

I precedenti

I 14 caduti dei metrò storici “Scavare sarà sempre pericoloso”

di **Simone Mosca**

È comodo viaggiare sottoterra, complesso e laborioso renderlo possibile. Perché scavare è un mestiere pericoloso. La M1 aperta nel '64 costò la vita a Ermanno Bevoni, Generoso Crudo, Natale Gemmi, Alfredo Rengoldi, totale lavoratori cinque. Per la M2 morirono in sei, Mario Banfi, Mario Colombo, Dante Lelio Fontana, Giovanni Ricaldi, Giannino Rovesta, Dino Vitalini. Tre le vittime del cantiere M3, e cioè Giuseppe Licata, Domenico Laffranchi, Tiziano Paris. Lo ricordano due targhe in Duomo (per la Rossa e la Gialla) e una in Cadorna (per la Verde), lo si ricorda oggi dopo l'incidente dell'altro ieri, il primo mortale dopo trent'anni. La M5 portata a termine senza la notizia di vittime sembrava certificare che ormai gli standard di sicurezza mettono la manodopera nei tunnel al riparo da rischi. Non era una certezza ma un'illusione. «Il rischio ze-

ro non esiste però sarebbe davvero un errore non vedere gli enormi progressi fatti nel campo delle tecnologie e delle procedure di sicurezza» ammonisce Marco Broglia. Ingegnere oggi in pensione entrato in Mm negli anni '90, direttore della progettazione dei sistemi della M4, vice presidente del Collegio degli ingegneri ferroviari italiani, non è in grado di risalire nello specifico agli antichi incidenti capitati all'alba degli anni '60. Non sa quindi cosa accadde esattamente ad Ermanno Bevoni. «No, e tanto se ne sia persa ogni memoria. Ma sappiamo dalle statistiche con certezza quali furono le tragedie ricorrenti. La prima era legata al metodo di scavo. Si entrava dall'alto, puntellando con travi di legno le pareti delle cavità che capitava cedessero travolgendo con conseguenze evidenti gli operai. Un problema risolto dall'avvento della talpa che risale alla M3». Eppure anche la Gialla costò tre vite. «Perché anche negli scavi l'incidente più fre-

quente e pericoloso è da sempre costituito dalle cadute. Si è arrivati a una soluzione solo a fine anni '90 ad M3 già realizzata attraverso una legislazione più severa e che ha portato soprattutto i cantieri pubblici al pieno rispetto delle norme. Caschi, cavi eccetera».

Giovanni Luca Minici, architetto e storico, è autore di **“Metropolitana Milanese”**: «La meccanizzazione e il rispetto delle norme hanno costituito senz'altro un progresso enorme. Basta prendere una foto qualunque dei cantieri M1 per vedere operai in canottiera. La durata, 8 anni, e l'estensione, quasi 60 cantieri, di una grande opera come la M4 fanno però sì che un margine statistico di rischio molto basso resti una probabilità non così remota». Una fatalità dunque, che nel mondo degli uomini si chiama ragedia. «Scavare resterà sempre pericoloso, anche a Milano che ha un terreno ideale, e chi scava lo sa» conclude Broglia.



▲ **Linea 1** La lapide in Duomo che ricorda i morti sui cantieri



▲ **Linea 2** Per costruire la Verde morirono sei operai

