

Intervista a Luigi Merlo

Assessore ai trasporti della Regione Liguria



Incontriamo oggi Luigi Merlo, assessore ai trasporti della Regione Liguria, ringraziandolo per la cortesia e la disponibilità dimostrataci.

In più frangenti abbiamo constatato che il principale problema, riguardante lo sviluppo della metro, è che quest' ultimo è molto legato ad alcune decisioni delle FS. Sia per San Martino e la Valbisagno, sia per Canepari, la prosecuzione della linea sembra essere infatti condizionata da decisioni di RFI che tardano ad arrivare. Secondo lei, risolvere questo nodo, sarebbe un problema che aiuterebbe a mettere un po' d'ordine sui progetti della metropolitana?

Io e l' assessore Margini siamo intervenuti recentemente inviando una lettera congiunta all' amministratore delegato delle ferrovie Mauro Moretti, chiedendo di fare un tavolo congiunto di lavoro, per avviare una serie di collaborazioni tecniche permanenti, sia per risolvere le interferenze da voi citate, ma anche per affrontare il problema della manutenzione che dovrebbe portare ad una nuova struttura in comune per treni FS e Metrò, nonché per la questione di Brignole a causa della possibile concomitanza dell' avvio dei lavori per il potenziamento del nodo di Genova con quelli in corso della metropolitana.

A proposito del nodo ferroviario di Genova, lei crede che si possa completare entro il 2014 come più volte indicato dalle istituzioni?

Resta fermo l'impegno del 2014, ad una condizione: se nel 2007 RFI indirà la gara d' appalto ed i lavori inizieranno nel 2008, i tempi dovrebbero essere rispettati, in quanto la durata dei cantieri sarà di sei anni e quindi nel 2014 si arriverebbe al completamento dell'opera. Quest'ultima sarebbe fondamentale per la realizzazione della metropolitana di superficie, ma anche per eliminare le interferenze fra il trasporto ferroviario metropolitano e quello regionale/nazionale.

La metropolitanizzazione della linea FS, consisterebbe in un cadenzamento maggiore dei treni o proprio in un servizio metropolitano? Da punto di vista tecnico le cose infatti sono differenti...

Ci sarebbero le condizioni per avere, oltre ad un maggior cadenzamento, anche dei binari dedicati...

Quindi molti più treni, ma anche nuove fermate...

Esattamente, più fermate e anche più treni, ma a lungo termine anche un servizio potenziato su tutto il tratto Savona-Sestri Levante quando a Levante si effettuerà il quadruplicamento della linea, per il quale le FS devono iniziare la progettazione. Insomma un servizio di grande intensità.

Dal punto di vista dell' organizzazione del servizio, voi prevedete che ci possa essere un affidamento a privati?

I meccanismi sono complessi, si procederebbe ad una gara d'appalto per il servizio, e in prospettiva, quando ci saranno i binari dedicati, potrebbero concorrere la stessa Trenitalia, altri privati o anche AMT.

Questo sul lungo periodo. Ma sul breve? Un esercito di pendolari sta subendo i continui disservizi delle ferrovie...

Oggettivamente sul breve, più che lavorare sugli organici, sulla manutenzione, sull'affinamento del servizio e sull'affidabilità degli orari, vista la crescita della domanda, a fronte invece di linee vecchie e carenti, non si può fare. Ci sono comunque interessanti progetti ad esempio sul materiale rotabile e a questo proposito stiamo attendendo indicazioni dalla finanziaria per capire se verranno convogliate risorse economiche in questo settore, poiché per rinnovare il parco mezzi della Liguria occorrono 600 milioni di euro, cifra che, da sola, la Regione non può sostenere.

Quindi 600 milioni di euro è la cifra che occorre per sostituire tutto il materiale rotabile della Liguria?

Si escludendo però i mezzi del futuro servizio metropolitano, per i quali occorrono altri 120 milioni di euro.

Al contrario di quanto accade in altre Regioni, quali ad esempio Campania e Lombardia, sembra che in Liguria non ci sia una pianificazione dei trasporti e che ogni ente vada per conto suo. Sarebbe possibile arrivare anche da noi ad un piano sul lungo periodo?

Noi abbiamo il piano triennale che dovrebbe essere approvato a breve, ma la Liguria non possiede un piano dei trasporti regionale e quindi io avviato i lavori per realizzarlo, sembra paradossale ma è così. Abbiamo avviato la gara per la scelta di un consulente che analizzerà la situazione del trasporto pubblico locale partendo dai mezzi su gomma, ma anche la possibilità di semplificare un sistema costituito oggi da molte aziende, in modo da arrivare all'ipotesi innovativa di un'agenzia regionale dei trasporti ed inoltre la possibilità di lavorare ad un'integrazione ferro-gomma molto più efficace. La prima parte di questo studio dovrebbe essere conclusa nella primavera del 2007.

Il piano consentirebbe anche l'individuazione dei tempi di realizzazione delle opere?

Assolutamente, sempre però in intesa con i singoli comuni e nel quadro di un macrosistema che sia ben chiaro e definito rispetto agli obiettivi da raggiungere.

A proposito della consulenza svizzera, di cui si è avvalso il comune, riguardo al cadenzamento dei treni, lei che ne pensa?

