

IL PROGETTO Le analisi preliminari fatte da MM per i 13 chilometri di percorso da Bignami alla questura

Fermate, cantieri, rischio archeologico e occhi pollini Cosa dicono le carte

Gli scavi potrebbero intercettare le antiche mura viscontee

di **Monica Bonalumi**

■ Nove stazioni fotocopia più due con caratteristiche peculiari, tutte dominate dal colore fucsia: eccolo il progetto di fattibilità tecnica ed economica della metropolitana monzese. Lo studio è stato aggiornato da MM nel 2019 ma è stato pubblicato sul sito del Comune il primo ottobre: le carte riportano la collocazione delle fermate, che potrebbe subire qualche aggiustamento, del deposito del Casignolo e dei "manufatti" che saranno edificati in corrispondenza delle uscite di sicurezza.

Le stazioni da Bignami fino al capolinea di via Grigna saranno realizzate "a cielo aperto" e volutamente spoglie per contenere i costi: nei mezzanini, collegati alla superficie da scale mobili, non ci saranno negozi, ad eccezione dell'edicola: i passeggeri troveranno i distributori automatici dei biglietti mentre i bagni, quasi ovunque, saranno realizzati all'esterno dei tornelli. Quelle di Bettola e di Monza Fs avranno una struttura differente in quanto saranno molto più frequentate dato che la prima intercetterà i viaggiatori della linea uno e la seconda quelli dei treni: la seconda prevede anche spazi commerciali.

La distanza media tra le fermate sarà di 1.175 metri a fronte dei 700 del tratto della 5 che corre da Bignami a San Siro: salirà, però, a 1.589 metri tra la stazione Lincoln e la Cinisello-Monza (Bettola) da cui si arriverà a quella di viale Campania con un tragitto di 1.517 metri. Gli spazi si accorceranno, invece, in prossimità del centro: via Marsala e Monza Fs saranno separate da 885 metri mentre ci

saranno 663 metri da quest'ultima alla Trento e Trieste, che in realtà si affaccerà i su largo IV Novembre.

I tecnici, si legge nella relazione, dovranno approfondire gli studi sulla conformazione del sottosuolo in quanto la Brianza è caratterizzata dal fenomeno degli occhi

pollini che possono provocare lo sprofondamento del terreno. È invece basso lungo quasi tutto il tracciato il rischio che le talpe che scaveranno le gallerie possano imbattersi in ordigni bellici. Sono basse, o addirittura nulle nei pressi del futuro capolinea, le probabilità che i cantieri portino alla luce reperti archeologici con due eccezioni: l'area di largo Mazzini e della stazione e quella di via Appiani dove il livello diventa alto. In entrambi i punti gli operai potrebbero intercettare le mura viscontee: tra via Italia e largo Mazzini, inoltre, i lavori potrebbero lambire porzioni dell'antico fossato del castello.

I progettisti di MM richiamano l'attenzione sulla necessità di predisporre piani di viabilità alternativa nelle vicinanze delle future

verde urbano. I cantieri dei quasi 13 chilometri del prolungamento toccheranno non solo strade pubbliche ma anche terreni agricoli, fabbricati, giardini di abitazioni e imprese: molti saranno occupati temporaneamente e poi restituiti ai proprietari mentre una minima parte sarà espropriata. ■



In corso Milano i lavori imporranno il restringimento delle corsie e, all'inizio, anche il senso unico

fermate: uno dei punti più delicati è in corso Milano dove la carreggiata verrà ristretta e, inizialmente, sarà formata una sola corsia in direzione sud. Durante gli scavi, avvertono gli esperti, dalle piazze e dalle aree verdi saranno rimosse le piante che saranno rimesse a dimora una volta ultimati gli interventi: quella, suggeriscono, potrebbe essere l'occasione per tentare di razionalizzare l'assetto del



