

Morandi, chiusa l'inchiesta «Incoscienza e immobilismo, ignorati i segnali di allarme»

Genova, la Procura contesta anche l'omicidio stradale. Sotto accusa in 69

dal nostro inviato
Andrea Pasqualetto

GENOVA Scrivono di «incoscienza», di «negligenza», di «immobilismo», di «comunicazioni incomplete, equivocate, fuorvianti». E, naturalmente, di «manutenzioni inadeguate». Il professor Pier Giorgio Malerba e l'ingegner Renato Buratti, consulenti della Procura di Genova, hanno lavorato per due anni sul disastro del ponte Morandi con l'obiettivo di individuare le cause del crollo del 18 agosto 2018 e i possibili responsabili. Alla fine hanno consegnato una perizia che rappresenta il pilastro tecnico dell'accusa mossa dai pm, i quali proprio in queste ore hanno formalmente chiuso il loro lavoro con 69 avvisi di conclusione indagini a manager, tecnici e dirigenti pubblici e privati, ai quali si aggiungono le due società coinvolte, entrambe del gruppo Benetton: Autostrade per l'Italia (Aspi) e Spea, cioè il concessionario che aveva in gestione il viadotto e la controllata alla quale era affidato il monitoraggio

sulla struttura.

Un'indagine monstre: oltre 200 testimoni, migliaia di intercettazioni, delle quali 480 accolte dal giudice, 60 terabyte di materiale sequestrato da computer e telefonini, quasi 2 mila pagine complessive di accuse, che vanno dal disastro e omicidio colposo all'attentato alla sicurezza dei trasporti alla rimozione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro. Da ultimo, anche l'omicidio stradale. Una montagna di carte e di file analizzati dai pm Massimo Terrile e Walter Cotugno e da 15 uomini della Guardia di Finanza. «Non abbiamo perso un solo giorno da quando è crollato il ponte», ha detto con orgoglio il procuratore Francesco Cozzi che ha coordinato il tutto con il suo vice Paolo D'Ovidio.

«C'è stata un'incoscienza dilazione dei tempi rispetto alle decisioni da assumere ai fini della sicurezza — concludono i periti —. E ciò nonostante si fosse a conoscenza della gravità e della contemporanea evoluzione degli stati di ammaloramento del viadotto». Nelle 177 pagine da loro stilate ce n'è per tutti: per i vertici delle due società e per i dirigenti del ministero delle In-

frastrutture a cui spettava la vigilanza. «Confusione e accavallamento di ruoli nella catena di responsabilità dei vari soggetti coinvolti, ovvero Aspi, Spea, Autorità preposte alla vigilanza e al controllo (ministero, ndr), consulenti e tecnici esterni. Non è stata presa alcuna decisione operativa in merito alla sicurezza strutturale». Perché «tale decisione avrebbe dovuto comportare scelte importanti, quali l'immediata chiusura al traffico del viadotto». Si ricostruisce la dinamica del crollo: «Il primo elemento a cadere è lo strallo della pila 9, tra il cedimento iniziale e la caduta a terra dell'ultimo elemento intercorrono 14 secondi... Le due antenne precipitano per ultime». Dunque, secondo l'accusa è saltato lo strallo, cioè il tirante di cemento e acciaio che reggeva la strada. «Nonostante numerosi segni premonitori, nessuno ha preso decisioni per la messa in sicurezza degli stralli, le parti più critiche del viadotto... Per 50 anni i cavi della pila collassata non sono stati oggetto di alcun sostanziale intervento di manutenzione».

Sono state prese in considerazione le altre possibili

cause del disastro: fulmine, carichi eccessivi, caduta della bobina d'acciaio da un mezzo pesante, esplosione e attentato. «Nessuna determinante per il crollo. Ma anche se lo fosse stato, si sarebbe trattato solo dell'innesco della fase ultima di perdita di integrità strutturale di un'opera già gravemente compromessa... C'era un diffuso stato di corrosione delle armature. Il grave ammaloramento delle parti più critiche è la più probabile causa di innesco del crollo».

