

# La metropolitana raccontata dai giornali



## Premessa

---

I quotidiani raccontano i fatti che giornalmente accadono ma difficilmente qualcuno pensa il quotidiano come una striscia continua d'informazioni. Se ci pensiamo bene, accumulare per anni e anni articoli di un determinato argomento permette di creare una personale linee temporale mettendo in evidenza a volte successi annunciati e, a volte, parole troppo spesso cadute nel vuoto e mancate promesse.

Questo lavoro sulla Metropolitana di Genova vuole essere uno *scan* di tutto quello che è stato detto, annunciato, modificato e sbagliato nel corso degli ultimi vent'anni attraverso i quotidiani locali e altre fonti di informazione. Lavoro che ovviamente è solo di pura memoria storica, senza nessun interesse a rendere meno credibili le parole dei protagonisti, insomma una pura e semplice opera di raccolta per fare chiarezza su punti lasciati per troppo tempo nel caos "mediatico".

Un particolare ringraziamento va *in primis* all'amico Bandettini che ha pazientemente collezionato tutti gli articoli di giornale riguardanti la nostra metropolitana, articoli che ha messo a nostra disposizione per creare questo lavoro. Ancora grazie da parte dello Staff di Metrogenova.com

## La fine degli anni '80: ancora belle speranze

---

Partiamo direttamente dal 1986, anno della triste vicenda legata alla centrale nucleare di Černobyl', per la precisione il 2 luglio quando il Consiglio Comunale di Genova ha approvato i provvedimenti deliberativi relativi ai lotti 5° e 6° dei lavori per il completamento della tratta funzionale Brin-Dinegro. L'assessore interessato era Romano Merlo il quale spiegava brevemente l'importanza e il significato di tale delibera:

*“ Si conclude con questo atto di indubbio interesse generale una fase di primaria importanza connessa alla realizzazione della Metropolitana di Genova, opera sulla cui necessità di realizzazione improrogabile è stato raccolto con ampio consenso, perché ritenuta fondamentale per la soluzione dei più importanti problemi di trasporto pubblico”.*

Tutto questo faceva ben sperare per tempi di decisione, e realizzazione, piuttosto brevi, speranza che del resto veniva sostenuta dalla volontà comunale di concludere questo primo tracciato entro il 1989 realizzando anche tutta la serie di lavori ad esso connesso: riassetto della galleria Certosa, attrezzaggio della linea, ventilazione della galleria e inoltre la realizzazione dei sottoservizi in piazza Dinegro deviando anche il corso del piccolo Rio San Lazzaro. Questa delibera di fatto prevedeva la realizzazione in sintesi della stazione di Brin, del viadotto di linea, dell'edificio del Posto Centrale Operativo, degli impianti ferroviari e civili e di attrezzaggio della zona di Dinegro e di via Buoizzi, aggiungendo la stazione Dinegro, il deposito provvisorio e l'officina degli impianti ferroviari e civili. Tutto spendendo 145 miliardi di lire. Nonostante ci fosse un certo malcelato timore riguardo la copertura finanziaria si sperava nella buona impressione che l'opera avrebbe fatto sui cittadini. Come sempre accade i cittadini sono forse più interessati ai loro "privati affari" ed ecco che a distanza di pochi mesi (ottobre 1986) iniziano le lamentele degli abitanti di via Venezia e di chi si vedrà spostare il mercato rionale da sempre collocato in piazza Dinegro. Lo stesso Romano Merlo racconta che:

*“c’è stato un allarme ingiustificato. [...] lo scavo effettuato dalla talpa passerà in pratica sotto le fondamenta della casa, che in quel momento, ai sensi di legge dovrà essere vuota. Per questo, scrupolo assolutamente doveroso, dovranno essere allontanate le famiglie”*

Più facile a dirsi che a farsi, infatti nei giorni seguenti la stessa Ansaldo era stata “costretta” a dare risposte più chiare agli abitanti della zona trattando in prima persona ogni e qualunque vertenza con gli abitanti. L’ing. Luciano Pistone, responsabile per l’Ansaldo del progetto metropolitana spiega che:

*“non esistono assolutamente problemi di esproprio [...] Nel periodo degli scavi, che ci impegneremo a far coincidere con le ferie estive, è opportuno che la gente si allontani a scampo di qualsiasi rischio. L’emergenza durerà non più di ottanta giorni”*

Ciononostante gli abitanti del civico 4 di via Venezia non restarono particolarmente soddisfatti, e più di uno temeva che le vibrazioni dovute ai lavori potessero lesionare le fondamenta del palazzo rendendolo instabile. Quello che forse preoccupava maggiormente era il ritardo delle operazioni, gli stessi lavori promessi nell’estate del 1987 sarebbero slittati all’anno successivo, e un altro quotidiano parlava negli stessi giorni, dei circa 40 mesi di lavoro necessari per gli ultimi due lotti, ipotizzando il 1990 come data per poter utilizzare il primo tratto tra Brin e Dinegro. Una piccola annotazione interessante la si può trovare su un articolo del dicembre dell’87, durante i lavori della galleria che permetterà di raddoppiare il collegamento tra Principe e Brignole. In questo articolo si parlava di una nuova stazione presso le torri di San Benigno la quale sarà *“collegata pedonalmente con la metropolitana”*. Ad oggi risulta difficile capire a quale stazione si faceva riferimento, dato che l’attuale fermata di Genova Via di Francia, posizionata all’incirca nella posizione citata dall’articolo, è ben lontana dalla stazione della metropolitana in piazza Dinegro.

