

Intervista ad Arcangelo Merella **Assessore alla viabilità del Comune di Genova**



Lo staff di Metrogenova.com ha incontrato l'Assessore alla viabilità del Comune di Genova Arcangelo Merella, ecco le domande che gli abbiamo posto:

Riguardo a come sarà collocata la stazione della metropolitana di Brignole, lei ritiene che, in termini di bacino d'utenza, sia più utile la sistemazione sul rilevato ferroviario oppure che era preferibile l'arrivo in sottosuolo?

La precedente creava innanzitutto il problema di attraversare il Bisagno per le future estensioni e quindi in termini costruttivi è stato più logico optare per questa soluzione. Teniamo anche presente che andiamo a sfruttare dei binari dismessi dalle ferrovie, quindi i costi da affrontare sono contenuti e teniamo anche presente che il prezzo da pagare in termini di disagio al traffico sarebbe stato altissimo. La collocazione della stazione Brignole forse non sarà la soluzione ottimale per servire il bacino d'utenza "lato mare", ma abbiamo il vantaggio che, rispetto ad altre metropolitane, abbiamo un velocissimo interscambio con la ferrovia.

Secondo lei in un futuro lontano, quando la metropolitana verrà estesa in altre direttrici, avrà realmente un ruolo preponderante nel trasporto pubblico? Oppure continuerà a pagare il fatto di essere figlia di un progetto datato anni '80 che non le consente di toccare alcune zone nevralgiche della città?

Alcune lacune ce l'ha, soprattutto per la lunghezza ridotta delle banchine, però bisogna valorizzare quello che abbiamo, ed allora potrebbe essere utile sfruttarla tipo tram-treno in alcune tratte future. Ad esempio in Valbisagno e a Ponente, potremmo pensare a dei tracciati in fly-over, con la metro che esce dal sottosuolo. La forza della metro sarà comunque legata all'interscambio con le ferrovie (da ottimizzare) ed al potenziamento metropolitano di queste ultime. Da questo discorso resta un po' tagliata fuori la Valbisagno che avrebbe bisogno di un sistema su ferro leggero (vedi tram) da 3000-4000 passeggeri l'ora.

A parer nostro, la formula della concessione, accompagnata dall'incertezza sui progetti delle future estensioni della metro e sulle priorità delle tratte da costruire è stata il tallone d'Achille della metropolitana di Genova. Lei che ne pensa?

Non sarebbe stato possibile per motivi economici fare di più, tuttavia dopo Brignole è troppo importante scegliere con estrema attenzione lo sviluppo della linea, soprattutto in termini di flusso passeggeri, per evitare anche che la gente rifiuti il concetto d'interscambio, come è successo ad esempio a Principe col 32. Il sistema dell'affidamento dei lavori va comunque superato, la formula della concessione non si è rivelata vincente, anche perché alcuni problemi non sono dipesi dal Comune, sempre disponibile a fare scelte per agevolare il costruttore. In Valbisagno avevamo i soldi per fare elaborare il progetto della Metropolitana Milanese e di Italferr, ma non quelli per costruire la tratta, quindi anche volendo non si sarebbe potuto fare di meglio, l'importante è far le cose bene, magari aspettando più tempo, ma con la convinzione di aver scelto il percorso più adatto.

Il primo progetto di massima della metropolitana avrebbe raggiunto il quartiere della Foce, che ad oggi risulta tagliato fuori. Secondo lei in futuro potrà essere studiato un sistema per raggiungere quelle zone, visto anche il rilancio della Fiera?

Lì non abbiamo un grande bacino d'utenza. C'è stato un paio di anni fa un progetto elaborato dall'ingegner Merlo, per la prosecuzione a Levante della metro passando per Albaro senza toccare la Foce. La cosa è decaduta subito perché i costi non erano ripagati da un sufficiente flusso di passeggeri. Da qui si ritorna all'idea di vedere la metropolitana viaggiare anche in superficie, in alcuni punti, per sopperire alle difficoltà, in termini di costi, che i progetti in sottosuolo hanno fin'ora comportato. Il nostro territorio è molto difficile, per pendenze, per ristrettezza delle strade, sia per la situazione idrogeologica, quindi mettere mano sottoterra è sempre difficile.

La possibilità di realizzare parcheggi d'interscambio per chi viene da fuori sembra un tema sentito. C'è qualcosa di nuovo a riguardo?

Sì, ci sono almeno 3 aree che nel giro di pochi anni potrebbero essere convertite a parcheggi d'interscambio. Una a Levante, vicino al cavalcavia dell'autostrada, non lontano da Quarto, un'altra presso l'area del deposito di AMT in via Bobbio e l'altra presso Genova Ovest dalla motorizzazione. Da quel punto sarebbe interessante realizzare un braccio di metropolitana in direzione Dinegro e a tal proposito ho scritto diverse volte al sindaco, in quanto la tratta da costruire sarebbe lunga 300-400m quindi ampiamente fattibile.

