

M**metrogenova.com**
magazine**Gratuita**
n° 01 | autunno 2006

Rivista indipendente sulla metropolitana di Genova

numero
1

Interviste a:

Mario Margini

(ass. infrastrutture Comune di Genova)

Gianfranco Medri

(project manager Ansaldo TSP)

DE FERRARI

La metro e i genovesi

Il difficile rapporto di Genova con la sua metropolitanacon l'opinione di **Leopoldo Montanari** (esperto di mobilità urbana)**Lavori in corso**La nuova tratta
De Ferrari-Brignole**Gli sviluppi della linea**La metro a Rivarolo
Marassi e S. Martino?**Come eravamo**1990: la tratta
Brin-Dinegro**Inoltre Sondaggio** le opinioni degli utenti sul metrò | le ultime notizie

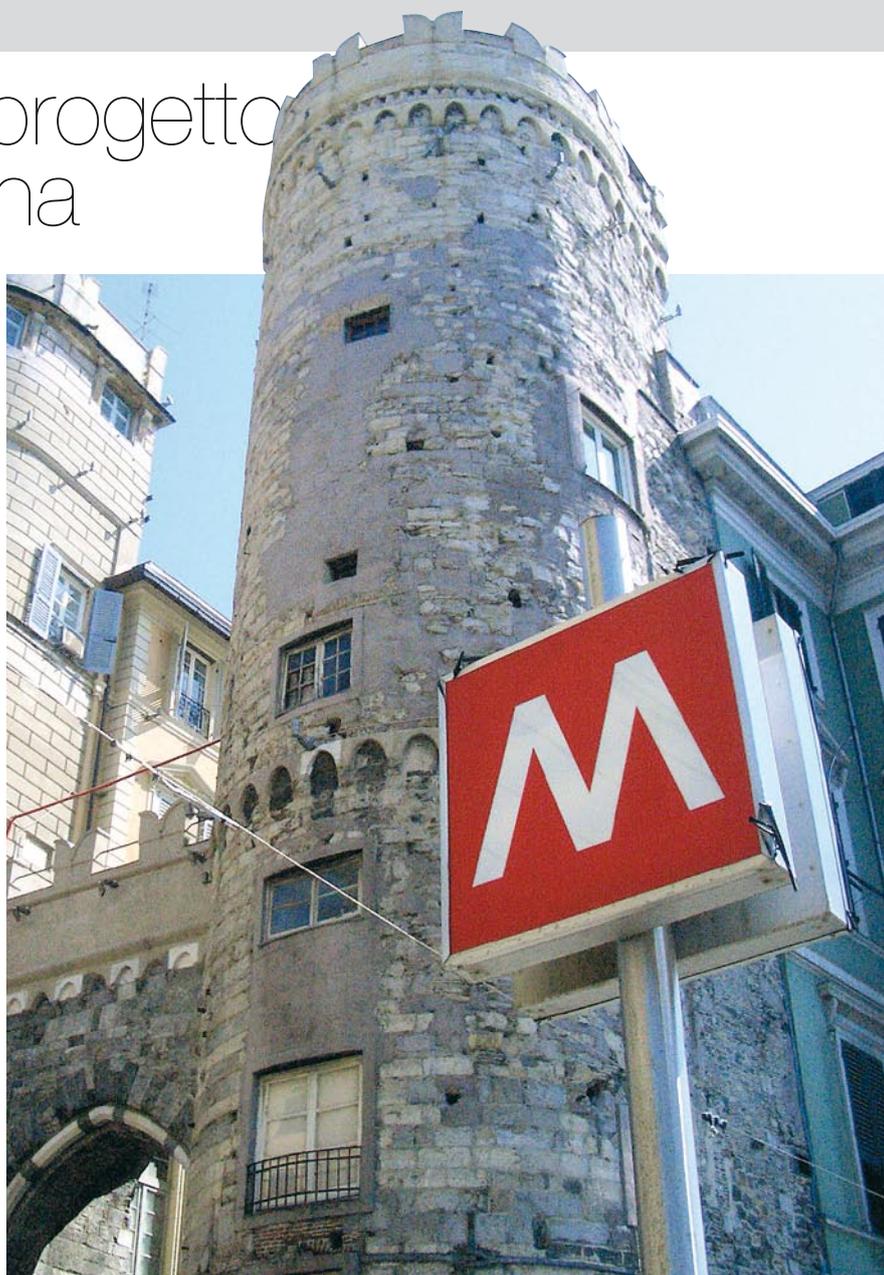
Un sostegno al progetto della metropolitana

Ogni volta che intraprendo una nuova avventura provo indubbiamente una forte emozione ed il varo di questa rivista non sfugge a questa regola. La necessità di realizzare questa pubblicazione (circa quattro volte all'anno) sta nel fatto di ampliare l'offerta del nostro sito web, nella speranza di poter diffondere ancora meglio tutto ciò che riguarda la metropolitana genovese. La nostra redazione sta lavorando per regalare a metrogenova.com magazine un futuro radioso e prestigioso; questo non può che essere sintomatico di un gruppo di lavoro competente, che possiede un inesauribile serbatoio di idee, pronte a tramutarsi in progetti importanti. Questa rivista si propone di esaminare il problema del trasporto pubblico a 360°, ovviamente con un occhio privilegiato alla metropolitana, trattando anche in modo approfondito le grandi tematiche della mobilità urbana di Genova e della Liguria; per fare questo, una viva attenzione sarà dedicata anche al sistema ferroviario cittadino e regionale, nonché ad altri sistemi alternativi, come ad esempio le funicolari.

Mi congedo ringraziando tutti voi lettori e i membri della nostra redazione che hanno reso possibile (grazie alla loro opera volontaria) la realizzazione di questo importante progetto gratuito al servizio della città. **M**

Alex Bettucchi

www.metrogenova.com



La mappa Trasporti per Genova è realizzata per aiutare a capire quali fermate/stazioni sono a disposizione per i collegamenti urbani usando la combinazione treno+metropolitana. Attualmente l'unico interscambio, quello di Principe, non è agevole in quanto manca un tunnel di collegamento diretto tra le due stazioni che verrà realizzato in futuro





Trasporti per Genova

Metropolitana | Treni urbani 

-  Fermate/stazioni
-  In costruzione
-  Corrispondenza



Le vostre opinioni e segnalazioni dal nostro forum
collegatevi a **www.metrogenova.com** e dite la vostra!

Opinioni raccolte dallo staff

Carla, 38 anni

Genova-centro storico

“Ho recentemente scoperto la metro e la trovo una validissima alternativa al mezzo privato. Per me è un sogno che va coltivato dall'amministrazione e soprattutto incentivato dall'ente gestore (ci vuole più marketing!). Credo che la metropolitana sia un investimento fondamentale per favorire la mobilità pubblica fra il centro e la periferia: il suo sviluppo dovrebbe essere in cima all'agenda del Comune, ben sapendo che i soldi spesi per la sua estensione sono quattrini spesi ottimamente per il bene della collettività”.

Pietro, 75 anni

Genova-Castelletto

“Non prendo frequentemente la metropolitana, in quanto non è funzionale –almeno per ora– ai percorsi che sono solito compiere in città (di solito giro a piedi, o col bus). Spero che il Comune si impegni maggiormente per portare a termine i prolungamenti, senza i quali i Genovesi, specie quelli che vivono in periferia, non possono godere dei veri vantaggi della rete sotterranea.

Sono in particolare favorevole a portarla al più presto in prossimità delle uscite autostradali. Io vado spesso a Milano e trovo comodissimo potere lasciare l'auto a Famagosta e recarmi in centro con la metro e credo che se si riuscisse a fare una cosa simile a Genova si riuscirebbe a decongestionare risolutivamente il centro. Costi? Tutto costa, l'importante è fare qualcosa che serve, e a Genova una rete metropolitana ramificata è fondamentale.

Anna, 69 anni

Genova-Castelletto

“Io non ho la macchina e sono una fedelissima del mezzo pubblico. La metropolitana? Sono una pensionata e ho un po' paura di fare brutti incontri nelle stazioni... uso soprattutto quelle più nuove, mentre quelle vecchie (soprattutto Principe e Darsena) sono buie e mi fanno un po' paura. Però sulla metro si sta comodi e si arriva a destinazione senza stancarsi. Il Comune dovrebbe segnalare meglio ai pedoni la presenza delle stazioni e curare molto di più la manutenzione delle stazioni più “abbandonate”

Alessia, 31 anni

Campo Ligure

“Io sono una pendolare e la possibilità di raggiungere direttamente il centro da Principe è una cosa molto positiva. Peraltro, segnalo la mancanza di collegamento fra la stazione ferroviaria di Principe e la stazione della metro, che costringe gli utenti ad una irragionevole gimpkana e a perdere molto tempo prezioso. Gran parte dei pendolari non usano la metro da Principe per questo motivo e mi sembra che l'eliminazione dell'inconveniente sia la prima cosa da fare: fra l'altro non credo che sia una gran spesa.

Opinioni raccolte sul forum

Stefano

Lungi da me voler fare sterili polemiche; però il dubbio mi assale: e se la metropolitana a Genova fosse stato solo un esercizio politico dannoso alle tasche dei contribuenti mentre



invece sarebbe stato utile ai cittadini un piano di programmazione del traffico di superficie elaborato come si deve? Ho l'impressione che l'amministrazione locale non si aspetti un granché dalla metropolitana, come se non facesse parte delle strategie legate al desiderio di migliorare il traffico e ridurre l'inquinamento atmosferico. Comunque adesso c'è; è breve, è costata come un programma spaziale ma c'è, molti genovesi la prendono e non solo per vedere com'è fatta, i turisti che trovano negozi e ristoranti chiusi la domenica possono entrare e prendere visione delle stazioni. Mi auguro che con un formidabile colpo di reni gli enti ed i soggetti fisici e giuridici che contano e decidono si mettano la mano sul cuore ed imprimano una significativa accelerazione ai lavori. Non interesserà ai turisti foresti mordi e fuggi che di metropolitane se ne intendono, ma spero serva ai genovesi, prima o poi.