Il 1987 si chiude con un novembre particolarmente dedicato alla nuova metropolitana. Domenica 8 novembre il quotidiano Il Giornale pubblica un’intera pagina dedicata alla nuova infrastruttura<sup>5</sup> facendo il punto della situazione dei lavori. Il titolo dell’articolo, più che ottimistico, recitava

*“Ecco la metropolitana degli anni Duemila risolto il problema del trasporto pubblico”*

e spiegava piuttosto dettagliatamente vari aspetti della progettazione, dai sottosistemi, agli impianti di sicurezza e ai sistemi di automazione nel movimento dei convogli. Nell’articolo stesso si parlava di Genova come città dinamica (anche se definita con una certa tendenza all’aumento dell’età media) e con circa un milione di persone, dato che ad oggi fa sicuramente sorridere amaramente. Nella parte passa della pagina il quotidiano ci regala l’ennesima intervista all’assessore Romano Merlo:

*“A 11 mesi dall’inizio dei lavori per la realizzazione del primo tratto del metrò genovese ne abbiamo praticamente ultimato il tracciato se si esclude un pezzo di una sessantina di metri che realizzeremo creando un sottopasso sotto via Venezia”*

Il giornalista, Carlo Centurione, pone sicuramente delle domande “scomode” e l’assessore accusa il colpo soprattutto quando gli viene ricordato che i lavori sono iniziati nel 1981. Lo stesso Merlo glissa abilmente ricordando che la delibera comunale che dava il via ai lavori risale solo al 1983 e che per l’approvazione della Regione è stato necessario attendere il precedentemente citato luglio 1986. Stesso discorso per i tempi di realizzazione, infatti il giornalista incalza che in città come Milano e Roma vent’anni sono stati sufficienti a realizzare una struttura quasi completa mentre a Genova appena abbozzata:

*“I tempi di realizzazione di un metrò vengono calcolati in base a un’unità minima: due stazioni e il tratto che le collega che appunto oggi (1987) richiedono in media 5 anni per essere portati a termine [...] il Comune fino all’89 e anche dopo non potrà stanziare più di 40 miliardi all’anno sufficienti solo a completare la tratta Brin – Dinegro di 2600 metri ma non ad andare oltre”*

Due settimane dopo il Comune con una votazione approvava la revisione del piano trasporti, il progetto esecutivo dei tronchi Brin-Rivarolo e Dinegro-Principe a completamento della tratta tra Rivarolo e la stazione di Genova Principe, affidandone la gestione ad Amt. Nel consiglio comunale fece parlare di sé Claudio Burlando (all’epoca membro del PCI) il quale propose un utilizzo urbano della ferrovia già presente in città, la necessità di un riuso della galleria delle Grazie e la priorità di costruire parcheggi d’interscambio presso le stazioni ferroviarie. Sempre Romano Merlo intervenne in merito ai finanziamenti dell’opera ricordando come il Comune non poteva proseguire nella costruzione unicamente con le proprie risorse, auspicando quindi una soluzione in tempi rapidi considerando la vicinanza relativa di due appuntamenti “storici”: i mondiali di calcio del 1990 e le Colombiane del 1992. Anche la visita a Genova del Ministro Pierluigi Romita fu occasione per parlare della metropolitana. Invitato dal sindaco (all’epoca Cesare Campart) il ministro del Bilancio e della Programmazione economica visionò personalmente i cantieri e lo stato dei lavori, in occasione del completamento del percorso nella galleria Certosa, sul quale si stavano svolgendo prove tecniche per verificare la funzionalità degli impianti.

Nel maggio del 1988 un altro quotidiano locale non si mostra però così tenero con la nuova realizzazione arrivando a definirla *“Veloce, sicura e scomoda”* per via dei seggiolini stile autobus al posto di sedute più comode. Non solo, vengono tirati in ballo i lavori e i cantieri che troppo spesso spuntano all’improvviso, dal nulla e l’idea, al tempo forse non troppo utopica, che tutta la città potesse essere attraversata dalla *“sotterranea”* non faceva trascorrere notti così tranquille al giornalista che compose il pezzo. Ciononostante rimaneva viva una certa soddisfazione nel parlare di una simile struttura considerata così europea ed all’avanguardia.

