

VIA BENEDETTI, IL TRAFFICO IN USCITA DAI CENTRI COMMERCIALI DI CAMPI VIAGGIA SU UNA SOLA CORSIA

Quell'imbutto maledetto alla foce del Polcevera

Già trascorsi due anni e mezzo per uno svincolo di 200 metri

DANIELE GRILLO

CON LE DOVUTE proporzioni parrebbero tempi da grande opera, e invece si tratta di nemmeno duecento metri di strada. Due anni e sette mesi dall'avvio dei lavori, eppure transenne e operai sono sempre lì. Il cantiere-imbutto di via Tea Benedetti, lo stradone che serve l'Ikea e l'area dei centri commerciali di Campi, ma che soprattutto collega la strada in sponda destra del Polcevera all'asse di Cornigliano, è ormai diventato l'ossessione di centinaia di frequentatori della zona. Nelle ore di punta, che si dilatano oltre misura quando si intersecano con quelle dello shopping, c'è chi ha contato quattro o cinque semafori prima di riuscire a tuffarsi con la propria auto su via Pieragostini. Un record pressoché assoluto, per un cantiere che sta diventando un esempio da non seguire dell'assurda dilatazione dei tempi che affligge molti lavori pubblici in città. Questa storia è fatta di troppi attori, decisioni discutibili della politica e scarso impegno generale a dilatare il più possibile il conto dei disagi.

In principio fu la strada in sponda destra, un intervento atteso da decenni che qualche anno fa ha finalmente connesso la viabilità di sponda che arrivava fino a Trasta con la parte terminale di Campi. Un'opera complessa e importantissima, se si considera che collega l'Aurelia con tutti i centri sorti lungo la valle del Polcevera. Un'opera che però fu

**Transenne e lavori
SEGNALA
I CANTIERI
INFINITI
all'indirizzo
mail
della cronaca
di Genova**

Invia testi e fotografie a
cronaca@ilsecoloxix.it

sione vera e performante, che quando la strada amare sarà stata completata (non prima della fine del 2014) consentirà al traffico diretto a San Benigno e a Sestri di accedere direttamente alla nuova superstrada, evitando il traffico della Fiumara e di via Cornigliano. Una piccola ma importante opera che cambierà la vita di molti automobilisti, soprattutto quando sarà messa a sistema con la nuova strada a mare. Ma questo non salva l'intervento curato da Sviluppo Genova da una semplice domanda: era davvero necessario per un intervento come questo condannare migliaia di automobilisti a infiniti incolonnamenti?

La risposta trae origine dalla scelta che fu compiuta nel 2010, quando il tratto precedente venne inaugurato. Chi allora governava la città si

L'identikit del cantiere infinito

Committente: Anas

Stazione appaltante: Sviluppo Genova

**Ditta esecutrice: Orion Impresa generale
di costruzioni (Reggio Emilia)**

Costo dell'opera: 2,2 milioni di euro

Inizio cantiere: Maggio 2010

Fine lavori: Gennaio 2012 (prorogata a giugno 2012)

"Fermo cantiere": 365 giorni

per la riprogettazione

Lunghezza del nuovo tratto: 200 metri

chiese se fosse opportuno presentare ai genovesi un'opera "monca", priva cioè dello sbocco finale. Il progetto di Sviluppo Genova e di Anas prevedeva che il tratto terminale di via Benedetti venisse chiuso interamente per sei mesi, al fine di procedere alla ricostruzione del tratto di strada esistente e al suo adeguamento ai collegamenti previsti senza far convivere il cantiere col traffico ordi-

inario. La giunta Vincenzi scelse un'altra strada: mantenere una (ristrettissima) corsia aperta, ben sapendo che i lavori sarebbero durati molto di più. A prendere quella decisione, in particolare, fu l'assessore ai lavori Pubblici Mario Margini. «Secondo la mia tempistica la strada doveva aprire molto prima - sostiene l'ex amministratore del Comune di Genova - si parlava comun-

giò per i tempi promessi in sede di offerta». Nel ragionamento va inserita anche la volontà di presentare una strada interamente percorribile (anche se con imbutto finale) alle comunali del 2012? Il sospetto non può non far parte del pacchetto.

