

Infrastrutture e sicurezza

Ponte di Genova, 20 indagati: nell'elenco funzionari di Autostrade e del ministero

Le accuse: omicidio stradale, omicidio colposo plurimo aggravato e disastro colposo



LA PROCURA

«Quella dell'omicidio stradale - ha spiegato il procuratore capo Francesco Cozzi - è un'ipotesi di lavoro basata sull'assunto che la sicurezza stradale non comprende soltanto il rispetto dei comportamenti che prescrive il codice ma pure il rispetto delle regole di sicurezza delle infrastrutture su cui si viaggia».

PAOLO MORI

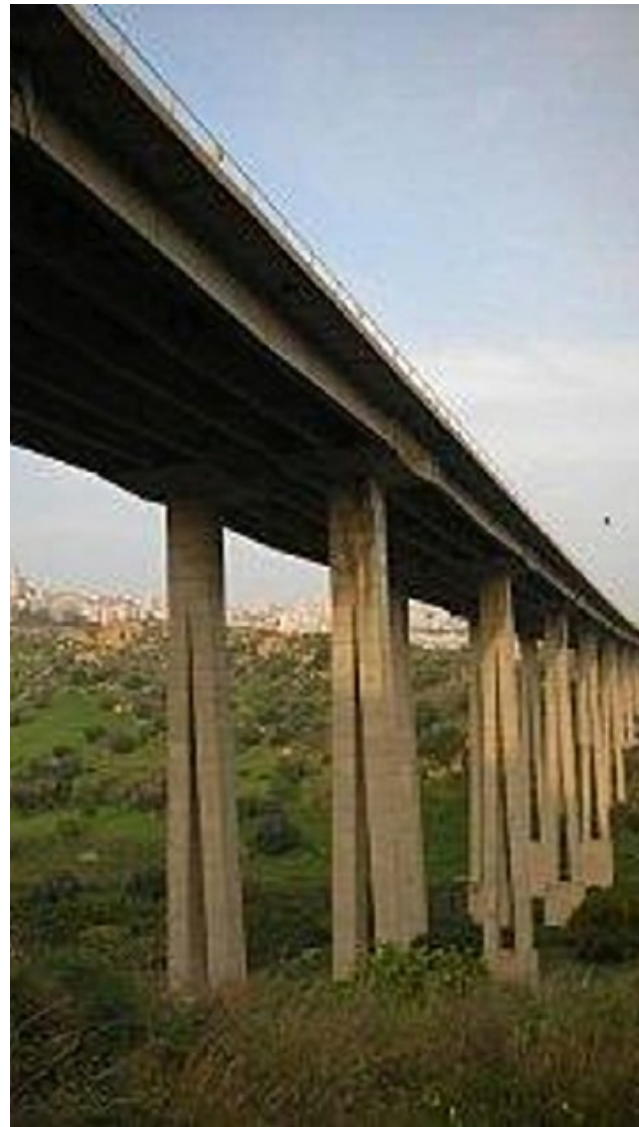
GENOVA. I vertici di Autostrade e del ministero dei Trasporti sapevano del rischio che correva il viadotto Polcevera sulla A10. E sapeva anche chi eseguì il progetto di 'retrofitting', il rinforzo delle pile 9 e 10 di quel viadotto, il ponte Morandi. C'è un primo passo importante nell'inchiesta per il crollo che il 14 agosto ha spezzato la vita di 43 persone. La procura ha iscritto nel registro degli indagati 20 persone, oltre alla società Autostrade per responsabilità amministrativa dell'ente.

Le accuse sono disastro colposo, omicidio colposo stradale plurimo e omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme antinfortunistiche. «Quella dell'omicidio stradale - ha spiegato il procuratore capo Francesco Cozzi - è un'ipotesi di lavoro in una fase iniziale di indagini, ed è basata sull'assunto che la sicurezza stradale non comprende soltanto il rispetto dei comportamenti che prescrive il codice della strada nella circolazione stradale ma anche il rispetto delle regole di sicurezza delle infrastrutture su

cui i conducenti viaggiano».

L'accelerazione è arrivata negli ultimi giorni dopo che la guardia di finanza, coordinata dai procuratori Walter Cotugno e Massimo Terrile, ha depositato la lista di persone che hanno avuto un ruolo nella manutenzione del viadotto. Nell'elenco, tra gli altri, i nomi del presidente di Autostrade Fabio Cerchiai e dell'amministratore delegato Giovanni Castellucci. E, ancora, il direttore operativo centrale Paolo Berti, quello delle manutenzioni Michele Donferri Mitelli, il direttore del Primo Tronco Stefano Mariagliani, il responsabile del progetto di retrofitting Paolo Strazzullo, Mario Bergamo ex direttore delle manutenzioni di autostrade che per primo nel 2015 disse che era necessario intervenire sul Morandi, Riccardo Rigacci e Federico Zanzari, dirigenti del primo tronco. Per il Mit figurano nell'elenco il direttore della direzione generale per la vigilanza Vincenzo Cinelli e Mauro Coletta, ex direttore prima di Cinelli e i funzionari Giovanni Proietti e Bruno Santoro; il capo ufficio ispettivo territoriale Carmine Testa, il

I PONTI MORANDI
In basso il ponte Morandi di Agrigento, a sinistra quello crollato a Genova



provveditore delle Opere pubbliche di Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta Roberto Ferrazza e i dirigenti del provveditorato Alessandro Pentimalli e Salvatore Bonaccorso. Infine gli ingegneri della Spea Engineering, la società controllata del gruppo Atlantia, che realizzò il progetto di rinforzo, Massimiliano Giacobbi, Massimo Bazzarelli (coordinatore attività progettazione ufficio sicurezza), e Emanuele De Angelis.

