

# Un big francese, Italferr e il Rina per prolungare la metropolitana

Brin-Canepari e Brignole-Martinez: parte la progettazione  
A marzo l'affidamento definitivo, l'inizio dei lavori nel 2020

**Daniele Grillo**

Gli italo-francesi della Systra Sotecni, in partnership con la società del gruppo Fs Italferr, disegneranno il prolungamento della metropolitana a nord ovest, tratta Brin-Canepari. Sull'altro fronte del prolungamento del sistema dei treni urbani, quello da Brignole a piazza Martinez, si cimenteranno invece gli ingegneri di Rina Consulting e di Mm, la spa dell'underground milanese. È il risultato dell'aggiudicazione (per ora provvisoria, entro venti giorni la scelta definitiva) della gara per la progettazione del doppio avanzamento dell'unica tratta genovese, opere già finanziate che il Comune di Genova spera di appaltare nel corso del 2020.

Tursi, però, pensa già al dopo: nelle prossime settimane la giunta Bucci andrà in pressing al ministero per aggiungere altre due fermate agli estremi: piazza Pallavicini a ovest, Terralba a est.

## LE OPERE DA REALIZZARE

Il ministero delle Infrastrutture ha assegnato 137,38 milioni di euro per potenziare la metropolitana di Genova. Sul prolungamento di Rivarolo sono stati fissati 64,28 milioni, mentre su Brignole-Martinez si parla di 18,10. Il resto del finanziamento, 55 milioni, ser-

virà per acquistare undici nuovi convogli, indispensabili per garantire frequenze adeguate sul percorso allungato. Fissati i finanziamenti, era necessario avviare le due progettazioni. Le due gare, gestite in realtà come un'unica competizione, ha visto la partecipazione di tre raggruppamenti. L'hanno spuntata la cordata italo-francese su Brin-Canepari e la società ingegneristica genovese del Rina associata a Mm su Brignole-Martinez.

## IL FRONTE VALPOLCEVERA

L'aggiunta di una fermata oltre il capolinea di Brin era, tra i due, l'appalto più ambito. A base d'asta, del resto, c'erano circa due milioni di euro: 1,5

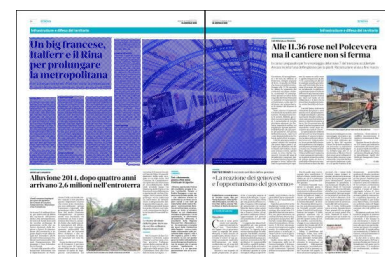
per la progettazione definitiva del prolungamento e 500 mila per il progetto di fattibilità tecnico economica del futuro (e per ora non finanziato) intervento per arrivare fino a piazza Pallavicini, cuore di Rivarolo. Il disegno progettuale per arrivare a via Canepari dovrà produrre un tracciato superiore al chilometro e mezzo e affrontare un lieve problema di dislivello. Per un tratto, i binari dovrebbero correre su sedime ferroviario, da qui l'importanza della presenza di Italferr, società del gruppo Ferrovie dello Stato che da trent'anni si occupa di progetti trasporto pubblico nel mondo (è recente

l'aggiudicazione della progettazione esecutiva del Tunnel dell'Himalaya, in India). Il raggruppamento è capeggiato da Systra-Sotecni, società italiana del colosso francese Systra, recentemente coinvolta nel progetto preliminare della linea 2 della metro di Torino. Della partita anche Seteco, società specializzata in strutture di acciaio con sede sotto la Lan-

terna, comparsa recentemente nella squadra di Cimolai in occasione della gara per la costruzione del viadotto che sostituirà il Morandi.

## IL FRONTE DI SAN FRUTTUOSO

Più snella, la gara del prolungamento a nord est: 612 mila euro in palio per la sola progettazione definitiva dell'intervento che porterà il capolinea in piazza Martinez. In questo caso, per ora, non si ipotizza formalmente di proseguire oltre, anche se la volontà del Comune c'è tutta, e a breve verrà ribadita al ministero con una richiesta di finanziamento. Il ramo ingegneristico del Rina, con sede a Genova, e Mm spa



dovranno lavorare su un tracciato supplementare di un chilometro, che dovrebbe utilizzare in gran parte spazi ferroviari non più funzionali al traffico dei treni. Qui la sfida più importante (nonché promettente dal punto di vista scenografico) sarà in corrispondenza della nuova stazione, che vista la differenza di quota da risolvere dovrebbe essere collegata alla strada esterna tramite passerelle sospese. Problemi già sondati da **Metropolitana Milanese**, coinvolta dalla giunta Doria nel progetto di fattibilità.

#### I TEMPI DI ESECUZIONE

Per confermare gli affidamenti delle due progettazioni, occorrerà attendere i primi di marzo. Entro la fine del 2019, comunque sia, entrambi i disegni dovranno essere completati. Questo al fine di permettere il lancio degli appalti per la costruzione l'anno prossimo, un obiettivo che a questo punto parrebbe alla portata. Se così sarà, l'underground genovese potrebbe tornare a svilupparsi dopo otto anni di sostanziale immobilismo: Brignole venne inaugurata nell'ormai lontano dicembre 2012. —

© B

Y NC NO ALCUNI DIRITTI RISERVATI





**Il capolinea della metro in Valpolcevera, oggi a Brin (foto sopra) , si sposterà in via Canepari,**

PAMBIANCHI