

**PRIMI PASSI
PER LA M5**

Era il 3 maggio 1990 quando fu inaugurato il primo tratto della linea M3 Centrale-Duomo. Da quel momento, a parte le nuove stazioni aperte, Milano non ha avuto nuove linee metropolitane.

Fino al 10 febbraio di quest'anno, quando ha aperto i battenti la Lilla.



il lilla...



C'È DEL LILLA A MILANO

APRE LA NUOVA (E TANTO ATTESA)
METROPOLITANA AUTOMATICA,
CHE CORRE SOTTO UNA DELLE ARTERIE
PRINCIPALI CHE COLLEGANO CENTRO
A PERIFERIA. TUTTO SI SVOLGE SECONDO
I PIANI. E IL RISCONTRO POSITIVO
DEI MILANESI LO TESTIMONIA

Rossa, verde, gialla. E ora lilla. Da febbraio Milano ha un nuovo colore: quello della linea M5, la nuova metropolitana moderna, sicura, tecnologicamente all'avanguardia che riconferma la città ai vertici nazionali quanto a efficienza nel trasporto pubblico e a numero di linee sotterranee. Tutti primati che rendono ATM orgogliosa e con lei l'ingegner **Carlo Bianco**, l'uomo che ha coordinato l'avvio dell'esercizio della quarta linea milanese.

Nessun conducente, migliaia di passeggeri

La scelta di affidare a Bianco questa iniziativa non è casuale: per cinque

anni infatti l'ingegnere ha vissuto e lavorato a Copenaghen, dove ha partecipato alla gestione della metropolitana *driverless*, cioè senza conducente, che ATM gestisce nella capitale danese. Tornato a Milano, Bianco ha fatto "partire" anche la linea M5, molto apprezzata dai milanesi: erano oltre 30mila i curiosi che la mattina di domenica 10 febbraio hanno pacificamente invaso la fermata di Zara per salire sul primo treno.

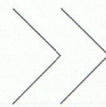
Work in progress

Sette le fermate che collegano questa stazione - interscambio con la M3 - con il capolinea di Bignami, lungo un asse rettilineo che corre sotto viale Zara e viale Fulvio Testi con fermate inter-

medie di Marche, Istria, Ca' Granda, Bicocca e Ponale. Il bilancio dell'avvio dell'esercizio? «Sicuramente positivo: tutto si è svolto senza problemi fino alle 22, termine del servizio». Fino al momento in cui saranno aperte le due fermate che porteranno il capolinea da Zara a Garibaldi (data prevista, fine dicembre) l'esercizio sarà infatti limitato alle 10 di sera per consentire ai colleghi che stanno lavorando nel sottosuolo di concludere i lavori per raccordare la nuova linea con l'interscambio con la ferrovia e la linea verde.

Obiettivo raggiunto

«La grande aspettativa dei milanesi è stata ampiamente ripagata», tiene a precisare Bianco. Se non altro per la





LA METRO AL COLLO

Creare aspettativa e dare valore al lavoro di ognuno. Con questi obiettivi nei giorni precedenti il primo viaggio della Lilla, il 10 febbraio, ATM ha regalato a tutti i dipendenti una sciarpa color lilla. Sciarpa che durante la "prima" della M5 era al collo dei presenti, compreso il nostro presidente Bruno Rota, il sindaco Giuliano Pisapia (a lato) e l'ingegner Carlo Bianco (sotto).



novità: da febbraio Milano ha una linea senza conducente, interamente controllata dalla nuova centrale operativa collocata al capolinea Bignami. A diverse settimane dall'apertura, l'entusiasmo è infatti ancora tangibile tra i passeggeri. «Tecnicamente si tratta di una metropolitana leggera – spiega Bianco –. In altre parole i treni sono più piccoli di quelli che percorrono le altre linee: trasportano circa metà dei passeggeri. Tuttavia la marcia automatica e il nuovo sistema di segnalamento consentono di aumentare la frequenza dei treni, che può arrivare fino a un minuto e mezzo». Attualmente la frequenza è di sei minuti, ma scenderà a tre con l'apertura delle stazioni di Isola e Garibaldi. «Si tratta di una frequenza fissa, dal momento che la guida è automatizzata – aggiunge l'ingegnere – a patto naturalmente che i passeggeri nell'accedere ai treni non ne intralcino la chiusura delle porte. Dal 10 febbraio, per tutto il primo mese, non abbiamo registrato ritardi: abbiamo portato a ter-

mine il 100% delle corse programmate».

