

Viaggio in anteprima sull'ultimo tratto della sotterranea che unisce Caricamento al cuore della città e che sarà inaugurato entro il 20 dicembre

IN PRIMO PIANO



**L'INGRESSO**

La scalinata che scende dall'Accademia sarà in pietra chiara, mentre gradini e pavimento della stazione sono realizzati in marmo nero di Ormea



**IL GRANDE ATRIO**

Pannelli di vetro anti-vandalismo e che riflettono la luce delle lampade: e opere di sei artisti a trasformarlo in una galleria d'arte contemporanea

Vetri satinati e luci "alla parigina" intorno a sculture, mosaici e immagini video che caratterizzeranno l'accesso alla stazione



**SCALE FISSE E MOBILI**

Ma per raggiungere il piano dei binari ci sarà anche un ascensore la cui "scatola" trasparente sarà l'unico elemento rimasto all'esterno sulla piazza

Verranno allestiti sette negozi e si prevede una enorme crescita dei viaggiatori: potrebbero raddoppiare e arrivare a otto milioni all'anno

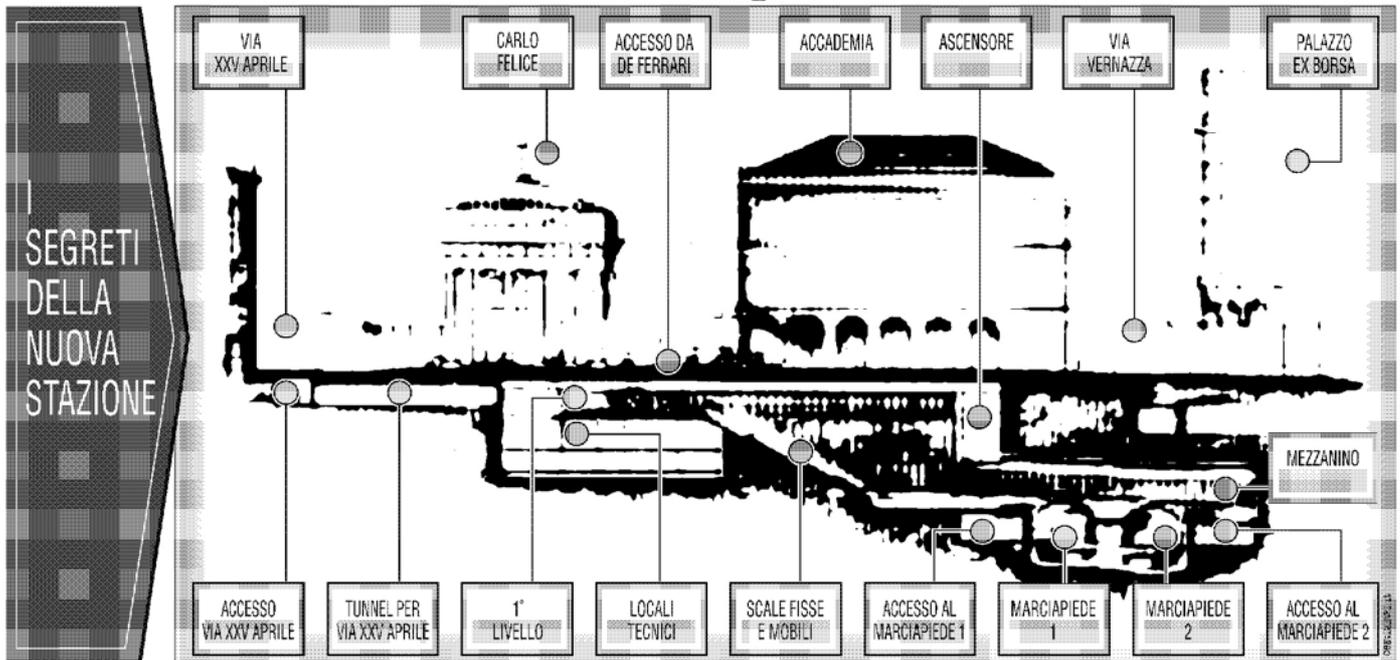


**LA SICUREZZA**

I monitor permetteranno di controllare la sicurezza su banchine, scale e accessi. Nella stazione di De Ferrari non ci sono i tornelli per regolamentare l'accesso

# Ultima fermata De Ferrari la galleria d'arte del metrò

*In undici minuti dalla Valpolcevera in Centro*



Esercizio a spola da S. Giorgio, sul binario pari. Per completare l'altra banchina atteso il proseguimento per Corvetto e Brignole

**SOPRA E SOTTOTERRA**  
In questo "spaccato" grafico le sezioni della area metrò e la zona soprastante. In alto un treno per i collaudi (foto fabio bussalino)

Il costo complessivo dell'ultima tratta è stato di 73 milioni, ora ne occorrono altri 170 ma sono disponibili solo 60

**DONATELLA ALFONSO**

UNDICI minuti. Lo dicono da vent'anni, ma adesso il regalo di Natale è sicuro: undici minuti, o

meglio 590 secondi per andare dalla stazione di via Brin, appesa sulle case di Certosa, fino a questo grande pozzo chiaro dove si scende da piazza De Ferrari, su un tre-

no che percorrerà in tre minuti, col metodo del cosiddetto «esercizio a spola», l'ultima «rampa». Quella che va dalla stazione di San Giorgio su per la galleria delle Grazie,

sotto il cuore dei vicoli, superando la stazione di Sarzano (che, invece, deve aspettare ad accogliere i viaggiatori sino alla prossima estate) e utilizzando il binario pari (il completamento dell'altro sembra rimandato ai tempi del proseguimento per Brignole). Intanto la corsa di prova, con il clacson che suona incessantemente per avvisare gli operai che eventualmente si affacciarono sul percorso, ci mette di meno: il cronometro dei tecnici si ferma a due minuti e mezzo. «Prima del 20 dicembre inauguriamo e sarà una festa come per tutte le altre stazioni» giura Claudio Montaldo, assessore alla metropolitana, che confida anche sulla presenza del ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi. La data precisa dipende dal lavoro della commissione ministeriale di collaudo, che deve ancora prendere la via di Genova, e fare le necessarie verifiche. Roba di giorni, assicurano gli uomini di Metrogenova, cioè Ansaldo Trasporti, la concessionaria che costruisce il metrò genovese; gli stessi che serviranno per trovare una risposta alle misteriose vibrazioni denunciate da abitanti ed operatori economici di via Porta Soprana e salita del Prione.

«Ce l'hanno segnalato, abbiamo subito fatto un sopralluogo insieme ad Amt — spiega e rispiega ad ogni telecamera e ogni taccuino che gli si para davanti Gianfranco Medri, direttore di Metrogenova — Le vibrazioni non le abbiamo riscontrate, ma controlleremo ancora. È possibile che durante i collaudi i veicoli siano stati spinti alla massima velocità, diciamo "stressati", magari danneggiando le ruote stesse, che dovranno essere riviste; ma con la normale velocità di esercizio, problemi non ce ne risultano». Sono tutti convogli nuovi, sbotta Medri, e i binari sono posati su un materiale isolante, una sorta di tappeto di gomma che per una dozzina di centimetri fa da cuscinetto tra il fondo, dove peraltro un tempo lontano passavano i treni, e la via ferrata. Ma è innegabile che la ventennale storia della metropolitana di Genova sia costellata di ricorsi e proteste, di *stop and go* di ogni ge-

nere. È il caso della stazione di Sarzano, dove il ricorso al Tar di alcuni residenti di vicolo sotto le Murette contro l'uscita pedonale verso mare attende un pronunciamento del tribunale amministrativo per gennaio; nel frattempo, i lavori restano sospesi, anche perché tutto lo sforzo è stato indirizzato su De Ferrari in maniera che, con i ritardi di rito, sia possibile aprire al pubblico entro il 2004: e ci si riesce per un soffio. Sarzano attenderà l'estate 2005; poi, se tutto va bene, di nuovo in cammino verso Brignole, passando per Corvetto.

Gli operai si affrettano a posare le ultime lastre grigie sui gradini. È marmo nero di Ormea, così come quello che ricopre, pochi metri più sotto, il pavimento della stazione. Si scende dalla grande scalinata all'angolo del palazzo dell'Accademia, quello che era l'accesso al sottopassaggio è stato ampliato e sarà rivestito di una pietra chiara come il palazzo che lo fronteggia, mentre non appena cadranno le barriere che nascondono ormai da anni quell'angolo di piazza, si vedrà soltanto la scatola trasparente dell'ascensore che porta giù sino al binario.

