

Riassetto in sotterraneo fra Monza e Cinisello Balsamo

Una rinnovata Statale 36 per il nord Milano

FABRIZIO BONOMO, LUISA CASAZZA

Dopo decenni di discussione si sono aperti i cantieri per la sistemazione del tratto iniziale della Statale 36, l'importante asse stradale che collega Milano a Lecco e alla Brianza, con un progetto da 210 milioni di euro finalizzato a separare il traffico di lunga percorrenza da quello locale, che ha come elemento centrale una galleria di quasi due chilometri per l'interramento del tratto monzese, ma comprende anche una serie di sottopassi per l'eliminazione degli incroci semaforizzati rimanenti, il miglioramento dei collegamenti con il sistema autostradale presente nell'area (A4 e A52), un riassetto complessivo della rete viaria circostante e importanti opere idrauliche che risolvono annosi problemi di esondazioni

Nell'insieme si tratta di un intervento complesso, non tanto per la dimensione, considerando che si tratta di circa 4,3 chilometri – dallo svincolo con l'autostrada A4 a Cinisello Balsamo al canale Villoresi, a Monza – ma per il contesto in cui si inserisce: è infatti uno degli esempi più significativi di cantiere autostradale in area urbana, con tutte le problematiche legate agli spazi di lavoro limitati, alla presenza



di numerosi sottoservizi da spostare, anche di grandi dimensioni, e a consistenti volumi di traffico che non possono essere interrotti.

L'area è infatti caratterizzata da un'estesa diffusione di insediamenti produttivi, commerciali e residenziali, con una delle più alte densità abitative della Lombardia e del Paese, superiore in genere ai 4 mila abitanti per chilometro quadrato, con Cinisello Balsamo che arriva a quasi 6 mila.

La Statale 36 rappresenta poi uno dei principali accessi viari a Milano, sul quale converge il traffico da aree altrettanto popolate come la Brianza e il lecchese; di fatto, la Statale è una delle arterie più trafficate del Paese, con oltre 100 mila veicoli al giorno, dei quali quasi il 20 per cento di mezzi pesanti.

Un traffico paragonabile a quello di autostrade come la Torino-Milano o la Bologna-Firenze, che oltre tutto è in continua crescita, visto che nelle prime ipotesi di progetto, all'inizio degli anni Novanta, era stimato in circa 65/70 mila veicoli, e già allora era un dramma quotidiano sia per migliaia di pendolari diretti a Milano, sia per gli abitanti di Monza e Cinisello, che nelle ore di punta faticavano ad attraversare l'arteria.

Strade, sottopassi e sottoservizi

Da questa situazione complessa nasce il progetto di parziale interrimento della Statale – 1,8 chilometri in corrispondenza di Monza – per dividere il traffico di attraversamento da quello locale, che però, per essere attuato, richiede interventi di più ampio respiro, non limitati all'asse stradale vero e proprio.

Non a caso il costo è abbastanza elevato – circa 210 milioni di euro, finanziati da Anas per l'80 per cento e il resto da Enti locali, Alto Lambro Spa e Autostrada Milano Serravalle – non solo perchè, in spazi limitati, occorre predisporre una cantierizzazione che deve garantire sempre la percorribilità di due corsie per senso di marcia, ma anche per la necessità di creare percorsi alternativi e spostare una miriade di sottoservizi. Il progetto prevede infatti lo sviluppo di quasi 15 chilometri di strade nuove o riqualificate, in superficie o in sot-

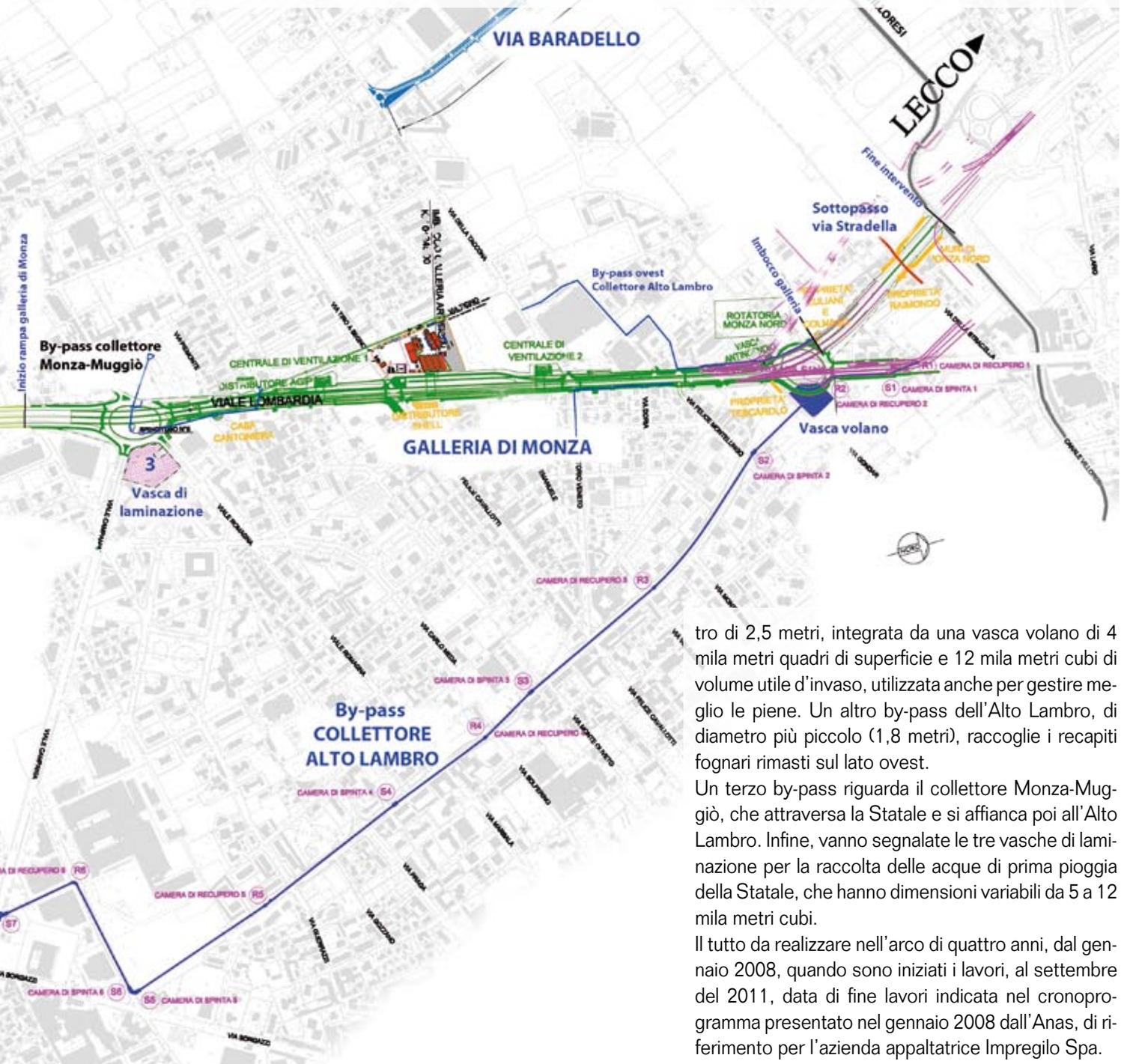


Particolare degli scavi del sottopasso di via Caldara, a Cinisello Balsamo

terraneo, solo un terzo dei quali riguardano la riqualificazione della Statale, cioè i 4,3 chilometri totali più 1,8 chilometri della galleria di Monza. Il resto sono sottopassi e svincoli per eliminare gli incroci semaforizzati di Monza e Cinisello, per una estensione complessiva di 780 metri, e soprattutto una nuova viabilità a servizio dei territori circostanti. Questa rete di nuove strade nasce in parte per fare di necessità virtù, per creare cioè percorsi alternativi alla Statale e ridurre l'impatto dei cantieri; in parte serve anche a ricucire il tessuto viario urbano separato da sempre dalla Statale; in un totale sono quasi 7 chilometri, cui si aggiungono altri 900 metri di strade per il riassetto dello svincolo di Cinisello Balsamo, dove la Statale si collega all'autostrada A4 Torino-Venezia.

Oltre alle strade sono previsti anche diversi interventi idraulici di rilievo, in particolare per lo spostamento di due collettori fognari che affiancano o attraversano la Statale in corrispondenza della nuova galleria di Monza.

Il più significativo è il by-pass di quasi 3 chilometri del grande collettore dell'Alto Lambro, che dalla Brianza porta al depuratore di Monza San Rocco, a sud-est della città: una galleria urbana dal diame-



tro di 2,5 metri, integrata da una vasca volano di 4 mila metri quadri di superficie e 12 mila metri cubi di volume utile d'invaso, utilizzata anche per gestire meglio le piene. Un altro by-pass dell'Alto Lambro, di diametro più piccolo (1,8 metri), raccoglie i recapiti fognari rimasti sul lato ovest.