Maggiormente positivo invece si mostrò un articolo, con intervista all’assessore Romano Merlo, pubblicato sul il quotidiano Il Lavoro sempre nel maggio del 1988. Nell’articolo l’ing. Vaccaro, responsabile dell’ufficio metropolitana del Comune parla di come una linea sotterranea abbia poche occasioni per *“farsi notare”* essendo tutta realizzata sotto la superficie che tutti vediamo quotidianamente, quindi non era da sorprendersi se diversi cittadini nemmeno sapevano di preciso cosa davvero succedeva sotto i loro piedi. Finalmente però in questo articolo si trovava una data definita certa: i primi viaggiatori avrebbero dovuto percorrere il primo tratto tra Brin e Dinegro nel marzo del 1990, mentre ancora nell’ombra le date di battesimo per le tratte Rivarolo – Certosa (in dubbio a tutt’oggi nel 2008, ovvero vent’anni dopo...) e Principe – Dinegro. Lo stesso Vaccaro cercò di dare un termine pensando che

*“se il Comune di Genova potrà accedere a finanziamenti governativi individuabili con leggi ad hoc l’Ansaldo Trasporti sarà in grado di aprire i cantieri di Rivarolo e Principe contemporaneamente al completamento della tratta cui si sta lavorando adesso. In termini di tempo ciò significa che la Rivarolo – Principe potrebbe essere pronta entro il ‘92”*

I sogni di prolungamento erano ben chiari e lo stesso articolo parla di binari fino a Caricamento interamente in sotterranea, binari fino a Brignole e poi di raggiungere Staglieno. Ipotesi affascinanti per l’epoca ma sempre vincolate all’accessibilità dei fondi nazionali. Proprio il 1988 vede comparire sui quotidiani la possibilità di portare la metropolitana in Val Bisagno, ritenuta particolarmente sfortunata sotto il profilo della viabilità. Gli articoli si susseguono praticamente ogni giorno su diverse testate.

A farsi promotore della battaglia per la metropolitana in Val Bisagno è soprattutto il PCI, nello specifico Claudio Burlando, il quale parla di un *“aspetto legato al trasporto, ma anche sulla valorizzazione delle aree che grazie alla metropolitana potrebbero attirare nuove attività produttive”*. Venne anche elaborato un tracciato “grossolano” che partendo da Brignole toccava vari punti strategici della vallata (ad esempio lo stadio e Staglieno) fino ad arrivare a Prato tutto in sopraelevato, quindi senza scavare nemmeno un metro sotto il letto del torrente. Lo stesso Burlando parla di dati e cifre, ipotizzando una spesa iniziale di circa 150 miliardi per sei o sette anni di lavori partendo nel 1991.

La proposta piace e si esprimono favorevolmente sia i presidenti dei consigli di circoscrizione, sia l'assessore Romano Merlo sia l'assessore alle strade Giovanni Bagnara. Solo Ansaldo si mostrò fredda davanti alla proposta, ipotizzando una seconda scelta ovvero un “premetrò” tra Brignole e Staglieno. Gli stessi abitanti si mostrarono particolarmente entusiasti della proposta del PCI e da Marassi a Struppa centinaia di abitanti appoggiarono la proposta promettendo di lasciare l'auto a casa se fosse stata realizzata la linea sopraelevata.

Bastarono solo due giorni per leggere sugli stessi quotidiani il crollo delle speranze, infatti su Il Lavoro del 17 aprile, si poteva leggere che *“i tecnici frenano le speranze del metrò”*. Alessandro Rizzardi, ingegnere di Ansaldo e direttore della concessione per la metropolitana seppelliva le attese:

*“entro luglio, agosto ultimeremo il progetto di massima, sperando naturalmente di diventare interlocutori del comune. Ma credo che il tracciato in elevazione sul Bisagno non si vedrà prima del Duemila”*

Sempre nello stesso giorno fa parlare di sé un piccolo gruppo di ecologisti che protestarono contro l'abbattimento di alberi presso il cantiere di via Buozi, necessario per la realizzazione della nuova stazione di Dinegro. Sempre il Secolo XIX il 6 luglio del 1988 dava la grande notizia del Superdecreto per i mondiali e le Colombiane, fondi che sarebbero serviti a coprire otto progetti per Genova: in primo luogo a beneficiare di questa “donazione” sarebbe stata la metropolitana, poi corso Europa, val Bisagno e Corso Italia. De Mita, Tognoli e Carraro si mostrarono subito d'accordo sui punti di finanziamento mentre invece più scettico rimase il PCI, accusando il governo parlando di:

*“una pioggia di miliardi [...] rappresentano un vero sperpero di risorse”*

Dopo una relativa calma si ricominciò a parlare di metropolitana nel settembre del 1988. Innanzi tutto tornò alla ribalta il discorso relativo alla costruzione della nuova galleria sotto la stazione di Genova Principe in direzione Brignole, costruzione che causò un radicale taglio dei treni operanti su quella linea, mentre a fine mese Il Lavoro pubblicava un sarcastico *“Toh, ecco il Metrò. Cade l'ultimo diaframma fra Certosa e Dinegro”*<sup>8</sup>. L'articolo salutava con entusiasmo l'avvicinarsi del debutto della sotterranea e prevedeva un futuro ancora più roseo, nel 1994 (alcuni dicevano il 1995) infatti si sarebbe dovuto andare da Rivarolo a Brignole in meno di quindici minuti, decisamente un bel traguardo se consideriamo che dopo vent'anni non è ancora stato raggiunto. Anche questa occasione venne sfruttata per parlare di futuro, della città in evoluzione e delle possibilità che la nuova infrastruttura avrebbe creato.

