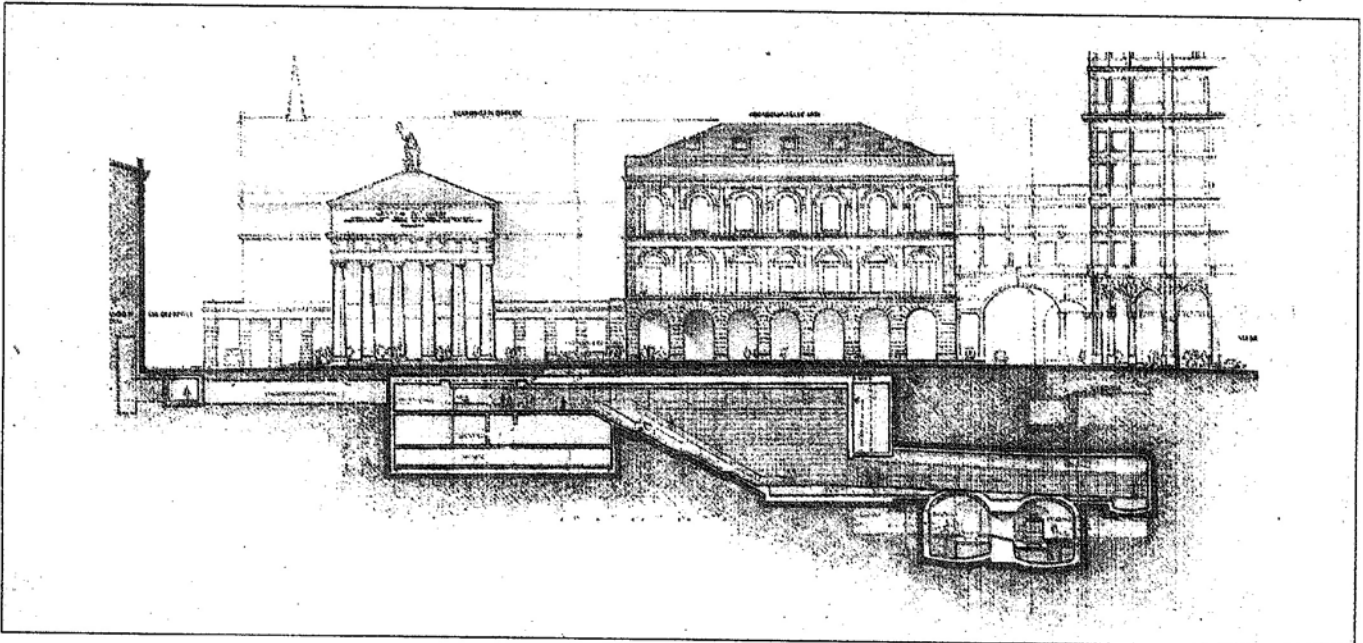


L'EVENTO La linea sarà inaugurata entro il 20 dicembre. Potrà trasportare seimila passeggeri all'ora

Il metrò conquista De Ferrari

Proteste per il rumore nella zona di salita del Prione



Uno spaccato della stazione che si sviluppa tra il palazzo della Borsa (a destra) e il Carlo Felice (a sinistra) con l'Accademia al centro



Una vettura prova percorre il nuovo tratto



La scalinata che conduce all'atrio della stazione del metrò di piazza De Ferrari

De Ferrari, finalmente. Un anno e mezzo dopo l'inaugurazione della stazione di San Giorgio, il metrò arriva 15 metri sotto il Carlo Felice. La data del taglio del nastro non è ancora sicura. L'assessore ai Lavori pubblici, Claudio Montaldo, assicura che sarà entro il 20 dicembre: potrebbe essere il 18, evitando per scaramanzia venerdì 17, con due giorni di festa e spettacoli. Non ci sono ancora certezze perché dovrà prima dare l'ok la commissione di vigilanza formata da tecnici del ministero delle Infrastrutture e dell'Amt. Intanto i vei-

coli vanno avanti e indietro, con la targa "Prova", fra San Giorgio e De Ferrari: due minuti e mezzo il tempo del percorso. Viaggi che hanno scatenato proteste e reazioni nella zona di Porta Soprana, dove si lamentano vibrazioni «da terremoto». «Può darsi che i convogli siano stati sottoposti a particolari stress, a prove di frenata - dice Gianfranco Medri, project manager di Ansaldo - Siamo stati nel condominio dove è stato segnalato il problema, in salita del Prione 27, e all'Hotel Colombo, e non

abbiamo avvertito nulla. Tra l'altro, la fonte del rumore è distante venti metri dalle fondamenta. Comunque faremo ulteriori verifiche».