Un terzo by-pass riguarda il collettore Monza-Muggiò, che attraversa la Statale e si affianca poi all'Alto Lambro. Infine, vanno segnalate le tre vasche di laminazione per la raccolta delle acque di prima pioggia della Statale, che hanno dimensioni variabili da 5 a 12 mila metri cubi.

Il tutto da realizzare nell'arco di quattro anni, dal gennaio 2008, quando sono iniziati i lavori, al settembre del 2011, data di fine lavori indicata nel cronoprogramma presentato nel gennaio 2008 dall'Anas, di riferimento per l'azienda appaltatrice Impregilo Spa.

Il progetto di riqualificazione

Lo scopo principale del progetto è la netta separazione fra la viabilità primaria di scorrimento da quella locale, eliminando quindi, oltre alle intersezioni semaforizzate, tutte le immissioni a raso, l'uso promiscuo delle corsie laterali, gli attraversamenti pedonali e il parcheggio ai bordi della carreggiata.

Una riqualificazione complessiva che comprende anche l'adeguamento del calibro stradale, oggi abbastanza vario, per dare una sagoma uniforme lungo tutto il percorso, compatibilmente con gli spazi disponibili.

Tipologicamente si può dividere in due parti: quella nel territorio di Cinisello Balsamo e quella a Monza.

La prima riguarda interventi prevalentemente in superficie, salvo tre sottopassi necessari all'ampliamento dello svincolo con la A4 e ai due attraversamenti a raso di via Caldara e via De Vizzi: prevede la creazione di una carreggiata centrale per la viabilità di attraversamento, affiancata da due complanari dalle quali si staccano gli svincoli con la viabilità urbana e il sistema autostradale.

Quella a Monza è invece essenzialmente in sotterraneo, per spostare il traffico di attraversamento in due gallerie artificiali affiancate, una per senso di marcia, che iniziano all'altezza di San Fruttuoso e si sviluppano per una lunghezza di 1,8 chilometri (uno dei più lunghi di questo tipo), alla profondità di circa dieci metri, per una larghezza totale di 27,60 metri (due gallerie larghe 13,80 metri, con tre corsie ciascuna).

Con la doppia galleria si eliminano gli incroci semaforizzati di via Cavallotti e via Vittorio Veneto, mentre un sottopasso sostituisce l'incrocio di via Stradella, poco prima del canale Villoresi, passando sotto le rampe d'uscita della galleria.

In superficie prende la forma di un viale, o di strada-parco, in corso di definizione con il comune di Monza, riorganizzata e ridisegnata dal punto di vista ambientale e dell'arredo urbano, per divenire parte integrante del tessuto urbano della città.



Cantieri a scacchiera e strutture prefabbricate

Spazi limitati e realizzazione sotto traffico portano a concepire il progetto come un'enorme scacchiera dove i pezzi si spostano per fasi, in aree di lavoro il più ridotte possibile e con l'utilizzo di sistemi che permettano di contenere gli ingombri del cantiere, come lo scavo con il cosiddetto "metodo Milano", le palificazioni di sostegno lungo i margini del cantiere, la prefabbricazione delle strutture principali e i montaggi o le lavorazioni particolarmente invasive effettuate anche negli orari notturni.

Il cosiddetto "metodo Milano", utilizzato per le gallerie di Monza e i sottopassi, consiste nel costruire la scatola strutturale prima di effettuare lo scavo vero e proprio, scavando dall'alto e poi gettando in opera le pareti portanti laterali (diaframmi) e costruendo fra di esse il solettone superiore, il tetto della scatola, pro-

Vista del primo tratto in costruzione della galleria di Monza, nella quale viene spostato il traffico di lunga percorrenza della Statale 36, e particolari dei diaframmi e del solettone superiore

cedendo poi agli scavi veri e propri in sicurezza e al tempo stesso consentire al traffico di scorrere in superficie.

Il cantiere si sposta da un lato all'altro dell'area disponibile secondo un piano di messo a punto appositamente e articolato fase per fase – ne sono previste in tutto una dozzina – con il posizionamento della viabilità e delle aree di cantiere studiato per ogni singola fase, così da garantire sempre le due corsie per senso di marcia.

