

Nodo di San Benigno, lavori ancora fermi: quando il “modello Genova” funziona al contrario

di **Fabio Canessa**

20 Luglio 2020 - 11:53



Genova. C'è un'opera strategica per la viabilità genovese che da almeno vent'anni attende di essere realizzata e che sembra essere in fondo alla lista delle priorità. Tra pochi giorni saranno passati **11 mesi dall'ultimo stop ai lavori** e il **nodo di San Benigno**, un complesso di svincoli e viadotti necessario per sbloccare il traffico tra Genova Ovest, il porto e la “Gronda a mare”, è ancora da costruire per l'89%. Praticamente tutto.

“I lavori sono completamente fermi, lo posso assicurare - riferisce **Federico Pezzoli**, segretario ligure della **Fillea Cgil** che rappresenta gli edili -. Il nodo di San Benigno una delle tante incompiute che, se partissero, sarebbero fondamentali per la città”. Nel **campo base di lungomare Canepa**, ricavato nello spazio tra due corsie trafficatissime, i mezzi da cantiere giacciono impolverati da settembre 2019, quando l'imminente **fallimento della storica ditta Carena**, che si era aggiudicata il secondo lotto, aveva costretto a bloccare tutto.

Ad allungare i tempi erano state anche **due varianti progettuali chieste e ottenute dal Comune di Genova**. La prima: **rinunciare a demolire la rampa da via Cantore alla Sopraelevata** (quando venne simulata la sua chiusura scoppiò il caos totale). La seconda: eliminare la rotonda prevista di fronte al varco Etiopia e sostituirla con un **complesso sistema di svincoli** che consentirà ai tir di entrare e uscire dal porto senza interferire con gli altri veicoli. Il costo del secondo lotto era così salito **da 21,7 a circa 29 milioni di euro**, mentre i finanziamenti complessivi superano gli 80 milioni.



Nel frattempo qualche passo avanti è stato pure fatto. **Autostrade per l'Italia**, che realizza l'opera a proprie spese e funge da stazione appaltante, aveva chiesto al ministero dei trasporti il permesso per affidare i lavori a **Pavimental**, società *in house* del gruppo Atlantia, assorbendo buona parte delle maestranze ex Carena. Via libera che era [arrivato a novembre 2019](#), tanto che si era parlato di ripartenza a gennaio, poi altre lungaggini avevano spostato il termine a marzo.

A fine febbraio, però, è arrivato il **coronavirus**. Ma soprattutto **è arrivato l'allarme sull'altro elicoidale**, non quello di San Benigno ma quello che raccorda il nuovo ponte sul Polcevera all'autostrada A7, finito sotto la lente del Mit che [ha ordinato lavori urgenti di messa in sicurezza](#). E Autostrade, da quanto risulta ai sindacati, ha dirottato lì i lavoratori ex Carena, oggi assunti da Pavimental, col risultato che **il cantiere del nodo è rimasto abbandonato** durante tutto il *lockdown*.

Eppure agli uffici del Comune di Genova **risulta che i lavori siano ripartiti il 10 giugno**, proprio da lungomare Canepa. Peccato che degli operai non ci sia nemmeno l'ombra. A pesare sul riavvio dell'opera, oltre all'intoppo dell'elicoidale, è verosimile che sia stata anche la partita della **concessione**. Se il governo avesse optato per la revoca, **Autostrade avrebbe fermato di nuovo il cantiere** in attesa che un eventuale concessionario subentrante si assumesse gli obblighi assunti in precedenza.



Com'è noto lo scenario più complesso è stato scongiurato. Ma Aspi, che più volte abbiamo provato a contattare in queste settimane, **mantiene un silenzio totale sul futuro del nodo di San Benigno** ed è quindi impossibile capire ad oggi se e quando ripartirà un'opera così importante per alleviare le sofferenze di una città che nelle ultime settimane ha occupato la cronaca nazionale per il **collasso del suo sistema viabilistico**. Se i lavori fossero ripartiti a marzo, la consegna sarebbe stata prevista a fine 2022. Ma ormai **si va per forza di cose al 2023**. Almeno.

Del primo lotto faceva parte la rotatoria di Dinegro e la nuova rampa che sale in Sopraelevata. Ma nel nuovo "nodo" ci saranno, oltre a vari adeguamenti infrastrutturali, un **collegamento diretto tra il casello di Genova Ovest e lungomare Canepa** (oggi bisogna immettersi sull'elicoidale affrontando un pericoloso stop), un collegamento diretto **tra la Sopraelevata e lungomare Canepa** (senza più passare da via di Francia), una nuova rampa per accedere alla Sopraelevata da lungomare Canepa e **percorsi dedicati per i mezzi pesanti**. In questo modo verrebbero separati i vari flussi e dovrebbero essere scongiurati blocchi a catena in caso di disagi in porto o in autostrada.