

## Decine di persone ogni giorno passano dall'uscita di sicurezza Ad Assago i furbi del metrò che entrano senza timbrare

Fermata del metrò ad Assago: ogni giorno decine di persone riescono a entrare senza timbrare il biglietto perché passano dall'uscita di sicurez-

za della stazione, quasi sempre aperta. I pendolari la infilano e sbucano sulla banchina del metrò. Direzione Milano.

A PAGINA 5 Santucci, Stella

### I furbetti del biglietto



**Gli studenti** Due ragazzi, ieri mattina, entrano nella metropolitana dall'uscita di sicurezza (Fotoservizio Marfisi)



**La processione** Chi abbandona il capolinea, chi corre a prendere il treno. C'è un flusso di passeggeri continuo attraverso il «varco» irregolare di Assago



**Il mezzanino deserto** Una signora si aggira al primo piano. La maggioranza dei passeggeri usa la scorciatoia

# Ingresso clandestino al metrò

## Ad Assago migliaia di passeggeri entrano dall'uscita di sicurezza

# 1,5

**I milioni di passeggeri** che hanno viaggiato, in un anno di servizio, sulla linea verde Assago-Milano

# 7,2

**I milioni di euro** che Comune di Assago e ministero devono versare alle imprese della M2

Capolinea e Caporetto. L'ingresso clandestino è sul retro, una porta verde nella piramide della stazione di Assago. I pendolari infilano l'uscita di sicurezza e sbucano sulla banchina del metrò. Direzione: Milano. Non ci sono tornelli, telecamere, steward né vigilanti di guardia. La scorciatoia è libera e gratuita: il biglietto del treno non serve, e comunque non lo chiede nessuno. Chi paga è perduto, timbra su al primo piano, vaga in un salone deserto. Sono tutti giù, i passeggeri.

«Abbiamo segnalato il fenomeno alla direzione», raccontano i macchinisti Atm. Tempo e luogo: otto di ieri mattina, piazzale del Mediolanum Forum. L'evasione di massa è questa

processione che aggira i controlli passando direttamente dal piazzale del terminal al piano dei binari. Sono centinaia, migliaia di persone. I fantasmi del metrò. Scendono dai pullman e «bucano» il muro della ferrovia. Gli impiegati nei cappotti dietro gli studenti che seguono le signore coi cappelli di lana. La breccia è sul lato B della stazione, in fondo a un vialetto grigio, dietro una rete metallica. Il trucco si regge su un patto: che qualcuno spinga dall'interno il maniglione antipanico e nessun altro s'impicci. E funziona. La porta spalancata fa comodo a tutti, il flusso attraverso il varco è continuo. L'infrazione è prassi, la tranquillità

dei gesti descrive un'abitudine. Sono saltate le regole.

L'uscita d'emergenza tradisce il nome e la funzione: da qui, ogni giorno, entrano gli insospettabili portoghesi del metrò verde. C'è una falla nel sistema di sicurezza. Le due nuove stazioni della linea Famagosta-Assago sono state progettate come strutture-ponte; gli edifici sono rialzati; l'itinerario pedonale verso i treni è studiato su un percorso a saliscendi: il passeggero deve scalare la fermata, raggiungere la biglietteria del mezzanino, superare la barriera dei tornelli elettronici e a quel punto ridiscendere nella pancia del terminal, alla galleria dei treni. «Passare di qui è



più comodo», si giustificano i pendolari di Assago. La «porta verde» è al piano terra: divide il prato dai treni. Semplice, immediata, senza ostacoli. Abusiva. Quanti soldi starà perdendo l'Atm? Quanti abbonamenti regalati, quanti biglietti invenduti? «Centinaia di migliaia di euro persi», azzardano i macchinisti del metrò. C'è però un problema più delicato che investe il ruolo di garanzia dell'azienda dei trasporti: il «buco» nella rete metropolitana è anche una minaccia alla sicurezza dei passeggeri. Chi entra dalla stazione di Assago? Cosa può trasportare sui treni? Chi controlla?

I Comuni, la Provincia e la Regione hanno speso 87 milioni di euro e impiegato otto anni (otto!) per posare 4,8 chilometri di binari e costruire le due stazioni periferiche oltre la fermata Famagosta del metrò 2. Il progetto definitivo è stato modificato trentotto volte. Trentotto varianti che hanno allungato i tempi dei cantieri e fatto lievitare il prezzo complessivo dell'opera. Trentotto varianti dopo, a quasi un anno dall'inaugurazione, si scopre che la tratta più moderna della M2 è anche la più vulnerabile: «Le uscite di sicurezza sono fuori controllo — denunciano i sindacalisti della Rsu —. Aprono una voragine nei bilanci del trasporto pubblico e rappresentano un pericolo per gli utenti onesti».

Di passeggeri, da qui, ne sono partiti almeno un milione e mezzo dal 20 febbraio 2011 a oggi. Il promesso maxiparcheggio d'interscambio non è stato più realizzato. E la cordata d'imprese che ha costruito il prolungamento della linea, sotto la supervisione di Mm, aspetta ancora il pagamento degli arretrati: Assago deve saldare un debito di 2,844 milioni di euro e il ministero dei Trasporti deve mettere altri 4,424 milioni.

**Gianni Santucci**  
**Armando Stella**