In questo senso è determinante l'utilizzo del metodo Milano, perchè non c'è spazio per operare a cielo aperto; lungo la Statale ci sono infatti punti di larghezza





Planimetria della viabilità di cantiere in corrispondenza dello svincolo con la A4 e nella rotatoria di via Gracchi

L'intrico dei sottoservizi

Un'altra e non meno importante caratteristica di questo cantiere è la presenza di numerosi sottoservizi e linee aeree – dell'ordine delle centinaia, fra linee telefoniche ed elettriche, fibre ottiche, condutture per acqua e gas, fognature – non solo per l'urbanizzazione dell'area ma anche perchè la statale è al centro di un corridoio infrastrutturale di primaria importanza per il nord Milano.

Longitudinalmente alla Statale, ad esempio, c'è una polifora Telecom, con 12 tubazioni di cavi in fibre ottiche; è presente anche un attraversamento di Terna, un cavo ad alta tensione da 130 kW, e poco distante, in corrispondenza di via Bardello, 12 tubi di media tensione dell'Enel e, sotto, altri cavi di Terna e un gasdotto Snam DN 900.

Inoltre, come già segnalato, sull'asse Lecco-Milano si trova anche il sistema di raccolta delle acque fognarie provenienti dalla Brianza e incanalate verso il depuratore di Monza San Rocco, pochi chilometri a sud-est, con una serie di collettori fognari di grosso diametro, circa 3 metri, e portate di 15 metri cubi al secondo.

Fra questi, due interferiscono con la galleria: quello Monza-Muggiò, realizzato negli anni Trenta, che attraversa da ovest a est la Statale, e quello Monza-Desio, il collettore dell'Alto Lambro, che si sviluppa lungo il margine est della Statale e all'altezza del viale Campania piega a sud-est, affiancandosi al Monza-Muggiò, per poi raggiungere San Rocco.

Per entrambi il progetto prevede un bypass che consenta la demolizione delle parti interessate dai lavori.

Particolare di uno dei sottoservizi interessato dai lavori



limitata, condizionati dalla presenza di edifici residenziali, produttivi e commerciali.

Ad esempio, le doppie canne della galleria di Monza hanno una larghezza totale di 30,60 metri (13,80 metri per ogni canna, a cui vanno aggiunti 3 metri circa dei diaframmi); se si dovesse utilizzare tutti per uno scavo in trincea a cielo aperto costerebbe forse meno, ma non si potrebbero più garantire le due corsie per senso di marcia, perchè oltretutto sarebbe necessario ricavare anche gli spazi utili all'operatività del cantiere.

Contenere l'ingombro del cantiere significa anche la creazione di muri di sottoscampa ai lati – essenzialmente paratie di micropali – che consentono di contenere il rilevato stradale a ridosso del cantiere, sostenendo il terreno dove non ci sono spazi sufficienti ad eseguire gli scavi senza interferire con la viabilità.

La prefabbricazione delle strutture principali – galleria di Monza, sottopassi, vasche idrauliche – garantisce poi minori necessità di spazi per il cantiere e velocità di messa in opera, effettuata spesso di notte, immediatamente dopo l'arrivo delle componenti prefabbricate.

La produzione e lo stoccaggio sono infatti negli stabilimenti della Zecca prefabbricati, di Cosio Valtellino e Delebio, in

provincia di Sondrio, lontani dal cantiere ma in grado di garantire lo stoccaggio necessario, tanto più che si tratta di elementi molto lunghi e ingombranti.

Ad oggi sono già state prodotte buona parte delle travi per la galleria di Monza, pari a 1500, che hanno una lunghezza standard di 14,30 metri, ma arrivano fino a 23,50 metri, per coprire la larghezza in corrispondenza di alcuni cameroni sotterranei, mentre in corrispondenza delle piazzole di sosta sono lunghe 17,70 metri.

Per il sottopasso che amplia lo svincolo di Cinisello, le travi hanno lunghezze variabili di 18,40 e 11,20 metri.

In totale, le travi prefabbricate sono quasi 9 mila, essenzialmente per la galleria principale e le grandi vasche idrauliche a servizio dei collettori fognari e per la raccolta delle acque di prima pioggia.

Complessivamente si prevede l'utilizzo di circa 330 mila metri cubi di calcestruzzo, in particolare per la realizzazione di circa 145 mila metri quadrati di diaframmi, e quasi 28 mila tonnellate d'acciaio, delle quali 25 mila per armature, 2 mila per micropali e 7 cento per strutture.

A questo si aggiungono circa 200 mila metri cubi di sovrastruttura stradale e pavimentazioni.