Il positivismo comunque latitava, e anche i giornali andavano più cauti con i titoli. Il Secolo XIX pubblicò, a fine aprile 1989, un eloquente *“Il metrò finirà sul binario morto?”* soprattutto a causa dell'allarme lanciato dai sindacati sui ritardi e sulla possibilità che i finanziamenti non arrivino in tempo facendo slittare l'inaugurazione della stazione a Caricamento, prevista nel 1992. Inoltre si poneva sempre di più l'attenzione sul fatto che la prima tratta sarebbe entrata in funzione 8 anni dopo l'inizio dei primi lavori. Per qualcuno cominciava ad essere troppo... Il problema dei ritrovamenti archeologici anche allora faceva parlare di sé: in

più di un articolo infatti si parlava di case romane, ponti medievali, ossari e reperti più o meno importanti. La zona sicuramente più calda da questo punto di vista fu San Teodoro, all'altezza della chiesa proprio a due passi dal ponte ferroviario. Ovviamente, ai tempi come oggi, i ritrovamenti portavano un ulteriore rallentamento dei lavori facendo il "gioco" dei sempre maggiori scettici riguardo il progetto sotterraneo.

Ben più drammatica fu invece la notizia del 30 ottobre 1988 quando Domenico Giacco, ai tempi residente a Molassana, lavoratore nel cantiere di Certosa fu parzialmente colpito da una trave di cemento staccatasi all'improvviso da una gru. Grande commozione tra i presenti e qualcuno gridò anche al miracolo dato che, il pezzo staccatosi, avrebbe potuto anche uccidere il povero operaio.

Un po' di trionfalismo si rivede nelle pagine de Il Lavoro il 13 marzo 1989, dove un titolone "*Metrò, tra poco si viaggia*" dava nuove speranze al quartiere di Certosa. Nell'articolo si parla dettagliatamente del cantiere di Brin e di come finalmente i lavori vadano spediti, auspicando un rapido arrivo dell'apertura della tratta in questione. Durante la visita i giornalisti sono accompagnati da Romano Merlo, l'ing. Rizzardi e l'ing. Venzano, il primo in area Ansaldo e il secondo responsabile dei lavori; si parla, si commenta e c'è anche tempo per un tour sul convoglio-navetta usato per le prove tecniche. Quando l'articolo parla di cifre il tono diventa più cupo:

*"costa cara la metropolitana, finora dalle casse del comune sono usciti duecento miliardi di cui solo ventisette finanziati (ma non ancora erogati) dal FIO. Da Dinegro a Caricamento ne occorrono altri cinquecento e i costi sono destinati a salire"*

Come sempre in queste occasioni si parlò di date, e dopo aver esaltato l'arrivo a Caricamento nel 1992 si andò oltre ipotizzando l'arrivo della sotterranea a Sampierdarena e in Val Bisagno, anche se solo in un secondo momento... quello che tutt'ora si sta aspettando.

A maggio del 1989 una notizia curiosa e qualche polemica, il marchese Cattaneo Adorno (già da tempo affascinato dall'idea di una linea sotterranea) su bloccato dal Tribunale, infatti la Gepco, società del marchese, venne ritenuta inadeguata a sostituire l'impresa edile Isola nella Irg, ovvero l'associazione di costruttori all'epoca impiegati nella realizzazione della metropolitana, in quanto il ruolo dell'impresa Isola era ritenuto strettamente personale con il pool Irg, e quindi "non trasferibile" ad altre imprese. Grande battaglia legale ma alla fine la Gepco dovette arrendersi e perdere quella che fu definita la "guerra del cemento". Sempre di maggio fu la notizia del finanziamento statale per proseguire la metropolitana oltre stazione Principe: cento miliardi per progettare ed iniziare a realizzare le due fermate in zona Darsena e poi a Caricamento. Un solo obiettivo: arrivare davanti a San Giorgio entro il 1992...

Aperta la prima parte del percorso che arriverà fino a Principe e a Caricamento

# Metropolitana, oggi alle 15 il via nel tratto tra Certosa e Dinegro

Dopo anni e anni di lavori, parole, progetti più o meno modificati a metà giugno del 1990 apriva il primo tratto della nostra metropolitana. Il 13 giugno Carlo Bernini, ministro dei trasporti, tagliò il nastro inaugurale della prima tratta, di due chilometri e mezzo tra Certosa e Dinegro. Si parlava di biglietti AMT (validi sulla nuova rete quelli da 900 o da 1000 lire) e l'articolo iniziava con un trionfalistico:

*“signori in vettura, finalmente si parte”*

Alle 15 entrò in funzione, a disposizione della cittadinanza, il primo tratto della metropolitana facente parte di un progetto più grande ma ancora fumoso, dopo cinque anni e sei mesi dal giorno in cui fu approvata la variante al piano regolatore per inserire la metropolitana (10 dicembre 1984). Ecco dunque la lista degli orari (compresi come oggi tra le 6.30 e le 21) e le prime modifiche che AMT alle linee su gomma: soppressione della linea 10 (Rivarolo – Sampierdarena –Caricamento) il cui posto verrà preso da un 7 a “doppia barra” attivo solo nei feriali, la linea 6 barrata divenne solo festiva e limitata a Brin (prima raggiungeva via di Francia) e prolungamento fino a Brin anche delle linee 270 e 270 barrato. La festa inaugurale fu sicuramente importante ed oltre al già citato ministro Bernini erano presenti vari membri del comune (tra cui il vice sindaco Fabio Morchio e l'assessore Romano Merlo), di AMT (il presidente Alberto Vivinet), di Ansaldo, ma anche il cardinale arcivescovo Canestri, il prefetto, il presidente della giunta regionale, il presidente della Provincia e anche i parlamentari Cerofolini e Sanguineti. I discorsi inaugurali furono quasi tutti più improntati sul futuro piuttosto che sul compiacimento del presente e più di uno propose prolungamenti a Brignole, Staglieno e Sturla.

