



LA DECISIONE
A Monza si farà la linea
5. Nel tondo Silverio
Clerici, assessore
al Territorio



Monza si costruisce il metrò: parte il progetto della linea 5

Basta attese da Milano, via alla realizzazione del tratto cittadino

di MARTINO AGOSTONI

— MONZA —

MONZA NON ASPETTA il metrò da Milano. Ma pensa di fare da sé, cominciando a costruire il suo tratto cittadino della linea 5. Cambia la strategia del Comune per portare la metropolitana fin dentro la città, invertendo la direzione da cui devono partire i lavori per realizzarla. Invece di attendere che dalla metropoli meneghina le linee sotterranee si prolunghino fin dentro il capoluogo brianzolo, si inizia a realizzare il tratto monzese che si collegherà con la rete milanese a Bettola, il nuovo capolinea della linea 1 ormai prossimo alla costruzione. Per andare a Milano, quindi, in una prima fase bisognerà cambiare a Bettola ma, in futuro, quando la linea 5 completerà il tracciato sotto via Fulvio Testi, in arrivo da Bignami fino a Bettola, il collegamento sarà diretto. Si tratta di una prospettiva che è già qualcosa in più di un'idea. La fase propeudeutica ai progetti è già avviata ed è in corso uno studio di fattibilità da parte di MM (Metropolitane

L'ASSESSORE CLERICI
«Un percorso tecnologico

**con treni leggeri
e più economici»**

Milanesi) che segue l'indirizzo deciso nelle scorse settimane con il sindaco e l'assessore al Territorio, Silverio Clerici. Si sono susseguiti gli incontri tecnici sul prolungamento delle metropolitane a Monza e si è raggiunto un punto fermo: «Non si prolungherà la linea 1 oltre Bettola, fino al Rondò come si pensava prima – spiega Clerici - : è una linea obsoleta, già saturata e troppo costosa. A Monza si farà la linea 5: più tecnologica, con treni leggeri senza condutture e più economica». Una soluzione che permette di prevedere un tracciato più lungo. E quello già ipotizzato è di 6,5 chilometri che da Bettola farà almeno 4 fermate, in zona via Cavallotti, poi al Rondò, all'ospedale nuovo e alla Villa Reale.

PER ORA IL CENTRO non c'è perché «sarebbe più difficile e costoso – spiega l'assessore -, a causa della conformazione storica che richiederebbe un tunnel ad almeno 30 metri di profondità. Ma se ne riparerà in studi successivi». Nonostante la parsimonia nelle in-

tenzioni, il conto finale per 6,5 chilometri di metrò leggero in città resta notevole: «Sono 800-900 milioni di euro. Ma siamo allo studio di fattibilità, mentre i conti veri si faranno coi progetti preliminari». Una fase che per Clerici potrebbe essere raggiunta già a fine anno, «quando è probabile che sia approvata la Variante al Pgt». Infatti, una condizione indispensabile perché i tecnici traducano in un progetto lo studio sulla linea 5 di Monza è la possibilità di avere a disposizione un'area di circa 50mila metri quadrati dove realizzare il deposito dei treni. «Vogliamo trovare le aree col Pgt – dice Clerici -. Ne abbiamo già in mente alcune e abbiamo detto a MM che siamo pronti a fare un preliminare d'accordo per dargli la destinazione necessaria». Ma prima



dei fatti, anche il metrò dev'essere passato dal Consiglio comunale, assieme a tutto il carrozzone dell'urbanistica monzese che finora appare, se non in ritardo, molto rallentato.

LA STRATEGIA

La novità

**Non sarà prolungata
la linea 1 oltre Bettola
In città almeno 4 fermate:
in zona via Cavallotti,
al Rondò, all'ospedale
nuovo e alla Villa Reale**

I conti

**Il percorso di 6,5
chilometri di metrò
leggero costerà circa
800 milioni di euro
È già in corso
uno studio di fattibilità**