

M4, si corre ma il ritardo c'è L'apertura slitta di otto mesi

ANASTASIO ■ All'interno



Ecco il primo viaggio lungo i binari

Ultimate le gallerie tra Linate e piazza Tricolore. Noi a bordo di un treno tra talpe,

del Metrò 4

ventose e pulsantiere da cartoni animati



15,2

I CHILOMETRI LUNGO I QUALI SI ESTENDE IL PERCORSO SOTTERRANEO DELLA LINEA

21

LE FERMATE PREVISTE TRA L'AEROPORTO DI LINATE E LO SCALO DI S.CRISTOFORO

1,82

I MILIARDI DI EURO NECESSARI A COSTRUIRE LA NUOVA LINEA TRA PUBBLICO E PRIVATO

IL POOL DI SPECIALISTI Carmine e la posa del primo concio di cemento avvenuta ormai nel 1981

IL PUNTO PIÙ BASSO La stazione di Dateo è la più profonda della blu Sta a 30 metri dal suolo

- MILANO -

SEMBRA la pulsantiera dei cattivi dei cartoni animati. Quella che basta spingere una leva perché una spia verde si accenda e una catastrofe si abbatta sull'eroe buono, complicandone la missione. Di leve su quella plancia ce ne sono 28, senza contare i due grandi joystick che si stagliano sui lati. A maneggiare quella plancia, a conoscere l'effetto di ogni leva, è un «erettorista». E allora ci risiamo: parrebbe nome di personaggio di fantasia. Invece no, si è passibili di derisione. Non siamo nel magico mondo dei cartoons, siamo sulla Terra. Anzi, sottoterra. Nelle viscere di Milano, tra i 25 e i 30 metri di profondità. E l'erettorista («con la erre» si raccomanda più volte il diretto interessato) è colui che sa governare la talpa meccanica ingaggiata per scavare tunnel nel sottosuolo. La missione in questione si chiama «Metropolitana 4» (M4), la linea che dovrà collegare da est ad ovest l'aeroporto di Linate alla stazione ferroviaria di San Cristoforo attraverso un

tracciato di 15 chilometri.

L'ERETTORISTA si chiama Giovanni, ha 38 anni ed è nato a Scalea, in Calabria. Lo si è conosciuto perché, ecco il punto, la M4 ha raggiunto un primo significativo traguardo: le due gallerie, ognuna di 5,1 chilometri, dove dovranno correre i treni, lungo la tratta est della linea, sono ormai del tutto scavate. Si tratta dei tunnel che uniscono il capolinea di Linate a piazza Tricolore: 7 fermate sulle 21 previste in totale. Nelle stazioni «Linate», «Quartiere Forlanini» e «Forlanini Fs», quelle che apriranno per prime, a metà del 2021, i binari e gli impianti sono già quelli definitivi. Qui sono già iniziate le prove di arredo: scritto in bianco su sfondo blu appare il nome della fermata «Q.re Forlanini».

I BINARI invece posati tra Forlanini Fs e Tricolore sono provvisori. Ma è su questi binari che ieri si è avuta la possibilità di fare il primo viaggio lungo la M4. La prima corsa è avvenuta a bordo della

«parigina», il treno usato dagli operai per spostarsi da una parte all'altra dei tunnel. Sferzaglia e traballa come i trenini dei luna-park, la parigina. Corre ad una media di 25 metri di profondità, il punto più basso è in coincidenza della stazione Dateo, dove si raggiungono i 30 metri di profondità. Tra discesa e salita anche improvvise escursioni termiche: aria gelida subito rimpiazzata da aria calda. Dalla parigina si può notare la spina dorsale della M4 che prende forma, che ha preso forma. Il diametro dell'anello della galleria misura 6,5 metri ma si apre quando il tunnel si interrompe per far largo alla stazione.