Stefano

Io credo che a Genova la metro sia un mezzo di trasporto essenziale. La città ha spazi stretti in superficie e spesso deve cercare sfoghi in sopraelevata (strada omonima) o sottoterra (vd. i tanti parcheggi sotterranei). La metro mi sembra l'unica soluzione in grado di far muovere la popolazione in modo rapido con il trasporto pubblico. Non credo che ci sia una strategia occulta dietro questa inerzia degli amministratori locali. E' semplicemente inettitudine, superficialità, unita a un carattere genovese refrattario ad ogni novità e cambiamento (e la metro cambiamenti ne porta eccome). D'altra parte i dati degli ultimi anni, almeno da quando è stata aperta De Ferrari dimostrano come i genovesi utilizzino spesso questo mezzo di trasporto, anche se poi quando possono lo deridono per i lunghi tempi di realizzazione.

F. Noceti

A me piace molto la stazione di Sarzano e devo dire che ultimamente sono stato a De Ferrari e con i negozi che stanno per aprire non mi dispiace. Anche la stazione di Brin mi è sempre piaciuta, quello che proprio mi fa schifo (concedetemi il termine) sono quelle ciappe rosa. Cosa c'entrano col contesto? Niente. Sarebbe bello se le stazioni fossero personalizzate in base all'ambiente che le circonda. Naturalmente il tutto in salsa genovese: affreschi del ducale, colonne bianche e nere (non necessariamente di marmo), tunnel dipinti o strutturati come se si stesse passando in un caruggio o in una via di palazzi rinascimentali, archi acuti,

insomma la Genova bella, la Genova del passato, non l'insieme di quartieri gabinetto creati nel dopoguerra a scapito di splendide località e magnifici quartieri ricchi di storia.

Claudio

A Genova la metrò serve tantissimo, la necessità nasce proprio dalla sua conformazione stretta e lunga con due valli popolate, il problema è la mentalità dei genovesi la cui amministrazione comunale è lo specchio fedele. I genovesi si lamentano delle strisce gialle per i bus dicendo che gli blocca l'auto che usano perché i mezzi pubblici non funzionano o che l'aumento del biglietto è un furto ma vogliono il loro bus di periferia ogni 5 minuti e 10 linee di metropolitana e poi che palle dover scendere dal bus per cambiare con il metrò, vuoi mettere che comodità avere il proprio bus che arriva in centro sovrapponendosi ad altre 20 linee! È il famoso circolo vizioso, tutti vogliono tutto ma non sono disposti a cambiare abitudini e tirare fuori qualche euro in più. Certo è anche che l'amministrazione comunale non ha mai elaborato un serio programma del trasporto pubblico per offrire una vera alternativa. Ora con la metrò nella sua lunghezza attuale e nei suoi sviluppi futuri, oltre alla trasformazione in ferrovia metropolitana delle linee urbane RFI si è davanti alla più grande occasione di sempre per Genova di avere un vero sistema di trasporto efficiente e valido come alternativa all'uso dell'auto. Ma bisogna anche lavorare per far cambiare mentalità ai genovesi. Perché per me il problema più che nei numeri sta nella paura di fare qualcosa di grande. Se dal secolo scorso la mentalità ristretta genovese non avesse remato contro la metrò ora noi non saremmo qui a parlarne perché sarebbe parte della quotidianità di tutta la città e non di poche zone.

MaxDoriaFun

Metro vuole anche dire spazio liberato in superficie e, vista l'orografia genovese, non è poco. E' chiaro che questa considerazione sarà tanto più vera quanto più si allungherà il nostro "tube".

Benjan

Le stazioni più recenti sono molto meglio delle più "anziane" (la peggiore è di gran lunga Principe), ma secondo me hanno tutte un grosso difetto: la scarsa segnalazione di che cosa uno trova una volta uscito all'aperto (penso soprattutto a stazioni con più uscite come Di Negro, Darsena, De Ferrari). Oltre a cartine più det-

tagliate del sistema di trasporto urbano, non sarebbe male indicare quali bus e per quali destinazioni si trovano in superficie e quale uscita è meglio usare. Addirittura mi ricordo che appena riaperto il sottopassaggio di De Ferrari i negozianti avevano dovuto appendere cartelli molto artigianali per fornire un minimo di informazioni. Sembra un mezzo ad uso esclusivo dei genovesi, che magari non hanno bisogno di certe indicazioni: è vero, questa è la realtà, ma un "forestiero" non è certo invogliato o aiutato se decide di utilizzare un mezzo che in tutto il mondo rappresenta la spina dorsale del trasporto urbano

Eugenio

Io credo fermamente che la metro, insieme al treno (veramente) metropolitano sia l'unica vera soluzione per la mobilità a Genova, costi quello che costi... i nostri figli ci ringrazieranno, perché avremo migliorato la loro qualità della vita in una città che ha già la fortuna di avere un'ottima qualità della vita. Però il Comune deve mettersi "sul pezzo", incominciando a comunicare quanto precede al commerciante che si lamenta per il mancato guadagno di oggi e non pensa all'incremento del commercio di domani, al cittadino che si incazza per i cantieri ma poi gode se può andare allo stadio in 10 minuti seduto in metro, al demagogo che si lamenta dei costi perché non valuta l'utilità per chi vive in periferia e il godimento di un centro città vivibile! E allora il discorso di fondo è sempre quello, e cioè che senza la predisposizione di una strategia generale, si rischia principalmente di gettare via danaro pubblico con ricadute positive modeste sulla vita dei cittadini! Si tratterebbe anche di una strategia politica, anche se questi qua forse non se ne rendono conto, per ottusità o per la questione dell'uovo e della gallina... Potrebbero essere ricordati come dei nuovi Andrea Podestà, e non se ne rendono conto.

Alex

Il metrò serve moltissimo, ma è indubbio che il suo valore diventa reale nel momento in cui si raggiungono le periferie. Da qui la necessità di toccare Sampierdarena, Rivarolo, Staglieno ed almeno Sturla. A complemento poi una ferrovia urbana efficiente, oppure una linea 2 costiera con binari fs convertiti. **M**



Sondaggio condotto su un campione non staticamente rappresentativo. Presentato solo a scopo indicativo sul giudizio di alcuni passeggeri del metrò.

In che misura usufruisce del servizio della metropolitana?

34% Raramente | **28%** Qualche volta
19% Spesso | **14%** Mai | **5%** Sempre

Per quale scopo?

43% Lavoro/Scuola/Svago
32% Svago
22% Lavoro/Scuola
3% Altro

Reputa che le fermate e le vetture della metropolitana siano pulite?

49% Direi di sì
16% Assolutamente sì
16% Abbastanza
16% Non direi
3% Decisamente no

Ritiene che le corse siano puntuali?

51% Direi di sì
29% Abbastanza
11% Assolutamente sì
9% Non direi

Crede che la frequenza delle corse e l'orario di esercizio siano adeguati?

29% Direi di sì
29% Abbastanza
26% Decisamente no
13% Non direi
3% Assolutamente sì

Trova che le indicazioni dei binari, degli orari e delle direzioni siano facilmente reperibili e comprensibili?

38% Direi di sì
32% Abbastanza
14% Non direi
8% Decisamente no
8% Assolutamente sì

Pensa che le vetture siano confortevoli?

48% Abbastanza
34% Direi di sì
9% Non direi
6% Decisamente no

Le vetture sono capienti?

36% Abbastanza
33% Non direi
17% Direi di sì
11% Decisamente no
3% Assolutamente sì

Reputa idoneo lo stato di sicurezza del servizio metropolitano (es: freni d'emergenza, sistema anti-incendio, segnalazioni delle vie di fuga ecc.)?

43% Abbastanza
39% Direi di sì
12% Non direi
6% Assolutamente sì

Crede che i cittadini siano sufficientemente informati dagli organi di competenza?

32% Decisamente no
32% Non direi
18% Abbastanza
13% Direi di sì
5% Assolutamente sì

Come reputa il ruolo della metropolitana nella mobilità cittadina?

53% Fondamentale
32% Rilevante
15% Del tutto irrilevante

Con i nuovi arrivi in stazione Brignole e successivamente in piazza Corvetto, come reputa l'attuale avanzamento della linea?

50% Fondamentale
43% Rilevante
7% Del tutto irrilevante

Come reputa un' eventuale espansione della linea nelle direttrici Val Polcevera - Val Bisagno e San Martino/Terralba?

81% Fondamentale
19% Rilevante

Sarebbe favorevole a un riutilizzo esclusivamente urbano dell'attuale linea ferroviaria costiera e dei Giovi con maggiori fermate e convogli?

39% Assolutamente
35% Molto
18% Abbastanza
8% Poco



Il cartellone del cantiere logistico per i lavori della metropolitana nei giardini di fronte a Brignole. Da notare che per un errore viene segnalato come in costruzione anche il tratto Brin - Canepari

Nuovi finanziamenti per la metropolitana

La metropolitana di Genova potrebbe usufruire di nuovi finanziamenti regionali, utilizzando 26 milioni di euro che si trovano in giacenza da tempo e che originariamente erano destinati al Metrobus di Savona. I soldi dovrebbero essere girati a Genova in via provvisoria e dovrebbero essere investiti per la realizzazione delle nuove tratte. L'Amministrazione genovese provvederà in un secondo momento a restituire il denaro al capoluogo ponentino.

Cantieri operativi

Ormai è ufficiale: dal 16 ottobre 2006, i tre cantieri della metropolitana sono pienamente operativi. Se da un lato si sono avviati i nuovi lavori presso il tunnel di Borgo Incrociati (con conseguente trasloco delle attività commerciali nella zona antistante a Brignole), dall'altro sono stati risolti i problemi di natura archeologica presso l'Acquasola e presso Piazza Brignole. Quest'ultimo resta ancora a rischio di ritrovamenti, ma intanto l'idrofresa sta per iniziare i suoi lavori.

