

## **Intervista a Mario Margini**

**Assessore alle reti infrastrutturali del Comune di Genova**



Gent.mo signor Margini,

ringraziandola per la cortesia sin qui dimostrata da lei e dalla sua segreteria, colgo l'occasione di porle queste domande, frutto della curiosità e della competenza dei frequentatori del mio sito. Mi auguro che ciò sia il primo passo verso una collaborazione sempre più stretta e costruttiva tra il suo assessorato e lo staff di Metrogenova.com. Dunque partiamo:

**Dal 2003 si è completata la stazione metrò di Principe; sappiamo che esiste da tempo il progetto di un sottopassaggio per collegare questa stazione con quella di Principe FS: come mai non sono partiti i lavori? A rigor di logica, questo tunnel, non dovrebbe rappresentare una priorità?**

Il sottopasso di collegamento diretto Metrò-FS a Principe è per noi una priorità in quanto punto naturale di interscambio fra mobilità regionale e penetrazione nel centro città. I lavori non sono partiti per via delle rilevanti interferenze con la viabilità, la rete dei sottoservizi, gli edifici e le gallerie ferroviarie che rischiavano di produrre costi altissimi di realizzazione e interferenze sul traffico non sostenibili. Recentemente la Società Grandi Stazioni, che si occupa del progetto di ristrutturazione della stazione Principe, ha presentato al Comune uno studio di fattibilità di un diverso collegamento che ne confina il posizionamento al limite del costruendo parcheggio, unificando i cantieri che interessano la zona. Gran parte delle difficoltà derivanti dal precedente tracciato possono essere, quindi, superate. Tuttavia per accelerare i tempi di un'agevole e diretta interconnessione fra binari FS e Metro, si è richiesto a Grandi Stazioni di aprire un percorso diretto fra via A. Doria e l'atrio partenze treni, che agevolerebbe già in misura rilevante l'integrazione dei due servizi. Il progetto è in corso di definizione e sarà valutato al più presto.

**Come e quando sarà ristrutturata la ferrovia Principe - Granarolo? E come sarà integrata con la stazione della metropolitana di Principe?**

Attualmente è in fase di conclusione l'iter tecnico-amministrativo relativo alla progettazione delle opere di adeguamento della ferrovia Principe Granarolo di concessione e proprietà regionale e gestito da AMT, che consistono in una nuova sede armata, in un percorso di servizi con nuove stazioni e nuova linea aerea di alimentazione. L'avvio dei lavori è previsto per l'inizio del 2007 ed il completamento entro 24 mesi. Per quanto riguarda il prolungamento della ferrovia e la sua connessione con la stazione della metropolitana di Principe, esistono al momento interessanti previsioni di fattibilità per diverse soluzioni progettuali che potranno raccordarsi con il costruendo tunnel Metrò-FS e che saranno oggetto di approfondimenti da parte della Civica Amministrazione di concerto con la Regione e il gestore. Inoltre il Comune ha già inserito nella sua programmazione triennale dei lavori pubblici un impianto di ascensore di collegamento tra piazza Principe e via del Lagaccio.

**Sino al 1998, nel progetto della linea metropolitana, era presente la stazione di Rivarolo; da dove e da chi è nata successivamente l'idea di eliminarla rinunciando al fly-over? C'è la volontà di reinserirla nei piani? In caso contrario la futura stazione Canepari della metropolitana non sembrerebbe connessa con la linea metropolitana di RFI risultando utile a metà...**

Il prolungamento della metropolitana fra Brin e Canepari è stato inizialmente previsto con sviluppo della linea in fly-over sul rilevato ferroviario. Tuttavia tale soluzione è stata abbandonata in quanto costituirebbe, a causa del pesante impatto ambientale, un ulteriore fattore di degrado della vallata, già percorsa da numerose infrastrutture poste in elevazione. Si è perciò deciso di posizionare i binari direttamente sul rilevato ferroviario definito in accordo con le Ferrovie; ciò pur nella consapevolezza delle maggiori difficoltà da affrontare per il tratto da Canepari a Rivarolo. Il completamento del "passante di trasporto metropolitano" fra Brin e Rivarolo resta tuttavia tra gli obiettivi primari del Comune, che è ben consapevole dell'importanza del collegamento, per estendere il bacino di trasporto fino a Rivarolo e per consentire una ulteriore integrazione con i servizi ferroviari regionali.

**Quando crede che si inizierà a costruire la bellissima stazione di Corvetto? Che strada si percorrerà per trovare i finanziamenti?**

La costruzione della stazione di Corvetto dovrebbe iniziare nel corso del 2008, quando, da un lato, sarà stata decisa l'esatta ubicazione della "camera di ventilazione" che deve essere posizionata necessariamente in zona intermedia con la stazione di De Ferrari, e dall'altro saranno conclusi gli accordi con gli Enti finanziatori (Regione Liguria e Ministero delle Infrastrutture).

**Verrà effettivamente realizzata (e se sì, in che tempi) l'uscita della stazione di De Ferrari posta in Via Porta Soprana, a fianco della Chiesa del Gesù?**

La trasformazione dell'uscita di sicurezza di via porta Soprana in uscita vera e propria è oggetto di un progetto di restyling curato dallo stesso progettista della stazione di De Ferrari; l'avvio dei lavori è previsto nel corso del prossimo anno.

**Non si potrebbe migliorare la manutenzione ordinaria e rendere più accoglienti le stazioni della metro? In particolare, da S. Giorgio a Dinegro le stazioni sono troppo buie e un po' trascurate. Si potrebbe fare qualcosa? Che fine ha fatto a tal proposito il progetto Archeometro?**

Concordo pienamente circa l'opportunità di migliorare manutenzione, ambiente, fruibilità e standard di qualità delle stazioni. Per questo il progetto Archeometro (in corso di estensione alle stazioni di S.Giorgio e Sarzano) sarà accompagnato da altre iniziative quali la collocazione di opere d'arte e l'allestimento di mostre tematiche.

**E' in previsione l'introduzione di vetture di terza generazione? Di che tipo? Le vecchie carrozze saranno dimesse?**

Non riteniamo possibile, alla luce delle carenze finanziarie che sostengono il completamento della Metropolitana, dismettere vetture che, allo stato, risultano in grado di svolgere egregiamente la loro funzione. I treni di "terza generazione" dovranno essere integrati con quelli attuali a due veicoli. Un adeguato programma di esercizio, rafforzato rispetto a quello oggi in vigore, deve rispondere a criteri di economicità, efficienza e qualità, alle esigenze dei portatori di handicap, ma, soprattutto, all'esigenza di comporre treni in grado di sfruttare l'intera lunghezza delle banchine (circa 80 m.) per trasportare più passeggeri nelle ore di punta, nonché più confortevoli ed affidabili, in relazione alla tortuosità del tracciato ed alla possibile presenza di tratte a cielo aperto. La questione più importante tuttavia è di individuare le risorse finanziarie per avviare il programma di acquisizione, problema urgente che abbiamo anche sottoposto alla Regione, ad integrazione dei finanziamenti per la tratta De Ferrari-Brignole.

**Vorremmo sapere qual è la priorità del Comune riguardo al prolungamento della linea metropolitana fra le seguenti opzioni: a) la tratta Brignole-(Terralba)-San Martino b) tratte Brin-Canepari e a Brignole-San Martino contemporaneamente c) la tratta Brignole-Marassi d) le tre tratte contemporaneamente...**

Ritengo che la priorità sia quella di completare il progetto originario per la tratta Brin-Canepari-Rivarolo, dove la soluzione di tracciato è già definita e sono già disponibili quote di finanziamento. Questa tratta consente inoltre di servire un bacino interessante con costi e opere contenute. In secondo luogo si tratta di definire il progetto per il prolungamento dopo Brignole. La prosecuzione verso il polo di S. Martino, tenuto conto della domanda di mobilità, è l'opzione più realistica qualora si trovino gli accordi di transito sulle aree ferroviarie. Lo sviluppo della linea in val Bisagno, una volta individuata una soluzione progettuale in grado di coniugare impatto ambientale e contenimento della spesa (un progetto per la Val Bisagno ha registrato uno stop a causa di interferenze geoidrauliche con la falda del torrente), resta tra le priorità della Civica Amministrazione tenuto conto che l'area, densamente abitata, non dispone di efficienti servizi di trasporto pubblico. Quindi un'azione progettuale su più fronti che sarà decisa in rapporto alla fattibilità, ai costi, ai finanziamenti disponibili.

**Fin dalla realizzazione della prima tratta Brin-Dinegro, l'Amministrazione ha sempre affermato che lo scopo primario è quello di servire la Valbisagno. E' ormai noto che il progetto originario di penetrazione in vallata è stato modificato a seguito della scelta di costruire la stazione di Brignole sul rilevato ferroviario. Poiché non è affatto chiaro quale sarà il tracciato della metro in Valbisagno, ci può descrivere il progetto? Lo stesso è quello a suo tempo elaborato da Italferr o è un tracciato diverso? Ci può rivelare lo stato del progetto dal punto di vista amministrativo?**

La scelta di costruire la stazione di Brignole sul rilevato ferroviario è perfettamente rispondente all'esigenza di sviluppo della linea in val Bisagno, in quanto consente di evitare di sottopassare il torrente Bisagno e di interferire con la falda dello stesso. Il tracciato di riferimento è quello presentato in sede di Conferenza dei Servizi nel corso del 2004; conferenza ancora aperta per consentire il recepimento delle osservazioni pervenute, in primis, da parte della Regione Liguria per gli aspetti legati alla Valutazione di Impatto Ambientale. Dopo l'approvazione dovremo procedere all'individuazione di un soggetto realizzatore, al quale sarà anche affidato il compito di sviluppare la progettazione fino al livello esecutivo.

**Abbiamo letto sui giornali l'ipotesi allo studio per il prolungamento della metropolitana verso Levante, almeno sino al San Martino. Ci può illustrare dettagliatamente il progetto, se effettivamente esiste?**

Lo sviluppo della linea verso S. Martino risulta particolarmente interessante in relazione alla rilevante domanda di trasporto generata dal più importante nosocomio della regione e dalla presenza di importanti sedi universitarie. Il tracciato del progetto di linea dovrà adattarsi alla consistenza del fascio di binari ferroviari, almeno fino a Terralba, ove sono localizzate le infrastrutture per le manutenzioni delle ferrovie dello Stato, per poi proseguire in galleria per servire l'ospedale S. Martino, nel punto più utile ai flussi di utenza. Lo sviluppo del progetto dipende sia dagli esiti delle trattative in corso con le Ferrovie, sia dalle disponibilità di finanziamento. E' comunque un intervento che sarà definito a conclusione della stazione metropolitana di Brignole, e a valle della ristrutturazione del nodo ferroviario di Genova.

**E' d'accordo alla partecipazione finanziaria e decisionale di Transdev nello sviluppo della metropolitana di Genova? Quanto pensa sia importante avere un partner forte, sia finanziariamente che d'esperienza per proseguire l'opera?**

E' evidente l'interesse dell'Amministrazione ad esaminare proposte di compartecipazione da parte di soggetti altamente qualificati; resta evidente peraltro l'esigenza sia di rispettare i criteri pubblicistici di scelta del contraente, sia di mantenere il totale controllo pubblico su di una infrastruttura strategica per la qualità e la vivibilità della Città.

**Perché il governo e gli enti locali non stanziavano i fondi per completare, tutta insieme, e non una fermata alla volta, la linea 1 della metropolitana? A Torino lo hanno fatto, perché a Genova no (pochi km in 20 anni)?**

Disporre di un progetto compiuto e di tutti i finanziamenti necessari rappresenta indubbiamente la situazione ideale (di cui tuttavia non ha fruito neppure Torino); resta il fatto che Genova è riuscita, terza città in Italia, a dotarsi di una infrastruttura indispensabile in un contesto orografico così complesso e povero di alternative di percorso. Occorre in ogni caso, per la prosecuzione della linea, abbandonare la logica dei lotti funzionali troppo costosi e con tempi di realizzazione troppo lunghi. Ma ciò coinvolge la capacità di progetto, di reperire risorse adeguate, e di comprendere e sopportare, da parte della Città, i disagi e l'impatto dei cantieri, in ra-

gione di un obiettivo strategico quale quello di realizzare una infrastruttura importantissima per la vita di Genova.

**Considerata l'estrema vaghezza che ha sempre contraddistinto i progetti e i finanziamenti della metro (e del trasporto pubblico) a Genova, non sarebbe opportuno secondo Lei una volta per tutte, adottare una strategia di programmazione (come hanno fatto es. a Napoli)?**

Condivido appieno questa esigenza. Resta l'estrema difficoltà, per una Città di medie dimensioni come Genova, (ove non sono immaginabili provvedimenti di sostegno di rilevanza paragonabile a quelli di cui ha beneficiato ad esempio la città di Napoli), di far fronte, contemporaneamente, sia all'impellente necessità di riqualificazione delle periferie sia al completamento di una infrastruttura così costosa.

**Ha ribadito più volte che sarebbe d'accordo con un prolungamento della metropolitana fino a piazza Montano a Sampierdarena, ma sembra che per ora un progetto simile non sia nemmeno in fase di studio. C'è speranza che venga riproposto in tempi ragionevoli un prolungamento del metrò a Sampierdarena, anche in futuro, oppure si potrà arrivare solo con il treno FS metropolitano?**

Sampierdarena resta la destinazione più accreditata per uno sviluppo di servizi qualificati di trasporto pubblico verso Ponente; difficile, però, pensare di realizzare quanto a suo tempo ipotizzato, ossia un percorso nel sottosuolo di via Cantore. Il servizio ferroviario regionale ha invece aperto due interessanti soluzioni: una nuova fermata a via di Francia, da migliorare nell'offerta dei treni, ed il progetto di ristrutturazione del nodo ferroviario, finanziato, in corso di definitiva approvazione, che porterà i servizi ferroviari nazionali a percorrere una linea tangenziale esterna al nodo, lasciando la ferrovia urbana del ponente al servizio locale. Questo dovrà essere riqualificato con treni di alta qualità e prestazioni, e da un programma di esercizio con treni cadenzati, secondo le linee di un progetto che stiamo portando avanti proprio in questi mesi. Si può e si deve giungere ad uno sviluppo della linea con caratteristiche di integrazione (e non di competizione) con il treno FS metropolitano.

**Assessore ci saluti con un suo pensiero...**

Vorrei concludere con una considerazione generale: La metropolitana è un mezzo capace non solo di ridurre il traffico privato, ma anche di ottimizzare l'offerta di trasporto pubblico, riducendo l'impatto ambientale in modo significativo. I primi dati sull'utilizzo della metropolitana sono molto positivi. Nel 2004 ha trasportato 5 milioni di cittadini, il 55% in più rispetto al 2003. Nel 2005, con l'apertura di De Ferrari, si è arrivati a 7.310.000 presenze. Per l'anno in corso si presume un ulteriore aumento di circa 1,3 milioni di passeggeri. Secondo le stime di AMT, quando alla fine del 2009 entrerà in funzione la stazione di Brignole, sul metrò genovese viaggeranno non meno di 22 milioni di persone l'anno. L'impatto, in termini di qualità dell'ambiente e del servizio all'utenza, è altamente positivo. Per questo è giusto porsi l'obiettivo di dotare Genova della più ampia infrastrutturazione possibile con questo mezzo di trasporto, insieme ad una forte integrazione con il tratto metropolitano delle ferrovie. Questa Amministrazione vuole andare avanti su questa strada, consapevole della difficoltà a reperire le risorse finanziarie, ma anche dell'indubbia utilità per la città.

Con quest'ultima domanda la saluto a nome di tutti gli utenti di Metrogenova.com e le rinnovo il mio arrivederci alla prossima intervista. Cordialmente.

**Alex Bettucchi/Metrogenova.com**

**25-09-06**