

# «Mai nessun allarme Altrimenti sul ponte avrei fermato il traffico»

Parla il responsabile di Genova di Autostrade

## L'inchiesta

dal nostro inviato

**Andrea Pasqualetto**

**GENOVA** «È vero, io posso intervenire sulla circolazione del traffico in situazioni di urgenza. Ma sul ponte Morandi non c'è mai stata una situazione di urgenza, mai un campanello d'allarme, mai una segnalazione di pericolo dai tecnici della Spea che si occupano per noi della sorveglianza, né da altri, come chi ha fatto il progetto di retrofitting». Stefano Marigliani, direttore del Tronco di Genova dell'autostrada del viadotto Polcevera, è stato tirato in ballo ieri dalla sua stessa società, Autostrade per l'Italia, che in una nota ha spiegato come sia «il Direttore di Tronco ad avere la facoltà e l'obbligo di assumere in piena autonomia i provvedimenti sulla circolazione conseguenti a eventuali situazioni di urgenza o somma urgenza». Precisazione fatta per spiegare che, pur avendo approvato il 12 ottobre 2017 il progetto di rinforzo del Morandi, il Consiglio di amministrazione della società non aveva «né il compito né la fa-

coltà di stabilire l'urgenza o la somma urgenza» di alcuni interventi. Obbligo — ha aggiunto Autostrade — che è proprio dell'area tecnica interna.

Roma, Genova, Consiglio di amministrazione, direttore del Tronco, area tecnica di Autostrade, Spea. Comunque sia, nella galassia del concessionario nessuno aveva mai lanciato l'allarme Morandi e, di conseguenza, Marigliani non era intervenuto. «Se ci fosse stato mi sarei sicuramente attivato: si poteva sospendere la circolazione, oppure limitare i carichi pesanti, dipende sempre dalla gravità del difetto segnalato. Interventi di somma urgenza ne facciamo 6-7 all'anno».

I concessionari, se possono, evitano questi provvedimenti. Perché implicano una serie di ripercussioni negative: gente che protesta, caos della viabilità, contraccolpi economici. «Era impensabile interrompere il traffico per effettuare le riparazioni», scris-

sero per esempio gli ingegneri che firmarono una relazione tecnica sui lavori di consolidamento degli stralli del Morandi eseguiti tra il 1992 e il 1993, fra cui c'era quel Michele Donferri Mitelli oggi dirigente della Manutenzione di Autostrade.

Neppure alla presentazione del nuovo progetto, che avrebbe dovuto rinforzare i tiranti dei piloni 9 e 10, nessuno arrivò mai a parlare pubblicamente di pericolo. Non lo fece l'ingegner Massimiliano Giacobbi, direttore tecnico di Spea, che firmò il documento, e non lo fece il suo collega Massimiliano Bazzarelli, che elaborò il Piano di sicurezza. E neppure l'ingegner Paolo Strazzullo, che validò il progetto per conto di Autostrade sulla scorta del rapporto conclusivo di verifica dell'11 ottobre 2017. Undici ottobre, il giorno dopo era già al voto del Consiglio di amministrazione di Autostrade. Nessuna scossa da nessuno per quell'intervento considerato «fonda-

mentale per la statica del ponte».

Così, almeno, per le vie ufficiali. La Guardia di Finanza e i consulenti della procura stanno frugando fra carte, hard disk e telefonini sequestrati per vedere se invece informalmente qualche sos sia stato lanciato, al di là delle cinque lettere preoccupate scritte Donferri al ministero. E nel contempo cercano di far luce su una stranezza: nel pacchetto «retrofitting» portato all'attenzione degli esperti del Ministero non fu mai consegnato il progetto dell'architetto Morandi. Cioè, ogni valutazione sull'intervento è stata fatta prescindendo dal documento principe della struttura. «Possibile?», si chiedono. Dall'indagine sembra emergere una carenza informativa, un po' a tutti livelli. «Io non ho mai avuto a che fare col progetto, non ho mai visto lo studio del Politecnico e neppure quello di Cesi», conclude Marigliani, che se avesse saputo dei rischi avrebbe fermato il traffico.

1 RIPRODUZIONE RISERVATA

### Stefano Marigliani

«Non ho ricevuto alcuna segnalazione di pericolo né dai tecnici né da altri»

### L'architetto

Nel progetto di intervento mai considerate le carte originali di Morandi