Nuove tariffe

Dal primo novembre, come per tutti gli

altri mezzi AMT, anche per la metropolitana è tempo di rincari. Il biglietto ordinario passa infatti da 1 € ad 1,20 €, ma la durata resta la stessa (90 minuti). Varie tipologie di tariffe e di abbonamenti sono contemplati nel nuovo piano tariffario dell'azienda. Maggiori info sul sito web di AMT www.amt.genova.it

Nuovo orario nel weekend!

AMT ha deciso di varare un nuovo orario della metropolitana prolungando, nei giorni di venerdì e sabato, l'apertura sino a mezzanotte. Si tratta di una sperimentazione, per verificare se c'è abbastanza utenza per giustificare questa scelta e dovrebbe essere avviata a novembre.

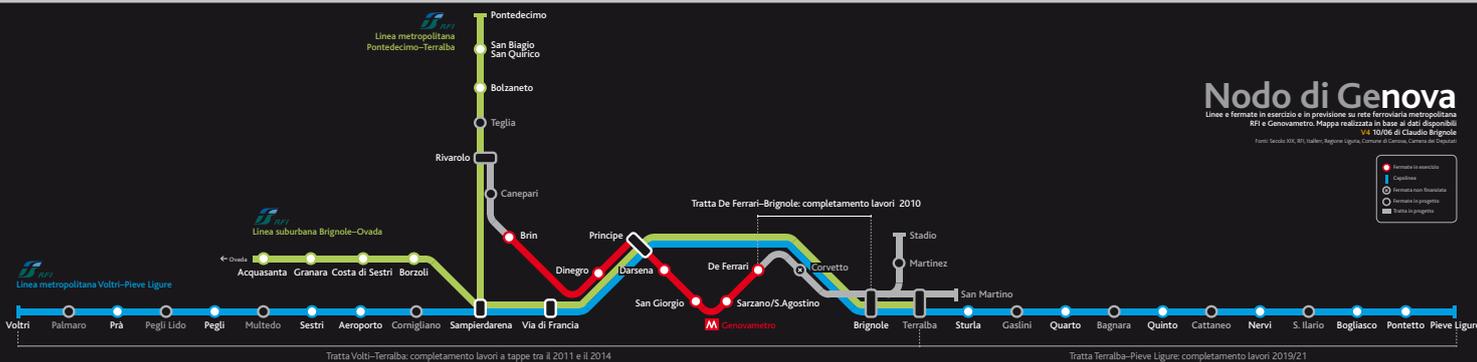
Restyling per la Principe-Granarolo

Con una recente delibera comunale è stato approvato il progetto di ristrutturazione della ferrovia a cremagliera Principe-Granarolo. I lavori dovrebbero partire nel 2007 e, oltre all'ammodernamento di tutta la linea, sono previste due nuove fermate e nuove vetture. Sostanziali modifiche funzionali saranno effettuate anche alla stazione di via Bari.



Dal passato al futuro

A sinistra un TAF (treno alta frequentazione), il più moderno della flotta ligure, usato per le tratte suburbane. Ce ne sono solo 5, gli altri sono treni con più di trent'anni alle spalle. A destra un Flirt, moderno elettrotreno svizzero che sta riscuotendo un buon successo anche in Italia. Lo vedremo mai sui binari liguri?



Nodo di Genova

Linee e fermate in esercizio e in progettazione su rete ferroviaria metropolitana RFI e Genovametrom. Mappa realizzata in base ai dati disponibili al 10/06/2014 di Claudio Brignole

- fermata in esercizio
- in esercizio
- fermata in fase di completamento lavori
- fermata in progetto

Forse non tutti sanno che una ferrovia urbana e suburbana è nei fatti operativa a Genova da quasi ottanta anni. La penetrazione delle linee ferroviarie della rete FS è infatti abbastanza capillare in molti punti della città e costituisce uno strumento di mobilità urbana assai utilizzato dalla cittadinanza sulle direttrici periferia-centro e perfino per gli spostamenti periferici. Tutto risale agli anni '20 del secolo scorso quando i piccoli Comuni limitrofi al capoluogo vengono uniti in un unico Comune: la Grande Genova. Tutti questi paesini, divenute "delegazioni" avevano già una propria stazione ferroviaria e dunque fin da allora il treno si affermò come strumento importante per gli spostamenti verso il centro cittadino.

Purtroppo per diversi motivi, nel corso dei decenni successivi, non si è appreso appieno il significato della ferrovia nell'ambito urbano, favorendo per contro l'utilizzo del mezzo privato. Ciò però non ha influito più di tanto sulle abitudini dei genovesi delle periferie per i quali -l'andare a Genova con il treno - era assai frequente. Tuttavia, la situazione è rimasta sostanzialmente immutata fino al 1993 quando, utilizzando i fondi straordinari per i campionati del mondo di calcio, FS ha potuto avviare una prima fase del potenziamento del nodo genovese che si è concretizzata nel quadruplicamento della linea Sampierdarena-Brignole e nel-

la realizzazione dell'importante fermata di Principe Sotterranea ad esclusivo utilizzo del traffico regionale e metropolitano.

Ciò ha permesso di istituire un embrione di servizio ferroviario metropolitano e suburbano caratterizzato da breve intervallo tra i convogli (tra 15' e 20' nelle ore di punta), materiale rotabile più adeguato (TAF ed elettrotreni serie ALe 801/940). Altra importantissima tappa sulla strada della "metropolitanizzazione" delle linee ferroviarie cittadine è stata quella dell'integrazione tariffaria tra AMT e Trenitalia, nel 1995, con la creazione, all'assoluta avanguardia in Italia, di un biglietto unico ed un unico abbonamento.

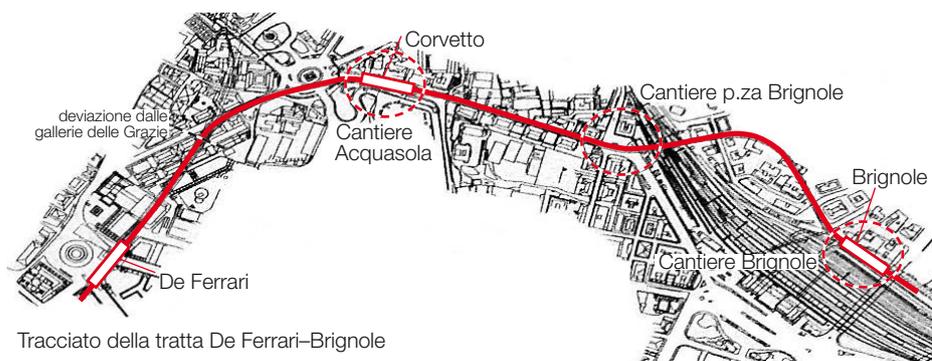
L'incremento della domanda di trasporto ferroviario si è allargata dai semplici confini comunali a tutta l'area metropolitana, compresa tra Savona, Acqui Terme, Novi Ligure, Arquata Scrivia e Sestri Levante. Ciò fa sì che ogni giorno quasi 1mln di persone si spostino all'interno di questo territorio per esigenze di lavoro, studio e servizi e gran parte utilizza le linee ferroviarie.

Purtroppo la crescita della domanda non è stata accompagnata da un uguale elevamento del servizio ferroviario che ha sì registrato l'introduzione di nuovi convogli a media/lunga percorrenza con fermate urbane (su Sestri, Voltri a Ponente, Quarto e Nervi a Levante), oltre alla realizzazione di nuove fermate (Via di Francia e S. Biagio), ma dimostra da alcuni anni delle gravissi-

me carenze sotto diversi profili: materiale rotabile inadeguato e vecchio, linee saturate in quanto percorse da tutti i tipi di treni in modo promiscuo, stazioni poco funzionali, interscambio insufficiente con altri mezzi pubblici e mezzi privati.

Al fine di accrescere la qualità del servizio la Regione ed RFI hanno messo in opera una serie di interventi finalizzati, in generale, al potenziamento del nodo di Genova e nello specifico: quadruplicamento della linea Voltri-Brignole con collegamento della bretella Voltri-Borzoli con le linee di valico; questo permetterà di far transitare i convogli a media e lunga percorrenza provenienti o diretti verso il Ponente ligure di essere diretti su Principe, liberando la linea costiera per il traffico metropolitano e/o suburbano; specializzazione della linea lenta dei Giovi (Arquata-Busalla-Genova) al traffico locale; realizzazione di nuove fermate all'interno del territorio comunale (es. Multedo, Palmaro, Teglia, Cattaneo, S. Ilario); rinnovamento del materiale rotabile in modo da utilizzare convogli più adeguati per il traffico metropolitano e regionale.

Queste misure potrebbero, entro un decennio, portare ad un completo riassetto della rete ferroviaria in senso effettivamente metropolitano e suburbano, per rendere adeguato al XXI secolo quel sistema ferroviario che già i nostri nonni utilizzavano quotidianamente. **M**



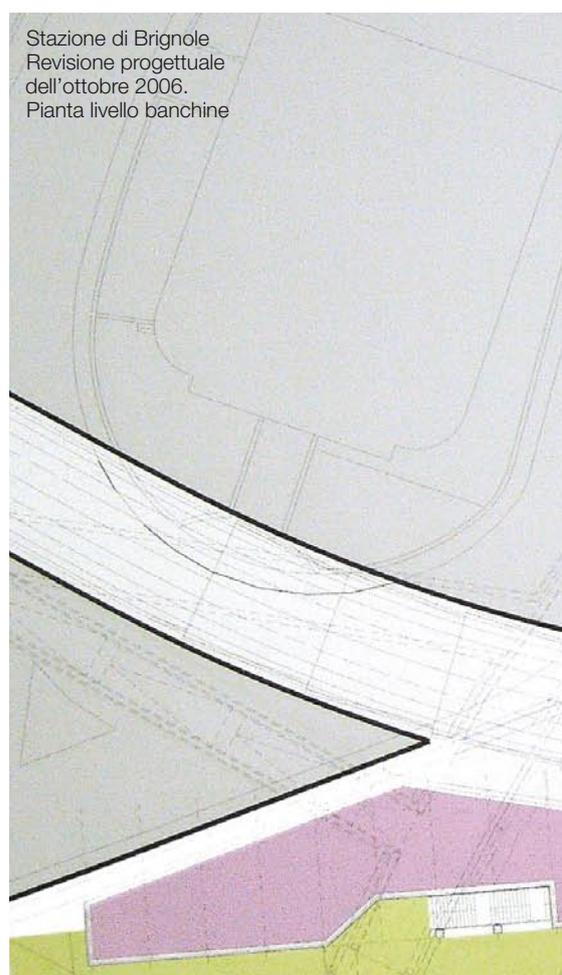
De Ferrari / Brignole

La nuova tratta della metropolitana De Ferrari - Brignole è attualmente in fase di realizzazione. Due nuove fermate, Corvetto e Brignole si agguinceranno alle sette esistenti ma purtroppo la loro apertura non è dietro l'angolo. Metrogenova.com ha intervistato **Gianfranco Medri, project manager di Ansaldo TSF** (la società che sta realizzando i lavori) per farci spiegare meglio come saranno le due nuove stazioni e come verranno condotti i lavori nella tratta interessata.

