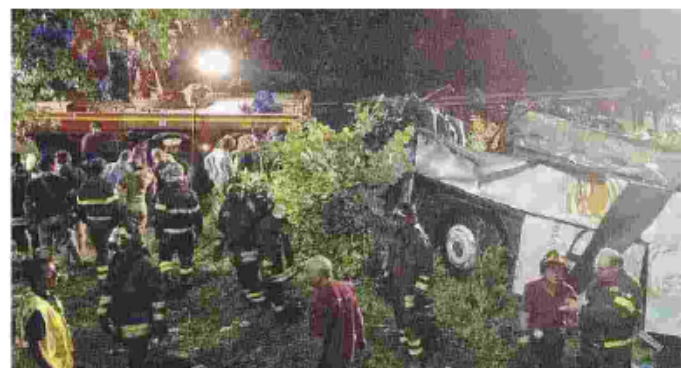


“Sicurezza, i tagli di Autostrade hanno ucciso i 40 sul pullman”



28 luglio 2013 Il più grave disastro stradale della storia d'Italia. Ansa

■ In anni di crisi la società dei Benetton ha continuato a macinare profitti e ad Castellucci guadagna 6,2 milioni. Per risparmiare sui costi, nel 2009 ha deciso di non sostituire le vecchie barriere ormai inefficaci. Al via il processo

◉ FIERRO E MELETTI A PAG. 2-3

Autostrade a processo

“Guard rail marci, l'azienda non fece nulla”. E fu strage

» ENRICO FIERRO
E GIORGIO MELETTI

Non è un incidente stradale qualsiasi. È una delle peggiori sciagure trasportistiche della storia italiana: il 28 luglio 2013 sull'autobus precipitato dal viadotto autostradale Acqualonga, nel comune di Monteforte Irpino, sono morti 40 fedeli di Padre Pio reduci da un pellegrinaggio a Pietrelcina. Ma soprattutto non è un processo qualsiasi quello che da mercoledì prossimo ad Avellino vedrà alla sbarra, con la società Auto-

strade per l'Italia, tutto il sistema delle concessionarie e la capacità (o volontà) dello Stato di assoggettarle alle regole e ai controlli. Tra gli imputati per omicidio colposo plurimo e altri reati ci sono l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Giovanni Castellucci, il direttore generale Riccardo Mollo e altri dieci funzionari e dirigenti della concessionaria: Michele Renzi, Paolo Berti, Nicola Spadavecchia, Bruno Gerardi, Michele Maietta, Gianluca De Franceschi, Gianni Marrone, Massimo Fornaci, Marco Perina e Antonio Sorrentino.

CI SONO MOLTI punti di somiglianza con il processo che si sta chiudendo per la strage ferroviaria di Viareggio del 2009. Per quei 32 morti l'accusa ha chiesto 16 anni di carcere per l'allora amministratore delegato di Fs Mauro Moretti. Stesso reato: omicidio plurimo colposo. Stesse motivazioni. Secondo il procuratore della Repubblica di Avellino Rosario Cantelmo, che ha coordinato il lavoro dei sostituti Cecilia Anecchini e Armando Del Bene, Castellucci e i suoi uomini, “avendo l'obbligo giuridico di impedirlo, non

impedivano il gravissimo incidente avvenuto sull'autostrada A16 Napoli-Canosa, al km. 32+805 direzione Napoli (...) per colpa consistita in negligenza, imperizia ed imprudenza”.

Ma a differenza del processo a Moretti, accompagnato da polemiche e clamore, su quello a Castellucci è calata dal primo giorno una non casuale cappa di silenzio. La ragione è semplice. Autostrade per l'Italia è una delle più efficienti fabbriche di denaro del capitalismo all'italiana. Basti un dato. Dal 2008 al 2015, gli otto anni della crisi economica più

Il disastro di Avellino

Il pullman è precipitato dal viadotto perché l'azienda concessionaria non aveva sostituito le protezioni, dicono le perizie dei pm

lunga della storia moderna, la società controllata dalla famiglia Benetton ha accumulato 6,3 miliardi di profitti, pari al 20 per cento dei 31,5 miliardi di ricavi complessivi.

