

Genova, 20 indagati per la strage

LE INDAGINI

dal nostro inviato

GENOVA «I tiranti non reggono», se lo dicevano persino nei messaggi Facebook e nelle email interne. Sapevano almeno dal 2015 che il cavalcavia era a rischio: per due anni non sono intervenuti con i lavori di manutenzione straordinaria sugli stralli del Ponte Morandi e non hanno deciso di chiuderlo al traffico. Disastro colposo, omicidio colposo plurimo, aggravato dalla violazione delle norme sulla sicurezza sul lavoro, e omicidio stradale, un reato che fa crescere le possibili pene fino a 18 anni. Per il crollo del 14 agosto, costato la vita a 43 persone, a tre settimane dalla tragedia, in 20 sono finiti sul registro degli indagati. Non solo persone fisiche: il procuratore Francesco Cozzi, gli aggiunti Paolo D'Ovidio e Walter Cotugno e il pm Massimo Terrile, in vista di un incidente probatorio sui reperti sequestrati nel cratere, hanno convocato anche la società Autostrade, che aveva in gestione e concessione l'impianto e adesso è indagata come responsabile amministrativa. Tutti gli uomini che hanno toccato il dossier sul progetto di retrofitting che avrebbe dovuto rinforzare i piloni crollati, sono coinvolti. Gli attori sono quelli individuati nei giorni scorsi dalla Guardia di Finanza in Aspi, Spea, la controllata del gruppo Atlantia alla quale era stato commissionato il progetto, fino ai tecnici del Dipartimento delle infrastrutture del Mit, chiamati a vigilare sul ponte che, nell'attesa degli interventi, è crollato.

GLI INDAGATI

Nell'elenco c'è Giovanni Castellucci, ad di Autostrade, Mario Bergamo, il responsabile della manutenzione che, nel 2015, affidò il progetto a Spea, e il suo successore, arrivato nel 2017, Michele Donferri Mitelli, che avrebbe potuto chiudere il ponte al traffico. Ma ci sono anche il direttore operativo centrale, Paolo Berti, Paolo Strazzullo, responsabile del progetto di retrofitting, Stefano Marigliani, direttore del primo tronco, e il suo predecessore, Riccardo Rigacci. Per Spea, la Guardia di Finanza aveva già consegnato ai pm i nomi di Massimiliano Giacobbi, responsabile del progetto, Massimiliano Barzarelli, coordinatore progetti dell'ufficio sicurezza, del direttore tecnico, Emanuele De Angelis. Per il Mit figurano nell'elenco il responsabile della direzione generale per la vigilanza, Vincenzo Cinelli e il suo predecessore, Mauro Coletta, quindi i funzionari Giovanni Proietti e Bruno Santoro, che fa parte della commissione d'inchiesta istituita dal ministro Toninelli dopo il crollo. E ancora, il capo ufficio ispettivo territoriale Carmine Testa, il provveditore delle Opere pubbliche di Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, Roberto Ferrazza.

LA RICOSTRUZIONE

È il 2015 quando Bergamo affida a Spea il progetto. Su quale base venga presa la decisione di intervenire non è ancora chiaro. Le email interne e i messaggi, anche su Facebook raccontano come tutti in Autostrade, ma anche in Spea, sapessero: «Gli stralli non possono reggere», dicevano. Il tempo passa invano, perché è il 2016 quando Autostrade commissiona uno studio al Cesi e il 2017 quando gli ingegneri del Politecnico di Milano parlano della necessità di monitorare la struttura.

È nel cda dell'ottobre del 2017 che si delibera l'intervento straordinario, con uno stanziamento di 20 milioni di euro. Il verbale in mano alla Finanza racconta come la sicurezza «fosse una priorità». Il comitato tecnico dà l'ok, anche se rileva come i tiranti siano corrosi del 20 per cento e il metodo usato abbia un margine di errore dell'80 per cento. I rilievi non comportano modifiche, a febbraio il progetto arriva al Mit senza alcuna prescrizione su una eventuale chiusura al traffico o un alleggerimento. Al ministero passano però mesi prima del via libera ai lavori (giugno 2018) e solo dopo cinque lettere di Donferri Mitelli, che

sottolineava l'urgenza di «aumentare la sicurezza del ponte». Troppo tardi.

I REATI

A spiegare perché la procura abbia ipotizzato l'omicidio stradale, previsto, in genere, per chi guidi in preda alla droga o all'alcol, è stato 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 comprenda soltanto il rispetto dei comportamenti che prescrive il codice della strada nella circolazione, ma anche il rispetto delle regole di sicurezza delle infrastrutture su cui i conducenti viaggiano». Non solo. I pm hanno ipotizzato anche l'aggravante della violazione delle norme sulla sicurezza sul lavoro: al pilone 9, fino all'alba del 14 agosto, c'era un cantiere con alcuni operai. Salvi per miracolo.