Anche per Metrogenova.com questa è una delle soluzioni più logiche...

Quando la motorizzazione traslocherà potremmo avere un parcheggio con un totale di circa 16.000 metri quadrati, quindi sarebbe importante portarvi la metropolitana. Comunque il concetto è quello di realizzare un parcheggio vicino ad ogni casello autostradale e mettere le persone nelle condizioni di usufruire il servizio pubblico. Entro marzo dovremmo riuscire ad approvare il piano del traffico e da lì dovrebbero emergere delle indicazioni precise a riguardo.

Corsie gialle. Ci sono altre zone che verranno dotate di strisce o cordoli?

Cordoli direi di no, piuttosto installeremo telecamere. Ad oggi non ci sono le condizioni per fare nuove corsie con strisce gialle, anche se il piano prevede delle estensioni, soprattutto su Corso Sardegna e la Valbisagno in genere. Più difficile sul Ponente. A Levante sembra impensabile senza modificare le sedi stradali semplicemente perché non c'è spazio. Le strisce servono se si riesce a garantire un percorso riservato all'autobus da capolinea a capolinea, i tratti di 400-500m non mi sembrano molto utili. Su Sestri Ponente c'è una forte reazione popolare.

La dismissione di un tratto di ferrovia a Prà, comporterà modifiche e migliorie alla viabilità?

In quella zona stiamo pensando di realizzare una corsia dedicata al bus, allargando la sede stradale.

Che ne dice della proposta di Bollesan di abbattere lo stadio Carlini per realizzare parcheggi in Corso Europa?

Direi che è una stupidaggine, tra l'altro in Corso Europa, sotto il Carlini esiste un parcheggio il quale non ha trovato gradimento presso il pubblico. Diciamo che in quella zona non c'è mercato sui parcheggi.

A proposito del riassetto della viabilità nel ponente, da lungomare Canepa, alla nuova strada a Cornigliano, al nuovo viadotto FS sul Polcevera a che punto stanno le progettazioni.

Mettere mano in quelle zone sarà veramente complicato, perché si dovranno fare opere molto consistenti, soprattutto di natura propedeutica. Ci sono da mettere in sicurezza alcuni rivi, ci sono da realizzare opere provvisorie senza le quali non sarebbe possibile realizzare lotti di lavori successivi. Da maggio dovremmo avere qualcosa di concreto ed i lavori dovrebbero durare circa due anni, dopodiché partirà la ristrutturazione vera e propria di Lungomare Canepa.

Che ne pensa della fermata FS in Via di Francia?

L'abbiamo tanto voluta e oggi è scandalosamente deserta ed è un problema di rete e di organizzazione dei treni, però le ferrovie fanno quello che possono con gli scarsi mezzi a disposizione.

Secondo lei, il potenziamento dell'aeroporto, anche sulla base di un progetto di ristrutturazione presentato proprio da lei, potrebbe avere effetto sia sulla costruzione di una funicolare per gli Erzelli, sia sulla realizzazione di un sistema migliore di collegamento con il centro?

La città ha una bellissima tradizione di impianti di risalita che rischia di essere persa. Ora stiamo lavorando sulla Principe-Granarolo e sull'ascensore di Quezzi, nonché su scalinata Montaldo. C'è un piano realizzato dall'Università dal quale abbiamo estrapolato sei progetti molto interessanti. Su Erzelli si sta ragionando attivamente, mentre è possibile collegare l'aeroporto con la stazione ferroviaria tramite un people mover su fune senza autista, con capienza di 30-40 persone.

E sul raggiungimento dei forti?

Stiamo lavorando con l'università ed in special modo per collegare Forte Begato con la Stazione Marittima. Il forte è oggi raggiungibile solo con una strada a bassa capacità di transito e cmq non ci sono i parcheggi, ma la cosa è ancora a livello di "gioco didattico".

Se c'è la politica di disincentivo dell'auto, come si giustifica l'aumento del bus?

Si aumenta il biglietto per poter investire e migliorare il servizio. L'AMT era sull'orlo del fallimento, il Comune non poteva più mettere soldi per motivi di legge, in questo contesto l'aumento tariffario consentirà di riassettare l'azienda, la quale potrà così migliorare l'offerta. In tempi successivi. Una città come la nostra ha il record europeo per l'utilizzo del mezzo pubblico, quindi il disincentivo del mezzo privato è stato efficace.

Ringraziamo l'assessore Merella per la cortesia dimostrataci e per il tempo a noi dedicato.

*Intervista a cura di: **Alex Bettucchi** e **Davide Vallese** - 12/12/06*