

LA MOBILITÀ

La Lilla al completo
ora punta sulla Brianza

ILARIA CARRA A PAGINA VII

La Lilla ora punta
sulla Brianza
ma servirebbe
un altro miliardoAperta Tre Torri, ultima stazione
della linea 5. I passeggeri giornalieri
nelle due direzioni sono 130mila

ILARIA CARRA

NOVE anni per costruire tutti i 12,9 chilometri sotterranei, quattro e mezzo — tempo record — per dare alla città la seconda tratta che dal Monumentale viaggia fino a San Siro. Con l'apertura di Tre Torri, l'ultima fermata dentro il nuovo quartiere di Citylife che ancora mancava, la metropolitana Lilla è fatta e finita. Ora si guarda avanti. Con l'obiettivo di raggiungere quei 150mila passeggeri al giorno fissati come previsioni anche per rientrare nei costi e trovare nuovi sponsor per le stazioni ancora orfane. E allo stesso tempo mettere le basi, soprattutto economiche, per allungare ancora la linea da Bignami verso la Brianza. Ma a conti fatti serve almeno un miliardo.

Diciannove fermate da Bignami a San Siro Stadio, il primo metrò automatico su ferro d'Italia (Torino è ritenuto un metrò leggero), la **M5** è un'opera da 1,576 miliardi, dei quali 824 milioni sono stati contributi pubblici, 107 di equity e 373 milioni sono stati iniettati da un pool di banche. Iniziata nel 2006, conclusa nel 2015, rispettando i tempi complessivi, la linea ha visto gradualmente crescere i passeggeri nei mesi. A settembre il contatore è arrivato a una media di 130mila viaggiatori al giorno su tutta la tratta (si intende 65mila per due, andata e ritorno). Con i picchi maggiori durante le grandi partite a San Siro: due settimane fa, per dire, alla fine di Inter-Roma ai tornelli-filtro



19 FERMATE
La linea 5 si sviluppa su 19 fermate dallo stadio di San Siro a Bignami. I lavori di costruzione sono durati in totale 9 anni, 4 e mezzo per realizzare la seconda tratta da Garibaldi allo stadio



PER SAPERNE DI PIÙ
www.atm.it
www.metro-5.com

sul piazzale dello stadio la folla dei tifosi era tale che c'è chi ha dovuto aspettare anche 45 minuti per poter scendere in banchina a prendere il treno.

Il traguardo di costruttori e gestori è di raggiungere altri ventimila trasportati per arrivare a 150mila. C'è fiducia di raggiungerli presto, grazie anche all'apporto del flusso di passeggeri scaricati dalla rete di tram che da novembre hanno ripreso a viaggiare in zona Monumentale.



Metrò 5, prima parte, da sciogliere ci sono ancora un paio di nodi. Quello delle penali da 2,5 milioni che il Comune ha chiesto al Consorzio Metrò 5 per i 60 giorni di ritardo nella consegna di Isola e Garibaldi, aprile 2014. E, più tecnico, l'usura precoce dei binari tra Isola e Garibaldi: a breve verrà cambiato anche il deviatoio che collega la 5 alle 2 (la Verde), una sperimentazione si spera migliorativa. Chiusi questi capitoli, si guarderà al secondo atto, quello del prolungamento fino a Monza, tutto da costruire: sei o sette fermate da circa un miliardo, alle quali potrebbero aggiungersene altre tre o quattro dal lato di San Siro, da allungare fino a Settimo Milanese. Il Comune ci sta lavorando, in attesa che il governo (e i privati) finanzino la nuova sfida.

NUMERI

130mila

I PASSEGGERI

A settembre i passeggeri sono stati di media circa 130mila

150mila

L'OBIETTIVO

A regime la linea dovrà trasportare 150mila persone al giorno

1,576 mld

IL COSTO

Tutta la linea Lilla da Bignami a San Siro è costata 1,576 miliardi

824 mln

I CONTRIBUTI PUBBLICI

I fondi pubblici sono stati di 824 milioni, 373 i milioni dalle banche

1 mld

IL PROLUNGAMENTO

Per allungare la 5 da Bignami a Monza si stima serva un miliardo