La responsabilità di Autostrade per l'Italia appare evidente dai fatti accertati dalla procura di Avellino. L'autobus Volvo di proprietà di Gennaro Lametta era in condizioni pessime e circolava grazie a carte false prodotte da due funzionari della Motorizzazione di Napoli, Vittorio Saulino e Antonietta Ceriola; anche i tre sono imputati per omicidio colposo plurimo. Ma la dinamica dell'incidente ricostruita dai periti della procura è precisa. Sul bus lanciato in discesa si rompe un giunto cardanico della trasmissione, che rompendosi provoca un danno ai freni. Senza freni e senza freno motore l'autista piomba su una coda di auto ferme, ne centra e ne danneggia 14, poi finisce contro il guard rail di destra, in un punto dove la strada curva a destra, a velocità non superiore ai 92 chilometri orari e con angolo di impatto non superiore a 13 gradi.

Le barriere di cemento dette New Jersey dovrebbero contenere la spinta del bus. Invece schizzano via e il pesante mezzo precipita per 25-30 metri uccidendo 40 dei 49 passeggeri.

Alessandro Lima, ingegnere avellinese immediatamente mandato sul luogo dell'incidente dai magistrati, ha visto subito che qualcosa non tornava e ha suggerito l'immediato sequestro di tutto quanto. Le barriere New Jersey, perché non volino via in caso di urto, sono ancorate alla strada da speciali cavi d'acciaio chiamati "tirafondi". I tirafondi erano corrosi. La relazione firmata da Lima con i tre colleghi nominati dalla procura giudica "efficienti" solo 10 dei 44 tirafondi dei segmenti di barriera travolti. I periti non hanno dubbi: "Il degrado dei tirafondi è una causa essenziale della caduta dell'autobus dal viadotto". Sul loro stato "non c'è stata alcuna attività di controllo né tantomeno di manutenzione"; "la situazione di potenziale pericolo durava da

più di un decennio".

QUELLE BARRIERE erano state montate nel 1989 al posto di quelle risalenti alla costruzione nel 1965. Per Autostrade andavano benissimo. Sostiene che mettere guard rail più moderni e sicuri è imposto dalla legge solo in caso di "adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali". I periti della Procura hanno però citato una sentenza della Cassazione, beffardamente emessa due settimane prima della tragedia, stando alla quale il viadotto Acqualonga ben tre volte era stato sottoposto a interventi definibili "adeguamento di un tratto significativo". I grandi avvocati duelleranno sul significato delle parole.

I fatti sono chiari. Nel 2009 Autostrade interviene sul viadotto Acqualonga per la sostituzione di alcune travi, e il lavoro impone la rimozione e il successivo rimontaggio di alcune barriere New Jersey. Nell'occasione si nota che i tirafondi sono marci e si cambiano, ma solo quelli smontati. Nessuno, a quanto risulta alla Procura, si è posto l'ovvia domanda: "Sarà il caso di controllare se sono marci anche gli altri tirafondi?".

GLI UOMINI della Guardia di Finanza di Napoli coordinati dal capitano Armando Galletto hanno sentito diversi funzionari della società Autostrade, anche se a quanto risulta la Procura di Avellino non ha pensato di sentire i dirigenti che non lavorano più per Castellucci e quindi potrebbero risultare più sinceri. Natale Pellicano, in servizio presso il 6° Tronco Cassino, ha detto: "Per ciò che concerne le ispezioni lungo il manto autostradale, interessanti anche i guard rail e i New Jersey, vengono effettuate da personale appartenente alla Direzione Centrale di Roma. In sostanza, è la stessa direzione centrale di Roma, in piena autonomia, che decide come e quando effettuare un'attività di ispezione". Il geometra Bruno Gerardi ha detto: "Riguardo la periodicità dei lavori che vengono effettuati, ci sono delle dispo-

sizioni di servizio che vengono impartite a livello nazionale alle quali ci si deve attenere, tenendo conto del budget assegnato da parte della Direzione Centrale di Autostrade per l'Italia". Il direttore generale Mollo ha detto l'esatto contrario: "La Direzione 6° Tronco Cassino è competente per tutti gli interventi di manutenzione sulla tratta gestita, che vengono decisi sulla base dei rilievi all'uopo effettuati". Commento del capitano Galletto: "Piuttosto confusa appare la suddivisione delle competenze in relazione alle ispezioni da eseguire sulle barriere".

mandato alla Procura di Avellino una sua deliberazione secondo cui quell'intervento, stando alle leggi, avrebbe dovuto "ricomprendere anche il viadotto Acqualonga".