Il piatto ricco però finisce alla svelta e già alcuni giorni dopo i toni calano, un nuovo progetto parla di venti chilometri di linea con addirittura 28 stazioni in parte sotterranee in parte all'aperto, ma viene da sé che i giornali difficilmente appresero la notizia con positività: nonostante l'entusiasmo per la prima apertura rimanevano i cronici problemi finanziari e anche i tempi di realizzazione piuttosto lenti, quindi difficilmente un progetto del genere avrebbe visto la luce prima del Duemila. In più il Comune trova ostacoli da tutte le parti: in primo luogo i continui ritrovamenti archeologici costringono al blocco i cantieri, poi le Ferrovie dello Stato tentarono più volte un vero e proprio braccio di ferro per concedere le aree di loro proprietà, anche parlando di un misero “binario morto”. Se si aggiunge il problema dell'invasione delle aree del Cap per arrivare a Caricamento, con conseguente nuova battaglia tra comune e Consorzio del porto, viene da sé il fatto che la situazione fosse tutt'altro che rosea.

Un'altra scottante questione fu quella sollevata dai vigili urbani, infatti più di una volta questi ultimi protestarono per la realizzazione esterna della stazione di Dinegro. La passerella prevista all'inizio non fu realizzata e restava la difficile, se non impossibile, impresa di dover attraversare a piedi via Buozzi, per andare verso il centro città, senza un semaforo e strisce pedonali:

*“ I vigili denunciano: Qui ci scappa il morto. Né semafori né strisce all'uscita di Di Negro, attraversare la strada è una scommessa”*

Già allora i vigili proposero di utilizzare l'uscita lato mare, quella che era stata destinata ad uscita di sicurezza, per evitare l'attraversamento della strada ma trovarono l'ostruzionismo di AMT e solo un timido appoggio da parte dell'assessore al traffico Tullio Mazzolino.

Dopo due anni il tanto sospirato arrivo alla tappa successiva anche se mostra il fallimento del progetto iniziale. Da anni ormai si parlava del 1992 come data di arrivo a Caricamento, mentre invece la metro si ferma a Principe, e ci resterà per un bel po' di tempo. Il 27 luglio del 1992 entra finalmente in funzione la tratta Dinegro – Principe, 900 metri di sotterranea in più, persino in ritardo rispetto alle previsioni soprattutto si disse allora, per le lungaggini della burocrazia di Roma, la quale ha tardato a consegnare l'assenso necessario ad attivare la nuova tratta. Infatti l'inaugurazione era stata fatta il 4 di luglio ma il nuovo tratto era sempre fatto con vetture vuote, solo per collaudi tecnici. Il Secolo XIX sull'articolo di quel giorno provocatoriamente scherza con gli orari di apertura, ritenuti con ragione troppo limitati:

*"Bella, ma solo di giorno, la metropolitana-bis. Da domani in funzione anche la tratta DiNegro – Principe. Però di notte non si viaggia. Ultimati finalmente i collaudi tecnici. Ora dalla Valpolcevera si arriva in centro in circa dieci minuti: prima corsa alle 6.30, ultima alle 21.05"*

Ma lo stesso articolo parla con tristezza dei nuovi sviluppi, infatti la data per Caricamento viene ora battezzata al 1995 *"sempre che da Roma arrivino le palanche"*. L'allarme è confermato, sempre sul Secolo XIX, due giorni dopo (28 luglio 1992):

*"un allarme riguarda i collegamenti futuri, quello tra Principe e Caricamento, con fermata intermedia Darsena; e in Valpolcevera, il prolungamento da Brin fino a Canepari, 600 metri che utilizzeranno in gran parte un tratto ferroviario in disuso [...] senza finanziamenti – ha spiegato l'amm. Delegato dell'Ansaldo trasporti Enzo Ianuario – a settembre saremo costretti a chiudere i cantieri aperti per far arrivare la metropolitana a Caricamento nel '95"*

## I "lenti passi" e il ritardo cronico

---

I timori di neri, le paure più tremende si materializzarono puntualmente. Per sette lunghissimi anni la talpa meccanica incaricata di scavare i tunnel per la sotterranea fu messa in letargo, principalmente per la burocrazia e per lo scandalo Tangentopoli che mise a soqquadro l'intera politica nazionale. Dal 1993 incominciò una lotta serrata tra il Comune di Genova e l'Ansaldo, quest'ultima ritenuta rea di tenere i costi di alcune opere eccessivamente alti e la situazione non mutò fino ad ottobre '97, con frequenti sedute infuocate sia a palazzo Tursi sia nelle aule del palazzo di Giustizia. Finalmente nel novembre del 1996 si sbloccarono i finanziamenti pubblici da 120 miliardi e nel settembre '97 si risolse il contenzioso tra Comune e Ansaldo con la firma di un accordo da parte dell'allora sindaco Adriano Sansa.