Il blocco dei cantieri per i ritrovamenti archeologici in piazza Brignole e all'Ac-

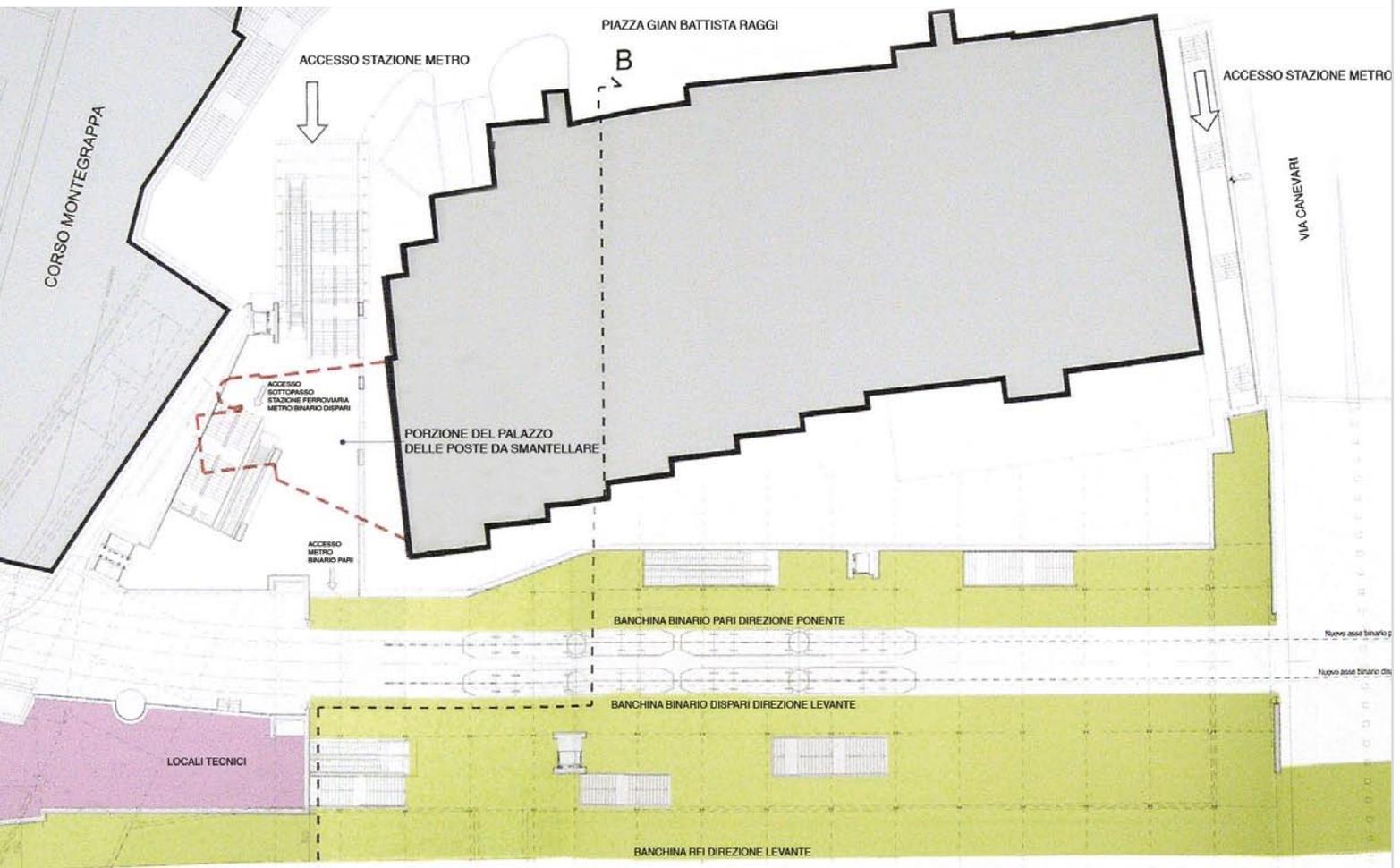
quisola hanno ritardato i lavori della tratta in costruzione. Attualmente quando è prevista l'attivazione del servizio fino a Brignole?

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'Acquisola, 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 compattare 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 1,5 km 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. 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 Lanfranco, 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 Cor-

I cantieri

Acquasola



Piazza Brignole



Galleria di Borgo Incrociati



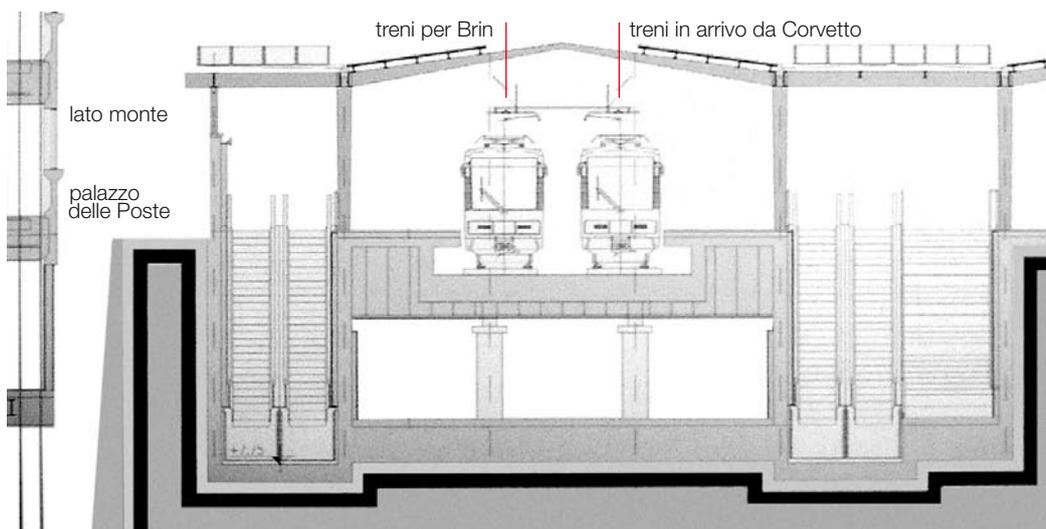
Prossimamente su area RFI di Brignole lato Poste



Area dove sorgerà la futura stazione di Brignole



Area di scavo per la galleria in direzione Corvetto



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.

vetto. 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).

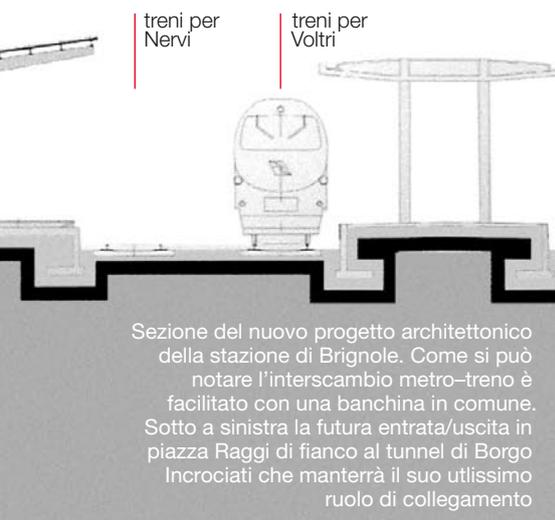
Il camerone di attacco diventerà l'antro definitivo della stazione di Corvetto (nel primo lotto verranno realizzate già le opere civili, non quelle impiantistiche se non quelle funzionali all'esercizio della linea De Ferrari - Brignole). Invece dal pozzo di piazza Brignole, che raggiungerà una profondità 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

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 della Poste. Attualmente è in corso la definizione della nuova soluzione (approvata in conferenza dei servizi referente) 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



Sezione del nuovo progetto architettonico della stazione di Brignole. Come si può notare l'interscambio metro-treno è facilitato con una banchina in comune. Sotto a sinistra la futura entrata/uscita in piazza Raggi di fianco al tunnel di Borgo Incrociati che manterrà il suo utilissimo ruolo di collegamento

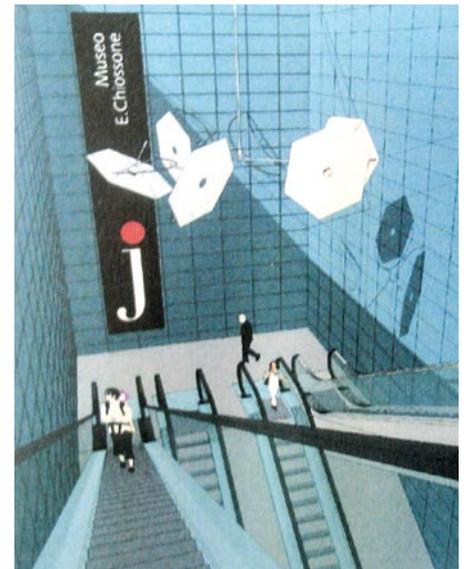


Area della futura entrata/uscita della stazione del metrò di Brignole in via Canevari

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.