Committente dei lavori è Anas, chi ha gestito l'appalto da 2,2 milioni è la spa pubblica Sviluppo Genova, la

ditta esecutrice dell'intervento è la Orion di Reggio Emilia. A cantiere chiuso si potrà tornare ad avere due corsie per l'immissione sul ponte, mentre rimarrà un "moncherino" sulla corsia che proseguirà la corsa al di sotto delle arcate, in direzione della strada a mare.

grillo@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scene da un incubo che si ripete tutti i giorni in via Tea Benedetti, il tratto finale della strada sulla sponda destra del Polcevera. Il cantiere aperto dal 2010 crea una strozzatura che provoca ingorghi a tutte le ore e in particolare quando l'afflusso ai centri commerciali di Campi è maggiore

BALOSTRO

TRA GLI AUTOMOBILISTI ESASPERATI

INSULTI E CRISI DI NERVI MEZZ'ORA DI CODA PER SUPERARE L'OSTACOLO

«Inutile provare da corso Perrone o Borzoli: è sempre tutto bloccato»

IL REPORTAGE

ALESSANDRO PONTE

UN SALTO indietro. «Ovviamente la limitazione ad un'unica corsia creerà qualche problema in via Tea Benedetti ma, visti i flussi in gioco, non credo che genererà ingorghi». Con queste parole, l'allora assessore comunale alla Viabilità, Simone Farello, aveva presentato i lavori di collegamento tra via Tea Benedetti e la nuova strada a mare, in costruzione tra la Fiumara e Sestri.

Col senno di poi, oggi, queste parole ritornano. Cornigliano, incrocio con ponte Pieragostini: ventuno minuti per oltrepassare il restringimento di via Benedetti, 200 metri di strada. Il serpentone d'auto di quell'ingorgo «non pronosticato», da Cornigliano raggiunge l'altezza di Fegino. «Tutti i giorni è così». Poi ci vogliono altri dieci minuti per trovare la luce verde al semaforo. «Impossibile prenderlo alla prima - dice

Mauro Roccia, operaio di 46 anni che lavora a Rivarolo - ma anche alla seconda». Chi ha la sfortuna, poi, di arrivare sulla corsia "debole", quella che si restringe sbattendo contro l'infinito cantiere, ci può impiegare più di mezz'ora. «Nessuno è disposto a farti rientrare. Qui si gioca con la psiche delle persone che rimangono bloccate in coda - prosegue Roccia - E non importa che sia un orario di punta o meno. Qui è così anche di notte». Lui, a rimanere con il gomito appoggiato al finestrino e la mano nei capelli, è abituato. «Faccio questa strada tutti i giorni, le ho provate tutte. Passare da corso Perrone op-

pure prendere via Borzoli. È tutto inutile. La Valpolcevera si blocca da ogni parte». Ed è così che Mauro Roccia trova il modo di scambiare due parole. Lo fa durante i rallentamenti. «Ho conosciuto più gente ferma in questo incrocio che al tempo della scuola. Con alcuni, adesso, ci sentiamo su facebook».

Poco più avanti, in coda, c'è un carpentiere grande e grosso che all'abitudine non riesce a cedere. Guida un Porter bianco, rimane con la freccia sulla sinistra accesa. Passano otto minuti, cinque auto, nessuno gli concede il rientro in corsia e l'uomo sbotta. Esce dal piccolo furgone, sembra Bud Spencer che scende dal camion. «Stai fermo!», urla ad una signora anziana, a bordo di una Fiat 500 old-style, che rimane quasi paralizzata dal terrore. Poi riprende il mezzo, si inserisce nel serpentone fermo al semaforo ed esce ancora. «Perché non mi hai fatto passare?», grida agli automobilisti che lo precedono. «Non hai visto la freccia? Ti sembravo un indiano?». È furibondo, avvicinarsi a lui è impossibile.

