Ecco il progetto della metropolitana a San Fruttuoso: “Entrata in servizio prevista nel 2026”

di **Fabio Canessa**

18 Febbraio 2020 – 9:14



Genova. Entrerà in servizio nel **2026** il prolungamento della metropolitana da Brignole a **piazza Martinez**, nel quartiere di San Fruttuoso. La data è indicata nel cronoprogramma del progetto definitivo che Rina e Metropolitana Milanese hanno consegnato al Comune alla fine di gennaio, in ritardo di sei mesi rispetto alla scadenza imposta. Una nuova, **pesante dilatazione dei tempi** che stavolta è scritta nero su bianco nel documento che dovrà passare ora al vaglio della conferenza dei servizi per tutte le osservazioni del caso.



Da Brignole a San Fruttuoso, 800 metri scarsi e ben 14 anni senza neanche uno scavo. A determinare il paradosso, come prevedibile, sarà lo spostamento delle **officine ferroviarie** di piazza Giusti, un ostacolo che i nuovi binari della metropolitana non potranno in alcun modo aggirare visto che il tracciato attraversa in pieno quell'area. Nella relazione generale del progetto si legge che "*per gran parte dell'area di sviluppo della metropolitana è presente l'officina adibita alla riparazione dei locomotori. Tale officina,* ***di cui la dismissione era inizialmente prevista per il 2017, risulterà pienamente in funzione fino alla fine del 2023****, con pesanti ripercussioni sulle tempistiche di realizzazione*".

Da Trenitalia non arrivano conferme sull'orizzonte al 2023, ma di fatto **non è ancora stato deciso quando le officine verranno dismesse**. La data è condizionata in gran parte dalla disponibilità di nuove aree a Savona, dove verrà accentrata quasi tutta la manutenzione dei treni, mentre a Terralba rimarrebbe solo un presidio per lavorazioni di minore entità. Nel mezzo c'è la lotta dei sindacati che si oppongono alla dislocazione. Un gioco di incastri che sbarra la strada alla metropolitana genovese, appesa a un protocollo di intesa che Comune e Ferrovie hanno siglato a maggio del 2019 con l'impegno a definire tutti i dettagli dell'operazione entro due anni, pena la decadenza dell'accordo stesso.

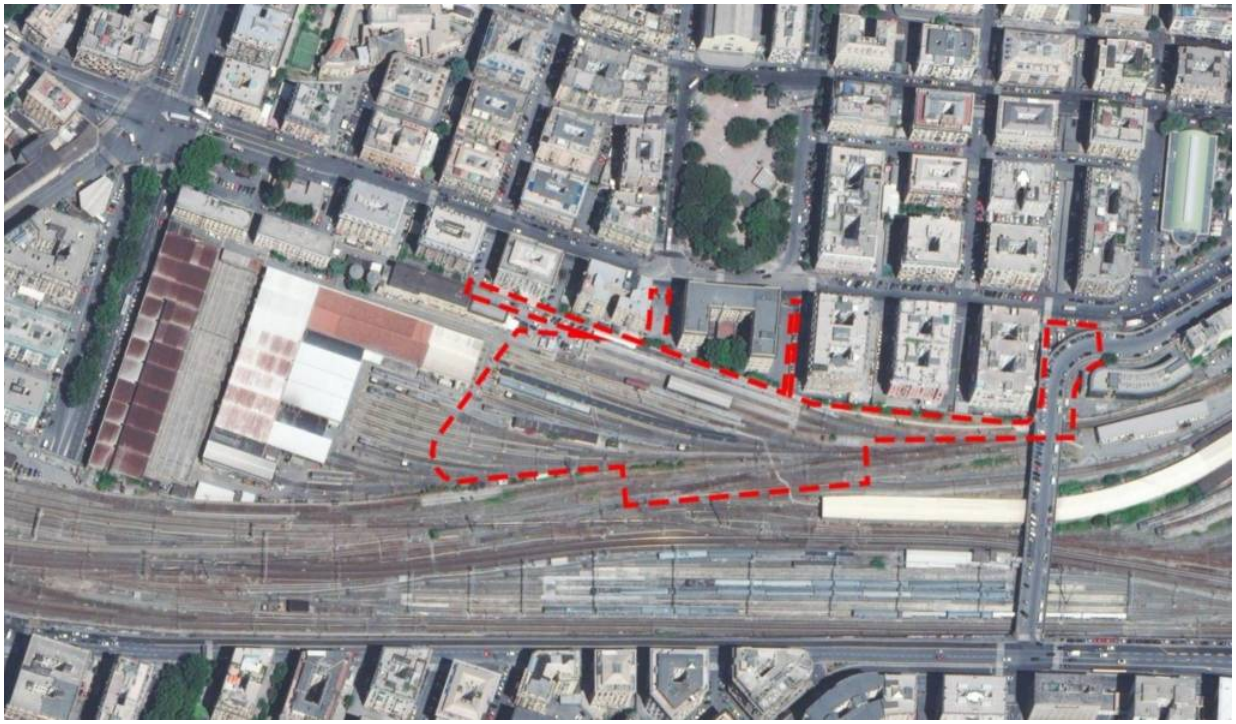
"A fine 2019 pubblicheremo per l'appalto integrato per iniziare i lavori nel 2020", aveva promesso l'assessore Matteo Campora a settembre in consiglio comunale. "Contiamo di partire entro il 2020", aveva ribadito a gennaio, dopo che erano emersi ritardi nella progettazione esecutiva dovuti proprio all'incertezza sulle officine ferroviarie. Nel frattempo l'incertezza è diventata una presa d'atto trascritta nelle carte: prima del 2023 sarà impossibile partire coi lavori. A meno che Trenitalia non acceleri sul trasferimento a Savona, che al momento sembra tutt'altro che imminente.



