

I collaudi non si sono mai conclusi Ma la M5 corre lo stesso da 4 anni

La rassicurazione del Comune: «Nessun problema di sicurezza»

—MILANO—

CORRE senza conducente ma anche senza che siano stati completati tutti i collaudi del caso. È la storia della **Metropolitana 5**, una storia che va avanti da oltre 4 anni, se è vero che la prima tratta, quella tra Bignami e Zara, fu inaugurata il 10 febbraio 2013. Un dato di fatto definitivamente inquadrato nel corso della commissione comunale tenutasi ieri per affrontare quello che, dalla genesi ad oggi, è il difetto di fabbricazione della lilla: una curva dal raggio molto stretto in corrispondenza della stazione Garibaldi, invece inaugurata il primo marzo del 2014, che causa un logorio anomalo delle rotaie. Un problema al quale fino a gennaio 2017 si è posto rimedio riducendo la velocità dei treni. A gennaio 2017 si è poi provveduto a sostituire i binari. Meglio premettere che non sussistono problemi di sicurezza per i passeggeri. Ferma resta la singolarità delle condizioni in cui corre la **M5**.

«**LA LINEA È SICURA**, la commissione (ministeriale ndr) preposta ai controlli non ha mai riscontrato problemi di sicurezza e non ha mai interrotto il servizio se non imponendo una riduzione della velocità nel tratto interessato – sottolinea Filippo Salucci di fronte ai consiglieri comunali –. Il collaudo si compone di due ambiti: il collaudo tecnico, che viene fatto prima dell'avvio dell'opera e riguarda il buon funzionamento dell'opera, e il collaudo amministrativo che si conclude dopo l'entrata in funzione dell'opera». Giuseppe Nardi, amministratore dele-



IL PROBLEMA DI SEMPRE Dodici mesi di tempo per valutare le nuove rotaie nella galleria di Garibaldi

gato della **M5**, aggiunge: «Nella tratta Bignami-Garibaldi il collaudo è in fase di completamento, questione di qualche mese. La seconda tratta, quella tra Garibaldi e San Siro Stadio, avrà dai 6 mesi a un anno di differenza come data di completamento delle operazioni di collaudo». Iter fuori tempo massimo? Salucci è di altro avviso: «Se noi riuscissimo a concludere il collaudo amministrativo entro questi tempi sarebbe un re-

PROLUNGAMENTO A MONZA Pronta l'analisi costi-benefici di due tracciati possibili Granelli: sceglieremo a breve

cord». Nardi assicura che fino a quando i collaudi non saranno completati, Astaldi non potrà lasciare il board di **Metro 5 Spa**. Astaldi è, tra le società costruttrici della lilla, quella che ha firmato un accordo per cedere alle Ferrovie dello Stato il 36,7% delle quote della lilla, mantendone solo il 2%. «Questa curva – riprende Salucci – ha generato la problematica di un anomalo consumo delle rotaie, fenomeno che è intervenu-

to fin da subito ma che non era possibile valutare in fase progettuale. A gennaio 2017 abbiamo fatto l'intervento che riteniamo definitivo con la sostituzione delle rotaie con altre di acciaio più duro e con più resistenza meccanica. Da gennaio è iniziato il periodo di monitoraggio che avrà la durata di 12 mesi, al termine dei quali si capirà se l'intervento è stato efficace». Nel frattempo **Metropolitana Milanese** ha terminato l'analisi costi-benefici dei due scenari presi in considerazione per il prolungamento della lilla fino a Monza. «Nei prossimi giorni sapremo quale sarà il tracciato prescelto» fa sapere Marco Granelli, assessore comunale alla Mobilità. **Gi.An.**

