

Intervista a Gianfranco Medri Project manager Ansaldo



“Io lavoro alla metropolitana di Genova dal 1996 proprio da quando il Comune le ha dato nuovamente importanza facendo, a fine 1997, l'atto della tratta Principe-San Giorgio. In questi dieci anni siamo riusciti a inaugurare Darsena, San Giorgio, De Ferrari e Sarzano aggiungendo anche 10 nuovi treni”. Così Gianfranco Medri, project manager dell'Ansaldo TSF per la realizzazione della metropolitana di Genova, ricorda i risultati conseguiti negli ultimi anni nonostante le grandi difficoltà economiche del Comune, aggiungendo: “Ma le cose difficili, se riesci a superarle, sono quelle che rendono orgogliosi, certo è che a volte qualche cosa di facile ci vorrebbe proprio...”.

Gianfranco Medri è una persona che dimostra ad ogni parola l'entusiasmo che mette in quello che fa, un genovese atipico (merito forse di una discendenza romagnola) perché molto aperto e comunicativo. Sicuramente la persona giusta per il ruolo delicato che ha svolto finora e che sicuramente darà il massimo per vedere finalmente a Genova una linea di metropolitana che diventi il mezzo cardine del trasporto pubblico cittadino. Prossima tappa: Brignole.

Il blocco dei cantieri per i ritrovamenti archeologici in piazza Brignole e all'Acquasola hanno ritardato i lavori della tratta in costruzione. Attualmente quando è prevista l'attivazione del servizio fino a Brignole?

Erano previsti 48 mesi, dalla data di consegna lavori (3 ottobre 2005) alla data di ultimazione dei lavori (quindi il 2 ottobre 2009) ma questa tempistica non è più rispettabile. Erano previste anche consegne delle aree di cantiere successive alla data del 3 ottobre 2005: ad esempio il cantiere per la costruzione della stazione di Brignole (su aree RFI) era previsto per luglio 2007. Il termine di fine lavori slitta quindi inevitabilmente al 2010, non soltanto per i ritrovamenti archeologici o per i blocchi dei comitati per la salvaguardia del parco dell'Acquasola, ma anche per nuove e diverse necessità e situazioni contingenti (ad esempio la disponibilità del palazzo delle poste) sopraggiunte nel frattempo. I tempi non sono certi e Ansaldo dovrà concordare con il Comune un nuovo programma contrattuale: stiamo in questo momento verificando di poter compatte il più possibile le attività in modo da contenere il ritardo ed i costi aggiuntivi.

In molti si chiedono come mai sono stati previsti tre anni per arrivare a Brignole, in fondo sono 1,5km circa di tracciato, non è un tempo eccessivo? Dipende dalle risorse finanziarie disponibili o ci sono altri problemi di ordine pratico?

La durata dei lavori per la realizzazione di metropolitane in Italia è estremamente lunga, non solo a Genova. A Brescia, ad esempio, ora i lavori sono fermi per ritrovamenti archeologici, essendo Brescia la "culla dei Romani" nel nord Italia; nel nord Italia non ci sono tanti reperti romani come a Brescia...

Confrontandoci con l'estero, ad esempio Spagna e Portogallo, si vede che in quei Paesi le istituzioni coordinano meglio le esigenze dei comitati di difesa ed i cittadini hanno una maggiore coscienza civica e conoscenza delle motivazioni che portano a questi lavori, e quindi preferiscono sopportare gli inevitabili disagi legati alla

realizzazione di queste opere, rendere il più breve possibile il periodo di permanenza dei cantieri, per sfruttare in futuro gli evidenti benefici (anche dal punto di vista immobiliare) di questi sistemi di trasporto. Si prenda il caso Genova, piazza Sarzano: gli abitanti di piazza Sarzano, nonostante si siano visti crescere sotto i loro piedi una voragine di 35 metri per due anni e mezzo, non hanno protestato; i negozianti hanno visto lontano ed hanno pensato ai benefici derivanti dalla presenza della stazione e dalla conseguente sistemazione della piazza (anche se non ancora ultimata). Al contrario in altre zone, le proteste dei cittadini hanno reso impossibile la vita del sottoscritto ed il regolare svolgimento dei lavori. Per gli alberi dell'Acquasola e per i giardini di Brignole è stato ingaggiato un perito agronomo per la verifica dello stato di salute degli alberi e per la loro tutela durante i lavori: ad esempio è vietato il transito dei mezzi di cantiere sulle radici affioranti degli alberi. A Copenaghen hanno preparato la metropolitana prima ancora di costruirci sopra: hanno realizzato gli scavi in trincea, costano di meno, operano senza turbare la tranquillità delle persone che abitano vicino ai cantieri ed hanno potuto lavorare giorno e notte. A Genova dobbiamo accontentarci di quello che si può fare; la città è quella che è, gli spazi sono stretti; si creano disagi per tutti, perché è chiaro che i camion che vanno e vengono sono fastidiosi e se un cittadino si lamenta del cantiere i vigili hanno il dovere di verificare il rispetto dei termini di legge.

Quali sono le tappe costruttive dei diversi cantieri in opera?

I lavori della tratta De Ferrari - Brignole sono stati contrattualizzati in due lotti, perché mancavano i finanziamenti per il secondo lotto. Il primo lotto consta della linea da De Ferrari fino a Brignole, con un tronchino di inversione oltre il Bisagno, la stazione di Brignole e tutti i lavori inerenti l'esercizio da De Ferrari a Brignole, compreso il pozzo di ventilazione intermedio tra queste due stazioni, al momento posizionato all'Acquasola. Il secondo lotto comprende la stazione di Corvetto (tutti gli impianti funzionali all'esercizio) ed il pozzo di ventilazione tra De Ferrari e Corvetto, previsto in Largo San Giuseppe, ma per il quale è in atto una ricerca per una localizzazione diversa. Il primo lotto è efficace perché ha avuto la copertura finanziaria da parte del Comune; il secondo lotto, pur essendo contrattualizzato (i lavori sono stati stimati, computati e monetizzati) all'interno dell'atto integrativo De Ferrari - Brignole, non è ancora efficace poiché manca la copertura finanziaria. Il primo lotto viene realizzato con tre cantieri che a regime opereranno in contemporanea: uno all'Acquasola, il secondo in piazza Brignole (questi due già attivi) ed il terzo sul sedime ferroviario di RFI per la realizzazione della stazione metro di Brignole. Lo scavo realizzato all'Acquasola diventerà in un primo tempo il pozzo di ventilazione della tratta De Ferrari - Brignole (senza Corvetto), in un secondo tempo costituirà una parte dello scatolare della stazione di Corvetto. Il pozzo è profondo 49 metri (le paratie sono già arrivate a quella quota) e da questo partiranno gli scavi per realizzare sotto via Santi Giacomo e Filippo il camerone di attacco, da cui gli scavi avanzeranno con metodi tradizionali (senza fresa-scudo) in direzione De Ferrari (da De Ferrari non è possibile partire perché la linea è già in esercizio). Il camerone di attacco diventerà il volume di stazione definitivo di Corvetto (nel primo lotto verranno realizzate già le opere civili, non quelle impiantistiche se non quelle funzionali all'esercizio della linea De Ferrari - Brignole). Invece dal pozzo di piazza Brignole, che raggiungerà una profondità di 16 metri e che diventerà il pozzo di ventilazione della tratta Corvetto - Brignole (a seguito della realizzazione della stazione di Corvetto), partiranno gli scavi nei due sensi sia verso Brignole, sottopassando il sedime ferroviario e sbucando dal muraglione di corso Monte Grappa, sia verso il camerone di Corvetto.

Quali sono le fasi attuali e prossime dei lavori in corso?

All'Acquasola abbiamo fatto il secondo cerchiaggio del pozzo, anche se ci sono gli archeologi che vagliano il terreno asportato per vedere se c'è ancora qualcosa, mentre in piazza Brignole siamo partiti a fare i muri delle corree di guida per l'idrofresa che farà i muri fino a venti metri di profondità e dovrebbe finire entro l'anno, poi l'idrofresa se ne andrà via (con quello che costa è stata ferma per mesi!), e inizieremo a scavare non prima di aver avuto un ulteriore controllo degli archeologi sperando che non trovino altro, altrimenti dovremmo subire un altro stop ai lavori. Una volta avuto il via definitivo dagli archeologi monteremo un carro-ponte e lo copriremo con un capannone perché c'è l'intenzione di lavorare anche di notte e in questo modo non daremo disturbo ai palazzi vicini.

Quante persone lavorano attualmente ai cantieri?

Non glielo so dire con precisione. Ricordo che in piena attività, quando lavoravamo a Sarzano e De Ferrari c'erano 180 persone. Di staff fisso sono circa 60 persone a cui bisogna aggiungere gli operai. Al momento

dello stop dei cantieri per i ritrovamenti archeologici erano stati messi in cassa integrazione una ventina di operai che ora sono tornati al lavoro.

Avete installato un cantiere nei giardini di fronte a Brignole da via Cadorna, qual è il suo scopo?

E' un cantiere non facile perché con gli alberi siamo limitati a mettere i prefabbricati. Il cantiere è logistico in quanto c'è l'officina dei mezzi, la stessa che prima era in via della Marina per la stazione di Sarzano, la mensa, servizi igienici, infermeria, dormitorio per i trasfertisti delle imprese e soprattutto ci sarà il magazzino.

Come si configura il layout della stazione della metropolitana di Brignole, soprattutto in relazione al fronte nord (Palazzo delle Poste, ascensore di via Imperia, linee bus per la val Bisagno) e quello sud (stazione ferroviaria, futuro servizio ferroviario urbano e piazza Verdi)?

La configurazione della stazione metro di Brignole non è più quella inserita nel contratto 2005, che prevedeva l'acquisto da parte del Comune dell'edificio delle Poste, nel quale sarebbero stati collocati la sottostazione, nel seminterrato dell'edificio, ed i locali tecnici, al piano terra; la trattativa con Poste Italiane non è andata in porto e quindi Ansaldo ha preparato a livello architettonico altre quattro soluzioni per la stazione che prescindano dall'utilizzo del Palazzo delle Poste. Attualmente è in corso la definizione della nuova soluzione (che andrà in conferenza dei servizi) che prevede la demolizione di una parte dell'edificio delle poste (quella con la scala di sicurezza ed i servizi igienici). La stazione di Brignole avrà due banchine aperte sul modello ferroviario; la banchina lato mare (di larghezza doppia) sarà in comune con quella del servizio ferroviario urbano. Dal momento che la metropolitana tiene la destra come binario di marcia mentre le ferrovie tengono la sinistra, lo scambio sarà agevole per coloro che in arrivo dalla metropolitana vorranno proseguire verso levante con il treno e, in futuro quando la metropolitana proseguirà oltre Brignole, per coloro che in arrivo col treno da ponente vorranno proseguire con la metropolitana verso levante. La stazione avrà due accessi diretti, uno da piazza Raggi (vicino all'ingresso del tunnel di Borgo Incrociati) ed uno dal lato di via Canevari per consentire l'interscambio con i mezzi pubblici di superficie. Verso la stazione ferroviaria, i collegamenti saranno costituiti dai prolungamenti degli attuali due sottopassi interni alla stazione. I locali tecnici sono previsti sotto il sedime ferroviario a livello dei sottopassi ed anche a livello banchina, fuori dalla stazione, e non più all'interno del palazzo delle Poste. Il progetto della stazione di Brignole è solo architettonico, verrà studiato a livello definitivo, andrà in Conferenza dei Servizi e verrà deliberato. Noi puntiamo a farlo deliberare per maggio – giugno del prossimo anno, poiché i tempi della Conferenza dei Servizi sono stabiliti per legge.

Quali sono i rapporti tra Comune di Genova, Ansaldo, RFI e Grandi Stazioni per la progettazione e per la realizzazione dei grandi poli di interscambio ferrovia – metropolitana?

A Brignole Ansaldo si interfaccia oltre che con il Comune, committente dell'opera, anche con RFI, attuale proprietario delle aree di cantiere. Per minimizzare i ritardi ed i costi accumulati finora, ma soprattutto per continuare ad assicurare il lavoro ai nostri dipendenti, abbiamo cercato di portarci avanti richiedendo in anticipo le aree RFI per il cantiere di Stazione Brignole ed eventualmente modificare il programma dei lavori cominciando a scavare dal muraglione di corso Monte Grappa verso piazza Brignole. Purtroppo non è facile avere a che fare con le Ferrovie dello Stato, poiché alcuni aspetti non riguardano soltanto RFI ma anche altre società del gruppo, come Trenitalia, o altre società che hanno in sub-appalto alcuni servizi. Si è posto, ad esempio, il problema di alcuni serbatoi di gasolio posizionati su area RFI (addossati al muraglione di corso Monte Grappa) ed usati da Trenitalia per il rifornimento dei locomotori di manovra: il loro spostamento comporta dapprima una caratterizzazione (un sondaggio preventivo per capire quale è la condizione del terreno sottostante), successivamente una bonifica del terreno su cui sono posizionati, previo rilascio delle necessarie autorizzazioni dagli enti preposti alla tutela dell'ambiente (ARPAL) e della sicurezza (Vigili del Fuoco), ed infine la ricollocazione dei serbatoi in altra area idonea per le esigenze di Trenitalia. Inoltre RFI concede lo spazio occupato da 5 binari (dal 19 al 23) che sono tronchini a servizio dei binari sottoposti ad orario ferroviario e quindi sono assoggettati alle necessità di composizione dei treni; quindi Trenitalia non può "perdere" questi binari se prima non trova alternative per espletare le proprie operazioni per il regolare esercizio. Alcuni di questi aspetti sono stati risolti e probabilmente il cantiere potrà essere consegnato per l'inizio del 2007 (anziché per il luglio dello stesso anno come pianificato nel 2005). RFI potrebbe dare una parte delle aree interessate dal cantiere di Brignole (binari 20 – 23 e una striscia che prosegue oltre il Bisagno), nel quale si realizzerà la protesi di appoggio per la penetrazione della linea in galleria.

Quale ruolo ha Ansaldo nella futura realizzazione del tunnel di collegamento tra la stazione Principe e la fermata della metropolitana?

Per il tunnel di collegamento di Principe, Grandi Stazioni si occuperà di tutti i lavori mentre Ansaldo sta completando il progetto definitivo: il tunnel sbucherà nel piazzale antistante la stazione della metropolitana, sottopassando via Andrea Doria, scavando in trincea e deviando parzialmente il traffico sulla strada. Il tunnel dovrebbe avere anche lo scambio con il parcheggio previsto nel restyling della stazione. La durata dei lavori è stata stimata da Ansaldo in due anni e mezzo, per la possibilità di ritrovamenti archeologici, visto che in zona dovrebbe esserci la porta di San Tommaso e la città degli artigiani.

Non sarebbero comunque previsti collegamenti tra Principe Sotterranea e la metropolitana...

Quando cominceranno e quando potranno essere completati i lavori di adattamento dell'uscita di sicurezza di via Porta Soprana della stazione di De Ferrari, per essere utilizzati come accesso per il pubblico? Può fornirci anche qualche dettaglio in merito ad una uscita della stazione De Ferrari presso il Palazzo della Borsa che è inserita nel preventivo di spesa del Comune per il triennio 2007-2009?

Ansaldo ha fatto il progetto di stazione De Ferrari prevedendo la possibilità di scavare sotto al palazzo della Borsa sotto il cinema Olimpia per uscire nella piazzetta di via Boccardo. L'architetto Truffelli ha fatto il progetto architettonico per questo tunnel, ma al momento l'avvio degli studi per il progetto definitivo e per la realizzazione sono fermi poiché non sono ancora coperti finanziariamente. Invece sul lato di via Porta Soprana c'è un progetto definitivo, che abbiamo computato e stimato e proprio in questi giorni stiamo mandando in Comune, affinché prendano le loro decisioni del caso e visto che modifica in maniera permanente il sopra-suolo, dovrà andare in commissione urbanistica. Il progetto prevede la sistemazione dell'uscita di sicurezza: l'architetto ha fatto un bel portale con le necessarie indicazioni per la metropolitana, un buon impianto di illuminazione ed un sistema di videosorveglianza per garantire adeguate condizioni di security lungo tutto il percorso. Purtroppo l'uscita non sarà accessibile per i disabili. Questo intervento è un lusso meritato per De Ferrari visto che è la stazione più importante della città, ed è un premio per i commercianti che hanno sopportato, pur con molte lamentele, la presenza dei cantieri per parecchi anni. Ansaldo vorrebbe incominciare già a Dicembre a far qualcosa, nonostante il Comune debba trovare ancora un po' di soldi.

I tempi ed i costi della metropolitana genovese sono stati notoriamente molto più gravosi del previsto. Sulla base delle esperienze di Ansaldo per la progettazione e la costruzione di metropolitane in altre realtà nazionali ed internazionali, per contesti urbani simili a Genova, quale potrebbe essere la velocità di avanzamento dei lavori di una metropolitana? Quali sono state le difficoltà incontrate a Genova, sia di tipo tecnico sia di tipo burocratico e organizzativo?

Oltre ai piccoli problemi organizzativi (ad esempio quelli per le aree di RFI), si possono presentare anche problemi più grossi: un esempio è dato dal tunnel di Borgo Incrociati, il quale nell'ipotesi di progetto del 2005 era destinato ad essere chiuso e tombato (decisione presa in Conferenza dei Servizi referente). Tale scelta era stata presa in maniera un po' sprovveduta, anche da parte di Ansaldo, in quanto non era stato valutato l'effettivo flusso pedonale nel tunnel, che è molto intenso, e tanto meno era stato preso in considerazione l'accesso all'ascensore AMT di via Imperia da piazza Raggi: per entrambi si pensava che la riorganizzazione complessiva della stazione di Brignole avrebbe ridistribuito i flussi pedonali tra piazza Raggi, via Canevari e piazza Verdi. Durante la presentazione del progetto in Circostrizione, ventilando l'ipotesi di chiusura del tunnel di Borgo Incrociati, la popolazione ha fatto sentire il suo parere ed ha sollecitato in modo deciso un ripensamento su tale scelta. Oltre a ciò è stato fondamentale anche l'intervento della Provincia (che non aveva ancora espresso parere nella conferenza dei servizi) che ha segnalato che il tunnel funziona come "valvola di sfogo" per le piene del Bisagno e che quindi, pur non ponendo ostacoli alla chiusura per il traffico pedonale (anzi si potrebbero comunque porre delle restrizioni al transito in caso di allerta 2), ha imposto che non venisse tombato. Il tombamento del tunnel tuttavia era giustificato dal fatto che la soletta su cui poggeranno i binari della metropolitana, appena usciti dalla galleria sotto corso Monte Grappa, sarà più bassa rispetto all'attuale volta di copertura del tunnel e quindi di fatto sarebbe stato reso inutilizzabile. E' stato quindi necessario pensare una variante al progetto iniziale per cui il tunnel di Borgo Incrociati, nel punto in cui passa sotto ai binari della metro, dovrà essere abbassato (mantenendo l'attuale sezione idraulica) e dovranno essere realizzate opportune rampe di raccordo con i tratti del tunnel non coinvolti dai lavori. Per l'ascensore di via Imperia in un primo tempo si pensava di utilizzare gli ascensori della stazione della metro per collegare il livello di piazza Raggi con le banchine della metro e con il piano stradale di corso Monte Grappa e mantenere in funzione l'ascensore esistente solo nel tratto tra corso Monte Grappa e via Imperia. Alla fine il Comune ha deciso di mantenere il collegamento diretto di piazza Raggi con l'ascensore di via Imperia, e quindi dovrà essere realizzato un nuovo tunnel per il raggiungimento dell'atrio inferiore dell'ascensore, sopportando maggio-

ri costi di costruzione. Per ovviare ai disagi temporanei per la chiusura del tunnel pedonale (stimata in circa 10 mesi), è stato allestito un percorso protetto nel sottopasso veicolare di via Canevari, con due prolungamenti per evitare che i fumi di scarico usciti dal tunnel rientrassero nel percorso protetto. Il percorso, soluzione certamente provvisoria, è molto ben illuminato, verranno presi provvedimenti per la mitigazione del senso di claustrofobia installando ulteriori pannelli di policarbonato (trasparenti) sperando che non vengano rovinati da atti di vandalismo.

Dall'intervista con l'assessore Margini abbiamo avuto conferma che la realizzazione della stazione di Corvetto è in stand-by per la mancanza di finanziamenti...

Nel caso di Corvetto, il contratto firmato con il Comune prevedeva la consegna del secondo lotto sei mesi dopo la consegna del primo, a condizione di aver reperito le risorse finanziarie per l'attivazione del secondo lotto. Ansaldo aveva fatto un preventivo pensando di sinergizzare le persone, i materiali e le operazioni di cantiere prevedendo di portare avanti il primo ed il secondo lotto contemporaneamente. Mancando l'attivazione del secondo lotto, per Ansaldo alcune di queste sinergie sono venute a mancare e quindi, a lavori completati (linea De Ferrari - Brignole + stazione Brignole + stazione Corvetto), i costi saranno maggiori. L'importo del contratto era di 166 milioni di euro (IVA compresa) per entrambi i lotti, di cui 124 milioni per il primo lotto (linea De Ferrari - Brignole + pozzo ventilazione di Corvetto) e 42 milioni di euro per il secondo lotto (stazione Corvetto e pozzo intermedio De Ferrari - Corvetto).

Ci potrebbe illustrare come sarà configurata la stazione e le sue uscite e quali problematiche bisognerà affrontare per realizzare la stazione in un secondo tempo con la linea già in esercizio?

La stazione avrà una sola uscita in via Santi Giacomo e Filippo e non è previsto un collegamento con il sottopassaggio di piazza Corvetto che comunque è a due passi. Sarà una stazione molto bella sperando che sarà questa del progetto attuale che ha già subito una revisione con l'eliminazione dell'uscita verso il parco dell'Acquasola... dico questo perché abbiamo visto che ci sono dei reperti archeologici e noi non pensavamo di trovarne. Per il completamento di Corvetto non dico che non potrebbe esserci un'interruzione dell'esercizio per una settimana, può darsi, però noi prepareremo già la stazione nelle sue parti più importanti come le banchine e gli scavalchi e se ci dovessero essere dei problemi sarebbero riferiti a opere impiantistiche e non civili.

Quanto tempo crede sarà necessario per completare la stazione di Corvetto?

Io non ho mai visto fare a Genova, ma anche a Roma (dove ho lavorato) e a Napoli, una stazione in meno di quattro anni. Lo so che da altri parti del mondo ci mettono meno, ma da noi non è possibile fare più in fretta per problemi di ordine tecnico, ci sono i palazzi sopra! forse i nostri strutturisti si prendono dei margini maggiori rispetto all'estero ma da noi (e prende un chiodo di ferro che tiene sulla scrivania per scaramanzia, ndr) non sono mai successi problemi gravi, solo un avvallamento in corso Quadrio che fortunatamente non ha comportato grossi problemi. Se ci dessero il via nel 2007 per Corvetto, bisognerà aggiungere almeno 3 anni e mezzo dal momento del via ai lavori per il suo completamento, sarei già contento se avessimo la stazione in funzione per il 2012.

E' prevista (e con quali tempistiche) la realizzazione di uno scambio dopo la stazione di De Ferrari per l'inversione della marcia per permettere il passaggio da un binario all'altro, in modo da usare sempre il binario lato mare per l'arrivo e quello monte per le partenze a De Ferrari?

Purtroppo c'è un limite dovuto alla conformazione della città, non c'era un'area dove fare un vano scambi come avrebbe voluto l'Amt o prima o subito dopo De Ferrari e quindi è previsto lo scambio solo sul tronchino di Brignole. Fino a che non arriviamo a Brignole si è costretti ad andare verso De Ferrari su due binari in balneazione anche se vedo che la soluzione non funziona male, anche grazie ai segnali luminosi che informano sui binari di partenza dei treni.

Oggi i veicoli della metropolitana sono 18, di cui 6 di prima generazione e 12 di seconda. Vi sono delle motivazioni di ordine tecnico che impediscono ad AMT di utilizzare convogli in composizione tripla? Ci può fornire qualche anticipazione in merito ai veicoli che verranno messi in esercizio a seguito dell'arrivo a Brignole?

In Ansaldo stiamo studiando che tipo di nuovi veicoli si possono introdurre per la metropolitana genovese. Attualmente abbiamo una limitazione a Brin che ci impedisce la tripla composizione (ovvero formare treni composti da tre convogli che occuperebbero tutta la banchina da 80 metri) e fino a che non si va verso Canepari lungo il sedime ferroviario non si può risolvere in quanto attualmente ci sono solo 70 metri oltre lo scambio. C'è anche un problema di alimentazione elettrica in quanto attualmente le sottostazioni elettriche sono due, a Brin e a Principe: a De Ferrari la potenza è un po' sbilanciata, fino a che non ci sarà anche la sottostazione elettrica di Brignole; ma questo non è determinante come la mancanza di spazio per l'inversione a Brin. Si stanno studiando diverse soluzioni come treni più lunghi da mettere in doppia composizione ma che siano più capienti tenendo presente le dimensioni delle strutture pre-esistenti, come le fosse di manutenzione in officina. E' in atto la costituzione di un gruppo di lavoro dove ci saranno degli esperti incaricati d'individuare la tipologia dei nuovi treni che dovranno essere innovativi, non solo dal punto di vista estetico ma che abbiano qualcosa in più dal punto di vista tecnologico come essere predisposti per andare, un domani, senza autista in automatico. La faccenda è viva perché il Comune deve poter scegliere al più presto i nuovi treni visto che ci vogliono almeno tre anni per costruirli e rischiamo di arrivare a Brignole senza e allora vi immaginate che razza di metropolitana sarebbe se avesse una cadenza 15 minuti? L'altra priorità collegata a questa è il nuovo deposito perché se arrivano i nuovi treni ci vuole anche un deposito più grande. Con Brignole e Corvetto sono previsti 38 treni, una ventina in più rispetto ad oggi, se aggiungiamo Canepari ce ne vorrà anche qualcuno in più.

L'Assessore Margini ci ha anticipato l'ipotesi di un nuovo deposito-officina al parco ferroviario del Campasso. C'è qualche progetto concreto al riguardo o alternative in caso di mancato accordo con RFI per la concessione dell'area?

L'ho letto sul vostro sito, il problema sono le ferrovie, l'Assessore ha ragione, al Campasso ci sono moltissimi binari e ne usano pochissimi, lo spazio per fare un deposito c'è ma vi dico di più. Ansaldo ha commissionato uno studio di fattibilità per un deposito con la D maiuscola, che prescinda dalle aree di RFI, per tanti treni quando ci saranno anche tutte le future estensioni; tra le ipotesi potrebbe essere posizionato nelle aree dismesse dell'Italsider, così si sarebbe anche "costretti" a fare una metropolitana che arrivi fino a ponente che attualmente è un po' disgraziato in questo senso. Ma tornando all'attualità, per ora il progetto è quello di ampliare il deposito di Dinegro sull'attuale area RFI per portare la sua capacità a quaranta treni dai 18 attuali. L'opera fa parte di un progetto più vasto di riqualificazione dell'area attualmente in forte degrado che comprenderà una nuova viabilità con due rotatorie e un parcheggio sulla soletta del deposito che in futuro, una volta realizzato quello definitivo più grande, potrà essere tramezzato e diventare solo parcheggio per le auto con interscambio metro-ferrovia.

L'assessore Margini ci ha recentemente confermato che la tratta in val Polcevera è prioritaria rispetto ad ogni altra ipotesi di lavori successivi dopo l'arrivo della metro a Brignole. A che livello di progettazione è tale intervento? Ci può descrivere il progetto per il prolungamento e per le localizzazioni delle fermate di Canepari e di Rivarolo ed eventuali modifiche a Brin?

Ho letto con molto interesse l'intervista a Margini riguardo al prolungamento fino a Rivarolo. Ansaldo ha in concessione la tratta Rivarolo-Brignole e quindi dovrebbe occuparsi anche di questa estensione, in passato sono stati fatti diversi progetti fino a Rivarolo anche molto complessi dal punto di vista idrogeologico ma che poi sono passati nel dimenticatoio. L'ipotesi del Comune di arrivare a Rivarolo attraverso le aree RFI è sicuramente il più semplice anche se rimane il problema delle ferrovie con cui non si riesce a ragionare più di tanto anche se vedo che spesso s'impegnano ma sono troppo scollegati tra loro. Per quanto riguarda la fermata di Canepari c'è un progetto approvato dal Ministero che è servito ad avere potenzialmente il co-finanziamento; poi c'è stato richiesto di fare una variante con la linea che invece di andare in viadotto scende sul sedime ferroviario di RFI demolendo l'ultima parte dell'attuale viadotto (gli ultimi due piloni) e abbattendo una parte del palazzo ad angolo con la necessità, purtroppo, di dover trasferire 12 famiglie, quindi potete capire la difficoltà dell'operazione. La linea prosegue, poi, rettilinea (con abbattimento di altre due piccole costruzioni) con un binario sulla massicciata ferroviaria e uno parzialmente a sbalzo fino alla fermata nell'area ex Filea che avrà le banchine centrali tra i due binari. Nei nostri piani strategici un possibile contratto per questa tratta è previsto nel 2008. In questo momento per Rivarolo è tutto da definire anche se appare logico l'intento dello scambio con i treni metropolitani, priorità dell'amministrazione cittadina.

La val Bisagno, pur essendo una vasta area densamente urbanizzata ed abitata non possiede sistemi di trasporto in sede propria. Il Comune ha indicato anche in questa estensione un priori-

tà. Che ruolo potrebbe avere Ansaldo in questa tratta? a Milano (futura linea 5) e a Birmingham ha partecipato finanziariamente al progetto in cambio di un ritorno finanziario durante l'esercizio della linea, sarebbe possibile un simile coinvolgimento anche a Genova?

Qui Ansaldo è fuori concessione, il Comune ha già fatto fare due progetti definitivi finanziati dal Ministero, uno a Italferr e una variante alla Metropolitana Milanese. Noi non abbiamo partecipato alla progettazione proprio perché per la legge Merloni, poi, non avremmo potuto concorrere per la realizzazione della tratta in val Bisagno. Ansaldo è di Genova, abbiamo fatto la metropolitana fino adesso anche se non siamo contenti delle commesse di Metrogenova. Bisogna tener presente che noi abbiamo firmato dei disciplinari di concessione, uno nell'83 Brin-Principe e l'altro nell'88 Principe-Brignole e da allora stiamo aspettando che il Comune trovi i soldi per andare avanti aiutandolo con progetti, varianti e questo significa tenere un gruppo di progetto anche in mancanza di lavoro e finora questo progetto non ha fatto felice economicamente Finmeccanica come azionista. Per un coinvolgimento finanziario diretto di Ansaldo nell'opera di prolungamento ci sono stati dei contatti negli anni scorsi ma l'amministrazione genovese non sembra portata per una simile formula perché vuole tenere sotto il suo controllo la metropolitana. Almeno questa è l'impressione ad oggi anche se ci siamo detti disponibili a discuterne sapendo tutte le difficoltà d'ordine politico per la determinazione delle tariffe al pubblico, basta vedere cos'è successo per l'ultimo aumento delle tariffe da 1 euro a 1,20.

Non le sembra strano che un azienda genovese che costruisce metropolitane in tutto il mondo faccia così fatica a lavorare nella sua città?

Ai genovesi ci vuole del tempo per fargli metabolizzare le novità, devono acquisire con calma le nuove abitudini, poi quando capiscono le apprezzano. La lungimiranza non è una caratteristica dei genovesi che pensano più all'oggi che al domani. Ai tempi del tram i genovesi erano tra i maggiori utenti di tramvie di tutta Italia, eravamo tutti sul tram, io me lo ricordo quando ero ragazzino. Usare l'auto a Genova non è così facile, le strade sono quelle che sono, siamo stretti tra mare e monti e fare nuove strade costa un sacco di soldi. Quindi se il genovese imparasse ad apprezzare la metropolitana sono convinto che la userebbe assiduamente. Io stesso la userei per venire al lavoro se arrivasse fino a qui (zona Fiumara) e non prenderei più l'auto. I genovesi sono più particolari, mentre a Napoli c'è più entusiasmo anche perché la metropolitana porta tanto lavoro a Genova si è più esigenti e poi il Comune di Genova ha iniziato ad apprezzare la metropolitana quando abbiamo inaugurato San Giorgio, prima se ne vergognava. Ricordiamoci anche che c'era stato lo scandalo di tangentopoli per il sottopasso di Caricamento, opera collegata alla metropolitana, e allora per i politici farsi coinvolgere in un opera che era cortissima, tutti dicevano la più breve e costosa del mondo, non era conveniente. Dopo San Giorgio si sono riaccesi gli entusiasmi con il prolungamento a De Ferrari.

Quali benefici ha comportato la realizzazione del tracciato secondo tratte funzionali e non tutto in una volta?

E' stato l'unico modo per fare la metropolitana a Genova e l'amministrazione ha avuto come punto di forza il fatto di avere una concessionaria come Ansaldo e quindi un unico interlocutore che in questi anni è sempre stato molto disponibile e che fino a un po' di anni fa, sull'onda dell'entusiasmo, non faceva pagare al Comune nemmeno le numerose varianti richieste. Logico che io preferisco come a Copenhagen dove ci hanno dato in un atto unico 25 km di metropolitana e non atto integrativo a stazione!

La stazione di Dinegro è già predisposta per un prolungamento verso Ponente. Quale è l'opinione di Ansaldo per tale prolungamento?

Al momento non c'è alcun progetto al riguardo, Dinegro era stata predisposta ma nient'altro. Vedremo...

Quale è il suo "sogno nel cassetto" per Genova?

Io non ho un sogno per Genova ma per l'Italia: che la gente usasse tanto il buon senso. Quando vedo certe cose mi domando: ma ci sono o ci fanno? Per me sono gli uomini che contano, ci sono le persone che decidono di sacrificarsi per amministrare la cosa pubblica ma molti lo fanno solo per il potere e questo è sbagliato. Comunque Genova è migliorata moltissimo anche grazie a questi amministratori, che io difenderò sempre. Nonostante le difficoltà incredibili attraversate in questi anni hanno ancora voglia di fare e chi verrà dopo le prossime elezioni sono sicuro che avrà voglia di fare ancora meglio.

Intervista raccolta da Claudio Bellini e Claudio Brignole il 26/10/06