E la crisi di nervi che colpisce gli

**CONOSCENZE
C'è chi la prende
con filosofia: «Ci
ritroviamo qui tutti
i giorni, siamo
diventati amici»**

MUCCIO PALMA, DIRETTORE TECNICO SVILUPPO GENOVA

«Fermi un anno per rifare tutto il progetto»

Dietrofront per non chiudere l'intera strada

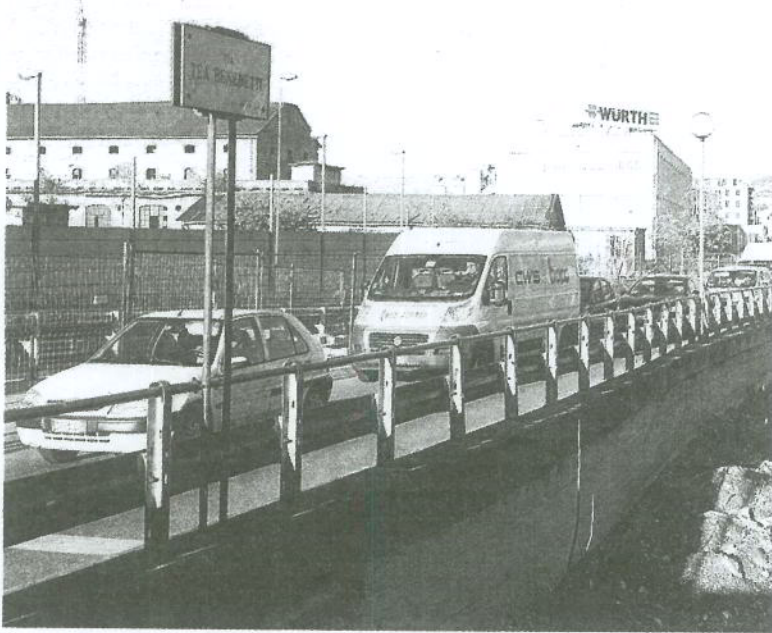
IL COLLOQUIO

«IMMAGINI di stare in quattro in una stanza di quindici metri quadrati. Così abbiamo lavorato. Ci si sta lo stesso, ma non è semplice muoversi. Tutto è dipeso da una volontà politica. Lungimirante, perché tenere aperta una corsia non può essere considerato un errore. Si provi a immaginare la stessa situazione di traffico con la sola via d'uscita di corso Perrone».

Domenico Muccio Palma, direttore tecnico di Sviluppo Genova, è il responsabile, per conto della base appaltante, del cantiere-imbuto di via Benedetti, lo stradone dell'Ikea. Muccio Palma sostiene che l'origine delle lungaggini vada ricercata quasi e unicamente nella «pur condivisibile» scelta dell'amministrazione allora in carica, e in particolare dell'assessore ai Lavori pubblici Mario Margini, di stravolgere progetto e cronoprogramma al fine di evitare la chiusura integrale della parte terminale della strada di sponda. «Non si è trattato soltanto di modificare due date - spiega il tecnico - bensì di riprogettare completamente l'intervento».

Già, perché all'inizio l'operazione prevedeva una chiusura integrale della strada - e quindi della relativa possibilità di sbocco sul ponte di Cornigliano - per un periodo di sei mesi. La nuova tabella di lavoro, lo si sapeva fin dall'inizio, avrebbe imposto tempi più dilatati. Più dilatati, però. Non eterni. «L'intervallo necessario a riprogettare è stato di un anno - spiega Muccio Palma - tenga presente che mettere insieme per sopralluoghi e coordinamento dei lavori tecnici di un'azienda come Anas, i nostri e quelli della ditta esecutrice Orion, è stato tutt'altro che uno scherzo». Tenere aperta una corsia ha comportato la necessità di far costruire parti della nuova infrastruttura in fabbrica, non sul posto. Una scelta obbligata, data la decisione dei politici, una scelta che ha anche obbligato a spingere un bel po' più in là l'asticella del fine lavori.