La stazione di De Ferrari sarà completata a tappe: a primavera è prevista l'apertura dei negozi, a luglio invece assieme all'apertura della stazione S. Agostino di

Sarzano (sempre che il Tar non accolga il ricorso dei privati che contestano l'uscita) arriveranno varie opere d'arte contemporanea. I negozi saranno sette, due nell'atrio e gli altri cinque nel sottopasso di collegamento con vico San Matteo e il centro storico: quattro sono attività esistenti, oggi nei box sotto l'Accademia (i gazebo dismessi andranno nei parchi, trasformati in punti di ristoro, i cui gestori avranno anche il compito di aprire e chiudere i cancelli), le altre dovranno essere assegnate con gara.

Con l'arrivo del metrò a De Ferrari, la linea 32 dell'Amt verrà limitata a via Fanti d'Italia, capolinea del 7. Salvo prolungamenti d'orario, i convogli viaggeranno dalle 6,30 alle 21: nel periodo di punta frequenza minima di 4 minuti, con capacità di trasportare 3.100 passeggeri all'ora per senso di marcia (negli altri orari ogni 10 minuti, per 1.080 passeggeri). Da Brin si potrà raggiungere De Ferrari in 10 minuti, un treno ogni 8, per 5.000 passeggeri all'ora per senso di marcia. Franco Monteburlo, responsabile di esercizio per Amt, snocciola altri dati: a fine anno i passeggeri trasportati saranno 5 milioni; il confronto fra settembre

2003 e settembre 2004 indica una crescita del 24,7 per cento, mentre il raffronto fra 2002 (con San Giorgio ancora chiusa) e 2004 segnala +107 per cento. Più si viaggia, più scendono i costi aziendali.

E il futuro? Per arrivare a Brignole (il progetto è all'esame del ministero, l'ok è atteso entro dicembre) servono 170 milioni di euro: 60 ci sono già (legge 211), altri 60 sono scritti nell'accordo di programma Comune-Regione, gli ulteriori 50 dovranno essere reperiti da Palazzo Tursi attraverso una propria società, che si indebiterà con le banche: chi gestirà il trasporto pubblico a Genova riconoscerà al Comune parte dei ricavi per ammortizzare l'investimento. Se i lavori partiranno l'estate prossima, ci vorranno 4 anni, forse "saltando" in una prima fase la fermata di via Santi Giacomo e Filippo.

A Brignole verrà utilizzato il palazzo delle Poste, che nel 2006 andranno all'aeroporto.

Per la stazione di De Ferrari, l'architetto Renzo Truffelli ha puntato sulla luce e su spazi aperti (non ci

saranno tornelli, tutti potranno circolare liberamente fra sottopasso e stazione, sotto l'occhio delle telecamere); le scale sono in marmo nero di Ormea, gli spessi vetri di sicurezza alle pareti sono trasparenti e facili da pulire, le lampade quelle dell'aeroporto parigino di Roissy, che illuminano sotto e sopra in modo omogeneo. Un sistema di tre ascensori consentirà anche ai disabili di uscire a De Ferrari o in vico San Matteo, senza problemi. Dice Truffelli: «Abbiamo cercato di rendere lo spazio luminoso, con opere d'arte inserite nella struttura, una formula che è anche uno strumento anti-vandalismo: se il metrò mette paura, è finita». Le opere (per le quali è venuto meno il finanziamento di 500 mila euro della Fondazione Carige, da cui si attendevano in tutto 15 milioni) sono firmate da Giovanna Bianco e Pino Valente, Annamaria Gioja, Lello Lopez, Luca Vitone, Cesare Viel, Maurizio Nannucci. Più due bacheche riservate agli studenti dell'Accademia e all'esposizione dei preziosi gessi. Scendendo le scale, si avrà davanti uno schermo 6 metri per 6, con immagini caleidoscopiche di simulazioni di vita artificiale, riprodotte dal computer. Nell'atrio un mosaico con due avambracci di marinai indicheranno la direzione, mentre il genovese Vitone allestirà una pedana di tre metri di diametro per i musicisti di strada. Il disegno sul pavimento, una ruota rossa in campo nero, simboleggerà la libertà e il popolo Rom.

Andrea Plebe