

Metrò, ingressi scaglionati sul ponte della paura

di ARMANDO STELLA

«Accessi scaglionati al metrò per evitare vibrazioni sul ponte pedonale». Comune e Provincia: via al piano per l'ordine pubblico ad Assago. Ballio: la struttura è sicura.

A PAGINA 2

Il caso L'allarme dei passeggeri per le vibrazioni. Atm: treni straordinari al Forum

Metrò, il ponte della paura «Subito ingressi limitati»

La passerella ad Assago. Il sindaco: miglioreremo l'accesso

Il ponte della paura è un corridoio d'acciaio. Trecentodieci metri di passerella sospesi sul traffico dell'autostrada, si cammina a dodici metri d'altezza, tra un pilastro e l'altro passano fino a 35 metri. Mercoledì sera, in mezz'ora, sono passate 1.200 persone: uscivano dal Forum di Assago, dopo il megaconcerto di Katy Perry, diretti al metrò. È stata un'ondata. La passerella ballava, la gente ha tremato: «Va subito rivisto il piano di deflusso dal palazzetto — dice l'assessore provinciale alla Mobilità, Giovanni De Nicola —. Dobbiamo contingentare le presenze sul ponte e garantire l'ordine pubblico». Il sindaco di Assago, Graziano Musella, insiste: «Con i responsabili di Atm e del Forum miglioreremo il dispositivo di accesso alla stazione». Il capolinea della M2 è stato inaugurato solo sette giorni fa. Oggi, alle 18.15, vivrà una seconda prova del fuoco: l'Armani Jeans gioca in casa, Atm ha preparato una flotta di «treni straordinari» per evitare la corsa alla banchina.

I tecnici lo chiamano *effetto elastico*: il ponte del metrò è una struttura flessibile, costruita con criteri antisismici, se ondeggi funziona. Ma le oscillazioni sono strattoni, scosse: chi ha attraversato la passerella del metrò, l'altra sera, si è sentito sbalzato, non stava in piedi; qualcuno, preso dal panico, ha iniziato a correre. La scena è stata registrata dalle telecamere a circuito chiuso: «Non deve

ripetersi — chiosa De Nicola —. Qui non è in gioco la sicurezza, ché il ponte è stato collaudato, è a posto. Ma dobbiamo eliminare il senso di disagio dei passeggeri: o installiamo sistemi di attenuazione delle vibrazioni, o regoliamo meglio l'uscita dal Forum».

Il corridoio sospeso — progettata dall'ingegner Jack Albagli e costruito dall'impresa Salini — è stato sottoposto a test statici e prove di carico, la documentazione è certificata, la Commissione di agibilità ministeriale ha dato il via libera: «Il collaudo è stato perfetto», precisano da Mm. I tecnici hanno eseguito un ulteriore accertamento, l'altra mattina: tutto in regola. Dunque, bisogna rassegnarsi alle oscillazioni? No. La Provincia richiede un nuovo «monitoraggio» sulla passerella: «La struttura dev'essere non solo sicura, ma anche confortevole. Verifichiamo se le preoccupazioni dei passeggeri sono fondate, dobbiamo evitare l'effetto-funivia».

Anche oggi, come mercoledì scorso, alla stazione Milanofiori Forum i tutor Atm venderanno i biglietti manualmente, per evitare code alle emettitrici automatiche. L'edicola e gli sportelli sono ancora chiusi.

Armando Stella

“
Giovanni De Nicola
Installiamo sistemi di attenuazione delle vibrazioni o regoliamo l'uscita dal Forum



“
Graziano Musella
Miglioreremo il sistema di accesso al metrò coi responsabili di Atm e Forum



■ SELPRESS ■
www.selpress.com**L'ex rettore del Politecnico****Ballio: è come un'altalena, oscilla tantissimo ma non crolla**

L'esperto Giulio Ballio, docente di Costruzioni d'acciaio dal 1977 al 2010

«È come un'altalena, oscilla ma non crolla». Una delle prime regole della vita militare, ricorda il professor Ballio, impone di rompere il passo sui ponti per evitare scossoni: l'altra sera, ad Assago, un esercito di passeggeri ha percorso il corridoio nello stesso istante. E l'esercito ha cominciato a ballare: «Le strutture metalliche sono così, leggere e flessibili, e quindi soggette al fenomeno di oscillazione del pendolo. Ma dobbiamo distinguere il pericolo di crollo dal comfort delle persone: il pericolo non c'è, ma il fastidio può essere

eliminato». Giulio Ballio, 70 anni, ex rettore del Politecnico di Milano, è stato titolare della cattedra di Costruzioni d'acciaio dal 1977 al 2010: «Se a un'auto togliamo gli ammortizzatori, beh, la macchina prosegue la corsa, non ha problemi, ma alla prima gobba sull'asfalto si scatena l'inferno, le vibrazioni diventano insopportabili e si amplificano ad ogni ulteriore deformazione della strada». Sul ponte del metrò di Assago s'è verificato lo stesso fenomeno: le oscillazioni, una volta iniziate, non si attenuavano, anzi, hanno scatenato il panico.

«Succede sulla Torre Branca, in testa ai grattacieli più alti — ricorda Ballio —. È capitato anche alla Ruota panoramica di Londra: era stata collaudata, inaugurata e poi risistemata». Perché un intervento tecnico è possibile, suggerisce l'ex rettore del Politecnico: «Possono essere installati degli "smorzatori", sistemi che ammortizzano e riducono la durata delle vibrazioni». Altrimenti, più semplicemente, «si può regolare il traffico delle persone», renderlo più fluido, meno improvviso e violento.

A. St.

© RIPRODUZIONE RISERVATA