Gli agenti di linea

E le persone? ATM ha assunto diverse decine di nuovi operatori appositamente

per la linea 5, tutti giovani e motivati. «La M5 non ha agenti di stazione: tutto è monitorato dalla centrale operativa. Ci sono comunque 18 agenti di linea, itineranti sui treni e nelle diverse stazioni,

RIORGANIZZAZIONE

CAMBIA ANCHE LA SUPERFICIE

Viale Zara e Viale Fulvio Testi, che insieme costituiscono un'arteria fondamentale per l'accesso in città da nord, prima dell'apertura della linea lilla collegavano la città alla periferia con alcune linee tranviarie, in particolare la Milano-Cinisello (31) che da piazzale Lagosta giunge in centro a Cinisello Balsamo. E adesso? «Nessuna infrastruttura e nessun tram verranno "buttati via" con l'apertura della M5», scherza **Marco Pivi**, Responsabile Programmazione del Servizio. La metropolitana lilla infatti rende più rapido l'accesso in città e dona una nuova funzione al 31, che da Cinisello porterà i passeggeri alla rete metro molto più rapidamente di prima. Inoltre, alla fermata Bicocca M5 chi volesse continuare il viaggio in superficie lungo l'asse Testi-Zara, ha la possibilità di farlo scambiando con il 7. A queste variazioni di percorso, in vigore dal 16 marzo, saranno affiancate altre modifiche di linee che percorrono la zona nord e il centro, comunicate con un leaflet presto in distribuzione. Il lavoro di ridisegno della rete di superficie, iniziato a giugno 2012, ha visto anche la creazione e la revisione di alcune linee extraurbane.

DICONO CHE



ALESSIO ALLEVI

Responsabile di linea M5

«Oltre al coordinamento dell'esercizio, ho formato operatori e agenti. Temevo che qualcosa non funzionasse: pochi avevano esperienza. Ma così non è stato».



VERONICA BARBERA

Agente di linea M5

«Amo il mio lavoro: sono sempre a contatto con i clienti. Anzi, mi sento orgogliosa perché è una professione che richiede competenze e spirito d'iniziativa».



FRANCESCO BIANCO

Operatore di sala operativa M5

«L'ambiente della sala operativa è professionalmente stimolante e siamo tutti sotto i trent'anni: abbiamo costruito un bel team. E poi il bello è che questa linea l'abbiamo vista nascere».

che hanno il compito di intervenire laddove serva e di permettere l'accesso ai passeggeri muniti di biglietto cartaceo», spiega Bianco. E naturalmente di orientare gli utenti nuovi della Lilla, invitando nelle ore di punta a collocarsi lungo tutta la banchina. La grossa novità della M5 è infatti rappresentata dalle porte di banchina, che evitano cadute sui binari e rappresentano uno dei maggiori elementi di sicurezza. Oltre al personale itinerante, ATM ha assunto anche 13 operatori di sala operativa formati appositamente seguendo circa 80 giornate di formazione ciascuno prima dell'avvio del pre-esercizio. «Tutto il personale si è comportato secondo le aspettative», aggiunge Bianco.

Un po' di tecnologia

L'ingegnere ci spiega che il progetto base della linea, firmato da Ansaldo Sts, rappresenta l'evoluzione dei sistemi adottati a Copenaghen. Stesso discorso per l'impianto di segnalamento e per la sala

operativa («Una versione ancora più stabile e sicura», la definisce) e per i treni a quattro carrozze realizzati da Ansaldo-Breda, che per Milano ha già consegnato diversi tram e i treni Meneghino delle prime tre linee metropolitane.

I prossimi progressi della linea lilla? Giunta a Garibaldi a fine 2013, proseguirà fino a San Siro entro la *deadline* del 2015 rappresentata dall'Expo: «Ad aprile di quell'anno – spiega Bianco – saranno inaugurate le stazioni principali della tratta Garibaldi-San Siro, cioè Domodossola, Lotto e il capolinea. Con la fine dell'anno anche le altre saranno aperte ai passeggeri».

Orgogliosamente Milano

Con la Lilla oggi Milano vanta la metropolitana più avanzata d'Italia, insieme a quella di Brescia inaugurata poco tempo dopo: «È un grande vanto per il mio gruppo: far partire da zero una metropolitana è un privilegio» chiude Bianco. ■

IN SINTESI

67



I mesi necessari alla costruzione della prima tratta Bignami-Zara. I lavori, infatti, sono iniziati il 16 luglio 2007.

48



I metri di lunghezza dei convogli presenti sulla linea.

5mila



Il numero di passeggeri l'ora che la nuova linea è in grado di trasportare inizialmente.