

DIMENTICANZA O STRATEGIA? LA MOSSA DEL COMUNE RENDE MOLTO DIFFICILE LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Metro a Terralba, prolungamento a rischio

Il piano urbanistico non prevede una nuova destinazione per le officine da dismettere. E Fs frena



16 milioni
il costo dell'opera con prolungamento dei binari fino a piazza Martinez e una fermata

6.8 milioni
la quota di finanziamenti già disponibile grazie a un vecchio stanziamento ministeriale (1992)

30 milioni
Un investimento maggiore permetterebbe di acquistare anche due nuovi treni o, eventualmente, prolungare il tracciato fino a Terralba

700 metri
la lunghezza del tratto tra l'esistente stazione della metropolitana a Brignole e la nuova, progettata fermata di piazza Martinez



1.2 chilometri
la lunghezza del prolungamento se la metropolitana dovesse raggiungere piazza Terralba

20.000 passeggeri 
il bacino giornaliero di utenza che attrarrebbe la metropolitana con la nuova fermata di piazza Martinez, secondo stime progettuali (oggi sono 14-15 mila)

TRASLOCO ANNUNCIATO

La manutenzione dei locomotori, ora in piazza Giusti, sarà effettuata a Savona

LA CONDIZIONE

Per Trenitalia la valorizzazione immobiliare è un requisito per il sì all'operazione

ROBERTO SCULLI

UNA PRIORITÀ per il Comune, che con l'arrivo a San Fruttuoso trasformerebbe la minuscola metro genovese in qualcosa di più proponibile. E per la Regione, che l'ha inserita tra le 26 infrastrutture liguri cruciali per cui chiedere fondi al ministero dei Trasporti. Ma la strada che si sperava potesse portare la metropolitana genovese a raggiungere piazza Martinez nel giro di tre quat-

tro anni - e in un futuro Terralba e la zona di San Martino - è d'improvviso diventata una ripida salita. Per una mossa del Comune, che, nel Piano urbanistico, non ha previsto alcuna possibilità di trasformazione per le aree che dovrebbero essere liberate dalle Fs per consentire la posa dei binari della metro. E per il conseguente malumore di Trenitalia, che quelle aree - l'officina dei locomotori di piazza Giusti - vorrebbe monetizzare grazie a un'operazione immobiliare. Anche perché il fabbricato, stando agli attuali progetti, sarebbe isolato dalla rete Fs dai binari della metro.

La sfida si complica

Che la partita non sarebbe stata semplice si sapeva dall'ini-

zio. Le Ferrovie non sono mai troppo felici di abbandonare propri possedimenti. Tuttavia, in questo caso si registrano alcuni elementi che parevano poter facilitare il tutto: Trenitalia ha deciso da tempo di trasferire la grandissima parte della manutenzione di carrozze e locomotori a Savona. Un'operazione che va avanti e che, a breve, vedrà



smantellare la tensostruttura di Terralba. Il trasloco, è naturale, consentirebbe di liberare le costruzioni adibite a officina. Tra queste ne figurano alcune di Rfi, il "braccio" delle infrastrutture del gruppo Fs, non più necessarie grazie alla parallela costruzione del nodo ferroviario Voltri-Brignole. E, soprattutto, un fabbricato di proprietà di Trenitalia, il deposito officine locomotori e mezzi leggeri di piazza Giusti. Un enorme edificio che, con la migrazione a Savona, potrebbe essere abbandonato al pari di una serie di altri adibiti alla medesima funzione.

Il progetto pronto

Dall'altra parte c'è il Comune, che è riuscito a tenere vivo grazie a un progetto redatto da ~~Metropolitane milanesi~~ - un finanziamento da 6,8 milioni risalente al 1992 che rischiava di vaporizzarsi dopo i numerosi cambi di impostazione sull'utilizzo dei fondi (prosecuzione della metro in Valbisagno, tramvia ecc.). Sono buona parte dei 16 milioni che sarebbero necessari per una nuova fermata, alle spalle di piazza Martinez, per la permuta con le Fs e per la linea.

L'insidia nel Puc

Qual è il problema? Un puro tecnicismo, ma solo all'apparenza: nel Piano urbanistico del Comune, da poco approvato definitivamente dalla sala rossa, l'area dell'officina è vincolata alla funzione odierna: servizi ferroviari e "in sede propria". Ergo, l'eventuale operazione immobiliare, che peraltro potrebbe controbilanciare le spese sostenute per i nuovi capannoni di Savona, sarebbe oggi improponibile.

Vitale l'ok delle Fs

Certo, il Comune (*Il Secolo XIX* ha provato senza successo a

contattare il vice sindaco delegato all'Urbanistica Stefano Bernini) potrebbe essersi ri-

servato una sorta di primato strategico. Le varianti al Piano sono infatti sempre possibili e quella non è l'unica partita urbanistica aperta con

le Fs. Ma i tempi rischiano di non sposarsi con la strategia, visto che Trenitalia vuole accelerare sul trasferimento a ponente. Non solo: oltre all'edificio, si tratta comunque di avere l'ok per smontare la ferrovia per sostituirla con binari e sistemi della metro. Che, in ogni caso, dovrebbero essere allestiti sull'ex sedime ferroviario, su cui la società è sovrana assoluta. Ecco perché superare i malumori, che si sono estesi dalla Liguria fino ai vertici romani del gruppo, è ora vitale per procedere.

sculli@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA