

Linea 5, niente fermate in centro Anche la stazione resta isolata

Il Comune sceglie fra i tre tracciati quello meno costoso

di MARTINO AGOSTONI

- MONZA -

LA LINEA LILLA di Scanagatti non passa né dalla stazione né dal centro. Su tre possibili tracciati che **Metropolitana Milanese** ha proposto al Comune per il prolungamento della **M5** in città, l'Amministrazione del sindaco uscente ha scelto l'unico che non ha fermate né alla stazione né nel cuore di Monza. Una decisione, presa a inizio giugno, per cui si è badato al risparmio, e probabilmente a maggiori probabilità di realizzazione. Si prevede un percorso dritto con 6 fermate in città, invece delle 7 delle altre due ipotesi. La tappa «Cavallotti» (zona scuole superiori Frisi) sarà la più vicina al centro. Le altre portavano i convogli fino a piazza Trento Trieste e al Re de Sass. Soprattutto, non si arriva a «Monza Fs». Si lascia al futuro, «approfondendo eventualmente l'opportunità di avvicinamento alla stazione», dice la delibera della Giunta, la possibilità di avere un collegamento diretto tra la ferrovia e la **metropolitana. Milano** ha dato il via libera allo studio per l'allungamento delle linee del metrò fuori dal capoluogo alla fine dello scorso anno. Al municipio di Monza sono stati proposti tri diversi percorsi. Le tre soluzioni, identiche fino al capolinea della M1 di Bettola, prendono strade diverse per raggiungere poi lo stesso capolinea. Identico il tracciato anche fino a viale Campania, dove sorgerà il deposito dei treni. Si ricongiungono poi all'altezza della Villa Reale, per raggiungere l'ospedale San Gerardo e il polo istituzionale, la cui fermata sarà battezzata «Monza Brianza».

LA DIFFERENZA STA nella parte centrale, quella che può passare in città in una fascia compresa tra viale Lombardia e la ferrovia. L'ipotesi A chiamata «via Marsala», scel-

ta dall'Amministrazione, è quella più breve e lineare tra Bettola e la Villa, lunga 6,9 chilometri e con tre stazioni intermedie «Campania», «Marsala» e «Cavallotti». L'ipotesi B «San Fruttuoso» è la più lunga con 8,5 chilometri di percorso e tortuosa, deviando dopo Bettola a sinistra, con 4 fermate: «San Fruttuoso», «Marsala», «Monza Fs» e «Re de Sass». L'ipotesi C «via Borgazzi» devia verso destra dopo Bettola, è lunga 7,3 chilometri e ha 4 fermate: «Fossati

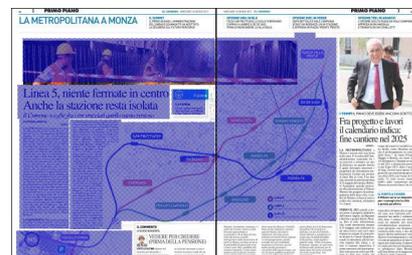
Lamperti», «Borgazzi», «Monza Fs» e «Trento e Trieste». Sotto analisi i costi e i benefici delle tre proposte, che mostrano risultati differenti. A incidere sul prezzo, soprattutto, la scelta se utilizzare binari in superficie o in galleria nel tratto fra **Milano-Bignami** e Bettola, mentre a Monza si procederà sempre sotto terra. I dati più favorevoli sono quelli della soluzione di via Marsala. Il percorso per San Fruttuoso è escluso, perché i ricavi non coprirebbero mai la spesa. L'ipotesi di via Borgazzi è solo un poco meno redditizia di quella scelta dal Comune. Ma dietro i motivi della decisione, secondo la Giunta di centrosinistra, ci sarebbe anche la sua «coerenza» con gli obiettivi del nuovo piano urbanistico del Comune, appena approvato, che prevede «di realizzare una seconda dorsale complementare alla ferrovia - si legge nella delibera -, di servire» cioè i quartieri a ovest della città, come Triante e San Fruttuoso, lontani dalla ferrovia.

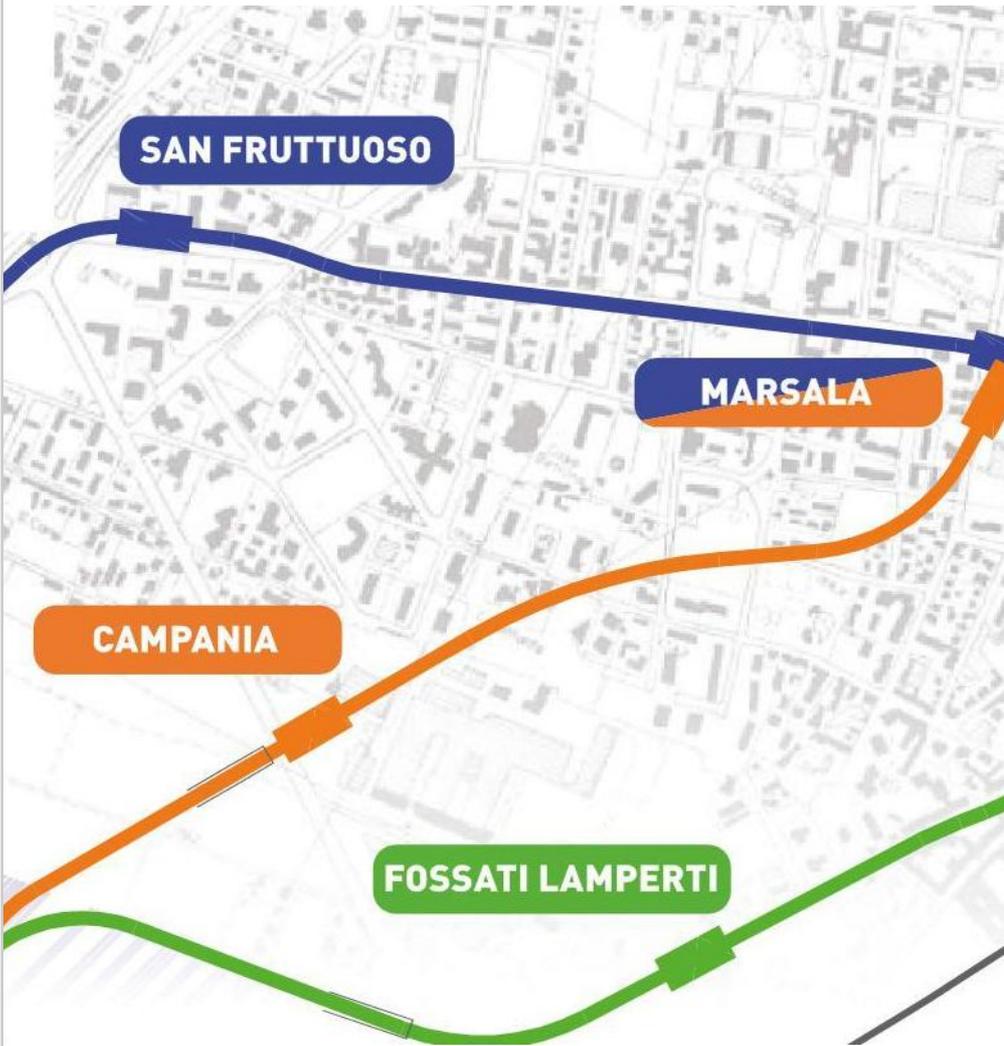


 **Il punto**

La cartina

Le tre opzioni sottoposte alla valutazione di Monza nella riunione di Milano







La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato