

Intervista a Mario Margini (3)

Assessore alle reti infrastrutturali del Comune di Genova



Gent.mo Assessore Margini,

dopo le nuove elezioni, la nostra redazione è desiderosa di fare una nuova chiacchierata con lei, in modo da fare un bilancio dell'operato suo e della giunta Pericu, per quanto riguarda la metropolitana di Genova.

Lei è "subentrato" all'ex assessore Claudio Montaldo, qual è stato il suo approccio nei confronti di un'opera così complessa qual è la metropolitana di Genova?

Qualcuno ha già detto che nella pubblica amministrazione le cose semplici sono finite da tempo. Occorre quindi fare i conti non solo con una città particolarmente complessa, ma anche con le risorse sempre più scarse. Anche la finanziaria 2007 non ha destinato interventi sulle metropolitane, promettendo qualcosa per l'anno prossimo. Ho cercato nuove soluzioni di finanziamento, di coinvolgimento più ampio di AMT, soggetto che ha in gestione il trasporto pubblico in quanto ai sensi del contratto di servizio, deve proporre soluzioni nuove per la mobilità a Genova. Così come ho cercato di coinvolgere la Regione Liguria, che ha già finanziato una parte della tratta De Ferrari Brignole alleviando l'onere del Comune, per ulteriori interventi, per fornire nuovi treni, per completare il progetto della Stazione Brignole, per finanziare il nuovo deposito dei treni. Unitamente a queste azioni, ho cercato di verificare l'efficacia della concessione Comune/Ansaldo che ha purtroppo una storia troppo lunga alle spalle, di più di 25 anni, alla luce dei nuovi problemi di finanziamento, di economicità della spesa, di velocità dell'esecuzione delle opere, e delle soluzioni promosse da altre amministrazioni per costruire e magari gestire le metropolitane. Su questi temi per ora non ho trovato risposte adeguate.

Ci racconti un episodio del suo operato, a favore della metropolitana, che ricorda con gioia e uno che ha rappresentato un momento difficile...

All'inizio di questo mandato l'apertura della stazione di Sarzano. Mi sorprese il fatto che quest'opera, vera fermata nel centro storico più inaccessibile al trasporto pubblico, divenne non solo punto di riferimento per il quartiere, ma la stazione di accesso a Piazza Dante ed alla sua grande concentrazione di uffici e parcheggi. Un fatto nuovo per il centro storico della città. Un momento di amarezza è invece stato quello del confronto spigoloso con gli abitanti di via Imperia, interessati dal progetto della nuova linea e della stazione di Brignole. Si è dovuto chiudere, per esigenze di cantierizzazione, il tunnel di Borgo Incrociati e l'ascensore interconnesso. Abbiamo provveduto con opere surrogatorie per ripristinare il collegamento, ma avere contro il quartiere quando si realizza un'opera pubblica di questa importanza, con una nuova stazione che garantirà grandi opportunità alla mobilità cittadina, schierato solo avverso i disagi temporanei, non apprezzando i vantaggi definitivi, non è stato semplice. Per il futuro occorrerà trovare altri strumenti di rapporto più efficaci per la comprensione del valore dei progetti, per gestire gli oneri di cantierizzazione dialogando in modo costruttivo con la città interessata.

C'è qualcosa che avrebbe voluto fare per la metro e che non le è riuscito?

Oltre ai problemi finanziari, di velocizzazione degli interventi, di economicità della spesa, era importante concludere rapporti di reciproco gradimento ed interesse con RFI, la società delle Ferrovie dello Stato che vincola nel territorio molte azioni sulla metropolitana genovese. Non siamo riusciti a concludere molto, anche se non per responsabilità nostra. Abbiamo necessità di concludere un accordo non penalizzante per il Comune per arrivare con la linea in Valpolcevera, per sistemare il progetto della rimessa nell'area ferroviaria sotto via Buozzi, per identificare il corridoio di transito per il dopo Brignole. La nuova amministrazione si dovrà impegnare intensamente su questo fronte ed il successo degli accordi con RFI sarà determinante per il successo dei progetti di completamento dell'opera.

Nelle due precedenti interviste lei ci è sembrato un deciso sostenitore della metropolitana, è sempre sulla stessa lunghezza d'onda?

Sono un deciso sostenitore della Metropolitana. Ritengo che il suo completamento con le stazioni di Brignole e della Val Polcevera sia essenziale al fine di dare una configurazione più organica e integrata all'intero sistema di trasporto cittadino. Garantire la mobilità a questa città con poche strade e pochi parcheggi, non può che essere fatto con sistemi di trasporto ad impianto fisso. Le ferrovie integrate con la metropolitana sono per me l'unica risposta vincente.

Che ne pensa del ricorso al project financing per costruire metropolitane come fanno in tantissime città del mondo, anche più piccole di Genova?

Per valutare adattabilità e convenienza di soluzioni di finanza di progetto per completare ed estendere la metropolitana occorrono progetti definiti, fattibili. La disponibilità di normative e di finanziamenti con questa formula c'è, ma le banche non intendono accollarsi alcun rischio invocando sempre le garanzie del Comune. Occorre lavorare per affinare i progetti in termini di certezza di costi e di fattibilità, cosa molto complessa in una città difficile come Genova .

La metropolitana in Valbisagno è il desiderio principe di gran parte dei cittadini della vallata e nei piani del comune è un' opera che sembra essere tra le priorità da anni, tanto che c'è una parte dei finanziamenti fino allo stadio ed un progetto in attesa del VIA; non le sembrano, oggi, un po' contraddittorie le prospettive a tal proposito che entrambi i candidati sindaco hanno paventato? Mancando una pianificazione a lungo termine (come invece è stata fatta in altre città, Brescia, Catania e Parma comprese), è possibile che dopo tanti anni che si parla di metropolitana ci sia il rischio di vedere definitivamente arenare il progetto? Una cosa è un tram, un'altra è una metropolitana (magari la si potrebbe portare in superficie)...

Nelle cose che questa amministrazione non è riuscita a fare in modo compiuto sta anche il non aver dato certezza di prospettiva al trasporto ad impianto fisso in Val Bisagno. Fattibilità geoidraulica dei due progetti definiti e in parte finanziati, screening negativo della Regione con pesanti condizionamenti, impatto sociale dell'opera, unitamente al critico quadro finanziario, hanno suggerito la ricerca di alternative di corridoio. Manca un progetto preciso su cui fare i conti ed occorre riprendere concretamente in mano la progettazione per pervenire ad una soluzione fattibile ed a costi contenuti. Importante è servire la Val Bisagno , priva di altre valide soluzioni, con un sistema efficiente ed efficace. Non possiamo trascurare, al contempo, l'esigenza di servire il polo dell'ospedale di S. Martino, grande condensatore di traffico e di domanda di mobilità.

Se lei avesse un nuovo ruolo nella futura giunta, continuerebbe a sostenere la metropolitana in Valbisagno? Su quest' opera lei si era espresso favorevolmente anche il giorno in cui ufficializzò lo sgombero del mercato da Corso Sardegna, auspicando una stazione del metrò proprio in quella zona attorno al 2011...

L'impegno della prossima amministrazione sarà proprio quello di sciogliere i nodi della prosecuzione della metropolitana oltre Brignole, con un progetto di infrastruttura adeguato ad un servizio di capacità utile ai profili di domanda che si possono configurare. Per la prosecuzione della linea oltre Brignole, convergo sulla necessità di redarre un piano di ampio respiro sulla base di un progetto organico e completo, che eviti quanto successo in passato di procedere per lotti funzionali, una tratta, una mezza stazione, un'altra tratta, i completamenti del caso, etc, metodo che, vincolato dalla carenza di fondi, ha allungato a dismisura i tempi di realizzazione e non ha certo creato economie di spesa. L'esempio di Torino ha insegnato molte cose, ma sarà

determinante l'apporto dei finanziamenti, che nel piano a lungo termine sono essenziali a dare certezza ai lavori .

Siamo al corrente di una nuova modifica al progetto di prosecuzione verso Canepari, basato sull'acquisizione di due binari, anziché di uno, dalle ferrovie: non crede che questo rischi di affossare la linea e che a Rivarolo non ci si arriverà mai? Non si poteva per una volta chiudere gli occhi e proseguire ciò che era già stato deciso dal 2001, oppure fare già allora un progetto diverso?

La tratta di completamento verso la Val Polcevera transita sull'impalcato ferroviario di Canepari, area che nel tempo le ferrovie avevano considerato indispensabile anche all'esercizio passeggeri. Oggi l'orientamento pare mutato con il nuovo progetto del nodo ferroviario di Genova, e l'accordo del 1999, molto, troppo oneroso per il Comune, potrà essere rapidamente rivisto. Non si poteva chiudere gli occhi ed andare avanti dopo Brin creando un impatto sull'edificato che era difficile sostenere. Oggi il tempo è maturo per un nuovo accordo che consenta alla metropolitana di arrivare e creare la stazione di Canepari con due binari a disposizione sull'impalcato ferroviario, senza creare grossi problemi al quartiere. Ritengo quest'opera importante ed urgente anche per risolvere i problemi tecnici dell'esercizio con l'asta di manovra di Brin troppo corta per i nuovi treni che si dovranno acquisire. Dopo Canepari penseremo a come arrivare all'integrazione con la stazione ferroviaria di Rivarolo, progetto complesso ma importante.

Il nostro staff crede che si stiano sottovalutando anche le potenzialità della linea ferroviaria costiera. Nonostante il riassetto del nodo di Genova previsto entro il 2015, non abbiamo ancora sentito nessuno parlare con decisione di una sua conversione a linea 2 della metropolitana. A Napoli, pur non avendo binari dedicati (infatti la linea 2 della metropolitana condivide parte dei binari anche con gli Eurostar), l'hanno fatto in modo abbastanza rapido, mentre qui, pur avendo la linea pressoché già fatta e molto meno complicata, sembra un'idea poco amata e si preferisce ragionare in termini di futuri treni FS metropolitani. Genova ha paura di una seconda linea di metrò?

Il servizio ferroviario regionale ha in Genova 5 linee confluenti che hanno imposto una forte razionalizzazione infrastrutturale nell'ambito del progetto "Nodo" . La competenza di Concessione del servizio è della Regione Liguria cui rimanderei la domanda. Puntiamo sulla integrazione dei servizi e le due stazioni principali Principe, già servita anche se con forti migliorie in progetto, Brignole con un nuovo progetto di stazione organicamente integrato con i servizi ferroviari, testimoniano un nuovo modo di essere della futura rete del trasporto pubblico per la città, che avrà per l'attraversamento del centro cittadino una metropolitana funzionale, capace, integrata. Aumentare le fermate sulle linee ferroviarie ad esempio potrà essere fatto a condizione di disporre di nuove infrastrutture che consentano più agevoli instradamenti dei treni. Ma tutto ciò dipende dall'attuazione di un progetto, quello del nodo ferroviario che sosteniamo, ma che compete a FS.

Un ultima domanda: ragionevolmente cosa possiamo attenderci nei prossimi dieci anni in favore della metropolitana? In poche parole, cosa secondo lei, di quanto prospettato negli scorsi anni, sarà realisticamente realizzabile entro il 2020?

Credo che il prossimo mandato amministrativo dovrà concludere la tratta De Ferrari Brignole, la stazione integrata, con Canepari, la rimessa, i nuovi treni, il progetto di estensione oltre Brignole, un piano finanziario solido che dia respiro per l'attuazione successiva. Mi sembra un programma già molto ambizioso fino al 2013. Realisticamente, oltre questo, mi sembra oggi difficile andare.

Alex Bettucchi - Metrogenova.com, 30/05/07