



***Se ne parla da 40 anni: il metrò a Monza. Stavolta dicono che arriva davvero, ma solo a Bettola. In centro la giunta pensa al tram, ma le altre città simili a Monza come hanno fatto?***

Come l'araba fenice, rinasce periodicamente dalle sue ceneri anche l'idea – o il sogno – della metropolitana a Monza. Se ne parla dagli anni Sessanta del secolo scorso, forse anche prima. Fiumi di inchiostro sono stati versati. E, soprattutto, fiumi di denaro pubblico sono stati sperperati in studi che non si sono mai materializzati. Finora tutti i progetti sono stati bloccati da molte voci contrarie: in parte – si dice – per la storica rivalità campanilistica tra Milano e Monza; un po' per il timore dei commercianti monzesi di perdere business a favore della metropoli; un po' per quello degli amministratori che Monza si trasformasse in città-dormitorio. Timore che l'esperienza dimostra infondato: al contrario, il prolungamento a Gessate della linea 2 di Milano, per esempio, ha attirato nuovi abitanti nei comuni toccati trasformando località come Cernusco sul Naviglio e Gorgonzola da paesoni a vere cittadine.

## **Lo stato dell'arte**

Ma partiamo allora dallo stato dell'arte. Che cosa c'è di concreto attualmente a Monza sul fronte metropolitana? A tutt'oggi, i progetti certi sono due ma entrambi interessano il capoluogo brianteo in modo marginale.

Il primo e più importante è il [prolungamento della linea 1 della metropolitana milanese a Bettola](#), dove il viale Fulvio Testi incrocia la Tangenziale Nord e la A4, vicino al centro commerciale Auchan. Il progetto definitivo è stato recentemente approvato dal Cipe: costerà complessivamente 205 milioni di euro, 78 dei quali destinati all'acquisto di nuovi treni; una prassi abituale che, a fronte del prolungamento di una linea, serve a mantenere invariata la frequenza. Il Comune di Monza contribuirà con circa 8 milioni e il nuovo capolinea si dovrebbe infatti chiamare 'Monza' Bettola. Ma sarà monzese solo di nome, perché [il nodo](#) sorgerà interamente in territorio di Cinisello Balsamo. Collocazione e interscambio – è prevista la realizzazione di un parcheggio multipiano – sono le due caratteristiche che potrebbero fare di questo progetto più una criticità che un'opportunità per Monza: i detrattori sostengono che la città sarà interessata da un elevato traffico di attraversamento diretto al nuovo capolinea.



*Planimetria del futuro nodo di interscambio di Bettola tra M1, M5, Tangenziale Nord e tram di Monza*

[L'interramento di viale Lombardia](#) potrebbe ridurre i disagi ma, d'altro canto, per i monzesi Bettola rimarrebbe comunque piuttosto lontana e scomoda da raggiungere, soprattutto con i mezzi pubblici. È previsto che in futuro diventi nodo di interscambio non solo ferro-gomma, ma anche ferro-ferro, con le nuove 'metrotranvie' di Sesto e Cinisello/Cusano e con la fantomatica rete tranviaria di Monza (di cui parleremo oltre), ma si tratta di un progetto più a lungo termine.

Il secondo progetto è il [prolungamento della linea 2 milanese da Cologno Nord a Vimercate](#), che lambirà il territorio monzese a S. Albino. Anche in questo caso non sono previste stazioni nel comune di Monza, ma due fermate, Brugherio e Agrate-Colleoni, per gli abitanti della parte orientale della città potrebbero diventare punti di accesso alla rete milanese più vicini e comodi di Bettola, specie per chi è diretto a centri di attrazione toccati direttamente dalla linea verde come le stazioni ferroviarie e le università. Questo secondo progetto, però, benché approvato è ancora privo di copertura finanziaria e quindi i suoi tempi di realizzazione appaiono piuttosto lunghi. Recentemente il prolungamento è stato stralciato dai progetti prioritari dell'Expo per dirottare i fondi, sempre più scarsi, ad altre tratte interne alla città di Milano: i nuovi binari vedranno quindi la luce sicuramente dopo il 2015.



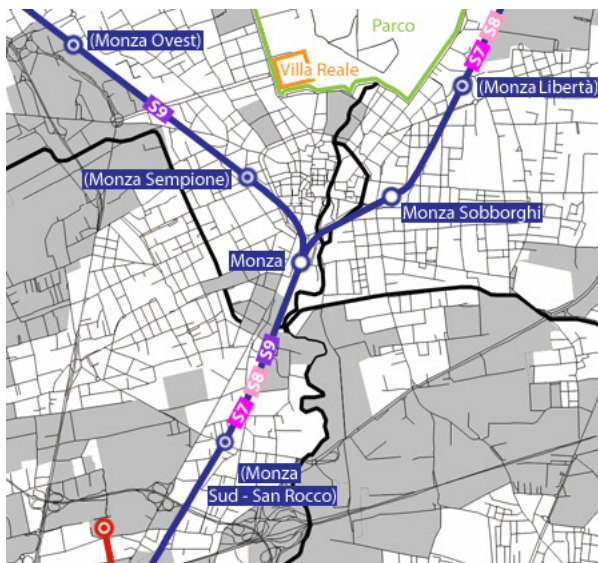
*La S-Bahn di Berlino, capostipite di tutti i sistemi suburbani*

