

Il primo treno nel metrò a Linate

*Una giornata nel cantiere della M4
"Da qui a San Babila in tredici minuti"*

di **Piero Colaprico** ● alle pagine 4 e 5

Il primo treno si solleva nel cielo e dolcemente viene inghiottito dalla terra. La chiamano "botola di manovra", i passeggeri salgono sulla 73 per San Babila e non sanno che a due passi, dietro una palizzata, c'è la nuova grande e grezza fermata M4 Linate. Ieri, per la prima volta, un treno Hitachi – bianco, nero e azzurro, ricorda forse una maglia dell'Inter degli anni '80 – può

scorrere sulla rotaia. È il primo pezzo dei quattro che lo comporranno. Per ora, nelle viscere dell'aeroporto, si muove a spinta. Gli operai, magri e muscolosi, ci ridono su, mentre metro dopo metro la carrozza pesa sulle rotaie e sul pacchetto "elastomerico", che impedirà le vibrazioni, e loro la portano nella parte più ampia della rimessa.

Il primo treno nel ventre della Blu Via ai test per M4

Il futuro dei trasporti comincia a Linate: svelati i vagoni colorati di bianco, azzurro e nero. "Da qui a San Babila in 13 minuti"

di **Piero Colaprico**

Il primo treno si solleva nel cielo e dolcemente viene inghiottito dalla terra. La chiamano "botola di manovra", i passeggeri salgono sulla 73 per San Babila e non sanno che a due passi, dietro una palizzata, c'è la nuova grande e grezza fermata M4 Linate. Ieri, per la prima volta, un treno Hitachi – bianco, nero e azzurro, ricorda forse una maglia dell'Inter

degli anni '80 – può scorrere sulla rotaia. È il primo pezzo dei quattro che lo comporranno. Per ora, nelle viscere dell'aeroporto, si muove a spinta. Gli operai, magri e muscolosi, ci ridono su, mentre metro dopo metro la carrozza pesa sulle rotaie e sul pacchetto "elastomerico", che impedirà le vibrazioni, e loro a forza di braccia e gambe la portano nella parte più ampia della rimessa. Entro la fine dell'anno prossi-

mo la velocità però cambia: sotto il rettilineo di viale Forlanini il treno, e cioè tutte e quattro le



carrozze riunite, volerà a 80 chilometri all'ora: «Questo che scende è il pezzo B, entro sera porteranno giù anche il pezzo D, poi arrivano A e C, poi gli altri treni», spiega il presidente di M4, Fabio Terragni, guardando la gigantesca gru arancione nel cortile tra i due parcheggi multipiano di Linate. I tiranti vengono spostati, senza fretta, ma senza perdite di tempo, per cercare e trovare il punto preciso dell'equilibrio: operai nel cantiere, operai nel sotterraneo e un gruista che sembra stare davanti a un videogioco, tanto è tranquillo, collaborano senza una parola. Un gioco di squadra muto, efficiente, rapido. Quasi da film di un'operazione militare. Alle 11,01, quando la prima carrozza si posa perfettamente sul carrello che può scorrere sulle rotaie, è come un filo di cotone che entra nella cruna di un ago: ma il peso del vagone è di 25 tonnellate di acciaio, sedili e super-tecnologia italiana acquistata dal colosso giapponese, e la "botola" non è che sia così larga. Perciò, al "taaac", al treno che arriva a posarsi, scatta l'applauso generale. Sembra facile come operazione. È durata meno di mezz'ora. Sopra i caschi bianchi, gialli e arancioni sfrecciano gli aerei. In realtà, il cantiere di una grande opera è come un colossale mosaico, ma standoci dentro si capisce che se si sbaglia una tessera si rischia molto: «In quest'officina sotterranea entrano i primi quattro treni, gli altri quarantatré passeranno dal capolinea di San Cristoforo e il nostro cronoprogramma viene rispettato. Le gallerie del tratto est e del tratto ovest sono state scavate al 100 per cento. Ora ci concentriamo nella parte centrale, da Tricolore a Solari, abbiamo realizzato quasi 2 mila metri su poco più di 9 mila, il 21 per cento. Nel frattempo, però, testiamo i treni, che saranno super-veloci, uno ogni 90 secondi, senza conducente, da dove siamo a San Babila si andrà in tredici minuti», spiega l'ingegner Guido Mannella, della Salini-Astaldi, che finalmente s'è rilassato, la giornata va avanti senza il minimo ritardo.