Ho manifestato le mie perplessità a proposito di questa consulenza, pur considerando interessante ed utile ogni tipo di contributo. Questo studio del cadenzamento si basa infatti solo sul trasporto metropolitano, non tenendo conto del forte incremento merci a cui stiamo andando incontro oltre che ai problemi dei collegamenti nazionali ed internazionali, ci vuole un equilibrio. Certo, se avessimo del materiale rotabile nuovo ed efficiente, certi miglioramenti potremmo garantirli, soprattutto per quanto riguarda il rispetto dell'orario, in quanto si supererebbero alcuni problemi tecnici presso le stazioni, come ad esempio l'accessibilità dei passeggeri alle carrozze. In ogni caso per aumentare il cadenzamento bisogna portare a termine il riassetto del nodo di Genova. Come dicevo prima abbiamo programmato un piano d'acquisto di nuovi treni, ma anche se avessimo da subito i soldi, i tempi sarebbero medio-lunghi, anche a causa dei tempi di consegna di minimo tre anni.

Come materiale rotabile pensavate ai Vivaldo, ai Minuetto...

Dunque, attualmente non abbiamo in Liguria nessun tipo di materiale rotabile adeguato alla nostra tipologia territoriale. Forse a livello metropolitano può andare abbastanza bene il TAF, ma il problema c'è a livello regionale a causa delle pendenze e delle difficoltà. Ho visitato varie aziende e ho visto dei prodotti che potrebbero avvicinarsi a quelle che sono alle nostre esigenze, ben più complesse rispetto ad altre regioni come la Lombardia che sono in pianura. Occorrerebbe quindi anche un investimento di ricerca, perché a noi serve un mezzo che abbia specifiche caratteristiche di trazione, frenata ed accelerazione ottimali e che abbia un'elevata facilità d'incaricamento e quindi stiamo ragionando ad una progettazione dedicata partendo da prototipi già in produzione.

Sarebbe possibile prendere del materiale a noleggio da altre regioni o dall'estero?

In altre regioni non c'è nulla, sono tutte in condizioni vetuste simili alle nostre, all'estero qualcosa sì, però ci sono dei problemi di adeguamento dell'alimentazione di rete che necessiterebbero un ulteriore investimento. Ci sono nazioni che, rispetto a quanto avviene in Italia, dismettono materiale rotabile in età molto giovane, si parla di carrozze di 10-11 anni e su questo stiamo facendo dei ragionamenti per verificare se hanno le caratteristiche per poter circolare sulla nostra rete regionale. Ci sono poi paesi dell'est e dell'Asia come Polonia e Cina che stanno facendo passi da gigante nell'ambito della produzione di treni, con un ottimo rapporto qualità-prezzo, quindi noi stiamo facendo uno studio globale per trovare la soluzione migliore per la nostra regione.

Una domanda sull'aeroporto. Recentemente è emerso che il Colombo soffre anche di una mancanza di collegamento con il centro: potrebbe il treno rappresentare una soluzione a questo problema, sfruttando in qualche modo la rete costiera, oppure ottimizzando il collegamento con Cornigliano?

Ci si sta ragionando molto, anche in funzione del progetto sulla collina degli Erzelli, in prospettiva sarà un tema centrale, ma ad oggi bisogna anche capire se e quando l'aeroporto verrà spostato, in modo da realizzare un progetto integrato ottimale. Per il momento si può ragionare su un miglioramento dell'attuale servizio. C'è anche un progetto per migliorare i collegamenti con l'HUB di Malpensa che stiamo portando avanti con aeroporti di altre regioni.

Qual è la situazione delle autostrade liguri? I progetti della gronda e delle autostrade regionali a che punto sono?

La Società autostrade dovrebbe presentare il prossimo anno al CIPE il progetto preliminare e successivamente procedere alla progettazione vera e propria con successivo bando di gara. C'è da risolvere anche il nodo di San Benigno e forse si riuscirà ad affrontare il progetto del tunnel sottomarino. Nel frattempo si lavora anche per la gronda di Levante e per il tunnel di Chiavari. Stiamo portando avanti una legge per le autostrade regionali che contiamo di portare in giunta entro l'anno ed approvare all'inizio del 2007.

Tornando ai treni. Riguardo alla tratta dismessa della zona di Imperia, si parla di piste ciclabili, ma anche di un tram-treno, potrebbe essere quest'ultima una soluzione interessante?

Come si ipotizza a La Spezia un collegamento veloce con la zona di Massa e di Carrara, analogamente a ponente potrebbe essere fatta una scelta di questo tipo, ma la scelta specifica è locale, la Regione eventualmente può intervenire economicamente.

A Genova c'è una lacuna di parcheggi d'interscambio che servirebbero per sfruttare meglio metrò, treno e autobus, la Regione può intervenire?

La Regione ha una legge sui parcheggi, le risorse economiche sono limitate, ma sulla base dei progetti dei singoli comuni, si può intervenire e portare un contributo finanziario.

Terzo Valico. C'è chi sostiene che sia indispensabile, c'è invece chi dice che basterebbe potenziare le attuali linee...

Le due cose non sono in contraddizione. Nell'immediato bisogna migliorare le linee esistenti, in alcuni casi è più semplice in altri meno, come ad esempio la Pontremolese, però il terzo valico è indispensabile per migliorare la competitività del sistema portuale. C'è un problema di risorse, le quali non ci sono e non ci sono mai state in passato, attendiamo però la proposta di alcuni istituti bancari che sembrano interessati al finanziamento dell'opera e ad una sua successiva gestione.

Ultima domanda: che ruolo ha la regione nel progetto delle metropolitane genovesi? Fornisce indicazioni progettuali o si limita al finanziamento?

La regione finanzia annualmente il progetto con circa 15 milioni di euro, ma non interviene nelle scelte strategiche che sono di competenza comunale.

Con quest' ultima risposta, salutiamo l'assessore Merlo, ringraziandolo ancora una volta per averci ricevuto.

Intervista di: Paolo Carbone e Alex Bettucchi – 13/11/06