## Dal calvario dei pendolari a una S-Bahn efficiente

Sempre in un'ottica di area metropolitana, un'altra opportunità su cui si discute da anni è quella di valorizzare i binari ferroviari esistenti trasformando la linea per Milano in una suburbana come ne esistono in molte città europee, dalle [S-Bahn](#) tedesche al [RER](#) di Parigi fino alle [Cercanias](#) spagnole.

In effetti nel 2004 con il completamento, dopo quasi vent'anni (!) di lavori, del [passante ferroviario](#), la Regione Lombardia ha inaugurato le Linee S, un [servizio ferroviario suburbano](#) modellato appunto – anche nel nome – sulle S-Bahn tedesche. Delle 15 linee previste a regime nel 2012, a tutt'oggi ne sono state attivate 9. Di queste, due interessano Monza: la [S9 Seregno-Milano San Cristoforo](#) e la [S11 Chiasso-Milano Garibaldi](#). Che, neanche a farlo apposta, sono un po' le due cenerentole del sistema: nessuna delle due raggiunge il centro di Milano tramite il passante (la S9 segue la cintura ferroviaria e la S11 termina a Garibaldi) ed entrambe presentano orari ridotti rispetto alle Linee S che transitano per quest'ultimo. Di fatto, sono semplicemente linee regionali con orario cadenzato. Neanche le due linee brianzole di prossima attivazione, S7 Lecco-Garibaldi via Molteno e S8 Lecco-Garibaldi via Carnate, useranno il passante. Tuttavia, le Linee S monzesi 'non passanti' potrebbero essere rese più 'appetibili' in futuro dalla prevista realizzazione di una nuova stazione a Milano, nel tunnel di collegamento tra Greco e Garibaldi (il cosiddetto 'passantino') in corrispondenza con la linea 3 della metropolitana in viale Sondrio. Questa stazione offrirebbe ai pendolari monzesi un interscambio con il metrò milanese alternativo a quello di Sesto FS, più comodo e veloce perché permetterebbe di raggiungere il centro di Milano con molte meno fermate intermedie.

Ma, soprattutto, è la disponibilità di una sola stazione a Monza che riduce di molto l'utilità di queste linee come servizio suburbano. Da più parti sono state proposte nuove fermate in città. Le più 'papabili' sono, nell'ordine: verso Milano, quella di San Rocco, all'altezza del viale di circonvallazione; verso Como una in via Sempione, a ridosso del centro storico, e una vicino all'ospedale nuovo; verso Lecco-Bergamo una in viale Libertà, alla quale si aggiungerebbe la rivitalizzata stazione di Monza Borghi sulla linea per Lecco via Molteno. Se questa proposta venisse approvata Monza si troverebbe ad avere ben sei stazioni suburbane, di cui tre (Centrale, Sempione e Borghi) molto vicine al centro, e la maggior parte della popolazione cittadina si troverebbe così entro un raggio ragionevole dalle stazioni, tale da giustificare una preferenza per il mezzo pubblico. Il tutto con costi e tempi di realizzazione relativamente contenuti. Ma è noto che i politici italiani non amano le soluzioni semplici, dove gli spazi per far lievitare i costi sono pochi...



*Possibili nuove stazioni suburbane a Monza (da Msr milano.com)*

## Una metro tutta nostra?

Fin qui quello che riguarda Monza in relazione con Milano. In effetti, quella di Monza è sotto questo aspetto una situazione un po' particolare: non abbastanza grande per essere del tutto autonoma dalla metropoli, allo stesso tempo lo è troppo per poter essere considerata un semplice suburbio. Situazione particolare, ma non unica: in Europa, relazioni di questo tipo uniscono per esempio [Versailles](#) con Parigi (a cui ci associa anche il parallelo Villa/Reggia), [Potsdam](#) con Berlino o [Badalona](#) con Barcellona. O, fuori Europa e su un'altra scala, [Newark](#) con New York e [Yokohama](#) con Tokyo.

Questo status 'ibrido' ha spinto in passato alcune voci a chiedere la realizzazione di una metropolitana *propria* di Monza, indipendentemente da Milano. Una tendenza che ha prodotto in passato il famoso (o famigerato) progetto del metrò a fune (vedi articolo in questo speciale di Vorrei) e che ogni tanto torna a riproporsi, specie oggi che Monza e la Brianza monzese hanno guadagnato la loro autonomia come provincia.