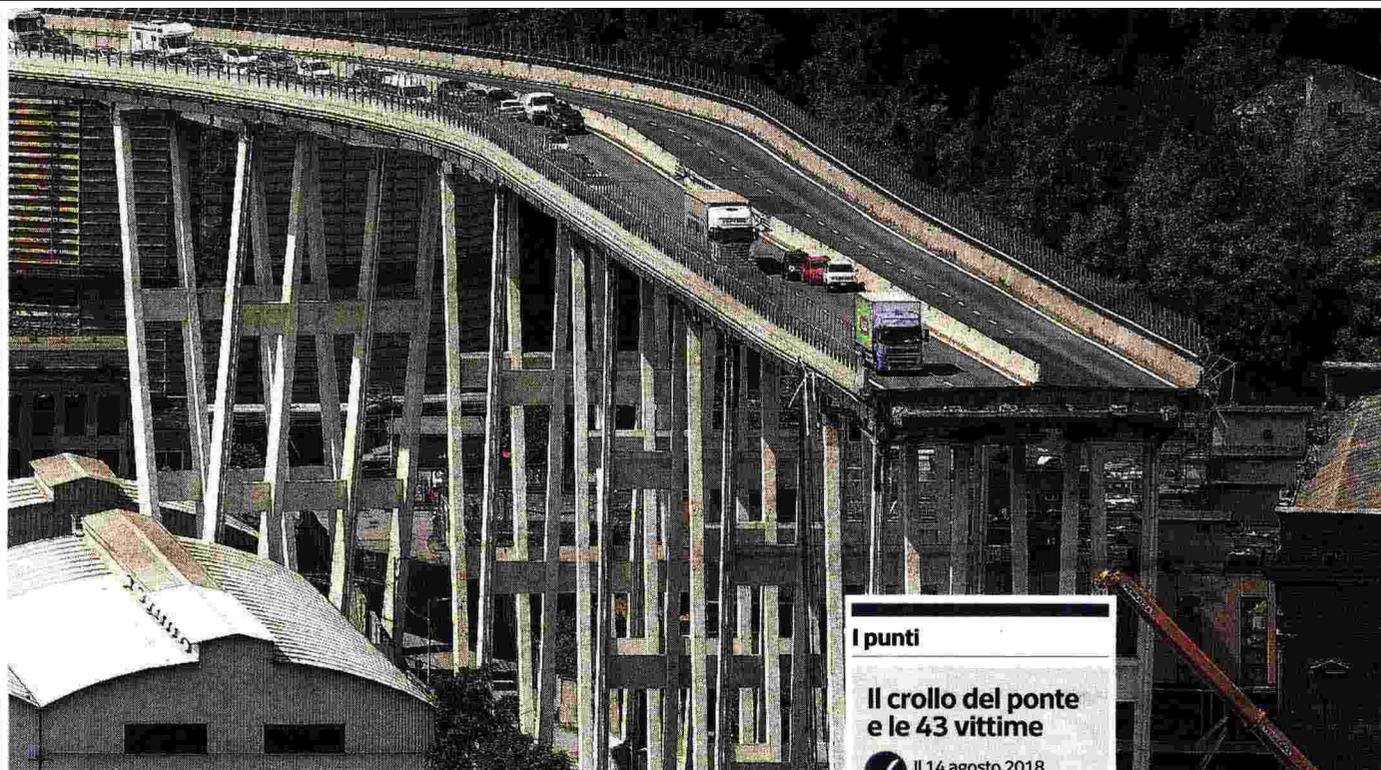
Il ponte era malato da tempo, insomma. Malessere rispetto al quale parlano di «negligenza nell'ignorare i segnali riscontrati a monte dell'intervento del 1994 e successivamente rilevati nella loro progressione da quella data fino al crollo». Il lavoro dei periti si è combinato con quello di pm e finanziari, su testimoni e materiale informatico, che ha fatto emergere quello che per la Procura è un po' il movente del disastro: una politica aziendale orientata alla massimizzazione dei profitti e al risparmio sui costi di manutenzione del vecchio, malandato ponte Morandi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La perizia dei pm
con le accuse
a Aspi, Spea
e ministero delle
Infrastrutture

Manutenzione

«Per 50 anni i cavi della pila collassata non sono stati oggetto di alcuna manutenzione»



Disastro Un'immagine del ponte Morandi dopo il crollo del 14 agosto del 2018: morirono 43 persone (Kulta)

I punti

Il crollo del ponte e le 43 vittime

✓ Il 14 agosto 2018 il crollo del viadotto Polcevera di Genova, noto come ponte Morandi, provocò la morte di 43 persone e migliaia di sfollati dalle case limitrofe

Indagati i vertici di Aspi e Spea

✓ Finiscono sotto accusa i vertici di Aspi, Spea e i dirigenti del ministero delle Infrastrutture. Fra gli altri l'ex ad di Aspi Giovanni Castellucci, e gli ex manager Paolo Berti e Michele Donferri

Le accuse: cinque reati

✓ La Procura di Genova contesta 5 reati: disastro e omicidio colposo, attentato alla sicurezza dei trasporti, omissione di cautele rispetto al lavoro e omicidio stradale

Testimoni e intercettazioni

✓ I numeri dell'indagine: oltre 200 testimoni, migliaia di intercettazioni, 480 quelle accolte, 60 terabyte di materiale sequestrato, quasi 2 mila pagine di accuse