Eppure, i conti non tornano ancora. Maggio 2010 l'avvio dell'intervento, che si ferma quasi subito per volere della giunta. Accettando di aggiungere l'intero anno indicato da Sviluppo Genova per rivedere i piani, i tempi di chiusura del cantiere ancora non coincidono con le ragionevoli attese descritte dalla situazione. Per spiegare, il tecnico di Sviluppo Genova mette dentro un po' di tutto. «Quando piove non si lavora, come pure quando c'è il ghiaccio o nevicata - sostiene - in più diversi rallentamenti si sono imposti per il concomitante svolgimento di molte manifestazioni, da Euroflora al Giro d'Italia, dal Giro dell'Appennino ai posticipi delle partite di calcio. Eventi che ci hanno obbligato a rallentare il ritmo del cantiere per consentire un migliore deflusso del traffico». Poi c'è stata la vicenda del consolidamento imprevisto e altri problemi di minore entità. In tutto si arriva a più di due anni e mezzo.



Ma a posteriori l'idea rimane sempre quella? La scelta fu davvero quella giusta? «Di certo senza alternative di sbocco la situazione sarebbe stata di gran lunga meno sopportabile - afferma Muccio Palma - perché sulla sponda sinistra non avevamo alcuna possibilità di studiare doppi sensi parziali o di inventarci dell'altro». A questo punto che si fa? «Venerdì (domani, ndr) abbiamo una riunione con l'impresa per definire gli ultimi

dettagli - spiega Muccio Palma - il lavoro è terminato, mancano davvero le ultime definizioni e i collaudi, i cui tempi non dipendono da noi». Quanto ancora ci vorrà? «Alcune decine di giorni. Non posso essere più preciso, perché molto dipenderà dalle condizioni atmosferiche, fattore fondamentale quando si tratta di stendere l'asfalto». Allora che il tempo ce la mandi buona. E possibilmente ce la mandi in fretta.

L'ASSESSORE DOPO LA DENUNCIA DI UN LETTORE POSTEGGIO CON ALBERO «I LAVORI SONO IN CORSO»

«QUELLO di via Spinola è un cantiere mobile». Lo ha precisato ieri sera l'assessore alle Manutenzioni del Comune di Genova, Gianni Crivello, replicando all'inchiesta sui cantieri cittadini che parlavano anche della strada. In particolare Crivello spiga cosa ha determinato la situazione ritratta nella fotografia con gli alberi finiti nel posteggio dei disabili di via Ambrogio Spinola, nel quartiere di Oregina.

«In via Spinola - riprende Crivello - è tuttora in corso un "cantiere mobile". Nell'ambito di questo intervento la civica amministrazione sta realizzando una serie di interventi, scaturiti dalla necessità e dall'urgenza di porre in sicurezza e riqualificare il viale, a causa delle sue alberature che versavano in gravi condizioni fitosanitarie».

Un intervento, quello del taglio e dell'abbattimento degli alberi, che sulle prime aveva allarmato non poco i residenti che temevano di perdere le piante che rendono caratteristica la via e per questo, prima di denunciare il "caso" ai giornali, si erano riuniti in un comitato per avere delucidazioni dal Comune in merito a quello che stava suc-

cedendo nella loro strada. «I lavori previsti - dice ancora l'assessore comunale alle Manutenzioni - sono: abbattimenti e relativi reimpianti delle alberature citate nella segnalazione, il posizionamento di specifici tutori a protezione dei tronchi e il rifacimento di tutta la segnaletica stradale».

«E proprio in relazione a quest'ultima attività - prosegue la replica - che Aster provvederà a ritracciare la segnaletica, compresa quella relativa al posto auto assegnato a una persona con disabilità che risiede nella via. Tale intervento, segnalato da appositi cartelli, visibili anche nella foto, e dal nastro di sicu-

rezza posto a delimitare l'area di cantiere ancora in corso, era, tra l'altro, previsto proprio per la giornata di ieri, in accordo con il Municipio, gli uffici della Mobilità e la Polizia Municipale, ma le condizioni meteo non lo hanno reso possibile». «Devo riconoscere - aggiunge Crivello - che una fotografia come quella scattata in via Spinola, può indurre in errore. Proprio per questo ho ritenuto di dover spiegare la realtà dei fatti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