Ma siamo sicuri che a Monza, prestigio a parte, serva davvero un metrò tutto suo? In realtà, tutti gli studi tecnici dicono che in una città di queste dimensioni la cosiddetta *ridership* (cioè il numero medio di passeggeri) non giustifica assolutamente i costi esorbitanti di una metropolitana, spesso neanche se la si pensa un'ottica di area vasta. Per esempio a Brescia (190mila abitanti), dove hanno optato per una [metro leggera automatica](#), parte in sotterranea e parte in viadotto, per raccogliere passeggeri sufficienti la linea dovrà essere estesa lungo tutta la Val Trompia e anche così, per raggiungere il pareggio, la società di gestione ha aumentato più volte il prezzo previsto del biglietto, che ora si stima sarà intorno ai 2,50 euro (a Milano è 1 euro per 75 minuti e a Barcellona 1,30 euro per un viaggio singolo).

A Parma (180mila abitanti) fervono roventi polemiche perché il locale progetto di [metro-tranvia](#) si sta rivelando costosissimo pur essendo sotterraneo solo in centro, e non giustificato dalle previsioni di utilizzo. A Bergamo (117mila abitanti) più saggiamente hanno preferito [una metro-](#)



[tranvia 'vera'](#) che collega la stazione FS con Albino: il percorso tutto in superficie ma interamente in sede riservata (riutilizza anche in città il tracciato di una ferrovia dismessa a scartamento ridotto, la Ferrovia delle Valli) e i semafori con precedenza al tram consentono una buona velocità commerciale con bassi costi di costruzione e gestione, con la previsione di prolungare con relativa facilità la linea nel centro di Città Bassa.

In compenso, il metrò a fune che Monza non è riuscita a fare l'hanno fatto a [Perugia](#), che così è diventata la prima città al mondo a disporre di un sistema simile di una certa estensione (esistono dei tratti in Francia, ma molto brevi). A differenza di Monza, però, Perugia ha studiato un percorso molto razionale che crea un efficiente sistema integrato tra Minimetrò – così è stato battezzato, – [scale mobili](#), parcheggi, autobus, linee regionali FS e suburbane delle [Ferrovie Centrali Umbre](#).



*Minimetrò: il sistema a fune che Monza non è riuscita a fare, l'hanno realizzato a Perugia*

Anche a Monza almeno dal 2003-2004 [si parla di metro-tranvia](#). Ma attenzione a non farsi ingannare dal nome: la linea di Monza non sarebbe una vera metro-tranvia come quella di Bergamo, quanto piuttosto un tram di nuova generazione: armamenti e veicoli più moderni, ma concezione della linea da tram tradizionale, con lunghi tratti in comune con il traffico automobilistico, come le cosiddette metro-tranvie di Milano (le linee 4, 7, 15 e 31 della rete milanese). La differenza principale rispetto a una linea tranviaria tradizionale è l'utilizzo di veicoli più lunghi: quegli stessi Sirio da 35 metri che l'Atm è stata recentemente costretta a sostituire con altri da 26 (i 'Sirietto') perché creavano ingorghi di traffico in centro. E se li creano a Milano, figuriamoci nel centro storico ancora più angusto di Monza! Ve lo immaginate un Sirio da 35 metri occupare largo Mazzini intento a girare in via Manzoni mentre scatta il giallo? O che fa una curva quasi a U per girare a destra e immettersi sul cavalcavia?

Quello della metropolitana a Monza è uno di quei casi che illustrano in maniera perfetta quanto i politici italiani siano lontani dalla realtà, non si sa quanto per negligenza e quanto per dolo. Si ha l'impressione che i nostri amministratori non leggano i giornali, non guardino la televisione, non viaggino all'estero. Oscillano da un estremo all'altro, dalla costosa metropolitana all'ingombrante tram in condominio con le auto, e sembrano ignorare totalmente le soluzioni

intermedie innovative sperimentate qua e là nel mondo. Monza si presterebbe perfettamente, per esempio, a una linea di tram con un breve tunnel centrale per superare i punti critici, come hanno fatto a [Linz](#) o all'[Aia](#). Oppure a un sistema [tram-treno](#): il tram usa i binari della ferrovia nei tratti interurbani, poi in città i binari tranviari si staccano da quelli ferroviari e proseguono lungo le strade come un normale tram urbano. O ancora, perché non integrare il tram con la metropolitana come si fa in [Olanda](#) o in [Germania](#)? Le tranvie condividono tunnel e binari con il metrò nelle tratte centrali e proseguono in superficie come comuni tram, nelle zone dove l'utenza non giustifica la costruzione della costosa metropolitana...

Ancora una volta occorre constatare come le Alpi rappresentino davvero uno spartiacque tra due mondi quando si parla di mobilità: in termini di infrastrutture, di cultura e di approccio. Questa Monza e questa Brianza che si sentono così nordiche e così europee farebbero bene a buttare un occhio al di là dei monti per constatare l'abisso che ancora ci separa dall'Europa. E magari provare a colmarlo.