I segnali delle pessime con-

dizioni del ponte erano arrivati già nel 2014/2015. Una serie di studi preliminari interni segnalano che le pile 9 e 10 non sono «in forma». Autostrade commissiona allora uno studio al Cesi e nel 2017 al politecnico di Milano. In entrambe le relazioni si parla della necessità di monitorare la struttura, viene suggerito anche di progettare un sistema di sensori che «veglino» giorno e notte sul Morandi. Solo a fine 2017 viene presentato il progetto al Mit, a febbraio 2018 il comitato tecnico dà l'ok anche se rileva come i tiranti siano corrosi del 20% e il metodo usato ha un margine di errore dell'80%. Nonostante questi rilievi il progetto viene inviato al Mit, senza alcuna prescrizione su una eventuale chiusura al traffico o un alleggerimento. Al ministero passano però mesi prima di dare il via libera (giugno 2018) e solo dopo cinque lettere di Donferri Mitelli nelle quali sottolineava l'urgenza dei lavori per «aumentare la sicurezza del ponte».

Gli indagati sono arrivati perché a breve la procura chiederà l'incidente probatorio. E non è escluso che l'elenco possa allungarsi.

DALLA PRIMA

PIÙ RISORSE AI COMUNI E MENO SCARICABARILE

ENZO BIANCO

Mi permetto di ricordare che tirare fuori un nome oggi, a qualunque titolo, significa infliggere a questa persona una vera e propria sanzione, dalla quale non sarà ripagato mai, neanche quando sarà prosciolto o assolto.

Comprendo ed appoggio la prudenza e la serietà dei magistrati di Genova che, sono sicuro, faranno un eccellente ed esemplare lavoro.

Ma la vicenda del crollo del ponte di Genova solleva un problema di straordinaria gravità: la mancanza di una cultura delle manutenzioni. In occasione dei miei viaggi in Europa per la funzione di membro del Comitato delle Regioni della UE, ho avuto modo di vedere cosa viene destinato in Paesi come Francia, Inghilterra, Germania, alla manutenzione di strade, edifici pubblici, ponti, infrastrutture varie. Assai più, in proporzione, che alle nuove opere pubbliche.

Nonostante l'impegno personale dell'ex Ministro Graziano Delrio, che con l'Anas ha impostato un serio progetto di manutenzione straordinaria delle strade, appena iniziato, il deficit del sistema-Paese in questo campo è uno dei grandi problemi dell'Italia. Auspico che l'aumento di risorse da destinare ad un gigantesco piano di manutenzione straordinaria sia una priorità nazionale. Ma questo avvenga senza scorciatoie.

Ho visto in questi giorni che qualcuno nel Governo pensa di scaricare la responsabilità sugli enti locali e quindi di lavarsene le mani. Così, dire che i Sindaci devono provvedere entro il 30 settembre a intervenire sulla sicurezza nelle scuole significa imboccare una scorciatoia demagogica e scaricare una notevole eventuale responsabilità di una tragedia sui livelli più bassi e senza soluzioni concrete per i cittadini.

Esattamente come fa oggi qualcuno con gli allerta della Protezione civile: mandano un messaggio al giorno con allerta meteo giallo al Sindaco di turno, poi se succede qualcosa la colpa è sua. Affrontare seriamente vicende così delicate, con azioni concrete che producano risultati nel corso di alcuni anni, è però necessario.

Non si risolve un problema di queste dimensioni con la demagogia, le polemiche o lo scaricabarile. Governare significa anche avere il coraggio di scelte impopolari. Ho ancora sul mio mio corpo le "cicatrici" dei ripetuti attacchi, duri, talvolta violenti, di tante persone (anche in buona fede, alcune) per la decisione di demolire il ponte sulla circosollazione, al tondo Gioieni. Improperi, maledizioni, insulti, ancora rimbombano nelle mie orecchie.

Ma oggi che si è consumata la tragedia del ponte Morandi, vorrei che qualcuno riflettesse, serenamente, su quale sia il dovere di un amministratore, quale siano le priorità, e cosa le leggi (ma prima ancora la coscienza) gli impongano.

Di fronte alla reiterata prospettazione di un rischio per l'incolumità pubblica del ponte, rispetto ad un appalto già bandito e aggiudicato sotto altra amministrazione, dunque, vi chiedo e mi chiedo, "quale era il mio dovere?"