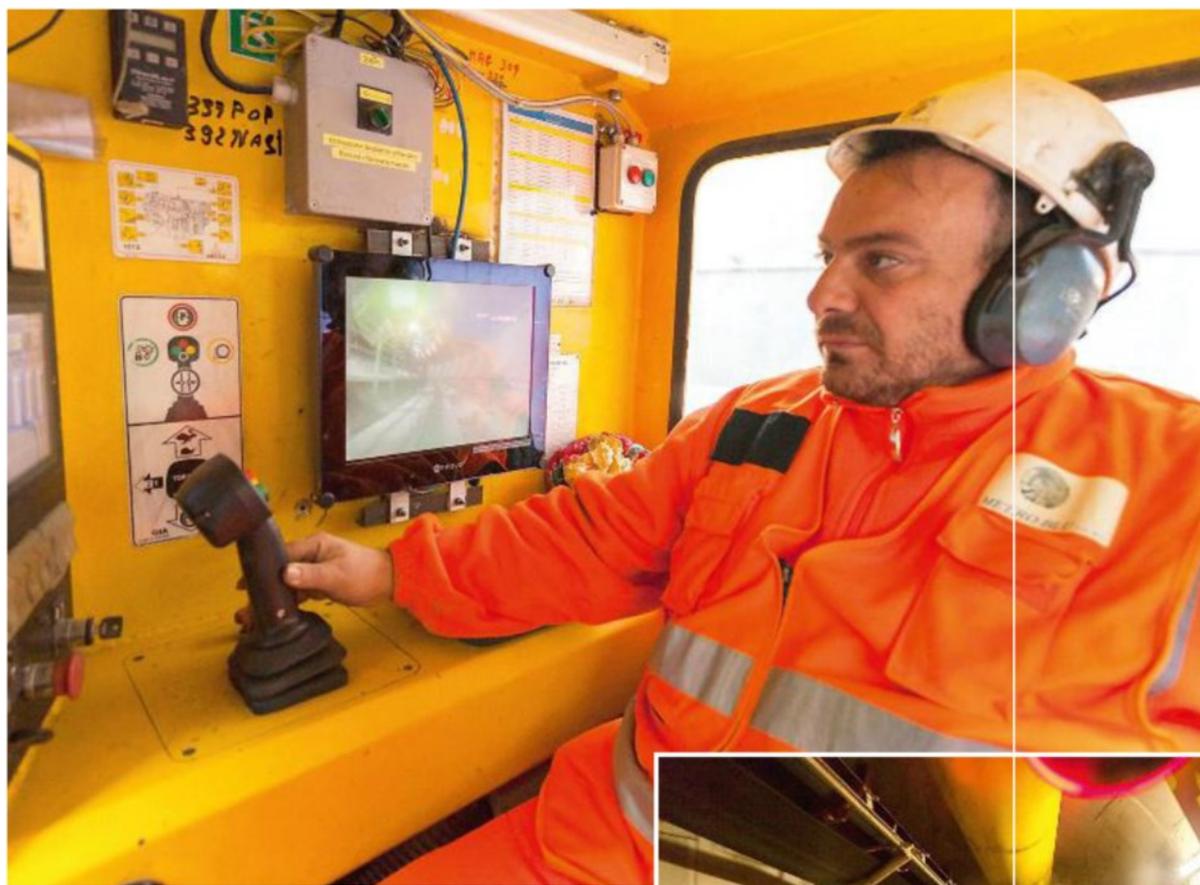
UN VIAGGIO, quello riportato, verso la talpa meccanica e lo spettacolo che offre ai profani. È, la talpa, una macchina lunga 140 metri, che ha la testa fatta apposta per erodere il terreno, creando così il tunnel, e dietro la testa porta con sé una piccola città fatta di scalette, postazioni, abitacoli. Un po' come accade con le balene, la sorpresa sta nella pancia della talpa. Qui infatti si trovano i conci di cemento armato che costituiscono la parete delle gallerie e di tutta la struttura della metropolitana. Si tratta di sezioni di anelli spesse 28 centimetri e lunghe 1,4 metri. Occorrono 7 conci per comporre ognuno dei 3.695 anelli che rivestono le gallerie e proteggono

la corsa dei treni, i viaggi e le attese dei passeggeri. Talpe tecnologicamente avanzate, come assicura Marco Granelli, assessore comunale alla Mobilità, Massimo Lodico, presidente e amministratore delegato di Metro Blu, e Guido Mannella, presidente del Consorzio Costruttori MM4. La talpa ha nel mezzo una passerella mobile sulla quale sono adagiati i conci. Azionata dalla pulsantiera dei cartoon, azionata dall'ereettista, la passerella avanza fino a portare il concio di cemento armato sotto un'enorme ruota che gli addetti ai lavori chiamano «ventosa» perché capace di agganciare il concio, sollevarlo e farlo ruotare portandolo all'altezza che serve, portandolo laddove il concio, uno dei 7, deve

essere incastrato per creare uno degli anelli che faranno da parete al tunnel. Il tragitto tra la ventosa e la parete viene compiuto attraverso un braccio meccanico. Decisamente affascinante assistere all'opera. Con Giovanni c'è Carmine, anch'egli calabrese, il caposquadra, uno che «il primo concio lo ha posato nel 1981». Di grande opera in grande opera, sottoterra otto ore al giorno, anche di notte se capita il turno e con responsabilità di non poco conto: così procede la vita di questi operai specializzati impegnati nella M4. Specializzati e ricercati perché le loro competenze sono particolari. Proprio come i poteri dei personaggi dei cartoni animati.

Giambattista Anastasio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I VOLT
A destra
con
l'elmetto blu
il caposquadra
Carmine
60 anni
e l'ereettista
Giovanni
38 anni
con la
pulsantiera
che muove
la ventosa
e il braccio
meccanico
della talpa
Entrambi
calabresi
lavorano 8 ore
al giorno
sottoterra