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

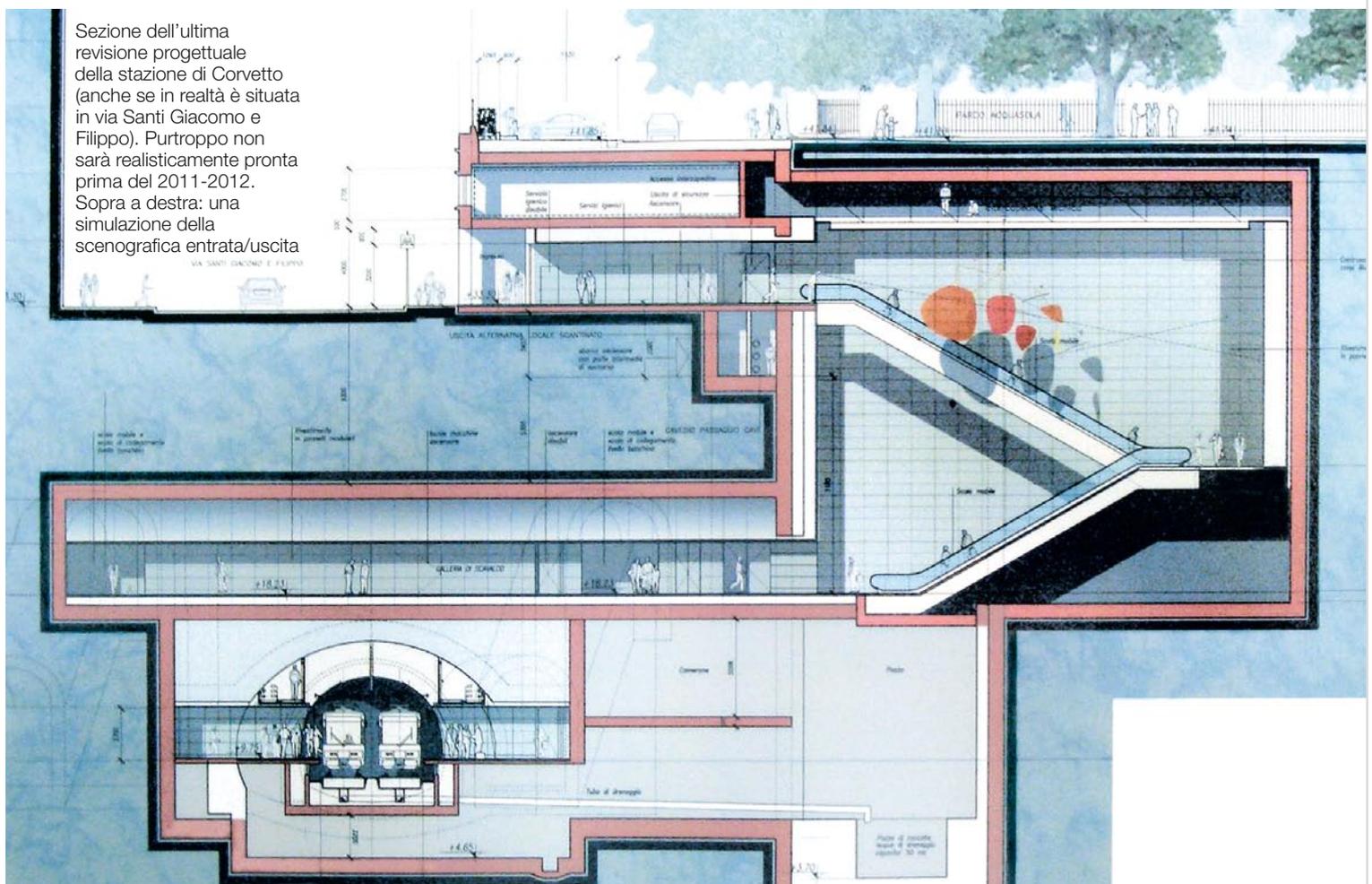
Nel caso di Corvetto, il contratto firmato con il Comune prevedeva la consegna del secondo lotto sei mesi dopo la consegna



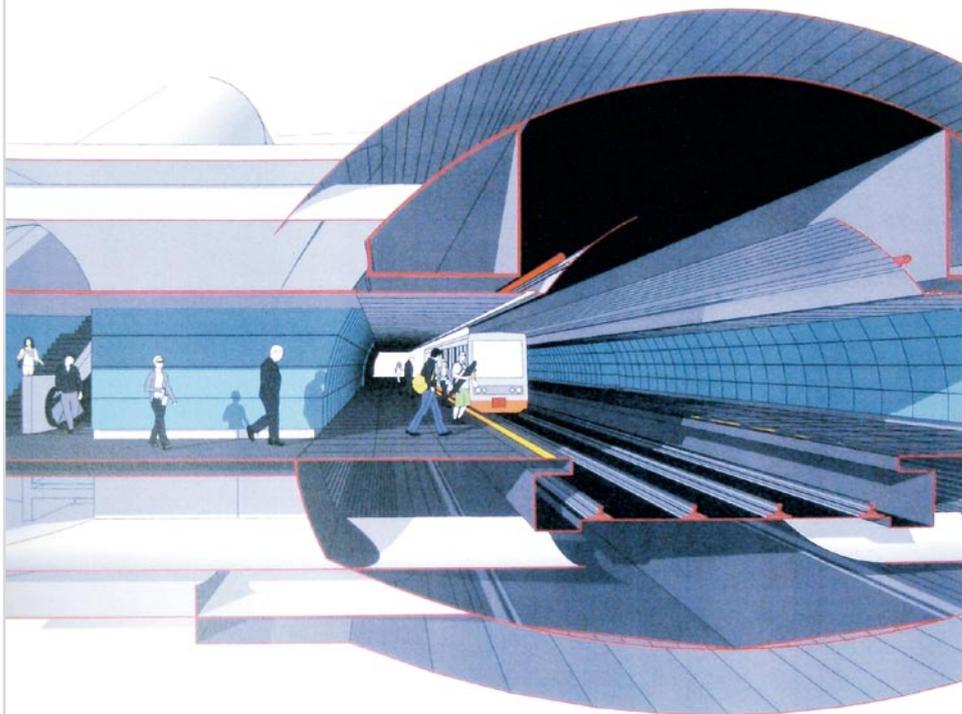
la metropolitana tiene la destra come binario di marcia mentre le ferrovie tengono la sinistra, lo scambio sarà agevole per coloro che in arrivo dalla metropolitana vorranno proseguire verso levante con il treno e, in futuro quando la metropolitana proseguirà oltre Brignole, per coloro che in arrivo 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. Per la sottostazione deve essere ancora verificata la compatibilità elettromagnetica tra il sistema di alimentazione della metropolitana (a 750 V) e quello ferroviario (a 3 kV). Il progetto della stazione di Brignole è solo architettonico, verrà studiato a livello definitivo, andrà in Conferenza dei Servizi

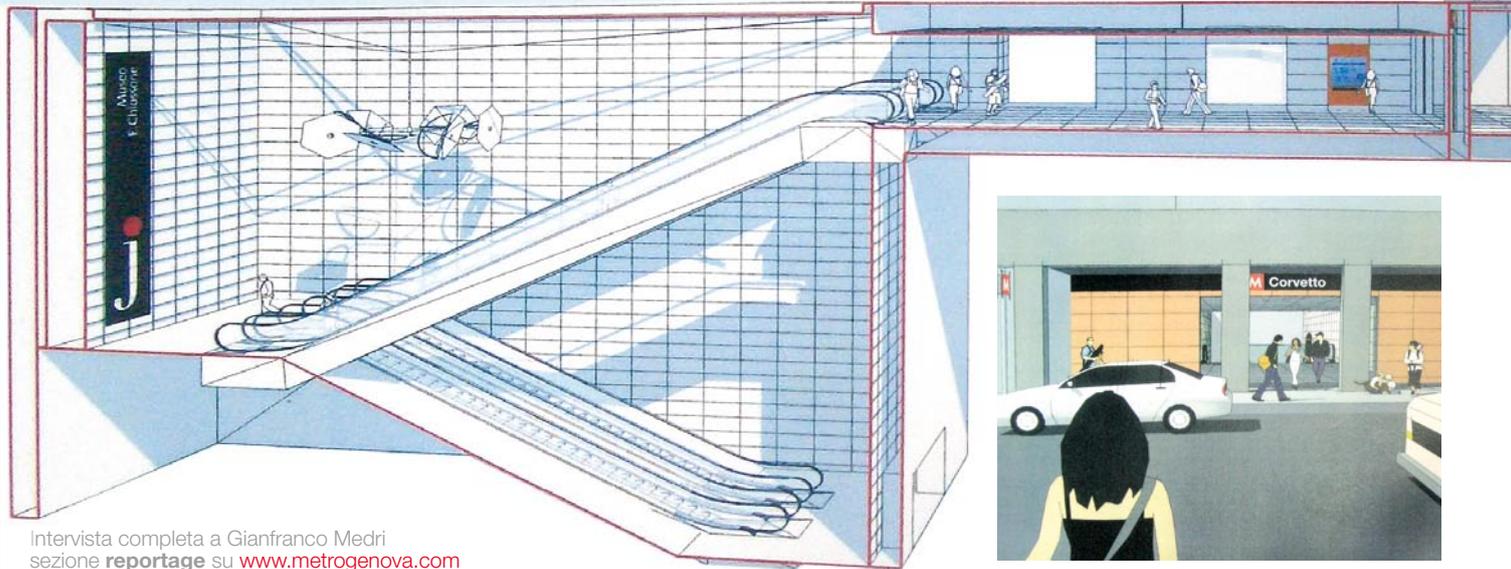


Sezione dell'ultima revisione progettuale della stazione di Corvetto (anche se in realtà è situata in via Santi Giacomo e Filippo). Purtroppo non sarà realisticamente pronta prima del 2011-2012. Sopra a destra: una simulazione della scenografica entrata/uscita



Sopra una sezione in 3D della stazione Corvetto a livello delle banchine. Sotto una sezione (rovesciata rispetto a quella dell'pagina precedente) con il particolare dell'ingresso/uscita e delle scale mobili di

collegamento con le banchine. Questo grande camerone riceverà luce naturale dal soffitto. Sotto a destra, la simulazione del futuro ingresso/uscita proprio di fronte all'attuale fermata del bus in via SS Giacomo e Filippo



Intervista completa a Gianfranco Medri sezione **reportage** su www.metrogenova.com

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).

