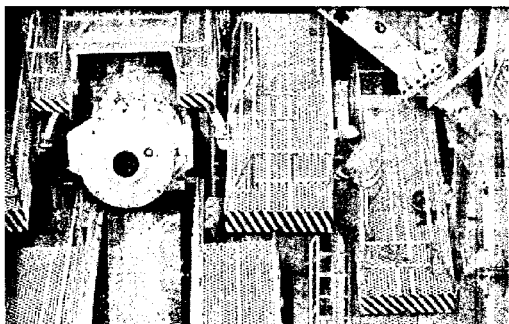
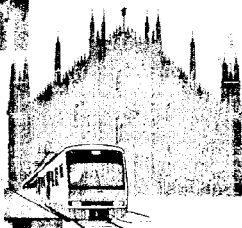
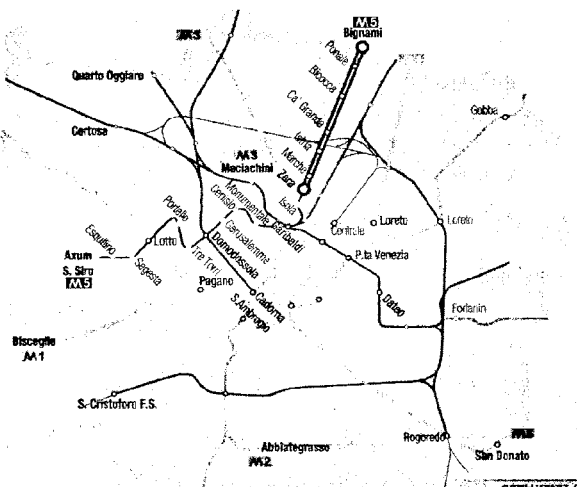


La «talpa» inizia a scavare la Linea 5

Entro il 2011 il tunnel tra via Bignami e la stazione dell'Mm3 Zara



- Metropolitana
- Metropolitana
- Metropolitana
- Metropolitana
- Passante/Linee
- Linee F.S.



trasporti

Sarà guidata da un sistema automatico e trasporterà fino a 8mila passeggeri all'ora

DI ANDREA GARNERO

Sono stati inaugurati ieri i lavori per l'edificazione delle gallerie della Metropolitana 5 con la "talpa meccanica". Nel 2011 la città avrà un nuovo servizio di metropolitana senza conducente che trasporterà fino a 8mila passeggeri all'ora per un totale di 22,5 milioni di persone all'anno. Costo complessivo: 553,6 milioni di euro.

Era da vent'anni, con la costruzione della Linea 3, che a Milano non si avviava una grande opera. Nel 2007 l'inizio dei lavori, ieri finalmente l'accessione della "talpa". Le operazioni hanno preso il via da quella che sarà la futura stazione Bignami, al confine con il comune di Sesto San Giovanni. La galleria si svilupperà lungo viale Fulvio Testi per terminare in viale Zara, in corrispondenza della stazione della Linea 3.

In funzione 24 ore su 24, la "talpa meccanica" avanzerà di 10 metri al giorno, per un totale di 6,1 chilometri, alternando la fase di scavo a quella di rivestimento del tunnel. Con un dia-

142 chilometri di binari, 152 stazioni per spostare quotidianamente due milioni di persone»

metro di 9 metri, scaverà una galleria a "singola canna" che ospiterà un doppio binario. Dopo il suo passaggio, la galleria sarà pronta per essere attrezzata coi binari e gli impianti tecnologici necessari per il controllo e la gestione della linea.

Si tratta quindi, di un vero e proprio cantiere mobile, lungo più di 90 metri, che avanzando nel sottosuolo «garantisce la massima sicurezza per il personale impegnato nello scavo e per gli edifici delle aree interessate dalle attività», ha affermato l'amministratore delegato di Metro 5 Spa., Giuseppe Nardi.

La linea 5 sarà la prima totalmente automatica grazie a un impianto driveless (treno senza conducente). I convogli formati da tre vetture intercomunicanti, saranno lunghi 39 metri e avranno 72 posti a sedere: complessivamente potranno trasportare 431 passeggeri. Si calcola che l'entrata in vigore della nuova linea, porterà a una riduzione di 26 milioni di chilometri di percorrenza delle auto private con

una conseguente diminuzione di 9.500 tonnellate l'anno d'emissioni di sostanze inquinanti. Rispettando le previsioni «abbiamo raggiunto un primo significativo traguardo grazie alla proficua collaborazione con il Comune», ha affermato Nardi. Attualmente la rete della metropolitana si estende per 75 chilometri con 88 stazioni e trasporta

in futuro

Due i prolungamenti per raggiungere la città a ovest verso San Siro e nella periferia nord-est in direzione di Monza

quotidianamente 1,6 milioni di passeggeri. «Con i prolungamenti sulle linee esistenti e la realizzazione di M4, M5 e M6 entro il 2015, anno dell'Expo, la rete si estenderà per 142 chilometri con 152 stazioni e trasporterà quotidianamente 2 milioni di passeggeri», ha affermato l'as-

Croci

«Per l'Expo 2015,



sessore ai Trasporti, Edoardo Croci. E per chi viene da fuori città, se ora i parcheggi offrono 16mila posti auto, entro il 2015 si potrà contare su 27mila posti. Una Milano sempre più operaia in vista dell'Expo «grazie a una collaborazione maggiore tra gli enti locali», ha affermato l'ex ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi.

Già previsti infine, i prolungamenti su entrambi i capolinea della metrò attualmente in costruzione, per il raggiungimento della periferia ovest della città, verso San Siro e della periferia nord-est verso Monza.

E per i tempi? Salvo imprevisti (ieri al momento d'entrare in funzione la "talpa" non si è accesa al primo colpo), «entro febbraio 2011 dovrebbe essere completata la tratta funzionale Bignami-Zara ed entro aprile 2012 sarà raggiunta la stazione di Garibaldi», ha concluso Nardi.