

www.bjliguria.it

ogni giorno le notizie
di economia e territorio

BJ LIGURIA BUSINESS JOURNAL

www.bjliguria.it

il quotidiano online
che racconta la Liguria

€ 4 Anno 7, numero 6 (62), giugno 2011

Chiara Barbieri e Sara Mattiello

PERIODICO DI ECONOMIA E MARKETING TERRITORIALE

Poste Italiane SpA - spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003
(com. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1, comma 1, DCB Genova

L'ultimo tratto della metropolitana di Genova sarà pronto entro la primavera 2012. Circa sette anni di lavori per 1,6 chilometri tra piazza De Ferrari e la stazione ferroviaria di Brignole, che si aggiungono ai 5,2 da Brin a piazza De Ferrari con sette stazioni aperte dal 1990 al 2006.

Negli ultimi mesi, i lavori procedono a ritmo serrato. Operai e ingegneri, impegnati nelle attività del cantiere nel ventre di Genova, lavorano con l'obiettivo di ridurre al minimo il ritardo di sei mesi, dovuto allo stop forzato a causa dei ritrovamenti archeologici nell'area della stazione di Brignole adiacente allo sbocco di galleria. Per rispettare la scadenza di marzo-aprile 2012 (che coinciderebbe con le elezioni amministrative) Ansaldo Sts ha chiesto e ottenuto dall'impresa appaltatrice di Rete ferroviaria italiana - che sta lavorando al riassetto del nodo ferroviario di Genova a Brignole - di poter lavorare anche sul versante del cantiere ferroviario. Operando su due fronti, operai e tecnici del cantiere della metropolitana contano di ridurre di qualche mese il gap temporale accumulato. Il fiato sul collo da parte dell'amministrazione **Vincenzi** è ovvio, si fa sentire. «Stiamo verificando» spiega **Carlo Crovetto**, project manager di Ansaldo Sts - insieme al Comune di Genova le date esatte della messa in funzione della linea, che è stata completata, mancano il montaggio di alcuni apparati, il completamento della stazione di Brignole e del sito impiantistico di Corvetto che sostituisce provvisoriamente la prevista stazione».

Ansaldo Sts (che dal 1983 è concessionaria

dei lavori) è responsabile unico nei confronti del Comune di Genova per la progettazione ed esecuzione dell'opera. Nel cantiere oggi lavorano circa 80 operai, tra quelli di Ansaldo Sts e dell'Ati Metrogenova (formata da Impregilo, Astaldi, Impresa e dalla genovese Carena) che ha vinto l'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere civili.

Sei varianti in corso d'opera

Inizialmente la consegna era stata prevista dal Comune di Genova per il 2009 poi slittata al 2011 e infine a metà del 2012. A cambiare i piani iniziali dei lavori sono state, oltre allo stop dovuto ai ritrovamenti archeologici, le sei varianti al contratto base stipulato tra Ansaldo Sts e Comune. Il progetto finale, rispetto al 2005, risulta molto diverso «Parlare di ritardi è un po' un luogo comune in questi casi - puntualizza Crovetto - e spesso ingeneroso e improprio quando si tratta di lavori di alta ingegneria civile e impiantistica, dove le complessità aumentano di continuo a causa dei condizionamenti che sorgono strada facendo. Nel caso specifico della tratta De Ferrari-Brignole, le sei varianti progettuali hanno comportato l'aggiunta di importanti opere da realizzare, alcune delle quali in stazione Brignole, inizialmente di pertinenza di Rfi. Ciascuna di queste varianti, oltre ai tempi di progettazione, è stata necessariamente sottoposta a un iter burocratico operativo complesso per ottenere l'approvazione da parte di tutti gli enti preposti, tra cui anche il ministero delle Infrastrutture».

Il cantiere è stato bloccato per sei mesi da alcuni ritrovamenti archeologici nella zona di Brignole: un selciato realizzato con la tradizionale tecnica ligure del rissus che costituirebbe l'accesso a una chiesa del Cin-

quecento nel limitrofo Borgo Incrociati. La pavimentazione, per la soddisfazione degli appassionati di archeologia, è stata completamente asportata dalla zona del ritrovamento: dei circa 10 metri quadri di selciato, 4 saranno musealizzati in una teca proprio all'interno della futura stazione della metro di Brignole, insieme agli utensili e al materiale osseo ritrovato in loco. Nulla a che vedere con le centinaia di anfore trovate sotto l'acropoli di Atene e oggi esposte al pubblico, ma almeno i reperti, che hanno bloccato per sei mesi l'avanzamento dell'infrastruttura, non faranno la fine dei vecchi moli ritrovati in piazza Cavour e dimenticati nei magazzini del Comune dopo la loro catalogazione.

Dopo il completamento dei lavori, i genovesi dovranno aspettare ancora qualche mese per poter arrivare in metro fino a Brignole, il tempo necessario per espletare i collaudi della linea e della stazione. L'apertura della tratta sarà con gli attuali 18 treni da 25 metri, ma il Comune di Genova ha contrattualizzato la fornitura di altri 7 nuovi treni da 39 metri, con un costo

I fan del metrò

Voluta da un gruppo di cittadini genovesi, l'associazione Metrogenova nasce nel novembre del 2007 dal presidente sito metrogenova.com, realizzato nel 2006 da **Alex Bettucchi** (nella foto), attuale presidente, insieme a **Cristina Solenni**.

L'associazione persegue lo scopo di studiare, valorizzare e promuovere le reti di trasporto pubblico a Genova, con particolare riferimento alla metropolitana, alla ferrovia urbana e suburbana e, in generale, ai sistemi in sede propria e/o riservata che potrebbero garantire un elevato livello di mobilità sostenibile. «L'associazione e il sito - racconta Bettucchi - hanno avuto la fortuna di nascere nel momento in cui i lavori per la tratta De Ferrari-Brignole sono entrati nel vivo. Da allora abbiamo cominciato a realizzare un archivio fotografico che possa rappresentare una testimonianza progressiva dello stato di avanzamento dei lavori. In questi anni inoltre, grazie alla collaborazione con Ansaldo Sts e con il vicinissimo **Paolo Pissarello**, siamo scesi diverse volte nel sottosuolo di Genova portando i nostri soci a visitare direttamente i cantieri della metro e con regolarità abbiamo pubblicato sul nostro sito e sulla nostra rivista amatoriale news, interviste e materiale sugli aspetti realizzativi e finanziari della metropolitana».

Attiva sul fronte della partecipazione dei cittadini, l'associazione oltre a presenziare a trasmissioni radiofoniche e televisive, organizza iniziative per la città per offrire ai genovesi una possibilità di confronto e di interazione con gli enti pubblici su temi

trasportistici, come il recente incontro di aprile organizzato con il Comune di Genova per il coinvolgimento di cittadini e soggetti potenzialmente interessati dal reinserimento dei tram in Val Bisagno.

Particolarmente caro all'associazione, il tema metropolitana «molto più amata e utilizzata di quanto si possa pensare - dice Bettucchi - ma che tuttavia, per com'è strutturata ora, non può sfruttare il suo potenziale».

