforizzazione speciale predisposta e da attivare. Importante valutare, in un caso del genere, le possibili conseguenze sulla viabilità dei quartieri di San Fruttuoso e Triante. Altri aspetti da segnalare li abbiamo rilevato noi, con la collaborazione di diversi cittadini che utilizzano la galleria quotidianamente. In positivo: manutenzione mediamente di buon livello, con anche il lavaggio periodico delle pareti del tunnel, che sono trattate con vernice antismog. Se il lavaggio non venisse effettuato, la vernice perderebbe la sua capacità. In negativo, va segnalato l'accumulo notevole di sporcizia in corrispondenza delle piazzole di emergenza e delle porte di accesso alle uscite di sicurezza. Ribadiamo poi ancora una volta che i motociclisti in transito – quando il traffico è intenso oppure ci sono accodamenti – lamentano un senso di forte fastidio nella respirazione. E' un problema che potrebbe essere risolto con un utilizzo più accorto del sofisticato sistema di ventilazione e disinquinamento del quale la galleria è provvista. Inoltre, suggeriamo ad Anas e Polstrada l'opportunità di attivare in galleria un sistema di controllo del limite di velocità. Molti automobilisti hanno "preso confidenza" con il tunnel e viaggiano ben oltre il limite dei 90 kmh, senza rendersi conto del pericolo che questo costituisce per sé e per gli altri. Segnaliamo infine un problema importante sulla viabilità connessa alla SS36. A nord del tunnel, è estremamente difficoltoso l'accesso verso Milano all'innesto della variante SP6. Questa importante arteria provinciale, che è in via di completamento con la costruzione della galleria sotto via Boito, anziché immettersi in modo diretto nella SS36, finisce su una rotonda urbana che coinvolge anche le vie Della Giardina e Monte San Primo di Monza. Una situazione che non rispetta la gerarchia stradale e che genera accodamenti e potenziale pericolo già oggi, a maggior ragione in prospettiva. Tra l'altro, una quota non marginale di traffico, per evitare questo innesto, non usa la galleria e percorre viale Elvezia, il rondò dei pini e viale Lombardia per dirigersi a sud, autostrade e Milano. In tre anni di esercizio, nella galleria di Monza è transitato un numero enorme di veicoli: circa 62 milioni (il 30% mezzi pesanti). Si tratta di traffico che prima attraversava Monza in superficie, in mezzo alle case. Nei prossimi giorni un'analisi della situazione sopratunnel.