Nell'aprile del 1999, con comunque due settimane di ritardo sui tempi previsti a gennaio dello stesso anno, la talpa venne riaccesa e ricominciò a scavare, e le nuove speranze ebbero una nuova data di scadenza: il 2002. Fa sorridere pensare come solo dieci anni prima si vedeva il 1995 come la fine dei lavori, a sette anni di distanza dal traguardo fittizio, le opere non erano nemmeno alla metà dello sviluppo previsto, anzi molto più indietro. Nell'articolo del Secolo XIX del 15 aprile 1999 finalmente si parla di nuovo di scavi e di stazione e parte una descrizione accurata delle future fermate della Darsena e di San Giorgio, quest'ultima dietro all'omonimo palazzo a Caricamento. I lavori avrebbero raggiunto Darsena in novembre mentre



Caricamento nel giugno del 2000, i lavori furono previsti in 54 mesi e per il tratto Principe – Grazie era stato previsto un costo di 250 miliardi di lire.

Nemmeno il tempo di far rimarginare le vecchie ferite che un nuovo fulmine cade sul progetto. Il 1 luglio 1999 il Secolo XIX apre con un titolo eloquente:

*“Metropolitana rischio stop. Il comune mette in discussione l’accordo con Ansaldo per quanto riguarda le opere civili. Con il ricorso a una nuova gara di appalto europea i lavori potrebbero fermarsi per un anno. [...] L’opera non sarebbe pronta per il 2004”*

Il sindaco Giuseppe Pericu fece un proclama piuttosto forte nel febbraio del 1999:

*“il metro arriverà a Brignole nel 2003. Giungere all’appuntamento con il 2004, anno di Genova capitale della cultura, con gli scavi aperti sarebbe un massacro. In un’eventualità del genere dovrei lasciare la città”*

Il contenzioso di alcuni anni prima tra Comune e Ansaldo non sembrò così acqua passata e lo stesso Gian Franco Medri riteneva l’idea di rivedere il tutto come una perdita di tempo, essendo la concessione del 1988 tuttora (al 1999) valida e vincolante. Ma nell’agosto dello stesso anno arriva la conferma: le gare europee per l’appalto dovranno essere fatte e per Tursi è una notizia da far tremare i polsi. Lo stesso superconsulente Vincenzo Caianiello aveva rimesso in discussione, con i suoi pareri, uno dei punti fondamentali dell’accordo sulla metropolitana, ovvero quello che regola i rapporti tra Ansaldo e le ditte che operano in subappalto. Nonostante tutto il sindaco Giuseppe Pericu mostrava ottimismo confermando l’arrivo a Brignole entro il 2003.

Il 25 settembre, come se non fossero sufficienti le grane burocratiche, il Secolo XIX dà notizia che la “talpa meccanica” costata parecchi miliardi, si è rotta: davanti alla Commenda di Pré, avendo urtando un ostacolo particolarmente duro vennero rotti gli ingranaggi del sistema di trasmissione e anche lo scudo della fresa venne notevolmente danneggiato. Già da alcune settimane la talpa aveva mostrato problemi, soprattutto per la presenza di tiranti in piombo degli antichi moli marinari e il nuovo incontro “non gradito” fece bloccare il mezzo in una strozzatura, impendo qualsiasi movimento sia in avanti sia all’indietro. Si prospettarono altri mesi di stop forzato, solo in parte sanato dall’aumento dei turni negli altri cantieri del progetto. Qualcuno dirà, magari fosse stati solo dei mesi. Infatti i lavori di quello che veniva ormai definito “metro-lumaca” ripresero nell’ottobre dell’anno seguente: ormai il 2000.

Consegnati i lavori per la tratta in partenza da Caricamento verso Sarzano, e riconsegnati i pezzi nuovi della talpa (dopo oltre un anno di attesa) i lavori ricominciarono. Gli stessi partiti politici (soprattutto Forza Italia) chiesero a gran voce un sopralluogo nei cantieri per constatare la reale situazione, e i dati vennero ulteriormente aggiornati: non più arrivo entro il 2003 a Brignole, ma il febbraio 2004 per attivare la linea fino a De Ferrari. Per il resto si vedrà più avanti. Anche l’ing. Medri di fronte alle sfortune abbattutesi sulla costruzione dichiarava al Secolo XIX del 19 ottobre 2000:

*“ basta problemi o mi ritiro in pensione [...] la bottiglia di champagne la stapperemo [...] dopo aver controllato per una settimana come gira la talpa. Allora potrò tirare un respiro di sollievo. Sarei terrorizzato di fronte alla prospettiva di qualche nuovo problema” .*

Il Secolo XIX ci regala spesso articoletti e veri e propri speciali sulla metropolitana, con le promesse di vedere la sotterranea in questa o quella piazza, tutte prospettive ad oggi disattese. Ad esempio si parla dei 180 miliardi di lire che Roma stanziò per l’estensione della metropolitana in val Bisagno (ramo Brignole – piazza Galileo Ferraris) e per l’estensione della linea filoviaria verso Sampierdarena: la sotterranea nello

specifico, una volta raggiunta la stazione di Brignole avrebbe dovuto (secondo il progetto di Italferr) tornare nel sottosuolo per raggiungere piazza Giusti e poi piazza Galileo Ferraris per servire lo Stadio e Quezzi, pronta per essere estesa fino a Staglieno.