Come sarà configurata la stazione e quali problematiche bisognerà affrontare per realizzarla 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 desse 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. **M**

A due giorni dalla partita Costa Rica – Scozia, che aveva inaugurato la kermesse calcistica dei mondiali di Italia 90, a Genova si assisteva ad un fatto eccezionale per la storia del trasporto pubblico. Il 13 giugno 1990 veniva infatti inaugurato il primo piccolo tratto della metropolitana leggera (ribattezzata GenovaMetro) che collegava le due stazioni di Brin e di Dinegro, permettendo nuovamente un collegamento veloce tra la Val Polcevera ed il Centro, interrotto otto anni prima con la chiusura della Galleria Certosa (8 febbraio 1982).

Il risultato raggiunto può essere considerato storico, poiché fin dai primi anni del Secolo Breve, si erano susseguiti progetti ed iniziative per dotare la città di un sistema di trasporto efficace ed efficiente come le grandi città europee. Purtroppo in Italia la cultura del trasporto pubblico ha sempre dovuto scontrarsi (ed in molti casi sopperire) al fascino ed all'egemonia del trasporto privato, e così, anche a Genova, i progetti e le iniziative dell'ing. Pfaltz, dell'ing. Ravà, del marchese Cattaneo Adorno, delle numerose Commissioni istituite dalla UITE e dal Comune di Genova non trovarono reale applicazione: la realizzazione della metropolitana necessaria per risolvere i problemi di congestione delle strade cittadine, attenuando per quanto possibile l'aumento incontrollato del traffico privato, veniva ritenuta troppo costosa per le casse comunali.

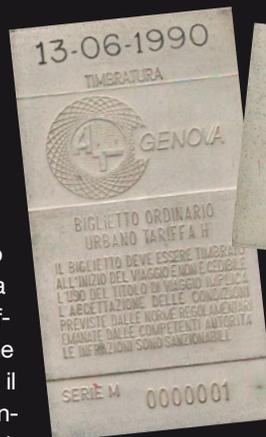
Nemmeno con la legge 1042 del 1969 si riesce a sfruttare la possibilità di finanziamento statale per la realizzazione di metropolitane, nonostante la Regione abbia approvato nel 1974 un Piano dei Trasporti Pubblici per il comprensorio genovese, che prevedeva non solo una metropolitana urbana ma anche una metropolitana regionale. Una variante al Piano Regolatore cancella provvisoriamente le velleità di dotarsi di un tale sistema di trasporto, ma negli stessi anni, nonostante la cronica mancanza di investimenti per il trasporto pubblico, si incominciano a presentare problemi di ordine energetico e ambientale e quindi si torna a studiare la possibilità di convertire strutture già esistenti per un uso specifico di trasporto urbano.

A partire dal 1978 viene valutata l'opportunità di reintrodurre la trazione elettrica (eliminata sulle strade della città nel giugno del 1973) nella Galleria Certosa, all'interno della quale l'inquinamento dovuto al transito degli autobus aveva raggiunto livelli insopportabili e innescato lamentele da parte degli autisti.

Nel primo numero (Novembre 1979) di Omnibus, la rivista aziendale di AMT, si

13-06-1990 Inaugurazione Brin-Dinegro

legge: "Dunque si ritorna al tram o meglio ad un mezzo dalle caratteristiche intermedie tra tram e metropolitana vera e propria; e cioè ad un sistema di metropolitana leggera". Il primo tronco previsto è tra Certosa – Principe: "se non vi saranno difficoltà oggi imprevedute (di ordine tecnico ma anche decisionale) il servizio potrebbe già iniziare entro l'autunno del 1981". Il secondo tronco raggiungerà Brignole: "da Principe la linea potrà proseguire, su sede propria di superficie, sulla linea portuale ferroviaria fino a Caricamento, qui scendere in sottoterraneo per raggiungere, con le gallerie delle Grazie effettuando fermate intermedie, Brignole, sottopassando il centro. Tale tronco potrebbe essere attivato entro il 1984/85". Previste anche diramazioni oltre Brignole: "L'assetto definitivo della rete potrebbe prevedere una



direttrice verso Sampierdarena, una verso la Foce nonché la linea della Valbisagno, con diversi tipi di difficoltà. Il completamento potrebbe avvenire

entro il 1990". Nel giugno del 1990 invece si inaugura soltanto la prima "tratta funzionale" di GenovaMetro: la stessa rivista correggeva il tiro e prevedeva che entro il 1992 la metropolitana avrebbe raggiunto Caricamento, in occasione dei festeggiamenti per il Cinquecentenario della Scoperta dell'America. Numerosi fatti hanno poi posticipato tale termine al 2003 e noi attendiamo fiduciosi il 2010 per l'arrivo a Brignole. **M**

L'ormai mitico treno n°1. Sedici anni di onorata carriera



La metropolitana e i genovesi

Perché a Genova in tanti guardano al progetto del metrò con sospetto e diffidenza? Cerchiamo di scoprirlo anche con l'opinione di **Leopoldo Montanari**, esperto di mobilità

Genova e la sua metropolitana, sedici anni di rapporto difficile. Ormai i periodi bui con la metro fatta di tre fermate, Brin-Di Negro-Principe sono finiti ma ricordo ancora con angoscia la galleria alla stazione di Principe che dal lato direzione Darsena, semplicemente non esisteva, c'era un muro. Ecco quel muro, rimasto su per ben undici anni, è ciò che ha reso per i genovesi la metrò un'opera lontana, inutile (a parte per gli abitanti di Certosa), che faceva sorridere perché la più corta e costosa del mondo. Ricordo le t-shirt con scritto - Belin che metrò! - (l'avevo presa anch'io ma la indossavo per protesta). Una cosa mai vista da nessuna parte, semplicemente ci faceva vergognare. Si vergognavano i cittadini e si vergognavano i politici che vedevano in essa non un progetto di cui vantarsi ma un problema d'immagine che andava il più possibile nascosto.

Dal 1997, anno in cui sono stati appaltati i lavori verso Darsena e San Giorgio, le cose sono cambiate e pur faticosamente (le stazioni sono state aperte a luglio 2003) la metropolitana è avanzata. Ora vediamo finalmente all'orizzonte Brignole e con quella stazione la metro sarà indubbiamente ancora più utile di oggi e molti genovesi potranno così scoprirla per la prima volta dopo venti anni dall'apertura della prima tratta. Venti anni (se va tutto bene) per fare 7 km e 8 stazioni (Corvetto aprirà nel 2011/12), meglio non pensarci...

La mentalità dei genovesi ha potuto avere un ruolo in tutto questo? Gianfranco Medri, project manager dell'Ansaldo che negli ultimi dieci anni si è dovuto rapportare con comitati di cittadini contro la metropolitana per i più svariati motivi (al-

beri da proteggere, tunnel ritenuti pericolosi, vibrazioni moleste ecc...) è convinto, per esperienza sul campo, di una cosa: "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".

Basta vedere la situazione attuale sui progetti di sviluppo della metropolitana

una volta arrivati a Brignole: "andiamo di qui? no forse è meglio proseguire dall'altra parte, però anche da questo lato potrebbe essere utile...". Il piano di sviluppo della metropolitana comprendeva fin dagli anni ottanta la tratta Rivarolo-Brignole e ipotetiche estensioni, nel frattempo (e di tempo ne hanno avuto) non è stato fatto nessun altro serio piano di sviluppo unitario per le direttrici medio-levante, val Bisagno e Sampierdarena. Ultimamente





c'è stato uno studio per lo sviluppo in val Bisagno ma è fermo per imprecisati problemi idrogeologici, ci sono stati contatti con le ferrovie per usare parte dei binari in superficie per arrivare a Terralba proseguendo verso San Martino e si attende di capire come la trasformazione della ferrovia in una specie di metropolitana possa influire sull'eventuale estensione verso Sampierdarena. Possibile che ci si debba sempre ridurre all'ultimo, come la notte prima degli esami? Non si poteva iniziare lo studio organico delle direttrici da prendere e iniziare le trattative con le ferrovie già dieci anni fa? Purtroppo i tempi della politica coincidono con le elezioni periodiche: – meglio che faccio qualcosa che possa essere realizzato nell'arco della legislatura così se mi va bene potrò raccogliermi i frutti – questo è il pensiero di una buona parte di politici, dal loro punto di vista il discorso non fa una piega. Il sindaco Pericu e i suoi assessori lasceranno

comunque il loro segno positivo sulla metropolitana essendo stati i maggiori promotori della sua rinascita; con le risorse economiche disponibili, bisogna dar loro atto che non si poteva fare molto di più.

Nel frattempo come facciamo a far capire al signor Parodi (esempio di genovese tipico) che mugugna per i cantieri della metrò sotto casa, parlando male dell'AMT e dei politici, che un giorno potrà contare su un sistema di trasporto pubblico più efficiente proprio grazie alla metropolitana? perché uno dei problemi per dare ancora più spinta a questo fondamentale mezzo di trasporto per Genova è far sì che i genovesi vedano i vantaggi e inizino a crederci veramente sostenendola come l'opera più importante per il futuro della città senza più considerarla un oggetto distante. Abbiamo chiesto a Leopoldo Montanari, genovese, e uno dei massimi esperti italiani di mobilità urbana (fondatore di Lem Consulting e del sito www.clickmobility.it,

portale sulla mobilità e trasporto passeggeri) un suo autorevole parere: “Lei ha usato l'espressione – oggetto distante – che esprime già le ragioni di una mancata 'ovazione' dei genovesi per la metro. Le maggiori esigenze di mobilità a Genova riguardano la direttrice costiera, da Voltri a Nervi, e poche direttrici di valle. Un aspetto non marginale è poi l'accesso alla rete primaria (sia di trasporto pubblico sia stradale), reso particolarmente difficile dalle caratteristiche orografiche ed urbanistiche della città. La metro di oggi non risponde ancora a queste priorità, ma offre una soluzione per esigenze di mobilità puntuali e non del sistema nel suo complesso.