automobilisti della Valpolcevera è cominciata quasi tre anni fa, alla fine del 2010. Con il via ai lavori di collegamento sotto ponte Pieragostini tra la viabilità in sponda del torrente Polcevera e la nuova strada a mare. Due milioni e 100 mila euro, «opera interamente finanziata dall'Anas», informava l'ex assessore ai Lavori pubblici, Mario Margini. Due fasi di realizzazione, nel 2012 la consegna. Poi una serie infinita di ritardi. Il primo per consentire «ai tecnici di Sviluppo Genova di modificare il progetto, molto complesso, in modo tale da minimizzare l'impatto dell'opera sulla viabilità», avevano spiegato dal Comune. Rivisitazione fallita. Poi la lotta contro il campo nomadi abusivo insediato ai bordi del torrente, che impediva la costruzione del muro di cinta dello stradone. Infine l'alluvione, gli allagamenti al fondo stradale. Nel mezzo le due fasi di costruzione.

La prima per la nuova rampa di accesso a via Cornigliano, raccordo spostato verso Ponente rispetto a quello attuale tra via Tea Benedetti e ponte Pieragostini. «Quel lotto riguardava l'unione tra l'Aurelia e via Benedetti»,

spiegano dal Municipio Medio Ponente. «Avremmo dovuto consegnare il tratto entro fine 2012, ma alcuni lavori saranno completati a febbraio». Questo, però, non vuol dire che tra un mese le due corsie saranno riaperte. Perché il problema riguarda il secondo lotto dei lavori. Quelli al braccio di strada sotterranea che dovrebbe collegare la Valpolcevera con la nuova strada a mare tra Sampierdarena e Sestri. Quest'opera verrà ricavata dalla corsia che oggi rimane aperta. Il tratto verrà demolito e lascerà posto a una rampa in discesa, che passerà sotto il ponte di Cornigliano e raggiungerà la nuova strada a mare. «Questa fase si concluderà nel 2014», dicono ancora dal Municipio. E il cantiere rimarrà là dov'è ora ancora per un anno. «La rampa di accesso a ponte Pieragostini - spiegano dal Municipio - è pronta. Verrà aperta a febbraio». Quando chiuderà la corsia attuale per consentire la costruzione del nuovo tratto stradale. «Di fatto, il cantiere, rimarrà aperto ancora un anno». Nonostante il «flusso» d'auto studiato da Farelli non sia così leggero «da evitare ingorghi». Come le strade alternative, per raggiungere via Cornigliano oppure Sestri. Corso Perrone, da una parte e via Borzoli dall'altra non sono un filtro. «Finché ho potuto sono passato da Borzoli - racconta Flavio Pierelli, impiegato Ansaldo - Ma anche lì, con i tir, si è iniziato a bloccare tutto. L'unica soluzione, potendo spendere, sarebbe quella di prendere l'autostrada a Bolzaneto, anche per andare a Sestri». E sarà così ancora per un anno.

ponte@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INCUBO CONTINUA
Chiusi i lavori
attuali, le transenne
si sposteranno
dall'altra parte
della carreggiata



IL GUARDRAIL DI CORSO EUROPA

LA SOSTITUZIONE del guardrail in corso Europa, che procede a rilento e che potrebbe comportare in futuro la riduzione delle corsie riservate ad auto e moto, è una delle tante opere finite nel mirino dei cittadini: «Nel privato un cantiere come quello di Corso Europa avrebbe una durata massima di due mesi e verrebbe seguito con attenzione e dedizione costante dai tecnici della Società Committente - scrive sul nostro sito "UnIngegnere" - Mi domando davvero i portentosi tecnici dell'amministrazione pubblica cosa facciano nel corso delle 8 ore lavorative ... ».



IL BUCO NERO DI CASTELLETTO

LA NOTIZIA del cantiere di corso Carbonara, bloccato dallo stesso committente dopo un intervento ad alto impatto ambientale, ha suscitato la reazione sdegnata di molti lettori del Secolo XIX. «Che schifo la burocrazia dell'Italia, poveri alberi!», scrive su Facebook Alice Ciappina. La domanda è una sola: «Quindi qualcuno pagherà i danni, no? ... No...», si chiede e si risponde Massimo Castello. Una soluzione ci sarebbe: «Bene, si chiude il cantiere e la RFI ripianta tutti alberi - scrive "Panovlews, Augsburg" - Ma alberi grossi con almeno 15 metri di altezza».