

Intervista a Mario Margini (2)

Assessore alle reti infrastrutturali del Comune di Genova



Assessore Margini, vorremmo ringraziarla per averci concesso una nuova intervista, la quale ci consentirà di approfondire quanto già Lei ci ha rivelato nel precedente colloquio del 25/09/06

A proposito del futuro collegamento pedonale sotterraneo fra le stazioni di metropolitana e ferrovia di Principe, e delle lungaggini determinate dal coordinamento tra tale opera ed il progetto complessivo di Grandi Stazioni, lei ci ha rivelato di avere intenzione di realizzare al più presto una soluzione provvisoria che consenta una accettabile e tutto sommato abbastanza agevole comunicazione fra le due strutture.

Ci potrebbe dire qualcosa di più?

Il Comune si rende ben conto di non potere più far fare agli utenti il "giro dell'oca" e per questo stiamo studiando un percorso all'interno della stazione ferroviaria, che ovviamente "sbucherà" all'esterno in Via Doria ma consentirà di giungere alla stazione della metropolitana senza più gimpkane. L'accordo dobbiamo farlo con Grandi Stazioni e con le Ferrovie. Il punto delicato in tutta questa situazione è che dobbiamo ragionare con un soggetto, le Ferrovie dello Stato, che nelle sue varie articolazioni ha avuto mutazioni notevoli in quest'ultimo periodo. Ora pensiamo di avere trovato con loro una interlocuzione precisa e quindi siamo fiduciosi di potere trovare una soluzione.

Ci potrebbe dare una tempistica per tale soluzione provvisoria?

Io penso che tale soluzione provvisoria presenti qualche problema di natura tecnica, facilmente risolvibile, ma di fondo presenti soprattutto problemi di volontà politica, determinate dal fatto che il complesso del sistema ferroviario non presenta al momento interlocuzioni politiche chiare. Cerco di spiegarmi meglio. La "macchina delle ferrovie" è assai complessa... è un po' come il Comune. Ognuno dà la risposta per un pezzo, ma alla fine occorre la risposta definitiva. Quando dico che esiste un problema di volontà politica da parte delle Ferrovie, intendo proprio dire che ciascun "pezzo" non fa sintesi con l'altro, per cui è difficile ottenere una decisione. Insomma, io non vedo grandi problemi tecnici, ma vedo un problema politico, che è quello di accelerare il più possibile tutta la procedura, tutta la discussione. Vede, se c'è da fare uno scavo sottoterra, o acquisire beni, o disporre espropri, vi possono essere sempre delle difficoltà. Ma qui mi pare che, volendo, la cosa è gestibile con un po' di difficoltà, ma alla fine piuttosto semplicemente.

Tornando al discorso di prima, potrei fare un altro esempio di mancanza di volontà politica: la Sovrintendenza.

Ottimo esempio. Ci racconti del rapporto fra Comune e Sovrintendenza in riferimento al blocco dei cantieri all'Acquasola e in Piazza Brignole...

Come è noto, la Sovrintendenza ha bloccato per lungo tempo i cantieri di cui sopra. Giovedì scorso (il 5.10.2006 n.d.r.) io ho fatto una riunione con la Giunta in cui abbiamo deciso che la situazione era divenuta insostenibile e che era giunto il momento di aprire una polemica pubblica. Lo stesso giorno ho incontrato la Sovrintendente e le ho detto che non si poteva andare avanti così. Lei è rimasta molto stupita, in quanto evidentemente riteneva che il problema dei cantieri si fosse da tempo sbloccato. Il Lunedì successivo (il 9.10.2006 n.d.r.) Ansaldo mi ha detto che il problema era stato finalmente risolto. L'esempio che ho riferito è sintomatico, e non voglio arrivare a dire che il nostro intervento sia stato risolutivo. Probabilmente c'era una situazione già in itinere e di fronte al nostro atteggiamento duro (il Sindaco aveva addirittura minacciato una richiesta di danni) la cosa si è sbloccata. La volontà politica non è mai una cosa astratta.

Ci sta quindi dando la notizia dello sblocco di entrambi i cantieri, quello dell'Acquasola e quello di Piazza Brignole?

Uno ce lo hanno già sbloccato e per l'altro è questione di tempo ma sarà certamente sbloccato a brevissimo.

Lei è al corrente dei problemi che sta affrontando Grandi Stazioni? Si parla fra l'altro di un contenzioso con le imprese appaltatrici escluse nelle gare d'appalto per la ristrutturazione delle due grandi stazioni genovesi. Un eventuale ritardo nell'inizio dei lavori di restyling alle stazioni ferroviarie Principe e Brignole da parte di Grandi Stazioni potrebbe incidere sulla tempistica e sull'andamento dei lavori di miglioramento e coordinamento della stazione della metro di Principe e sulla costruzione della stazione della metro di Brignole?

Io non mi intrometto nei problemi determinati dalle gare d'appalto di soggetti che non siano il Comune, ma osservo che ogni gara ad evidenza pubblica pone problemi diversi e assai complessi. Comunque, non credo che l'elemento ostativo per la partenza dei lavori sia questo, ma piuttosto che sia legato alla circostanza che tutto il sistema delle ferrovie è stato per qualche motivo oggetto di incertezza di comportamento. Credo e auspico che l'operazione Grandi Stazioni possa partire rapidamente. In Piazza Acquaverde noi settore pubblico (lo Stato ed il Comune) stiamo portando in porto l'operazione Columbia, dove andrà la biblioteca universitaria ed è in via di ristrutturazione un grande albergo (il Savoia Majestic, n.d.r.). L'altro giorno sono andato a visitare la nuova biblioteca universitaria e mi ha colpito molto il constatare che in questo contesto che sta rinascendo stona ancora di più una stazione come quella di Principe che si presenta non sufficientemente curata. Noi abbiamo intenzione di ristrutturare la piazza ed è ovvio che più presto parte la ristrutturazione della stazione ferroviaria, più presto partiranno i nostri interventi per la ristrutturazione della piazza.

Parliamo della futura stazione di Corvetto.

Oggi come oggi sappiamo che i finanziamenti per la sua realizzazione non vi sono. Ci potrebbe rivelare se il Comune si sta attivando per reperirli e quali sono le possibilità che la stazione sia costruita nei tempi ipotizzati...

Noi abbiamo fatto una scelta ben precisa, che può naturalmente essere discutibile: raggiungere Brignole il prima possibile. Visto che avevamo finanziamenti non sufficienti, abbiamo pensato che avremmo dovuto per prima cosa arrivare a Brignole, perché Brignole è la chiusura di un cerchio, il mettere in connessione le due stazioni ferroviarie cittadine, la nostra scelta di fondo. Ciò premesso, è chiaro che la stazione di Corvetto è, e resta, una delle priorità. Vi dico la verità, Corvetto non è una stazione che si può fare con tanta leggerezza, non si può dire "facciamo un buco e siamo a posto". Io che ho apprezzato molto una scelta che non è mia, la scelta architettonica per quanto riguarda la stazione di Sarzano, ritengo che le stazioni debbano essere un punto di riferimento molto importante per la città. Tra fare in ipereconomia una stazione e non farla preferisco ricercare una soluzione per fare una bella stazione.

Chi dovrà garantire i finanziamenti per Corvetto?

Il fondo trasporti.. si tratta di trasferimenti regionali. Il nostro problema, più in generale, non sono i finanziamenti mancanti ma è che il Comune ha una capacità di spesa bassa, come specificherò in seguito

E' previsto un raccordo fra la stazione di Corvetto e gli esistenti sottopassaggi pedonali nella piazza?

Innanzitutto voglio premettere che non sarei per nulla d'accordo se qualcuno mi proponesse di fare una stazione fra i due sottopassaggi esistenti: la scelta funzionale che abbiamo adottato risponde all'esigenza di determinare meno interruzioni del traffico possibile. Venendo alla domanda, ritengo che il raccordo ipotizzato sarebbe giusto, di buon senso. Io penso che noi dobbiamo fare tutto ciò che è possibile per rendere il sistema funzionale, anche perché i sottopassaggi di Corvetto sono gli unici in città che funzionano e sono un elemento positivo. La mia idea è quindi, se possibile, di raccordarli alla futura stazione, ma vorrei precisare che il mio obiettivo di fondo è realizzare la stazione con meno impatto sul traffico possibile. Detto questo, che è la mia premessa, dove è possibile raccordare, si raccorda.

Allo scopo di creare meno impatto sul traffico possibile, sembrerebbe una scelta obbligata che la camera di ventilazione per la tratta in costruzione sia realizzata in Largo San Giuseppe. E' solo per non contrariare l'opinione pubblica (visto che Largo San Giuseppe è stato rifatto pochi anni fa con i soldi del G8) che il Comune non ha ancora ufficializzato il sito dove sarà realizzata la camera di ventilazione, oppure non è ancora stata assunta in merito una decisione?

Mi sembra che la soluzione di Largo San Giuseppe per la camera di ventilazione sia la soluzione più ragionevole. Ovviamente prima di comunicarlo ufficialmente vogliamo fare tutte le verifiche tecniche. Insomma, noi dobbiamo scegliere una soluzione che consenta al sistema di funzionare, e che gli consenta di funzionare al meglio, per cui se per la camera di ventilazione la soluzione di Largo San Giuseppe è la migliore, si farà lì e basta. Naturalmente tutte le critiche sono legittime, però la città deve capire che questo è un investimento da centinaia di miliardi e fondamentale per il futuro di tutti noi. Se per realizzare al meglio l'investimento, devo rifare una piazza, rifaccio la piazza. Non posso mettere in discussione un investimento del genere.

Ciò che ha più stupito della sua precedente intervista è la notizia, positiva ed inaspettata, del recupero di Rivarolo quale capolinea della metropolitana in Valpolcevera. Poiché la stazione di Rivarolo era stata addirittura cancellata negli scorsi anni dalle mappe ufficiali sullo sviluppo della metro (si veda la mappa pubblicata sul sito dell'AMT) e rappresentava quindi una sorta di mistero, ci può spiegare meglio a che cosa si deve un simile improvviso ripensamento?

Vediamo di capire cosa è cambiato. Noi siamo giunti alla conclusione che sia fondamentale arrivare in Piazza Pallavicini, e dobbiamo arrivarci sulla massicciata ferroviaria. Mentre per anni le Ferrovie avevano negato che si potesse utilizzare la massicciata ferroviaria da Brin a Rivarolo, ora ci è stata data la disponibilità di un binario. A questo punto abbiamo pensato che se le Ferrovie ci concedono un binario, fare a sbalzo un altro binario è una cosa gestibile. L'idea di andare alla stazione di Rivarolo nasce dal fatto che vogliamo recuperare un rapporto con le ferrovie. Inoltre, noi vogliamo arrivare a Rivarolo perché questo ci consentirebbe di realizzare una grande U con un buon interscambio ferro su ferro, perché effettivamente oggi laddove arriva la metropolitana, a Brin, è un punto che va bene per tutto fuorché l'interscambio, che per noi è la cosa più importante. Ovviamente anche qui entra in gioco il rapporto con le Ferrovie, che è fondamentale, perché noi pensiamo di affrontare con le Ferrovie un altro grande problema.

Quale problema?

Noi abbiamo bisogno di una grande officina di rimessaggio per i nostri veicoli.

Oggi abbiamo un deposito insufficiente e le Ferrovie debbono costruire un loro centro di manutenzione. E' così lontano dal mondo pensare di fare un centro di manutenzione unitario in cui facciamo il rimessaggio e la manutenzione ai mezzi che vanno su ferro, siano essi delle Ferrovie o siano essi della metropolitana? Noi pensiamo al Campasso, e ne stiamo discutendo con le Ferrovie, che come è noto hanno tempi un po' più lunghi di quelli del Comune.

Insomma, sono lontani i tempi per l'inizio dei lavori alla tratta Brin-Rivarolo?

Io credo che l'inizio dei lavori possa non essere così lontano. Però prima abbiamo bisogno di risolvere un paio di problemi, di cui parlerò fra breve. Nel frattempo, consideriamo che invece oggi possiamo confidare di raggiungere Brignole senza ulteriori intoppi.

Io penso che, dopo Brignole, tanto la prosecuzione in Val Polcevera, tanto la prosecuzione in Val Bisagno (o meglio verso San Martino, perché ritengo che in realtà sia necessario un assestamento della metropolitana a

San Martino) passino attraverso la revisione dei nostri rapporti con Ansaldo, nel senso che questo sistema della concessione, che pure ha elementi positivi, ci pone elementi di vincolo che se io potessi supererei.

Sono sufficienti i finanziamenti già stanziati per la prosecuzione in Val Polcevera?

Beh, i finanziamenti sono sempre insufficienti, però il problema dei finanziamenti va ragguagliato a quello delle tratte operative. Per andare a Piazza Pallavicini mi occorre un accordo con le Ferrovie ed un progetto. Una volta che si acquisiscono questi due elementi io credo che non sarà un problema reperire le risorse finanziarie necessarie. Ma il mio problema non è quello di avere i soldi in cassa, ma di poterli spendere.

Un progetto preliminare esiste già, no?

Si tratta di cambiarlo un poco, facendo arrivare la linea sulla massicciata ferroviaria.

Ciò comporterà l'eliminazione di alcuni piloni, quelli terminali, a Brin...

Non sono in grado di rispondere. Il vero problema nostro è che dobbiamo sciogliere questo nodo per decidere una volta per tutte che tipo di convogli dobbiamo andare a comperare.

Parliamo quindi dei treni di terza generazione. Avete pensato a qualche modello in particolare?

Quando arriveremo a Brignole dovremo avere un numero di convogli più alto, dovremo avere convogli che andranno in tripla e non in doppia e la cosa vera è che dovremo avere un sistema di manutenzione più veloce di quello attuale. Non abbiamo ancora deciso quale modello acquistare, stiamo studiando quale sia il modello che fa al caso nostro: di certo posso dire che prenderemo il modello migliore e tecnicamente più valido disponibile sul mercato.

Torniamo alla realtà e al miglioramento dell'esistente, di quelle piccole migliorie che si possono fare senza troppa spesa. Abbiamo in particolare pensato all'installazione di pannelli che mostrino nelle stazioni che cosa può trovare l'utente all'esterno; abbiamo pensato alla segnalazione della più vicina stazione della metropolitana nei pannelli indicatori per i pedoni installati ultimamente in centro città.

Le cose di buon senso vanno fatte, anche se in Italia non sempre la politica si comporta secondo buon senso. Quando abbiamo inaugurato la stazione di Sarzano abbiamo realizzato anche una piantina con le varie attrazioni che ci sono attorno alla stazione. Qualche giorno fa abbiamo deciso di mettere nella città e anche nella metropolitana alcune piante - di quelle che si trovano in tutti i paesi del mondo - che consentano al visitatore di capire dove si trova e che cosa ha attorno, dove può recarsi. Insomma, il buon senso è un canale importante da perseguire e il Comune cercherà di perseguirlo concretamente.

Sempre nell'ottica del miglioramento dell'esistente, ritorniamo alla carica con l'uscita della stazione di De Ferrari in Via Porta Soprana...

In merito a Via Porta Soprana, noi abbiamo chiesto ad Ansaldo di far sì che l'uscita non sia soltanto una uscita di emergenza, ma diventi una vera e propria uscita funzionale al traffico della stazione. Molti non si sono accorti che l'apertura della stazione di Sarzano ha spostato dal centro flussi cospicui di traffico. Avere una uscita in Via Porta Soprana significa rimettere in circolo un po' di utenza che oggi scende a Sarzano, per cui si tratta di una delle nostre priorità. Noi abbiamo detto ad Ansaldo di procedere e preciso che il finanziamento è disponibile.

Parliamo del prolungamento Brignole-Terralba-San Martino: noi di Metrogenova.com siamo dei pratici e ci piacerebbe molto sapere da lei se il Comune dispone di finanziamenti per questa importante opera...

Voi siete molto precisi ma mi ponete problemi che io non mi pongo. Il mio problema è infatti, prima ancora di finanziamenti, il seguente: "come vado a San Martino?". Io credo molto nell'integrazione con le Ferrovie. Se avessi a disposizione due binari, potessi andare a San Martino in massicciata ferroviaria e potessi fare scendere i passeggeri in posizione un po' decentrata rispetto a Terralba, questa sarebbe una soluzione ottimale. Tuttavia pare che le Ferrovie non abbiano disponibile un binario e a quel punto io dovrò pormi il problema di andare sottoterra con la lievitazione dei costi che ci si può immaginare.

Terralba sarebbe per noi un grande punto di "gravitazione", ma il vero punto che potrebbe spostare grandi flussi di traffico è San Martino, per cui l'arrivare a San Marino è per noi come l'arrivare in Piazza Pallavicini, rappresenta per il comune l'altra grande priorità. Io non mi preoccupo dei finanziamenti in quanto ho tre anni di tempo: devo arrivare prima a Brignole, anche se sia ben chiaro che non è scritto da nessuna parte che i fronti di scavo debbano essere uno soltanto. Noi dobbiamo coordinarci con le Ferrovie, che vogliono ristrutturare il nodo di Terralba. Quando loro ci comunicano come e quando vogliono ristrutturare, sulla base delle loro esigenze operative, noi saremo in grado di capire come dobbiamo muoverci.

Quindi lei pensa ad una stazione soltanto, a Terralba, e non a una stazione a Terralba ed una a San Martino?

Io penso ad una soluzione funzionale. Se potessi scegliere, vorrei far passare la metro sulla massicciata ferroviaria, dalla parte della Valbisagno e se riuscissi a fare un accordo con le Ferrovie per stare in superficie, guadagnerei quattro o cinque anni. Io faccio scelte funzionali, l'obbiettivo è quello di dotare la città il più rapidamente possibile di un sistema metropolitano efficiente.

Se l'aver la metropolitana tre anni prima questo comporta qualche sacrificio, credo che si possa patirlo.

Prolungamento verso la Valbisagno. L'impressione è che il servire la Valbisagno con la metropolitana sia un po' passato in secondo piano da quando si è ipotizzato il traguardo di San Marino. Eppure la Valbisagno è l'unica grande area della città che rimane isolata sotto il profilo del trasporto pubblico su ferro. Vorremmo capire meglio quali sono i piani del Comune al riguardo.

La Valbisagno rappresenta per il Comune la parte della città con più problemi sotto il profilo del trasporto pubblico. E' un vero e proprio nodo irrisolto, mentre bene o male per le altre grandi aree cittadine la soluzione la si sta trovando, sia pure con le incertezze, i problemi e i ritardi che tutti conosciamo.

Occorre ricercare per la Valbisagno soluzioni realistiche che si possano eseguire in tempi piuttosto brevi. Personalmente, considero che se fosse possibile portare la metropolitana fino allo stadio di Marassi, sarei molto contento, perché ci consentirebbe di sfruttare il grande bacino di utenza del quartiere, a prescindere da ogni considerazione in merito alla permanenza o meno dello stadio in loco.

Quindi l'intenzione è quella di arrivare appena possibile in Piazza Galileo Ferraris per poi, a regime, giungere all'uscita dell'autostrada di Staglieno?

La scelta di Piazza Galileo Ferraris mi sembra quella più ragionevole, mentre per la seconda ipotesi, credo che occorra fare una scelta, perché la scelta funzionale sarebbe quella di non andare sottoterra ma di andare sul Bisagno. I problemi sono i tempi e i costi. Esistono problemi idrogeologici complessi, e io non escludo che possiamo risolverli.

In merito ai prolungamenti di cui abbiamo discusso, quali sono le tre priorità che lei si pone, nell'ordine ed in sintesi?

1) Piazza Pallavicini 2) San Martino, anche con sbarco a Terralba 3) Valbisagno, con la precisazione che la Valbisagno è una partita talmente importante che dovremo cercare di risolvere al più presto.

Una domanda più generale: Oggi come oggi città molto più piccole della nostra (come Salerno, L'Aquila, Parma, Cagliari, Brescia e Catania) e molto meno economicamente importanti progettano, costruiscono e sviluppano metropolitane con fondi che sarebbe assai più produttivo riservare alle grandi aree urbane del paese che esprimono un bisogno reale di risolvere il problema della mobilità anche con una infrastruttura tanto costosa quanto risolutiva: il riconoscimento per Genova della qualifica di "città metropolitana" potrebbe aprire maggiormente il rubinetto dei finanziamenti per le grandi infrastrutture, fra cui la metropolitana?

Io non sono a favore della città metropolitana perché in questo modo la città può godere di maggiori finanziamenti, ma perché penso che Genova abbia la dignità dell'area metropolitana. Credo che Genova debba essere ricompresa nel novero delle città metropolitane per una valenza precisa, e cioè perché rappresenta il centro di mobilità intermodale più importante del nostro Paese. Perché ha esigenze di inoltro di merci e di passeggeri eccezionalmente importanti. Per cui penso che Genova abbia ragioni numeriche per rientrare nel

novero delle città metropolitane (l'area metropolitana genovese vale un milione di abitanti), ma soprattutto un valore aggiunto assai più grande dei numeri che ho poc'anzi ricordato. Se poi un riconoscimento di Genova quale città metropolitana ci portasse maggiori finanziamenti, mi farebbe piacere ma non è l'elemento che mi determina a chiedere tale riconoscimento.

L'ulteriore domanda riguarda il prolungamento verso Sampierdarena dalla stazione di Dinegro, a suo tempo ipotizzato ma presto caduto nel dimenticatoio. Lei ritiene che con l'apertura della stazione di Via di Francia i sampierdarenesi possano essere soddisfatti, oppure l'ipotesi di prolungamento sotto l'asse di Via Cantore non è definitivamente tramontata? Cosa dobbiamo dire ai sampierdarenesi che scendono in piazza chiedendo la metropolitana?

Dobbiamo dire che l'obiettivo è quello di ottenere una integrazione ferro su ferro. Noi dobbiamo leggere in una chiave unitaria la ferrovia e la metropolitana e comprendere che è questo il nostro punto di forza e qui risiede il nostro futuro. Noi però dobbiamo porci il problema dello sviluppo di San Benigno, che non è terminato. E allora l'aver un raccordo - o un braccio della metropolitana - che serva San Benigno e arrivi a Sampierdarena e si riconnetta a Sampierdarena con il sistema ferroviario è un elemento da tenere in considerazione perché ha un valore importante. Io non sono per scartare questa ipotesi, anche se credo che vada attentamente ponderata. Se guardiamo al sistema, con particolare riferimento ai sistemi di interconnessione ferro su ferro del Ponente della città, noi oggi abbiamo un solo punto di interconnessione della metropolitana con la ferrovia, che è Principe. Ne avremo un altro a Canepari, per la Valpolcevera, e io credo che avere una ipotesi di interconnessione che riguardi anche Sampierdarena, per catturare lì tutto il flusso di traffico del Ponente non sia una idea sbagliata, anche atteso che Sampierdarena dovrebbe diventare la stazione di porta per il Ponente. Tuttavia, tutti questi ragionamenti - e molti altri - potranno essere fatti soltanto dopo che sarà stato realizzato il passante ferroviario. Avremo infatti uno sgravio delle linee e allora a quel punto è anche possibile che le Ferrovie ci invitino a trovare insieme altre soluzioni. Il punto vero è che noi dobbiamo offrire un trasporto pubblico su ferro che sia integrato.

Dopo avere esaminato le prospettive della linea ferroviaria di ponente fino a Vostrì sgravata a regime dal traffico merci e di lunga percorrenza, parliamo in ultimo 1) del by pass ferroviario di Levante, che potrebbe aprire la strada ad una "metropolitanizzazione" della linea costiera fino a Pieve Ligure (o fino a Recco), e 2) della destinazione al traffico locale della linea storica dei Giovi. E' intenzione del Comune, nell'ottica dell'integrazione ferro su ferro in cui lei dimostra di credere così fermamente, fare a regime di tali linee - come pure della linea del ponente fino a Voltri - vere e proprie linee di metropolitana ferroviaria sull'esempio della linea 2 della metropolitana di Napoli, e cioè con frequenze da metropolitana e realizzazione di nuove stazioni?

Lo schema da seguire è quello che avete ricordato, anche se la soluzione non è dietro l'angolo e c'è tanto da fare, a cominciare dalla progettazione della nuova linea passante di Levante. L'idea di fondo, sui cui crediamo, è quella di separare il traffico passante dal traffico locale.

Assessore, la ringraziamo per la disponibilità dimostrataci e ci permetteremo di disturbarla nuovamente in futuro per fare conoscere ai nostri utenti, e a tutti gli amici della metropolitana di Genova, quali saranno gli sviluppi futuri.

Euge1893/Alex Bettucchi - Metrogenova.com, 10/10/06