È poi mancato l'effetto sorpresa. I genovesi si sono abituati alla presenza della metro (meglio dire dei suoi cantieri) molto prima della sua operatività. Nel settore della mobilità non c'è modo di sfuggire al giudizio dei cittadini, che è implacabi-

le, ma che cambia anche rapidamente in funzione degli effettivi risultati 'sul campo'. Uno sviluppo della metro coerente con le reali esigenze di mobilità della città, integrato con la rete di superficie e con altri sviluppi (la ferrovia con funzione d'uso metropolitano, gli assi attrezzati nelle valli) di certo scalderebbe di più il cuore dei genovesi, oltre l'inevitabile mugugno che accompagna ogni innovazione".

Quindi sembra che fino a quando la metro non arriverà a Brignole, per molti rimarrà l'oggetto distante di cui parlavamo prima, e cosa fare dopo? Leopoldo Montanari ha una sua proposta per rilanciare la metrò e il trasporto pubblico in generale.

"A mio parere, si potrebbe essere ampiamente soddisfatti di uno scenario con queste caratteristiche: una ferrovia metropolitana lungo la costa, con nuove fermate e frequenze adeguate, con treni accessibili e condizionati. Una fermata all'aeroporto, intervento non facile ma che rappresenterebbe un vantaggio competitivo per l'aeroporto 'della Liguria'. La metro fino a San Martino. People mover nelle valli Bisagno e Polcevera (monorotaie, sistemi automatici a fune), e riaffermazione di Genova come capitale dell'innovazione nella mobilità: abbiamo un debito con l'ingegneria dei nostri padri (funicolari ad acqua, ascensori, treni a cremagliera).

Un deciso sviluppo di sistemi intermedi per offrire soluzioni di accesso alla rete primaria di trasporto collettivo: trasporti a chiamata, privati che offrono servizi in car pooling, taxi a prezzi più adeguati ad un loro uso abituale, car sharing, mototaxi. Centrali di mobilità evolute dal punto di vista dell'infomobilità e delle telecomunicazioni, in grado di fornire informazioni dinamiche sulla mobilità e di offrire il miglior servizio in base alle specifiche richieste del singolo cittadino. Una coraggiosa soluzione alla distribuzione delle merci in città, con centri di raccolta e mezzi distributivi ecocompatibili.

Un sistema di contribuzione al trasporto pubblico basato sui sussidi alla domanda, vale a dire il trasferimento di risorse economiche pubbliche agli utenti (invece che all'AMT) che potrebbero così scegliere tra varie opzioni di mobilità pubblica al loro prezzo effettivo di mercato. Questo meccanismo incentiverebbe le aziende di mobilità a conquistarsi i clienti, introducendo una maggior concorrenza regolata.

Un sistema di congestion charging (pedaggio dell'accesso a particolari aree della città), da sviluppare in parallelo alla crescita della qualità del sistema di mobilità pubblica. Una libertà d'uso dell'auto per il tempo libero, a fronte di una sua decisa

regolazione e disincentivazione (pedaggi, ZTL, limitazione velocità) per i movimenti urbani sistematici e di tipo professionale.

Volutamente non ho citato, per scaramanzia, il tunnel sotto il porto e la relativa riduzione (non eliminazione) della sopraelevata e l'intervento per l'autostrada 'cittadina'.

Genova può essere ed in parte è già un laboratorio per la mobilità sostenibile. Questo primato sarebbe già una gran cosa, ma il mio sogno per Genova non può riguardare solo la sua mobilità; ha a che fare con il coraggio delle scelte di oggi che determineranno il profilo complessivo della città nei prossimi decenni, per non perdere il treno dello sviluppo e per non rischiare di diventare uno splendido museo."

Montanari si dimostra lungimirante con la proposta di un piano organico per i trasporti e la mobilità che manca a Genova da sempre. Forse è in questo vuoto che nasce il problema. Senza un grande progetto, realistico, con tappe di realizzazione temporali fissate in anticipo, integrato e con linee guida condivise dalla cittadinanza, il signor Parodi non avrà un orizzonte da guardare con speranza per i suoi spostamenti veloci e comodi con il mezzo pubblico ma solo un immobile e grigio muro come quello che c'era a Principe fino a pochi anni fa. **M**



Intervista completa a Leopoldo Montanari sezione **reportage** su www.metrogenova.com

La metrò a Rivarolo, Marassi e San Martino?

Mario Margini, assessore alle infrastrutture del Comune di Genova e Gianfranco Medri, project manager Ansaldo TSF ci raccontano i loro piani per il futuro vicino e lontano



Testo di **Claudio Brignole** estratti dalle interviste di **Claudio Bellini, Alex Bettucchi, C. Brignole, Eugenio Segalerba** / Immagini progetti **Ansaldo TSF**

Negli ultimi sedici anni, l'unica ipotesi di sviluppo della metrò, realizzata dall'Ansaldo, prevedeva un'estensione a ponente fino a piazza Montano a Sampierdarena passando sotto via Cantore (con stazioni intermedie San Benigno e Scassi) e due diramazioni a levante, una verso la val Bisagno fino alle Gavette (con stazioni intermedie Manzoni, Carloforte, Marassi, Parenzo e Staglieno, tutte in viadotto sopra il Bisagno) e una verso la stazione di Sturla passando per piazza della Vittoria, Foce, Albaro, Terralba, San Martino, Carlini e Isonzo. Questo tracciato resta a mio personalissimo parere il migliore ma ai giorni nostri, molto faticosamente, siamo arrivati ad un'altra ipotesi che prevede solo una doppia estensione in tronchi separati, da Brignole verso San Martino e da Brignole verso Marassi. Attualmente non sono previsti sviluppi verso Sampierdarena, la Foce e il medio Levante. Le varianti più importanti rispetto al progetto originale sono quelle della tratta Brin-Rivarolo e la localizzazione della stazione del metrò a Brignole. La prima originariamente prevedeva un tracciato in viadotto sopra la ferrovia esistente fino a piazza Pallavicini a Rivarolo con una stazione terminale sopra il viadotto ferroviario. Attualmente, invece, è prevista la discesa del viadotto esistente dopo la stazione di Brin fino ad arrivare sulla sede ferroviaria. Ma la modifi-

ca più rilevante è stata effettuata scegliendo di localizzare la stazione di Brignole a livello dei binari ferroviari invece che in sotterranea come da progetto originale. Questa scelta, se da un lato ha comportato una maggiore facilità ad attraversare in futuro il Bisagno proseguendo verso levante in superficie lungo l'attuale sede ferroviaria (e questo non è attualmente scontato come potrete leggere più avanti), dall'altro ha comportato la quasi impossibilità di realizzare una terza estensione (più estensioni ci sono e più la frequenza diminuisce rispetto al percorso centrale condiviso) che possa coprire la zona di piazza della Vittoria e la Foce se non realizzando una molto improbabile linea 2.

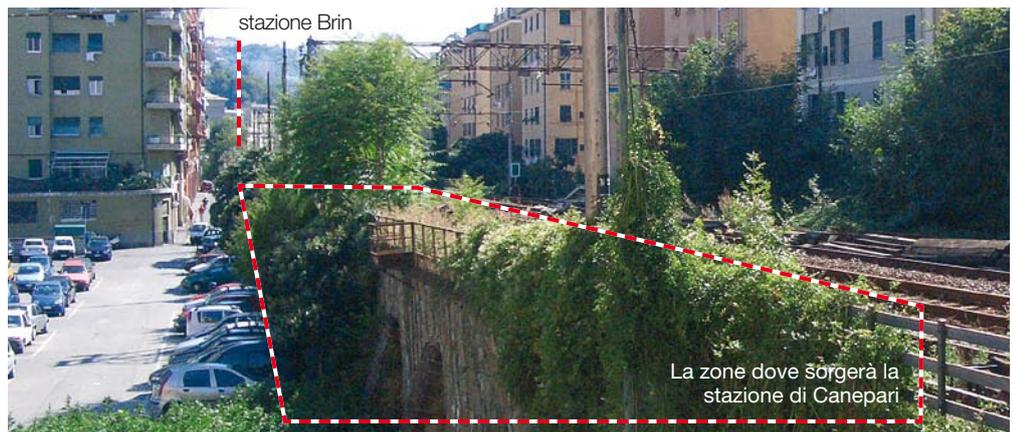
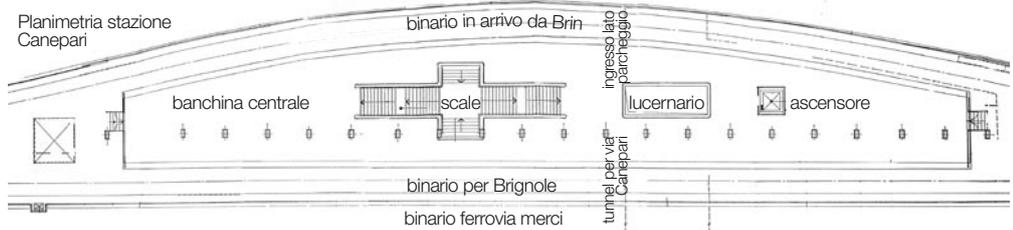
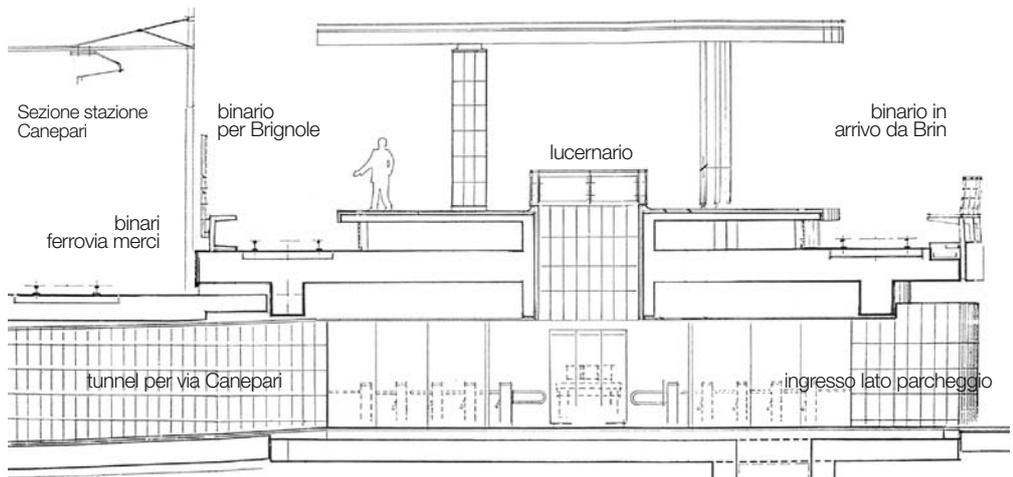
L'Assessore alle infrastrutture del Comune di Genova Mario Margini in una recente intervista a metrogenova.com, alla domanda sulle estensioni prioritarie per il Comune ha dichiarato: "Ritengo che la priorità sia quella di completare il progetto originario per la tratta Brin-Canepari-Rivarolo, dove la soluzione di tracciato è già definita (almeno fino a Canepari) 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 mo-