Ma tornerà a vivere anche il sottopassaggio, spiegano Montaldo e Renzo Truffelli, l'architetto che ha disegnato la stazione, completamente rivestita di vetro satinato e resistente, che amplifica il chiarore delle lampade (uguali a quelle utilizzate nell'aeroporto parigino di Roissy) e garantisce sia la sicurezza che la pulizia verso vandali e graffittari. Ci saranno sette negozi, ma soprattutto, tra stazione e passaggio, nascerà una vera e propria galleria d'arte, un posto da visitare, a partire dal prossimo anno: le opere saranno al loro posto più o meno quando si aprirà Sarzano, quindi nell'estate 2005. Nel ritardo non manca la responsabilità di 500 mila euro che dovevano essere garantiti dalla Fondazione Carige attraverso il contributo di 15 milioni di euro destinati alla De Ferrari-Brignole; per ora non ci sono più, poi chissà.

Intanto gli artisti sono al lavoro: otto gli spazi a disposizione (di cui due assegnati all'Accademia Ligustica), tre assegnati ad autori di Napoli (Bianco & Valente, Anna Maria Gioia e Lello Lopez), ai genovesi Cesare Viel e Luca Vitone, e al fiorentino Maurizio Nannucci. «Per i passeggeri — racconta Truffelli — sarà come entrare in un museo. Di grande impatto sarà l'opera di Bianco e Valente all'ingresso, sopra le scale mobili: uno schermo di sei metri per sei, intitolato "Alife" sul quale verranno proiettate immagini di vita in con-

tinuo movimento realizzate al computer in collaborazione con un'università della California». Poi un grande mosaico su cui muscolosi avambracci tatuati indicheranno ai viaggiatori la direzione dei binari, e una sorta di "palcoscenico", sul quale potranno esibirsi gli artisti di strada. Tutto questo, attenzione, sino alle 21: per il momento non si pensa di estendere gli attualiorari di esercizio, spiega Franco Montebruno, responsabile del metrò per Amt: ma poi, bisognerà vedere il traffico dei passeggeri. Perché in realtà le previsioni sono di una crescita non indifferente: secondo una stima fatta da Amt, i 4.665.650 viaggiatori che hanno viaggiato tra il settembre del 2003 e quello del

2004 tra Brin e San Giorgio, potrebbero toccare gli 8 milioni, con il tragitto sino a De Ferrari; e nel weekend i dati si dimostrano sempre al rialzo.

Stazione, binari, luci, ma soprattutto scavi e vetture: tra San Giorgio e De Ferrari il costo complessivo è stato di 73,34 milioni di euro; ora però si sta già lavorando per arrivare a Brignole. Entro fine novembre, spiega Montaldo, dal ministero dovrebbe arrivare la modifica al progetto, prevedendo l'arrivo sul rilevato ferroviario, quindi a filo della stazione, con l'uscita dove ora c'è il grande palazzo delle Poste in piazza Raggi (che verrà acquisito e demolito) sul lato di via Canevari. E poi, sempre entro la fine dell'anno, si dovrebbe approvare il progetto Brignole-Stadio, per poter avere i finanziamenti statali cui aggiungere altri, e avviare la nuova progettazione per la Brin-Canevari. Ma i soldi? Arrivare a Brignole costa 170 milioni di euro, ce ne sono 60 dalla legge 211, altrettanti sono

previsti — ma ancora non ce n'è traccia, i documenti sono stati inviati in questi giorni — dall'accordo di programma con la Regione; mancano i 15 milioni di euro che doveva garantire la Fondazione Carige. Ci auguriamo che possano rivedere la loro posizione, dice Montaldo: «Comunque il Comune si sta attrezzando per finanziare con risorse proprie la tratta per la parte restante». Questo con una società che dovrà da un lato costruire la metropolitana, poi recuperare l'ammortamento dell'impegno

---

ci vorrebbero 48 mesi di lavoro, considerando di arrivare prima alla stazione e solo dopo completare la stazione intermedia di Corvetto-via Santi Giacomo e Filippo. Partendo dell'estate del 2005, si potrebbe essere a Brignole, considerando tutto, alla fine del 2009, più facilmente nel 2010. La prima convenzione fu firmata nel 1983; i lavori tra Brin e Dinegro, nella vecchia galleria di Certosa, erano iniziati nel 1986. Per arrivare a De Ferrari—5,240 chilometri—ci sono voluti 18 anni. Per fare i nove chilometri tra Canepari e lo stadio, quanto occorrerà?