

Il procuratore Cozzi: è stato un errore umano

«Non è stata una fatalità, ma un errore umano» a provocare il crollo del ponte Morandi. Non ha dubbi il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi sulle cause della tragedia di Genova. La procura ha aperto un fascicolo per disastro colposo e omicidio plurimo e a nemmeno 24 ore di distanza Cozzi ha compiuto un

sopralluogo nella zona del ponte, che non è stata sequestrata per consentire l'opera dei soccorritori. L'indagine si annuncia ad ampio raggio. «Oltre all'omicidio colposo plurimo e al disastro colposo, siamo pronti a contestare anche il reato di attentato alla sicurezza dei trasporti».

FREGATTI E INDICE / PAGINA 6

Il procuratore: «Idee precise sul disastro pronta l'accusa di attentato ai trasporti»

Tommaso Fregatti
Matteo Indice / GENOVA

La scelta del procuratore capo Francesco Cozzi s'incanala in maniera piuttosto netta. «Oltre all'omicidio colposo plurimo e al disastro colposo, siamo pronti a contestare anche il reato di attentato alla sicurezza dei trasporti. Noi usiamo tutta la prudenza del caso, ma ciò non significa che non abbiamo idee precise: è stato un errore umano, non una fatalità».

LE PRIME CONTESTAZIONI

Cozzi lo dice dopo un lungo summit con i pm Walter Cotugno e Massimo Terrile, due dei magistrati più esperti della Procura genovese, insieme ai quali coordinerà l'inchiesta sulla strada del viadotto.

«Abbiamo fatto il punto su alcune criticità, fissato i filoni d'accertamento, che si svilupperanno su alcune linee chiave e in qualche modo parallele». Punto primo: bisogna capire quali erano gli accordi tra il concessionario e gestore dell'opera, Autostrade per

l'Italia, e lo Stato italiano. Perciò nelle prossime ore una squadra di polizia giudiziaria acquisirà formalmente il contratto di servizio, nel quale è messo nero su bianco come proprio Autostrade per l'Italia sia tenuta a ogni forma di manutenzione «ordinaria e straordinaria».

LA CRONISTORIA DEI LAVORI

Non solo. Gli agenti dovranno sequestrare le carte che descrivono la cronistoria degli interventi compiuti sul viadotto negli anni, la cui sequenza è (quasi) interminabile. Basti pensare che nel 1968, dopo dodici mesi di vita, fu dato il via libera alla «manutenzione delle carreggiate e rinforzo strutturale», costo superiore ai 200 milioni di vecchie lire. Nel 1973 vengono previsti altre ristrutturazioni, a seguito delle quali sono imposte chiusure e «utilizzo parziale» dell'arteria per un paio di settimane.

Nel 1978 viene rifatto il manto stradale. Tra il 1981 e il 1994 i lavori di restauro costano l'equivalente attuale di 28 milioni di euro, nel 1985 un altro lotto di re-

styling è aggiudicato d'urgenza ed è la prima volta in cui si scrive che è necessario un rinforzo dei piloni. Nel 1993 accade di peggio: una relazione spiega che nei tiranti – anima in metallo avvolta dal calcestruzzo – sul lato di levante (quello verso il centro di Genova insomma) sono in atto processi di corrosione e bisogna praticamente rifarli. L'intervento viene compiuto, ma non sui tiranti della parte opposta, a Ponente.

«Quelli che sono stati oggetto della ristrutturazione più approfondita – ha spiegato nelle ultime ore al *Secolo XIX* Stefano Marigliani, direttore del tronco genovese di Autostrade – potrebbero aver avuto anche difetti di esecuzione. Sugli altri i monitoraggi non hanno mai evidenziato situazioni allarmanti».

LA REPLICA DELLA SOCIETÀ

Era proprio così? E' uno dei nodi principali dell'inchiesta, e alcuni elementi in mano agli investigatori sembrerebbero portare in direzione opposta.

Nel maggio scorso sempre

Autostrade per l'Italia aveva infatti bandito una gara, con procedura ristretta, per 20 milioni di euro necessari a rimettere in sesto proprio i tiranti di Ponente, il cui cedimento è con ogni probabilità la causa primaria dello scempio materializzatosi ieri. I lavori negli anni precedenti erano stati rinviati,

poi l'appalto ha subito un'improvvisa accelerazione, come se qualcuno ne avesse rilevato (quasi) all'improvviso l'indifferibilità. La società che gestisce il viadotto ieri ha assunto una prima e più definita posizione sulla vicenda. «L'infrastruttura era monitorata

con apparecchiature altamente specialistiche. Inoltre le strutture tecniche preposte si sono avvalse, per valutare lo stato di manutenzione del viadotto e l'efficacia dei sistemi di controllo adottati, di società e istituti leader al mondo in *testing*». —

CC BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



1. L'intervento dei soccorritori in una delle zone sottostanti il disastro dopo il crollo. Nelle indagini saranno impegnati con ogni probabilità agenti di vari corpi
2. Le macerie nei pressi del torrente Polcevera: in quest'area sono già stati compiuti rilievi dagli inquirenti. 3. Il procuratore capo Francesco Cozzi