Sempre il Secolo XIX riporta la notizia del “raddoppio” per eliminare il materiale di risulta dello scavo sotterraneo, raddoppio che permetterebbe di guadagnare circa 1 metro al giorno rispetto alla situazione precedente, andando a ridurre di circa di 15 minuti il transito andata e ritorno dei vagoncini colmi di materiale da destinare alle discariche. A metà novembre 2001 parte la festa in piazza Sarzano per l’inizio dei lavori della nuova stazione della metropolitana: focaccia, vino bianco e torte salate gentilmente offerte della varie associazioni del centro storico. Inizialmente le uscite previste furono 3: piazza Sarzano, Campopisano e Mura della Marina, per essere poi ridotte a due eliminando l’uscita di Campopisano.

Un altro stop era però alla porta e nel settembre del 2002 si materializza: la stazione di Principe viene chiusa per lavori e la tratta torna ad essere Brin – Dinegro. Lo stop tra l’altro non era previsto per tempi brevi, ma per ben 9 mesi, ovvero quelli necessari per completare il collegamento con Darsena e Caricamento. Per l’occasione l’ing. Gianfranco Medri spiega:

*“ la stazione Principe funziona dal ’92 ma mancano ancora sedici metri di banchina, mai terminati. I lavori si bloccarono nella primavera del ’93, per mancanza di fondi, quand’era stata calata nella galleria di Principe, lato mare, per procedere in direzione di San Giorgio. Così la galleria venne “tappata” in via provvisoria e i lavori di completamento alla stazione non sono più stati completati ”*

Intanto anche la vicenda della “talpa” torna a far parlare di sé. Per dirimere la controversia sorta intorno alle responsabilità del guasto venne istituito un giurì formato da esperti di diritto amministrativo.

Anche il giornale comunale COM. GE parla, nel febbraio del 2003 della metropolitana di Genova, a dire loro alla disperata ricerca di fondi privati per arrivare presso il piazzale davanti allo stadio. L’articolo racconta anche la storia più recente:

*“la talpa esaurisce il suo lavoro il 29 gennaio scorso (2003 ndr), quando cade l’ultimo diaframma, all’altezza di piazza Cavour, del secondo dei due tunnel, di andata e ritorno, tra Principe e Caricamento [...] Attualmente è chiusa per interventi strutturali la stazione della metropolitana di Principe. Riaprirà nel prossimo aprile. Sono quasi pronte le stazioni di Darsena e di Caricamento. Proseguono i lavori nelle stazioni di Sarzano e di De Ferrari e nella galleria delle Grazie [...] A De Ferrari si potrà arrivare in metropolitana nell’autunno del 2004”*

Scherza anche il Secolo XIX nell’edizione del 29 gennaio del 2003 sull’uscita di scena della “talpa”, costata quindici miliardi di lire e che ha dato non pochi problemi durante i lavori. Il Secolo propone infatti un’intervista “impossibile” alla stessa talpa che goliardicamente risponde:

*“frane, torrenti, acqua di mare, cavi elettrici e moli storici in agguato. Mi è successo di tutto, e mi sono anche rotto il naso”*

Tornando alle vicende serie sempre l’articolo conferma l’intenzione di Ansaldo di far transitare i primi treni fino a Caricamento nel maggio del 2003, la stessa uscita di scena della “talpa” viene salutata dagli assessori Montaldo e Merella come un segno simbolico importante. Anche questa consegna subì un piccolo ritardo: infatti la nuova tratta viene provata solo a metà luglio 2003 e l’inaugurazione prevista venerdì 25 luglio, dopo ben 11 anni di attesa immobile e altri 5 necessari per i lavori. Dal 7 agosto parte il nuovo tratto.

I primi viaggi vennero regalati e il Secolo riporta anche la nuova consegna: ottobre 2004 per vedere attiva anche le fermate di Sarzano e De Ferrari. A fine novembre torna di attualità la metropolitana sul Secolo XIX: il Comune, per portare la metropolitana dallo stadio a Canepari entro il 2010 dovrà agire come un privato tramite il *project financing*, la notizia affiora dopo un incontro svolto a palazzo Tursi con le circoscrizioni in tema di problemi di bilancio.

Il nuovo anno porta anche la metropolitana in dono, infatti a fine gennaio 2004 Ansaldo conferma la data d'inaugurazione della nuova tratta fino a De Ferrari: il 3 dicembre 2004. Quindi ancora un anno di lavori e la tratta finale sarebbe stata servita da un treno navetta, ovvero un convoglio per portare avanti-indietro l'utenza utilizzando solo la galleria a monte, saltando la fermata di Sarzano, ancora da completare. Per vedere attiva la linea completa Ansaldo chiede ancora un po' di pazienza, ovvero il luglio del 2005, quasi due anni dopo l'attivazione delle fermate di Darsena e Caricamento. A fine maggio 2004 la stessa stazione di Sarzano viene menzionata più volte: innanzitutto per lodarne la bellezza una volta terminati i lavori, marmi neri, mosaici alle pareti, installazioni artistiche e ascensori panoramici tutto sotto l'occhi vigile dello studio di architettura di Herbert Peñaranda, lo stesso che poi si vide bocciare il progetto dell'uscita presso piazza Sarzano al quale replicò candidamente:

*“ la stazione di Sarzano da rifare? Succede ”*

Il tutto nasce dalla volontà dell'Assessore Gabrielli, raggiunto al telefono mentre trascorreva le vacanze, di voler cambiare, a lavori quasi terminati, l'uscita su piazza Sarzano in quanto non riteneva necessarie le "spalline" in calcestruzzo ai lati dell'uscita. Il tutto ovviamente scatenò non poche polemiche, visto anche che l'architetto Peñaranda aveva fornito vari disegni del progetto e persino un modello (anche se parziale) in scala 1:2, ovvero la metà della realizzazione reale. Tutto questo non bastò all'assessore che replicò piccato dicendo che la parte dai lui contestata non l'aveva mai vista...

La mattina del 9 luglio 2004 la città è scossa da una notizia devastante, la sera prima intorno alle 21 e 30 un attentato terroristico con gas nervino provoca morti e feriti nella stazione di San Giorgio facendo mobilitare oltre 300 uomini dei soccorsi. Tutto questo sarebbe gravissimo... se fosse vero! Infatti il tutto fu solo un'esercitazione (perfettamente riuscita) tenuta dalle squadre speciali per essere preparati davanti ad una simile eventualità: era dunque normale vedere vigili del fuoco con scafandri addosso, tecnici dell'Arpal studiare la situazione dei venti per scongiurare il propagarsi dei fumi tossici in città, gli uomini del 118 precipitarsi sui finti feriti distesi lungo i corridoi della stazione, il tutto diretto dalla sede centrale della Protezione Civile.

## **L'arrivo a De Ferrari e gli ultimi sviluppi**

---

Nel dicembre del 2004 (data prevista per l'arrivo a De Ferrari) si parla purtroppo ancora di un piccolo ritardo: dal previsto 3 dicembre si passa infatti al 18 dicembre, per poi il definitivo 4 febbraio 2005.

Ore 16.30 taglio del nastro in pompa magna alla stazione di De Ferrari, dopo anni e anni di attese e balletti di date. La festa è però parzialmente rovinata dalla notizia che 90 operai, ritenuti non più necessari dal consorzio d'impresa, verranno licenziati a causa del termine dei lavori.

La lista degli inviti per la cerimonia era lunga e il Secolo XIX ci regala la lista dei nomi più altisonanti: ovviamente Comune, Ansaldo e AMT ma anche la Circoscrizione Centro est e i rappresentanti del Teatro Carlo Felice. A seguire musica della Filarmonica di Sestri Ponente, gli ottoni del Teatro Carlo Felice e

spettacoli teatrali nell'atrio e sulle banchine della nuova stazione nel cuore del CBD di Genova. Alle 16.30 dopo il taglio del nastro e la benedizione del cardinale Tarcisio Bertone parte il primo treno dalla stazione diretto a San Giorgio, dopo le 17 "libera uscita" e metropolitana gratis per tutti.

Il giorno seguente (5 febbraio 2005) rientra fortunatamente il rischio di licenziamenti e viene dato ampio spazio alla festa inaugurale: si parla di oltre 2000 persone in festa tutto il pomeriggio anche se qualcuno si lamenta: poche scale mobili e lavori in ritardo di ben un anno e mezzo. Non solo polemiche tra i cittadini, ma gli stessi esponenti del governo centrale di Roma e della Regione accusarono in maniera non proprio velata il Comune, reo a loro dire di non aver fatto nessun invito speciale ai membri dello schieramento opposto al momento in carica anche in Regione (il presidente Biasotti era però presente).

Finalmente nel settembre del 2005 entra in funzione anche la "canna" dispari della metropolitana tra Caricamento e De Ferrari permettendo un viaggio su due linee e non solo su quella a monte. Per vedere ovviamente una circolazione regolare sarà necessario attendere l'entrata in funzione della stazione di Brignole, dove sarà possibile fare un'inversione della marcia dei convogli. L'ing. Medri in occasione dell'apertura della seconda canna promette l'apertura della stazione entro la fine del 2005 dopo la demolizione delle "alette" che tanto avevano fatto discutere. Si parla finalmente dei nuovi cantieri previsti per raggiungere Brignole. Infatti circa a metà settembre erano previsti l'apertura di due nuovi cantieri: l'Acquasola e in piazza Brignole. Sempre sul Secolo si paventava l'idea di una seconda apertura per la stazione di De Ferrari, all'altezza di via Porta Soprana, sopralluoghi tecnici e studi di fattibilità non hanno però portato a nessuna decisione a tutt'oggi.

L'ultimo atto delle aperture va in scena il 3 aprile del 2006 con l'inaugurazione della stazione di Sarzano, a cui viene aggiunta anche la dicitura Sant'Agostino.

## Indice

---

Premessa	pag. 1
La fine degli anni '80: ancora belle speranze	pag. 1
Anni '90: metropolitana aperta e dure realtà	pag. 6
I "lenti passi" e il ritardo cronico	pag. 7
L'arrivo a De Ferrari e gli ultimi sviluppi	pag. 10