bilità, è l'opzione più realistica qualora si trovino gli accordi di transito sulle aree ferroviarie. (...) Anche la val Bisagno rappresenta per il Comune una priorità essendo la parte della città con più problemi sotto il profilo del trasporto pubblico. (...) Occorre ricercare soluzioni realistiche che si possano eseguire in tempi piuttosto brevi. Personalmente, se fosse possibile portare la metropolitana fino allo stadio di Marassi, sarei molto contento, perché ci consentirebbe di sfruttare il grande bacino di utenza del quartiere. (...) La scelta funzionale sarebbe quella di non andare sottoterra ma di andare sul Bisagno. I problemi sono i tempi e i costi. Esistono problemi idrogeologici complessi, ma io non escludo che possiamo risolverli. Quindi un'azione progettuale su più fronti che sarà decisa in rapporto alla fattibilità, ai costi, ai finanziamenti disponibili".

I tempi di realizzazione sono sempre stati il tallone d'Achille per il metrò genovese e quindi anche per questi prolungamenti le prospettive non sono ravvicinate; l'Assessore al proposito dichiara: "Il mio problema è, prima ancora dei finanziamenti, il seguente: "come vado a San Martino?". Io credo molto nell'integrazione con le Ferrovie. Se avessi a disposizione due binari, potessi andare a San Martino in massicciata ferroviaria e potessi fare

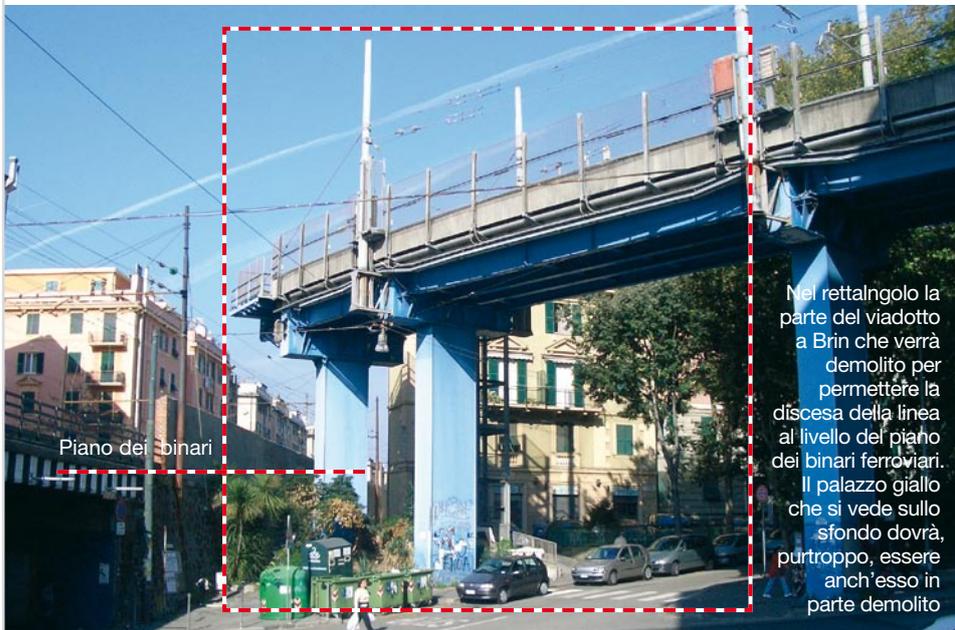
scendere i passeggeri in posizione un po' decentrata rispetto a Terralba, questa sarebbe una soluzione ottimale. Tuttavia pare che le Ferrovie non abbiano disponibile un binario e a quel punto io dovrò pormi il problema di andare sottoterra con la lievitazione dei costi che ci si può immaginare. Terralba sarebbe per noi un grande punto di "gravitazione", ma il vero punto che potrebbe spostare grandi flussi di traffico è San Martino, per cui l'arrivare a San Marino è per noi come l'arrivare in Piazza Pallavicini, rappresenta per il Comune l'altra grande priorità. Io non mi preoccupo dei finanziamenti in quanto ho tre anni di tempo: devo arrivare prima a Brignole, anche se sia ben chiaro che non è scritto da nessuna parte che il fronte di scavo debba essere uno soltanto. Noi dobbiamo coordinarci con le Ferrovie, che vogliono ristrutturare il nodo di Terralba. Quando loro ci comunicano come e quando vogliono ristrutturare, sulla base delle loro esigenze operative, noi saremo in grado di capire come dobbiamo muoverci". Da questa analisi emerge che difficilmente sarà presa una decisione prima dell'arrivo della metro a Brignole, quindi ancora almeno tre anni. Vedere nuove stazioni dopo Corvetto e Brignole richiederà ancora molti anni e i tempi sono veramente difficili da stimare vista la vasta possibilità di rallentamenti sia tecnici che politici.

Ancora più in là sono i prolungamenti non attualmente all'ordine del giorno come quello verso Sampierdarena; Margini a questo proposito parla anche d'integrazione della metropolitana e della ferrovia urbana: "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. Dobbiamo dire che l'obiettivo è quello di ottenere una integrazione ferro su ferro. Dobbiamo leggere in una chiave unitaria la ferrovia e la metropolitana e comprendere che è questo il nostro punto di forza e qui risiede il nostro futuro. Però dobbiamo porci il problema dello sviluppo





di San Benigno, che non è terminato. E allora avere un raccordo - o un braccio della metropolitana - che serva San Benigno, arrivi a Sampierdarena e qui si riconnetta con il sistema ferroviario è un elemento da tenere in considerazione perché ha un valore importante. Io non sono per scartare questa ipotesi, anche se credo che vada attentamente ponderata”.

Oltre al Comune che Margini rappresenta, l'altro attore chiave per il futuro della metrò è l'Ansaldo che ha avuto la concessione per la realizzazione della tratta Rivarolo - Brignole negli anni 80 e che faticosamente, attendendo volta per volta i finanziamenti disponibili, ha portato avanti il progetto dal punto di vista ingegneristico e costruttivo. Gianfranco Medri, project manager della metropolitana di Genova, ci ha raccontato come sarà l'unica tratta di estensione già progettata, quella da Brin a Canepari di 500 metri. “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 Fillea 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”.

I treni della metropolitana aumenteranno di numero raggiungendo, con l'apertura della tratta fino a Brignole, le 38-40 unità e questo rende necessario l'ampliamento del deposito esistente sotto via Buozzi a Dinegro, anche se c'è l'intenzione di costruirne anche uno più grande e la zona ferroviaria del Campasso, secondo Margini, sarebbe ideale; anche Medri conferma: “L'Assessore ha ragione, al Campasso ci sono moltissimi binari e ne usano pochi, 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 prescindendo dalle aree di RFI; 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”.

Ancora una corsa ad ostacoli, quindi, per vedere realizzate nuove tratte della metropolitana che, allargando l'orizzonte (vedi articolo sul nodo di Genova a pag 7) comprenderà anche la futura ferrovia urbana che speriamo venga concepita come una metropolitana vera e propria. Nel 2013-2014, quando realisticamente i lavori del primo lotto del nodo di Genova (Voltri-Terralba) saranno completati, potremmo ritrovarci quasi improvvisamente con ben tre linee: la 1 sarebbe quella attuale, la 2 e la 3 la Voltri-Nervi e la Busalla-Brignole. Non ci credete? Ancora qualche anno e vedremo se sarà davvero così, noi di metrogenova.com vi terremo informati. M



Interviste complete a Mario Margini e Gianfranco Medri sezione reportage su www.metrogenova.com

Le tre priorità del Comune per l'allungamento del metrò

1 **Rivarolo** con fermata intermedia **Canepari**

2 **San Martino** con fermata intermedia **Terralba**

3 **Valbisagno** con fermate da definire a parte **Stadio**

Staff

Alex Bettucchi webmaster – amministratore forum

Cristina Solenni co-webmaster – vice ammin. forum

Claudio Bellini resp. area tecnica

Claudio Brignole graphic & editor – moderatore forum

Paolo Carbone editor – moderatore forum ferrovie

Eugenio Segalerba photo & editor – moderatore forum

Davide Vallese editor – resp. zona Sampierdarena

Ideazione, progetto e realizzazione grafica

metrogenova.com magazine

Claudio Brignole – www.254dpi.it

Per info e contatti

Email: alexbett@tiscali.it

Tel. 3391259630

Metrogenova.com e metrogenova.com magazine nascono dal progetto di un gruppo di volenterosi genovesi che hanno deciso di rendere un servizio alla propria città informando la cittadinanza con notizie su tutto quello che riguarda la linea sotterranea genovese ed allo stesso tempo di promuoverne lo sviluppo.

Queste pagine sono da considerarsi parte del sito amatoriale www.metrogenova.com e non hanno scopo di lucro.

Il pdf è di libera diffusione attraverso tutti i mezzi disponibili ma non è possibile usarlo a scopo commerciale e modificarlo in alcun modo. Si prega di scrivere la fonte in caso di citazione.