Eliminare quel rischio e affrontare quel pericolo potenziale o far finta di nulla e sperare che non accadesse alcunché? E quale sarebbe stata la mia responsabilità, anche penale, se il ponte fosse crollato anche in relazione a vicende sismiche?

Quanto valgono il consenso, gli attacchi demagogici, le critiche qualunque, rispetto alla sicurezza dei cittadini? Per me valgono poco, nulla. Un uomo che governa ha il dovere di non perdere mai di vista la scala delle priorità, e di essere anzitutto a posto con la propria coscienza!



Agrigento e il destino del "suo" Morandi ristrutturare o liberarsi dell'eco-mostro

OGGI IL VERTICE. Al Comune sarà fatto il punto sul I viadotto chiuso da 18 mesi

SPACCATURA

Agrigento spaccata in due: c'è chi sostiene la necessità dell'infrastruttura e delle manutenzioni e chi vede dietro la demolizione un passo avanti in termini di recupero ambientale

GIOACCHINO SCHICCHI

AGRIGENTO. Non sarà un attraversamento del Rubicone: nessun dato tratto, nessuna decisione avventata o definitiva. E' con questo spirito che, stamattina, il Comune di Agrigento ospiterà presso la sede di Palazzo San Domenico un primo (e sicuramente non unico) tavolo tecnico sul futuro del viadotto Akragas II, noto come "ponte Morandi", dal nome del progettista morto nel 1989 e tornato tristemente all'onore delle cronache dopo il tragico crollo della struttura di Genova. A confrontarsi con il sindaco, Lillo Fierro, saranno Genio Civile, Parco archeologico della Valle dei Templi e Soprintendenza ai Beni culturali oltre che, ovviamente Anas, tutti chiamati dal primo cittadino subito dopo Ferragosto, per valutare con attenzione le ipotesi fin qui sostenute per la struttura.

Nel dettaglio, il viadotto, chiuso da un anno e mezzo dovrebbe essere oggetto di interventi manutentivi per circa 30 milioni di euro che consentiranno il consolidamento di fondazioni, pile e impalcato di entrambi i tronconi dell'Akragas e, secondo la società,

la riapertura in sicurezza dell'opera.

Agrigento è però ormai davvero spaccata in due: c'è chi sostiene la necessità dell'infrastruttura e sollecita l'avvio delle manutenzioni e chi invece vede dietro la demolizione non solo un'azione logica da un punto di vista economico e tecnico, ma soprattutto un passo avanti in termini di recupero ambientale. Si perché il viadotto si trova in piena zona A della Valle dei Templi, e, pur essendo ben lontano dagli monumenti dorici e dall'area riconosciuta come "patrimonio dell'Umanità", fu piantato in un'area di interesse archeologico, tanto da schivare in un paio di punti delle necropoli. Un "abuso di Stato" vero e proprio definito, da sempre, un male necessario.

Una struttura che oggi viene vista da alcuni come un peso intollerabile, una "ferita che sfregia uno dei paesaggi più belli al mondo" per usare le parole del vicepresidente esecutivo del Fai, Marco Magnifico, sceso in campo insieme ad altre personalità istituzionali (in primis l'assessore regionale ai Beni culturali Sebastiano Tusa) per sostenere la necessità della demolizione. Di segno totalmente opposto gli interventi di

alcuni ordini professionali, sigle di categorie e una parte del mondo politico che vorrebbero l'abbattimento - intervento comunque complesso da realizzare - come l'ultima possibilità da prendere in considerazione e a patto di tracciare una vera alternativa, dato che la viabilità secondaria che oggi sostituisce il viadotto non può reggere particolari volumi di traffico.

Così Agrigento e il suo hinterland, che attualmente stanno subendo la prolungata chiusura di un viadotto, la demolizione di un altro, delle limitazioni al transito di un ponte e la momentanea chiusura di una galleria (tutto per cattive condizioni di conservazione), è tornata, per usare le parole del suo sindaco, "indietro agli anni '70". Per questo è proprio Fierro che, all'alba dell'incontro di oggi, 7 settembre, stempera gli animi. "Il tema della decostruzione del viadotto Akragas, per quanto suggestivo e legittimo, va affrontato solo dopo il completamento di un percorso che giunga a consegnare alla città una condizione infrastrutturale degna dei tempi che viviamo, e che di certo, oggi, non c'è".

Primum vivere, deinde philosophari.

I VIADOTTI A RISCHIO IN SICILIA

• PONTE SIMETO



autostrada Catania-Palermo

• VIADOTTO MORANDI

Agrigento

• PONTE SPINOLA

Porto Empedocle

• PONTE SALSETTO



Porto Empedocle

• PONTE ZUBBIE O RE

Porto Empedocle

• PONTE DI VIA ORETO

Palermo

• PONTE FIUME SALSO

Licata

• PONTE CAPODARSO

Strada statale 626 Caltanissetta Gela

• PONTE GORNALUNGA



viadotto lungo la S.P. 74 in prossimità dei territori comunali di Belapasso, Motta S. Anastasia, Paternò e Palagonia