

Genova San Giorgio

A che punto è l'inchiesta della Finanza sulle mancate manutenzioni e la sottovalutazione dei report sulla struttura

Il Morandi crollato per abbandono

**TOMMASO FREGATTI
 MARCO GRASSO**

Il Ponte Morandi aveva cavi corrosi e cemento deteriorato. La sua sofferenza era nota, al punto che Autostrade per l'Italia aveva approntato un intervento da oltre 20 milioni di euro (progetto di retrofitting), procrastinato per tre anni. I documenti di valutazione del rischio societario della multinazionale Atlantia, capofila del gruppo, tenevano esplicitamente in considerazione il «rischio crollo» del viadotto Polcevera, unico tra i ponti italiani a meritare questa attenzione, ancorché il rischio fosse valutato come «basso».

In un contesto complessivamente tutt'altro che tranquillizzante, i report sulla sicurezza, secondo la Guardia di Finanza, sono stati sistematicamente sottovalutati. I sensori che avrebbero dovuto intercettare anomalie strutturali sono stati tranciati durante alcune lavorazioni e mai più riattivati. Nessuno per anni è mai entrato nei cosiddetti «cassoni», le scatole di calcestruzzo che coprivano la parte bassa



I cavi in acciaio che erano il cuore del Morandi. I detriti oggi sono oggetto dell'inchiesta giudiziaria

dell'impalcato, nonostante vi fosse l'obbligo di verifica. Più in generale, il costo della manutenzione straordinaria del ponte malato è passata da 1 milione e 200 mila euro, quando le autostrade erano pubbliche, a 24 mila euro, bilancio dell'era post privatizzazione. Tutte queste elenchi di falle nella manutenzione, spiega un inquirente, sono paragonabili a

un «malato grave che per anni non è nemmeno andato dal medico della mutua».

Eppure, nonostante tutto, l'indagine madre sulla strage è solo la punta dell'iceberg: da quei primi accertamenti sono emersi altri tre filoni di indagine, tutti legati alla sicurezza, che hanno completamente travolto i vertici della maggiore concessionaria italiana e han-

more, pericolose per la circolazione; l'ultimo, forse il più importante, è quello che si è allargato alla sicurezza delle gallerie, nato dopo il crollo di due tonnellate e mezzo dalla volta della galleria Berté, sulla A26, alla vigilia di Capodanno del 2019.

A sperimentare quanto le manchevolezze emerse nella gestione del Ponte Morandi fossero solo una parte per il tutto è oggi la Liguria: una regione strangolata da mesi, con le principali vie d'accesso gestionate e interrotte dai lavori straordinari su 50 gallerie; con chiusure imposte d'imperio dal super ispettore del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Placido Migliorino, perché i tunnel erano «a rischio gravissimo e immediato di crollo».

È su questo fronte che si spalanca un baratro su ciò che è stato un sistema che ha governato la manutenzione delle infrastrutture italiane negli ultimi anni e che spinge legittimamente a chiedere che tipo di funzione di controllo abbia esercitato lo stesso ministero: ci sono un centinaio di gallerie sotto il controllo di Aspi che necessitano interventi immediati. Dagli approfondimenti incrociati di Procura e ministero sono emersi altri rapporti falsificati sulle verifiche ai tunnel. In questo caso a mancare non sono i controlli sostanziali, ma persino quelli formali: su mol-

te gallerie mancano del tutto i rapporti trimestrali. E ancora: i soffitti di alcune di esse - la Liguria ne ha 285, è la regione che ne ha di più in Italia - erano coperti con le cosiddette «onduline». Rimedi temporanei, lamiere utili per deviare l'acqua, che in alcuni casi erano stati installati venti anni prima.

Il punto di approdo dei finanziari, coordinati dai colonnelli Ivan Bixio (Primo Gruppo) e Giampaolo Lo Turco (Nucleo Metropolitan), potreb-

«È stato come un malato grave che per anni non è andato neppure a curarsi alla mutua»

be essere la contestazione di un nuovo reato: l'attentato alla sicurezza dei trasporti. Un aspetto che potrebbe includere la mancata adesione alle linee guida dell'Europa in tema di sicurezza, una direttiva a cui l'Italia aveva aderito nel 2008 e che si era impegnata a rispettare entro l'aprile del 2019.

In autunno, nel frattempo, si concluderà il maxi incidente probatorio sul crollo del Ponte Morandi. È la perizia che, in modo definitivo, dovrà fornire risposte sulle cause del cedimento della struttura. —

© FREGATTI/GRASSO



AMENDOLA S.R.L.
 TRASPORTI & LOGISTICA

**NAPOLI SALERNO GENOVA
 ANCONA BARI TARANTO
 CIVITAVECCHIA POMEZIA
 GIOIA TAURO PALERMO CATANIA**



- TERMINAL CONTAINER CASSE MOBILI
- CONTAINER ISO REEFER 20° 40°
- MATERIE PRIME ALIMENTARI IN POLVERE E GRANULI
- MATERIE PRIME IN POLVERE E GRANULI PER L'INDUSTRIA CHIMICA E PETROLCHIMICA
- CONVENZIONALE CENTINATO COMPLETO E DA GROUPAGE NAZIONALE ED ESTERO
- VENDITA E NOLEGGIO CONTAINER

www.amendolasrl.it • info@amendolasrl.it

SEDE OPERATIVA/AMMINISTRATIVA
 Via della Libertà, 100/D
 ROCCAPIEMONTE (SA)
 Tel. 081.934033 / 081.931428

TERMINAL CONTAINER
 Via Dei Monaci, 6
 MERCATO SAN SEVERINO (SA)
 Tel. 089.894808

STABILIMENTO
 Via Schiavone, 9
 CASTEL SAN GIORGIO (SA)
 Tel. 081.952737



COSME

Il futuro si costruisce oggi.

Dal 1964 lavoriamo nel campo delle infrastrutture, impianti civili e industriali, lavori stradali e civili, depurazione e formazione dei lavoratori, il tutto in un contesto di sostenibilità ambientale e sociale.

il **POLO**
 CAMPUS FORMATIVO INTEGRATO

COSME
 Green attitude

UNICO
 TRASPORTI
 SERVIZI

AUTONORD
 SERVICE S.p.A.
 NOLEGGIO E VENDITA
 TEL. 010/74 56 078