By-pass e grandi vasche per la rete fognaria

Nel caso del collettore Monza-Muggiò il by-pass è breve, perchè riguarda il solo tratto di attraversamento della Statale; per la sua realizzazione viene adottata la tecnica dello spingitubo, quindi senza scavi a cielo aperto, e scelta una quota di circa 4 o 5 metri sotto il piano stradale, così da superare più agevolmente sia un'area fortemente urbanizzata, con numerosi sottoservizi, sia l'area protetta di villa Molteni.

La soluzione per il collettore Monza-Desio è più complessa, perchè la sua presenza interferisce per quasi tutta la lunghezza con i diaframmi del lato est della galleria.

Dopo avere valutato diverse alternative, fra cui l'utilizzo di pompe verso un canale a cielo aperto, il progetto punta su una soluzione più efficace e risolutiva, anche per la gestione delle piene: un by-pass di quasi 3 chilometri lungo la viabilità interna di Monza, con un condotto di 2,5 metri di diametro interno, realizzato interamente con la tecnica dello spingitubo, con 7 stazioni di spinta, al quale si integra una grande vasca volano per la gestione delle piene. Di fatto è un'opera nell'opera, realizzata in un anno di lavoro, che grazie alla scelta della tecnica a spingitubo ha ridotto il problema di dover spostare parte



dei sottoservizi e gli scavi a cielo aperto, che oltre alle stazioni di spinta riguardano essenzialmente una enorme vasca volano, costruita immediatamente a lato della Statale.

La vasca volano è un gigantesco contenitore di 4 mila metri quadri di superficie, e 12 mila metri cubi di volume utile d'invaso, che rappresenta il valore aggiunto che i lavori per la Statale portano al sistema fognario dell'Alto Lambro: consente infatti di gestire meglio le piene del



Particolari delle fasi di costruzione con la tecnica dello spingitubo del by-pass al collettore dell'Alto Lambro

collettore, raccogliendo temporaneamente le portate d'acqua in eccesso, nei periodi di maggiori precipitazioni, ed evitando che il condotto vada in pressione, perchè il suo diametro, pur grande, ha dei limiti nel sopportare il carico extra da monte.

La vasca raccoglie le piene e dispone di paratoie per regolare la portata a valle; passata la piena, viene aperto uno scarico sul fondo e l'acqua va nel collettore; inoltre dispone di un sistema di lavaggio automatico, con cassoni a ribalta contenenti acqua per il lavaggio dei residui rimasti sul fondo, che viene attivato quando è passata l'onda di piena e sono state scaricate le acque residue.

Quanto al sistema costruttivo, è interamente prefabbricata, montata in loco, di notte, così da evitare il flusso di mezzi da cantiere e l'impatto sul traffico di una costruzione in cemento armato.

Lo stesso avviene per le altre tre opere idrauliche previste del progetto, cioè le tre vasche di laminazione a servizio della Statale, che raccolgono una parte delle acque di prima pioggia e poi le riversano nel collettore esistente (un'altra parte è raccolta direttamente dal collettore oppure vengono disperse).

Le vasche sono tutte a pianta rettangolare, con una dimensione variabile da 5 a 12 mila metri cubi, composte da elementi prefabbricati montati all'interno di un'area più ampia, scavata fino alla profondità di 12 metri, con il perimetro sostenuto da paratie in micropali, e poi tre file di tiranti orizzontali o sub orizzontali, per limitare la portanza della paratia, che in questo modo è molto meno sollecitata.

La vasca di laminazione 1 è a Cinisello

Fasi di montaggio della vasca volano del collettore Alto Lambro





Particolari dello scavo e del montaggio della vasca di laminazione 3

Balsamo, presso lo svincolo con la A4; la vasca 2, più piccola, è a Cinisello Balsamo, presso lo svincolo della viabilità locale con la A52; la vasca 3 è presso l'imbocco sud della galleria, di cui garantisce l'accumulo e la laminazione delle acque. La loro struttura è articolata in due vasche contigue, la prima destinata alla raccolta delle acque di prima pioggia provenienti dalla sede stradale e trasferirle al collettore, la seconda per ricevere le acque e disperderle.

La doppia galleria di Monza

La galleria di Monza ha una sezione stradale di 13,30 metri per ciascuna canna, con due corsie da 3,75 metri e una terza da 3,5, integrate da una banchina di 50 centimetri e, sul lato destro, da un marciapiede di servizio; inoltre sono previsti due by-pass di collegamento fra le due canne.