Campora però smentisce lo stesso progetto e ribadisce la propria previsione sui tempi: "Il prolungamento verso piazza Martinez e verso via Canepari della metropolitana genovese è arrivato a buon punto ed **entro la fine del 2020 saranno affidati i lavori e firmati i contratti** per il loro avvio – afferma in una nota -. L'apertura dei cantieri è prevista nel 2021. I tempi di realizzazione delle opere consentiranno l'apertura all'esercizio nel 2022 per entrambe le tratte"

Dal progetto definitivo emergono anche i dettagli su come cambierà San Fruttuoso con l'arrivo (seppur lontano nel tempo) della metropolitana. **La nuova stazione sorgerà all'altezza della scuola Marconi** e sarà accessibile con un breve tunnel pedonale dall'attuale fermata dei bus. La banchina sarà posta in mezzo ai binari e sarà collegata con un sovrappasso.

Ma non solo: nell'area tra gli edifici di piazza Martinez e il parco ferroviario saranno realizzati **un parco alberato, una piazzetta coperta con tettoie metalliche e un parcheggio d'interscambio da 135 posti**, con entrata da via Giacometti. Il park, insieme agli accessi secondari da via Casoni e dal ponte di Terralba, fa parte tuttavia di un secondo lotto di lavori che partirà, secondo la tabella allegata al progetto, dopo l'entrata in funzione della linea e quindi nell'estate del 2026.



I tempi necessari per trasformare i disegni, in realtà, non sono l'unica incognita. Il Comune, infatti, **deve ancora acquisire le aree da Rfi**. E oltre al pasticcio delle officine, che grava sull'intero progetto, a complicare la partita è la necessaria "valorizzazione immobiliare", così definita anche nel protocollo d'intesa, che dovrà rendere sostenibile l'investimento pubblico.

Le risorse già finanziate dal ministero (circa **145 milioni** comprensivi anche del prolungamento a Rivarolo e dei treni di ultima generazione) coprono i costi del prolungamento, ma non l'acquisto dei terreni e tutte le altre opere. Un'ipotesi, quindi, è quella di costruire **nuovi palazzi e centri commerciali** nella parte dismessa da Trenitalia, con prevedibili rivolte tra i residenti che chiedono invece parcheggi e spazi pubblici (anche alla luce del rebus di corso Sardegna).