Muniti di scarpe da cantiere e protezioni varie, dalla gru ai binari, dalle stazioni alle gallerie, un piccolo gruppo di tecnici veri-

fica lo stato dell'arte, accompagnato dall'assessore al Traffico Marco Granelli. Al capolinea di Linate, dove nei giorni scorsi sono stati invitati i milanesi a guardare la situazione, alcuni piastrellisti già battono con il martello le lastre di gres. La luce naturale – sarà così, a lavori finiti, si vedranno i colori del cielo – filtra dall'alto e alcuni canaloni di cemento aspettano le scale mobili e i tapis roulant: «Le scale mobili sono già state collaudate nello stabilimento Schindler a Shanghai, in questo momento sono in viaggio per nave verso Genova», aggiunge Renato Aliberti, amministratore delegato di M4. Se si va sotto, al livello delle rotaie, ci sono già le porte scorrevoli della stazioni, quelle che – come accade alla linea lilla, e a tutti i metrò automatizzati del mondo – combaceranno con le porte scorrevoli dei treni. C'è la terza rotaia, quella della corrente, già funzionante. E ci sono le gallerie, totalmente finite sino a piazza Tricolore, 10 mila metri. «La metropolitana c'è, noi ci siamo, l'attesa sembrava così lunga invece – dice l'assessore al Traffico Granelli – nel settembre 2020 cominceremo i test sino a Forlanini, nel 2022 si arriva sino a piazzale D'Adda e San Babila, entro il 2023, e cioè tre anni prima dell'Olimpiade, i treni correranno lungo i quindici chilometri della tratta, da capolinea a capolinea in 30 minuti, fermate comprese. È questo che vogliamo mostrare ai cittadini, il lavoro che si fa».

Dalla stazione si entra direttamente nell'aeroporto, ma c'è come la traccia di un largo piazzale, apparentemente inspiegabile: «È il corridoio "Kiss&drive". Prego? «Bacia e guida, nel senso che gli accompagnatori possono salutare, lasciare chi viaggia, e andare. Ma non solo questo, diciamo che nei parcheggi di corrispondenza chi viene da fuori Milano potrà lasciare la macchina qui e in dieci minuti arrivare in centro, senza traffico e senza cercare posteggio. Milano – conclude l'ingegner Mannella, della Salini – non sarà più la stessa». Ha l'accento romano, un po' di malinconia su come vanno le cose nel resto del Paese si percepisce in ogni cantiere che va.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano Obiettivo 2023 per i 15 chilometri

1 La linea
La futura M4 da Lorenteggio a Linate sarà lunga 15 chilometri con 21 stazioni. A regime si prevede che trasporterà 86 milioni di passeggeri all'anno

2 La tempistica
La prima tratta Linate-Forlanini Fs dovrebbe essere aperta entro gennaio 2021, Linate-San Babila entro dicembre 2022 e l'intera linea entro luglio 2023

3 Lo stato dei lavori
Il 54 per cento di tutte le opere previste è stato fatto. Gli scavi delle gallerie sono al 71 per cento, la tratta est e quella ovest ormai sono finite, il lotto in centro è al 21 per cento

4 I costi
L'investimento previsto per la nuova linea è di un miliardo e 543 milioni di euro. Costruzione e gestione sono affidate a una società per 2/3 pubblica e per 1/3 privata





▲ **Il trasporto**

Il primo vagone dei treni costruiti per la M4 è arrivato a Linate su un camion per trasporti eccezionali



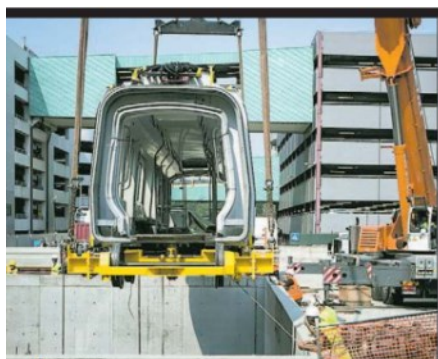
▲ **L'ancoraggio**

Il vagone è stato ancorato al braccio di una gru per essere calato nella cosiddetta "botola di manovra"



▲ **La calata**

La gru ha sollevato le 25 tonnellate del vagone e le ha trasferite nel tunnel scavato per la metropolitana



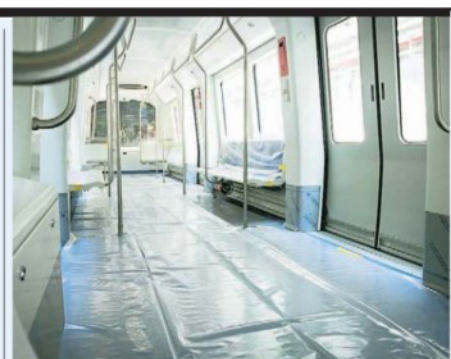
▲ **L'operazione**

Mezz'ora di lavoro per il trasferimento del vagone dall'esterno ai binari già posati nella galleria del metrò



▲ **Il carrello**

Il primo vagone è stato agganciato a un carrello che scorrerà sulle rotaie: da qui possono partire i test



▲ **La livrea e gli interni**

Bianco, nero e azzurro all'esterno, il bianco come colore dominante degli interni: ecco come sarà la futura M4