La sagoma stradale è la stessa del progetto originario e non ha subito modifiche, mentre è stata adeguata alle nuove normative normative, in particolare quella sismica del 2008, sia dal punto di vista strutturale che da quello della sicurezza (compatibilmente con gli spazi disponibili e i sottoservizi presenti), con scale verso l'esterno ogni 300 metri, alle quali sono collegate anche le piazzole di sosta.

Lo stesso tracciato planaltimetrico è stato rivisto, a causa di tante preesistenze, note e non note, oppure tanti insedia-

menti nuovi, sviluppati successivamente alla redazione del progetto, hotel e centri commerciali.

Per la sistemazione in superficie sono in fase di studio le possibili sistemazioni, alla luce delle modifiche adottate per sicurezza e impianti, che sono all'attenzione di Anas e del Comune di Monza, che parallelamente sta compiendo propri studi sulla ricucitura urbana.

Dal punto di vista impiantistico, il progetto si distingue per la scelta di ricorrere a un impianto di ventilazione progettato secondo le linee guida Anas per le gallerie, con un innovativo sistema di sanificazione dell'aria che riduce l'impatto in superficie (originariamente erano previste due centrali di ventilazione, con torrioni fuori terra) e si basa su due centrali interamente sotterranee, una per ogni canna, posizionate

in prossimità delle uscite, che aspirano l'aria, la sanificano (filtrando ed eliminando in particolare le polveri sottili), e poi rilasciano aria pulita all'esterno.

Accanto a questo gli altri impianti sono: idrico-sanitario e di distribuzione dell'acqua di lavaggio delle centrali di ventilazione; un sistema antincendio a idranti, in galleria; la compartimentazione delle vie di fuga; chiamata Sos; illuminazione interna; conteggio autoveicoli; controllo delle alte temperature sui veicoli; videosorveglianza; impianto semaforico di blocco; supervisione.

Per le finiture interne il progetto prevede pannelli in calcestruzzo, ma si stanno valutando anche soluzioni con pannelli in alluminio traforato, fonoassorbente, con lana di roccia all'interno facilmente lavabili per una migliore fruibilità della galleria.

Vista prospettica di una prima ipotesi della galleria di Monza



Riassetto nel tratto di Cinisello Balsamo

Come già accennato, nell'area di Cinisello gli interventi sono prevalentemente in superficie, salvo tre sottopassi corrispondenti all'ampliamento dello svincolo con la A4 e ai due attraversamenti a raso di via Caldara e via De Vizzi, oltre alla manutenzione straordinaria del ponte sulla A52. L'opera più significativa è il riassetto dello svincolo con l'autostrada A4, che ha un disegno relativamente complesso, articolato in due parti con altrettante rotonde, a est e ovest della Statale, dove oggi i flussi di traffico extraurbani si sovrappongono a quelli locali; per questo il progetto prevede di destinare la carreggiata centrale alla viabilità primaria, affiancandola con due complanari dalle quali si staccano gli svincoli verso il sistema autostradale e la viabilità urbana.

In particolare viene ridisegnando lo svincolo con la A4, a est della Statale, e la rotonda di via dei Gracchi ad esso collegata, punto nodale per l'accesso alle aree commerciali e produttive della zona: un nuovo sottopasso collega direttamente l'autostrada e permette di scollegare la nuova rotonda dei Gracchi, ingrandita e destinata al solo traffico locale per Cini-