Franco Coppi, il principe del foro a cui Castellucci ha affidato la difesa, ha sostenuto nella richiesta di archiviazione respinta dalla Procura che il suo assistito non può occuparsi personalmente di tutti i 665 viadotti della rete autostradale, per i quali ci sono altri responsabili tra le migliaia di dipendenti della società. L'amministratore delegato deve occuparsi di cose importanti. Per esempio nel 2011, ricorda Coppi, Castellucci "ha incontrato personalmente 100 investitori nel corso di 30-40 incontri" che gli hanno richiesto "un non delegabile impegno di conoscenza ed approfondimento nonché un notevolissimo impiego di tempo e di energie". Il numero uno si occupa della soddisfazione degli azionisti, la sicurezza degli automobilisti è delegata a livelli gerarchici inferiori.

Il piano lanciato da Castellucci nel 2008 per iniziare la sostituzione di 2202 chilometri di barriere "di primo impianto" prevedeva una spesa massima di 138 milioni di euro. Per sostituire le barriere "di primo impianto" nel tratto della A16 dove c'è il viadotto Acqualonga la Pavimental ha avuto 3,7 milioni di euro dopo aver offerto il forte ribasso del 30 per cento. La spesa è stata di circa 80 mila euro per chilometro. Quanto ha risparmiato

Autostrade per l'Italia lasciando 400 metri di barriere marce sul viadotto Acqualonga?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'azienda



Autostrade per l'Italia è controllata al 100 per cento dalla holding Atlantia che fa capo alla famiglia Benetton (ne detiene il 30,25 per cento con un'altra holding, Sintonia). È il maggiore concessionario autostradale in Italia, controlla una rete di 3.020 chilometri che serve 15 Regioni. L'amministratore delegato è Giovanni Castellucci, il presidente Fabio Cerchiai. Creata nel 1950, fino al 1999 era a controllo pubblico (Iri), poi è stata privatizzata

I numeri

6,3

i miliardi di profitti accumulati da Autostrade per l'Italia negli anni della crisi, tra 2008 e 2015

31,5

i miliardi di ricavi complessivi nello stesso periodo per la società che fa capo alla famiglia Benetton

40

morti 28 luglio 2013:
il più grave incidente
stradale di sempre

La vicenda

Cos'è successo

■ **IL 28 LUGLIO 2013** un autobus, con a bordo 49 persone, sfonda un guard rail e precipita dal viadotto Acqualonga dell'A16 Napoli-Canosa. La comitiva, di ritorno da una gita a Telesse Terme e a Pietrelcina, stava rientrando a Pozzuoli (Napoli). Con 40 vittime, fra cui molti bambini, è l'incidente stradale più grave della storia d'Italia.

■ **MAI PIÙ** L'allora presidente del Consiglio Letta parlò di "giorno molto triste per l'Italia. Non ci sono parole". L'ex presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano dichiarò: "Questa inaccettabile sciagura richiama tutti, istituzioni e cittadini, ad un più tenace impegno per la sicurezza stradale e impone ogni iniziativa utile a ridurre i fattori di rischio".

■ **L'INCHIESTA** La procura di Avellino ha aperto un'indagine e ha chiesto il rinvio a giudizio per 15 persone. L'ipotesi di reato è omicidio colposo plurimo e disastro colposo. Oltre al titolare dell'agenzia che noleggiò il bus e a due dipendenti della Motorizzazione Civile di Napoli (accusati anche di falso in atto pubblico, per aver certificato l'avvenuta revisione del mezzo) sono stati rinviati a giudizio diversi dirigenti di Autostrade per l'Italia, fra cui l'amministratore delegato Giovanni Castellucci. Secondo la procura i vertici di Autostrade per l'Italia "avevano l'obbligo di impedire il gravissimo incidente". Dalla perizia emerge che la barriera protettiva cedette perché i cavi che avrebbero dovuto ancorarla al suolo erano usurati. La prima udienza è prevista per il 28 settembre.

Intervento mancato

Dai lavori del 2009 sono state escluse molte barriere "Jersey" già malandate

I manager accusati

I dirigenti locali dicono che decide la sede centrale, che nega le responsabilità



"Mai più"
La promessa dell'allora presidente della Repubblica Napolitano

Ansa



Acqualonga

Forze dell'ordine e vigili del fuoco al lavoro per il recupero delle vittime del bus finito già dal viadotto dell'autostrada A16 nel 2013. Ansa



.....

Il manager
Giovanni Castellucci, ad di Autostrade. Sotto: il recupero dei 40 corpi. Ansa

