

Intervista a: **Michele Montanari**

Intervistiamo oggi Michele Montanari, responsabile degli impianti speciali di AMT.

Gli impianti speciali hanno una tradizione consolidata nella nostra città, centro di eccellenza a livello nazionale, insieme a Napoli. Quali sono le caratteristiche (chilometri percorsi annualmente, passeggeri trasportati, risorse umane impiegate, ecc.) di questa rete?

La rete AMT degli impianti speciali è costituita da 2 funicolari, una ferrovia a cremagliera, 9 ascensori tradizionali ed un impianto misto orizzontale-verticale.

In realtà per gli impianti speciali, noi parliamo di chilometri equivalenti, definizione nata dall'esigenza di quantificare il servizio secondo quanto previsto dalla legge 151 del 1981, che ha definito i criteri di finanziamento per i trasporti pubblici.

Nella legge si parlava sempre di chilometri percorsi (con riferimento ai mezzi gommati o ferro-tranviari) e quindi abbiamo dovuto inventare, ovviamente con una giustificazione non solo matematica, ma anche di buon senso, un algoritmo che suppone equivalente, nell'unità di tempo, lo spazio percorso da un ascensore e da un autobus; in genere si tratta di dati valutabili a consuntivo, poiché gli orari degli ascensori non sono noti a priori, ma effettuano servizio continuativamente in base alla richiesta dell'utenza. In genere di anno in anno la produzione chilometrica di ciascun impianto si mantiene abbastanza costante.

In totale la rete degli impianti speciali produce un milione e mezzo di chilometri equivalenti all'anno, sul totale di poco più di 30 milioni di chilometri dell'intera rete urbana.

Una quota considerevole, tenendo presente che la metropolitana ad esempio produce circa un milione di km all'anno. In termini di passeggeri trasportati invece, le statistiche più recenti risalgono a qualche anno fa, tra il 2004 ed il 2005: le rilevazioni, campionate sull'intera giornata feriala, indicavano un totale di oltre 9 milioni di passeggeri annui. Purtroppo in questo ultimo anno ci saranno sicuramente delle diminuzioni, in quanto la ferrovia di Granarolo effettua servizio solo su metà percorso, è dimezzato anche l'ascensore di via Imperia per la chiusura dell'accesso inferiore per i lavori della metropolitana, l'ascensore di Villa Scassi è chiuso per il rinnovo della concessione trentennale ed inoltre anche quello di Castelletto Ponente ha subito una diminuzione del numero di utenti, dal momento che è chiusa la galleria che porta alla Meridiana per l'intervento di ristrutturazione del palazzo che si affaccia sulla piazza. Quest'ultimo impianto ha tuttavia una clientela affezionata che lo utilizza assiduamente. E' inoltre l'unico che siamo riusciti a mantenere nelle sue fattezze originali con le cabine in legno. Indubbiamente quello più utilizzato è l'ascensore di Castelletto Levante, con oltre 7.000 passeggeri giornalieri (più del 20% dell'intero traffico di tutti gli Impianti speciali).

Per quanto riguarda il personale, tra diretti e indiretti (compresi quindi gli amministrativi) si arriva a circa 60-65 unità: abbiamo quindi anche un rapporto tra passeggeri trasportati e addetti abbastanza favorevole.

Quali sono i rapporti tra AMT ed AMI per gli impianti speciali?

Nel 2004, contestualmente alla creazione dell'azienda, tutto il patrimonio immobiliare e gli impianti meccanici sono stati trasferiti completamente ad AMI: questo ha causato la necessità di sottoscrivere un contratto apposito (in tutto i contratti tra AMT ed AMI sono tre), che presenta alcune peculiarità rispetto agli altri: infatti la manutenzione ordinaria e l'esercizio degli impianti speciali rimane in carico ad AMT mentre la manutenzione degli autobus di AMT è affidata ad AMI; AMI si occupa invece della manutenzione straordinaria e gli investimenti, come ad esempio il progetto degli interventi sulla tramvia di Granarolo.

Discorso ancora diverso per la metropolitana i cui impianti sono di proprietà diretta del Comune ma la gestione del servizio e della manutenzione ordinaria è a carico di AMT.

Nel nuovo PUM presentato durante gli ultimi giorni della precedente giunta comunale, sono stati citati 16 impianti speciali, 10 dovrebbero essere quelli esistenti e 6 quelli di nuova realizza-

zione. AMT è stata coinvolta - per questo aspetto - nel processo progettuale e decisionale seguito dal Comune?

Il PUM è un documento di indirizzo, per il quale siamo stati coinvolti nella misura in cui AMT è l'unico soggetto che storicamente e continuativamente si occupa (e che anche in futuro si suppone che si occuperà) della gestione di tali impianti pubblici.

AMT ha quindi fornito gli input per la pianificazione degli interventi e poi il Comune ha sviluppato per conto proprio il documento, che essendo di indirizzo richiederà una successiva fase progettuale che dovrà essere svolta da soggetti "tecnici", per esempio da AMI e AMT.

Alcuni di questi sono già ad un livello avanzato di progettazione o addirittura di cantierizzazione? E' possibile avere qualche dettaglio tecnico in merito a questi progetti?

Tra gli interventi sono stati inseriti numerosi impianti che AMT prima ed AMI in seguito hanno studiato, come ad esempio; l'ascensore inclinato di Quezzi, di cui AMI ha recentemente concluso il progetto definitivo, e di scalinata Montaldo.

L'unico progetto che non è passato attraverso AMT e AMI è quello di via Burlando, se non a livello di supervisione ed integrazione nella rete di trasporto pubblico, ma è sviluppato come onere di urbanizzazione dalla società che si occupa della costruzione di un parcheggio privato di 350 posti auto, realizzato con la solita formula del "fai da te", che prevede un utilizzo del suolo per 99 anni. Se il parcheggio non si fa, non si fa nemmeno l'ascensore. Il Comune ha colto l'occasione per concedere la possibilità di effettuare un investimento ad una società privata, ricevendone in cambio un impianto di trasporto aperto al pubblico. In questi ultimi anni i privati hanno capito questa esigenza ed in alcuni casi e si muovono anche per conto loro: ad esempio siamo stati contattati da una società che dovrebbe costruire un parcheggio in zona via Amarena, che voleva inserire nel proprio intervento un ascensore, per valorizzare l'opera e per permettere una maggiore fruibilità non solo per i diretti interessati ma anche per la collettività.

Per scalinata Montaldo il progetto è ancora abbastanza indietro, nel senso che il Comune ha dato il via libera al progetto preliminare poco prima dell'estate e quindi AMI ora si deve occupare della progettazione definitiva. L'ascensore arriva fino a via Montaldo e non è collegato direttamente con la stazione della ferrovia per Casella anche se, qualche anno fa, quando la scuola di fronte alla scalinata era in ristrutturazione ed è rimasta abbandonata per più di cinque anni, si era pensato di demolirne un pezzetto per prolungare l'ascensore fino alla stazione. Successivamente la scuola è stata ristrutturata, ma l'impianto poi non è stato realizzato.

L'impianto orizzontale – verticale di Montegalletto è un fiore all'occhiello per l'azienda, in quanto si tratta di un sistema più unico che raro a livello mondiale. È possibile applicare questo sistema tecnologico ad altri impianti esistenti (ad esempio nel caso di future ristrutturazioni) oppure a nuovi impianti?

Sì, la tecnologia potrebbe essere implementata su molti dei nostri ascensori e per alcuni di questi, come quello di Villa Scassi, sono già state fatte alcune valutazioni. Per questo che ho citato, ad esempio, essenzialmente si pongono due tipi di problemi: il primo è quello del costo che risulta veramente elevato; l'altro è di tipo tecnico, legato al tracciato della galleria esistente, sia per le curve sia per gli spazi in verticale, visto che verso il basso non si può andare per la presenza della galleria ferroviaria della linea del Campasso, mentre verso l'alto si arriva ben presto allo strato di terra del parco della villa; quindi il cunicolo esistente è difficilmente allargabile per ospitare le cabine dell'ascensore che si muoverebbero in orizzontale.

AMT è molto orgogliosa dei risultati che ha raggiunto con l'impianto innovativo di Montegalletto e del successo riscosso tra gli utenti; ha promosso diverse iniziative per la sua valorizzazione a partire dall'inaugurazione che si è svolta con una festa aperta al pubblico in collaborazione con il museo del Castello D'Albertis.

Svolgiamo anche alcune visite guidate all'impianto (almeno 5 nel corso dell'ultimo anno) con gruppi e associazioni che sono interessati a scoprire il funzionamento di questo impianto attualmente unico a livello mondiale.

La tramvia di Granarolo è decisamente la nonna di tutti gli impianti speciali. Forse si tratta di uno dei mezzi di trasporto circolanti più antichi a livello nazionale. Quali sono i progetti per questa simpatica cremagliera?

Il progetto di AMI è stato concluso e AMT lo ha ricevuto in quanto gestore dell'appalto dei lavori per l'esecuzione delle opere e concessionario del servizio.

AMT si è riservata di verificarlo e questa attività richiederà circa un mese; successivamente il progetto verrà trasmesso al Ministero dei Trasporti a Roma per l'approvazione con tempi abbastanza incerti. L'indizione della gara per l'appalto e l'eventuale inizio dei lavori dipendono necessariamente da tale approvazione perché altrimenti si rischia di partire con un appalto che poi deve essere eventualmente modificato in corso d'opera, con tutte le complicazioni che comporterebbe tale eventualità. I mesi alla fine passano e diciamo che i lavori potranno iniziare nel 2008.

Il progetto è molto ampio e comprende diversi aspetti.

Prima di tutto il rifacimento di gran parte dei muri di sostegno, che bene o male risalgono alla fine dell'Ottocento: si tratta spesso di muri in pietrame senza fondazioni quindi, anche pensando ad un potenziamento del servizio sia come numero di corse sia come lunghezza del tracciato, è giusto provvedere al consolidamento di tutto il tracciato esistente.

Nella parte bassa della linea, quella al di sotto di via Bari, è stato installato un sistema di monitoraggio dei muri di sostegno che in quattro anni non ha dato nessun segnale di movimento e quindi siamo tranquilli. Il tratto superiore è quello che necessita di maggiori interventi da questo punto di vista: attualmente è interrotto il servizio per il pubblico e sono autorizzate alcune corse (solo con il macchinista) verso Granarolo per un minimo di manutenzione corrente (ad esempio per i regolatori), effettuabile appunto nella stazione di monte.

Poi c'è l'eliminazione dell'armamento con traverse in favore di un più stabile piastrone di cemento armato, con perdita di un po' del fascino caratteristico della tramvia, che viene fotografata da turisti provenienti da tutto il mondo. La cremagliera attuale, oramai usurata è destinata ad essere sostituita da una nuova, già acquistata ed in magazzino da alcuni anni.

Verrà rifatta completamente la linea aerea, poiché la gran parte dei pali presenti sono ridotti molto male; i nuovi pali esteticamente saranno molto simili a quelli vecchi.

La Sovrintendenza e l'Estetica Urbana del Comune sono intervenute nel corso della Conferenza dei Servizi per preservare l'aspetto caratteristico della tramvia ed hanno imposto alcuni requisiti: ad esempio in corrispondenza delle stazioni è previsto un letto di pietre cementate che riproducono un po' il pietrisco della massciata; inoltre tutto il camminamento laterale che verrà fatto per ragioni di sicurezza (transito pedonale in caso di emergenza) e di servizio (da parte degli operai per il controllo dei binari) sia fatto con i mattoni a coltello, come nelle tipiche salite genovesi.

Inoltre si provvederà all'installazione delle ringhiere di protezione dove ci sono i muri a picco.

Niente vetture nuove per il momento, i finanziamenti attualmente disponibili non coprono anche questo aspetto; le due vetture del 1929 continueranno il servizio ancora per un po' di anni; una è stata restaurata una decina di anni fa, l'altra è in corso di ristrutturazione alla Guglielmetti.

Tuttavia nel corso degli anni sulle vetture sono stati fatti innumerevoli lavori, che, pur cercando di mantenere l'aspetto originale, ne hanno permesso un notevole miglioramento dal punto di vista della sicurezza, della guidabilità e della manutenibilità (considerando che i ricambi sono quasi tutti pezzi unici).

La ruota dentata è stata trasformata ed ora non è più un blocco unico, ma composta da diversi pezzi, che si possono sostituire uno per volta senza dover necessariamente bloccare il veicolo per giorni. D'altra parte, per il traffico che c'è, con queste due vetture si riesce ad effettuare il servizio. Esistono infatti due bacini di utenza distinti che sono quello di via Centurione e via Bari e quello intermedio tra via Bari e Granarolo; in questo secondo caso c'è un gruppo di case che non ha altro servizio se non quello della tramvia, posizionato intorno alla fermata della Chiassaiuola: tuttavia i numeri di utenti sono talmente esigui che non sarebbe conveniente incrementare il servizio nel tratto sopra a via Bari; è come se fosse un paesino di montagna, che ha la corrie-

ra ad orari fissi e l'utente si prende la corriera a quegli orari. Il capolinea di Granarolo inoltre non è in grado di attrarre utenza, per la grossa concorrenza della linea 38 che porta verso via Bologna e Dinegro, una zona ricca di negozi e di servizi.

L'utilizzo è invece certamente più intenso nel tratto inferiore, anche qui con la concorrenza delle linee di autobus; il 35 raggiunge via Bari mentre il 54 non riesce a servire la parte più alta di via Centurione, raggiungibile dal basso solo con una lunga scalinata. Per via Centurione presto potrebbe essere risolta anche la questione dell'ascensore che la collega a via Bari, opera che è stata realizzata direttamente dal Comune: terminate le opere civili, la ditta che ha vinto l'appalto per l'ascensore non è stata in grado di produrre la documentazione di appalto richiesta, per cui il Comune ha dovuto procedere all'indizione di una nuova gara.

Per rimediare alla chiusura del tratto superiore della tramvia, qualche anno fa è stata istituita la linea G1 che forse ha riscosso più polemiche che apprezzamenti...

La vicenda del G1 è stata trattata in collaborazione con la circoscrizione e con le assemblee di cittadini ed AMT è venuta incontro alle loro richieste; poi si è rivelato un servizio sovradimensionato rispetto alle reali esigenze mentre rimaneva scoperto il quartiere della Chiassaiuola, a cui abbiamo rimediato con il servizio integrativo con minibus che parte da via Spallanzani: questo è molto apprezzato, pur essendo inevitabilmente esiguo il numero di utenti.

Il Parco Urbano dei Forti è una risorsa dalle potenzialità molto grandi ma purtroppo molto sotto utilizzate. AMT ha studiato qualche soluzione per incrementarne la fruibilità?

Nel 2001 AMT ha commissionato uno studio ad una società specializzata in impianti di risalita (in particolare di tipo turistico e sciistico) nel quale erano state vagliate diverse ipotesi per il raggiungimento di Forte Begato da un lato e di Forte Sperone dall'altro. Le soluzioni prospettate erano molte, funicolari sia di tipo terrestre sia di tipo aereo, in partenza da Granarolo, dal Righi e dal Lagaccio. Non si è avuto più seguito a quello studio, anche se qualche anno fa il Comune aveva inserito nel piano triennale il finanziamento per un nuovo impianto da Granarolo a Forte Begato. I tracciati, sia su un versante sia sull'altro, sono estremamente favorevoli poiché si attraversano zone certamente scoscese ma non urbanizzate e quindi con qualche piccolo viadotto si può seguire un percorso abbastanza rettilineo e a pendenza costante. Entrambi partirebbero dalle stazioni di monte degli impianti di Granarolo e del Righi e si congiungerebbero nei pressi di Forte Begato. Avevamo pensato anche ad un parcheggio nei pressi dell'antenna di Granarolo, dal quale si potesse accedere alla nuova funicolare.

I costi erano certamente elevati, ma occorrerebbe valutare l'investimento in un contesto globale che comprenda anche il punto di vista turistico (quindi con un formato del tipo project-financing).

Come procedono i lavori per il rinnovamento dell'ascensore di Villa Scassi?

Anche qui la domanda andrebbe girata ad AMI che ha la palla in mano in quanto proprietaria delle infrastrutture. Il discorso, purtroppo, ha subito una battuta d'arresto perché l'Ospedale ha avuto delle difficoltà a concedere il rinnovo della concessione. La convenzione è stata nuovamente siglata, ma i lavori devono ancora iniziare. Sicuramente AMT farà tutto il possibile per seguire AMI e proseguire nei lavori. Nonostante ciò il servizio sostitutivo è molto gradito dall'utenza perché fa un giro che tocca diversi punti.

Avete conservato qualche pezzo "storico" tra i veicoli non più utilizzati degli impianti speciali? Ci sono progetti o l'interessamento di qualche privato per il recupero anche solo a scopo museale?

Alla rimessa delle Gavette ci sono rimaste, oltre alla Littorina, una vettura ad acqua della funicolare di Sant'Anna e una del Righi, usata dal 1966 fino alla fine degli anni ottanta. Io stesso mi riprometto sempre di farci una visita, ma non trovo mai il tempo.

Le due vetture ad acqua erano state completamente ristrutturare e pronte ad essere esposte, ma si parla di più di vent'anni fa e quindi ora l'unica superstite avrebbe comunque bisogno di una rinfrescata.

Una quindicina di anni fa c'era l'idea di fare un museo, ma per AMT è una iniziativa abbastanza gravosa che non può essere attualmente affrontata. Si potrebbe trovare un museo privato che le accolga; in passato AMT

le ha offerte al prof. Francesco Ogliari, il cui museo dei trasporti tuttavia necessita di un ampliamento degli spazi espositivi. Il suo museo si trova nei pressi di Ranco sul lago Maggiore: se avete una domenica libera in primavera o in autunno vi consiglio una visita.

Quale è il suo giudizio sulla metropolitana di Genova?

Io ho cominciato ad occuparmi della metropolitana in AMT nel 1978-79 insieme ad altri due pionieri del settore e sono rimasto capo settore della metropolitana fino al 1994.

Nel 1980 AMT ha fatto il primo ordine ad Ansaldo, con cui acquistava le sei vetture e faceva ristrutturare la galleria per un servizio tranviario. Poi nel 1981 il Comune ha preso in mano completamente la gestione del progetto della metropolitana.

Il concetto iniziale di AMT era questo: risolvere innanzi tutto il problema dell'utilizzo della galleria Certosa, che aveva mostrato tutti i suoi limiti con il transito degli autobus al posto dei tram; secondariamente realizzare un sistema di trasporto protetto di superficie che si muovesse anche all'esterno della galleria, eventualmente da sviluppare spostandolo via via in galleria, in base alle disponibilità finanziarie dell'azienda.

Io sono tuttora entusiasta della metropolitana, a Genova ci voleva e non accetto che qualcuno venga oggi a dire che è stata una infrastruttura mal progettata e mal realizzata. Se non ci fossimo mossi noi come AMT, non so se a questo punto avremmo quel piccolo tratto di 5 km, in cui peraltro i treni sono sempre molto utilizzati, in alcuni momenti fin troppo utilizzati. Certo ci sarebbe stata una bella differenza se nel 1971-72 avessimo potuto sfruttare finanziamenti per la realizzazione del progetto Intermetro oppure se, molti anni prima, fosse stato sviluppato il progetto di Renzo Picasso. Le cose sarebbero state più semplici se il sistema fosse nato da zero, senza far riferimento a manufatti esistenti e senza i vincoli finanziari molto gravosi che in realtà si hanno.

Io nella metropolitana ci credevo e ci credo ancor più adesso e credo che sia indispensabile dare ad ogni cosa le sue giuste proporzioni.

Nel contesto genovese, difficilmente riconducibile alle esperienze più diffuse, la metropolitana deve essere un mezzo di attraversamento veloce, deve essere il più capillare possibile e la nostra certamente ha queste caratteristiche, con un percorso che copre molte zone del centro.

Quale è il sogno nel cassetto per i suoi impianti?

Il mio sogno nel cassetto è quello di vedere un sistema in sede propria per Oregina, perché è un quartiere che ne ha veramente bisogno. Qualche anno fa ho seguito una tesi di una studentessa di architettura, Daniela Ziglioli, che ha fatto la sua tesi di laurea su una funicolare sotterranea che possa collegare Principe (più precisamente via Avezzana) con le alture fino a via Costanzi, con quattro fermate intermedie; certamente sarebbe un progetto ambizioso ma molto utile per un quartiere difficile da raggiungere con le linee di bus.

Poi mi piacerebbe veder realizzata la prosecuzione della tramvia di Granarolo fino ai Forti e la chiusura dell'anello con un impianto che arrivi fino al Righi.

Intervista di Claudio Bellini e Andrea Aleo - Ottobre 2007