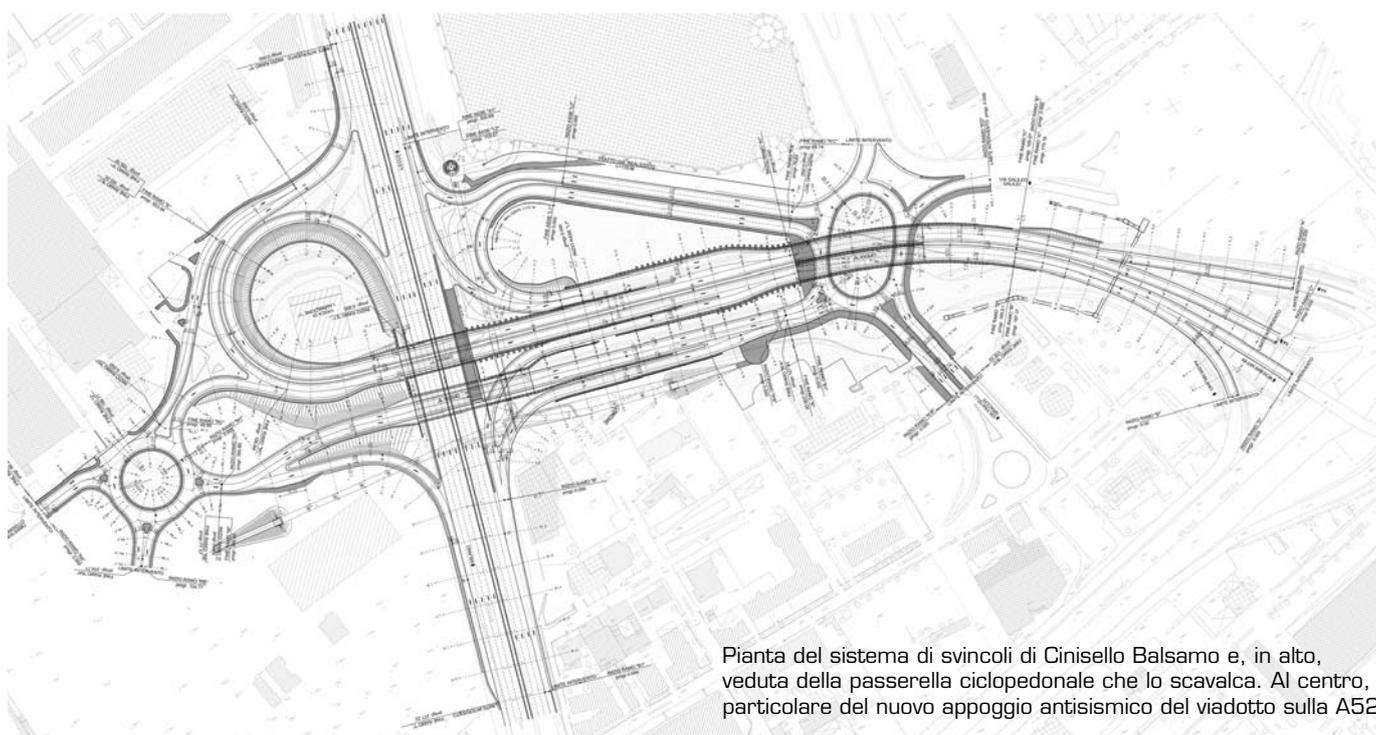


sello e i centri commerciali circostanti. Provenendo da Monza, lo svincolo sul lato ovest viene modificato e si sottopassa la Statale in un nuovo tunnel che porta direttamente alla A4.

Parallelamente, sopra il sistema di svincoli si crea un percorso per la mobilità debole, pedonale e ciclabile, con una passerella strallata a tre bracci, che scavalca la Statale con un salto di 64 metri, collegando le due rotonde est e ovest, mentre al centro si stacca il terzo braccio, che supera gli svincoli a est e porta al piazzale di un grosso centro commerciale.

Il varo della campata principale da 64 metri è avvenuto di notte, montando la struttura su pile provvisorie che verranno rimosse dopo il montaggio dell'antenna di sostegno e il suo successivo collega-

mento all'impalcato con gli stralli. Poco più a nord dello svincolo di Cinisello, l'adeguamento della Statale interessa il viadotto sopra la Tangenziale nord (A52), con lavori di manutenzione straordinaria delle strutture e di sostituzione degli appoggi delle travate alle strutture di sostegno; i nuovi appoggi, adeguati alla normativa antisismica, sono sia fissi che scorrevoli, e permettono il movimento dell'impalcato in una o più direzioni.



Pianta del sistema di svincoli di Cinisello Balsamo e, in alto, veduta della passerella ciclopedonale che lo scavalca. Al centro, particolare del nuovo appoggio antisismico del viadotto sulla A52

Viabilità locale e percorsi alternativi

“La mattina, quando il traffico di auto e camion è più intenso, anche ciclisti e pedoni devono mettersi in coda per attraversare l'incrocio fra via Risorgimento e viale Campania: è uno dei tanti effetti prodotti dai lavori di viale Lombardia (nome del tratto monzese della Statale, ndr), iniziati oramai da oltre un anno per costruire il tunnel taglia-code fra la Brianza e Milano (...). Cronometro alla mano, il verde dura lo stretto necessario per far passare sei auto, più tre a rimorchio fra giallo e rosso”.

Così il Corriere della Sera riassumeva nel febbraio scorso la situazione della viabilità nel tratto monzese della Statale, mostrando come l'avvio della fase critica del cantiere coincida anche con i disagi veri per residenti e pendolari, anche se non si è ancora arrivati al temuto collasso del sistema viabilistico del nord Milano.

Non sembrano quindi essere bastati del tutto né il Piano di comunicazione messo a punto da Anas e Impregilo – che comprende anche un sito internet (www.statale36.it) e comunicazioni via Sms – né i sette percorsi alternativi studiati da Anas ed Enti locali, alcuni dei quali creati ex novo, basati anche su nuove strade o sul completamento di altre.

L'intervento più importante consiste nel percorso parallelo creato a ovest della Statale, basato sul completamento di via Baradello, nel comune di Monza, sulla realizzazione della bretella di Muggiò e sul completamento dello svincolo fra questa e la tangenziale A52.

Via Baradello era incompleta e si fermava presso un edificio industriale; ora è ampliata, riquadrificata e collegata direttamente alla viabilità comunale di Muggiò e da qui alla nuova bretella e alla rete viaria provinciale; in particolare l'intervento comprende una mini-rotatoria in corrispondenza dell'intersezione



Particolare della bretella di Muggiò

con via della Taccona (tratto sud), un nuovo tratto di completamento da via Baradello all'intersezione con via Pavia (tratto nord) e l'adeguamento della piattaforma stradale, integrata da un percorso ciclopedonale protetto.

La bretella di Muggiò, lunga 880 metri e realizzata ex novo, per un investimento di 1,3 milioni di euro, collega via della Taccona, a Monza, con via De Amicis a Cinisello Balsamo, e da qui allo svincolo di Cinisello nord, a sua volta completato per

consentire l'accesso in entrambe le direzioni (fino ad oggi non era possibile entrare da Muggiò verso Milano); di fatto, la bretella è un'estensione dello svincolo della A52 verso il territorio a nord.

Un altro svincolo fra la viabilità locale e la A52 viene realizzato immediatamente a ovest della Statale, partendo dal viadotto esistente per l'inversione di marcia, per collegarsi alla Statale attraverso via Lago Trasimeno, una strada locale opportunamente adeguata.

Il nuovo svincolo è in realtà funzionale alla ricucitura della rete viaria di questa parte di territorio fra Cinisello e Monza, che a ovest della Statale consiste nell'adeguamento di via della Mornerina, nel comune di Monza, e nella sua integrazione con due nuove strade locali, che a loro volta, attraverso il sottopasso De Vizzi, si collegano con la rete comunale di Cinisello, dove vengono realizzate una serie di nuove strade (denominate rami G, L, L1 e L2), con una connessione diretta fra la Statale e la viabilità di quartiere in ingresso e in uscita dalla carreggiata ovest in direzione Milano. ■

 S.S. n°36 DEL LAGO DI COMO E DELLO SPLUGA REALIZZAZIONE DELLA CONNESSIONE TRA LA S.S.36 "DELLO SPLUGA" ED IL SISTEMA AUTOSTRADALE DI MILANO NEI COMUNI DI MONZA E CINISELLO BALSAMO		
IMPORTO DEI LAVORI	Euro 146.163.838 (Comprendivo di oneri per la sicurezza)	
PRIMA CONSEGNA PARZIALE DEI LAVORI	29 LUGLIO 2005	
CONSEGNA TOTALE DEI LAVORI	10 GENNAIO 2008	
DURATA DEI LAVORI	1.340 GIORNI	
ENTE APPALTANTE	 ANAS S.p.A.	
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	Anas S.p.A. Compartimento di Milano	Dott. Ing. Matteo Castiglioni
DIRETTORE DEI LAVORI	Anas S.p.A. Compartimento di Milano	Dott. Ing. Marcello Buonamico
DIRETTORE OPERATIVO	Anas S.p.A. Compartimento di Milano	Geom. Luigino Scaglione
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE	Bonifica S.p.A.	Dott. Ing. Giampiero Cambiagli
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE	Anas S.p.A.	Dott. Ing. Giuseppe Zanframundè
PROGETTISTA	Bonifica S.p.A.	Roma
IMPRESA ESECUTRICE	 IMPREGILO S.p.A. Sesto San Giovanni (MI)	
DIRETTORE OPERATIVO DI AREA	Impregilo S.p.A.	Dott. Ing. Gaetano Salonia
DIRETTORE TECNICO	Impregilo S.p.A.	Dott. Ing. Gaetano Salonia
DIRETTORE DI CANTIERE	Impregilo S.p.A.	Dott. Ing. Andrea Marzi