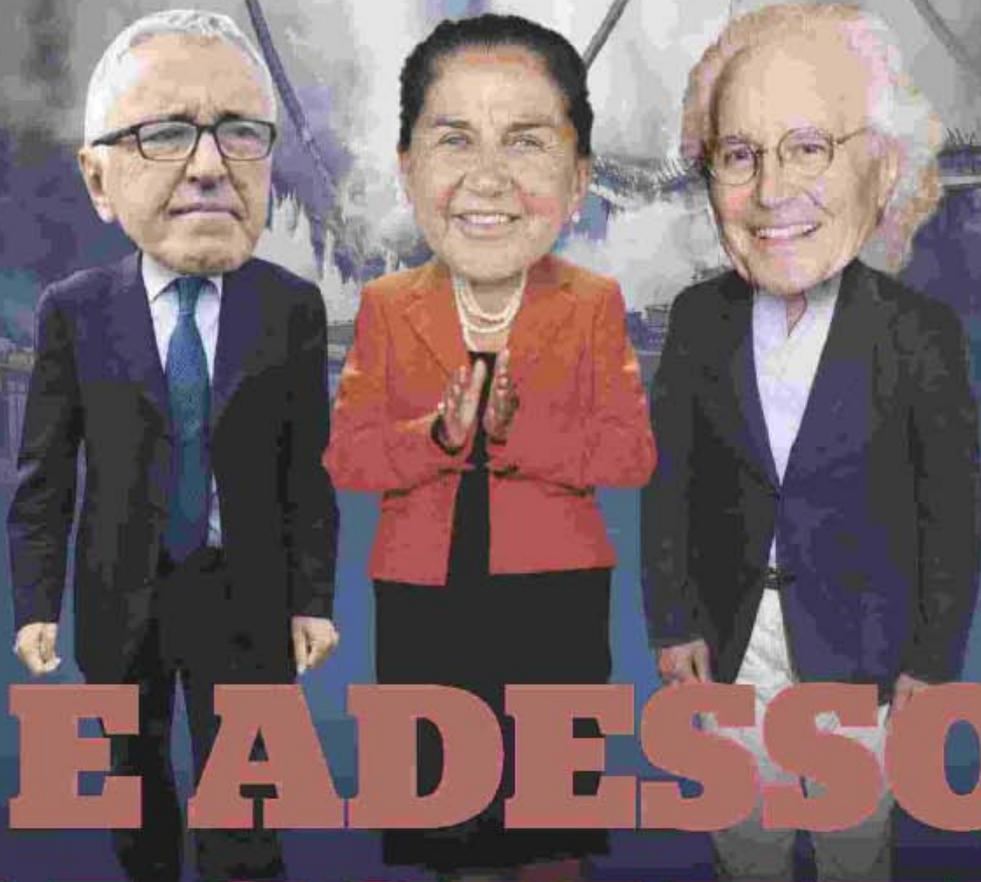


AUTOSTRADE, VERGOGNA SENZA FINE



E ADESSO CACCIATELI

TRE ARRESTI: REPORT FALSI DEI TECNICI ASPI SUI VIADOTTI
ANCHE DOPO IL CROLLO DEL MORANDI. UN DIRIGENTE
AMMETTE: "MENTII AL PROCESSO SULLA STRAGE DI AVELLINO"

I falsi report di Autostrade: "Lì mettiamoci una pezza"

» FERRUCCIO SANSA

Genova

“Come si fa a chiedere una verifica su un manufatto ammalorato... con un trasporto eccezionale che lo porta al limite della resistenza, con un ponte che è appena venuto giù... Non è possibile una superficialità così spinta dopo il 14 agosto, cioè vuol dire che non hanno capito veramente un cazzo... eticamente”. Dice così Andrea Indovino, ingegnere di Spea, la società del gruppo Benetton che dovrebbe occuparsi dei controlli di sicurezza alle autostrade. L'intercettazione è nell'ordinanza che ha portato i magistrati genovesi che indagano sul Morandi a emettere misure cautelari e interdittive verso dirigenti di Spea e Aspi (Autostrade): ai domiciliari Massimiliano Giacobbi (Spea), Gianni Marrone (Aspi) e Lucio Torricelli Ferretti (Aspi). Misure interdittive per tecnici e funzionari Spea e Aspi: Maurizio Ceneri, Andrea Indovino, Luigi Vastola, Gaetano Di Mundo, Francesco D'Antona e Angelo Salcuni. L'accusa è falso ideologico.

NELLE 106 PAGINE compare anche una telefonata tra Paolo Berti, direttore centrale operativo di Autostrade, e Michele Donferri, dirigente della manutenzione (vedi pagina 3). Berti, scrivono i pm, “manifesta disappunto per essere stato condannato nel processo di Avellino, lamentandosi che avrebbe potuto dire la verità e mettere nei guai altre

persone”. Donferri risponde: “Aspettali al varco, pensa solo a stringere un accordo col capo”.

Il senso dell'ordinanza è racchiuso in una considerazione finale del magistrato: “Si evince che la logica che guida le scelte e indirizza i comportamenti dei soggetti che operano in Aspie Spea - controllata dalla prima, priva di autonomia - è quella strettamente commerciale, che prevale sulla finalità di garantire la sicurezza delle infrastrutture, in spregio all'affidamento di un pubblico servizio”.

Accade tutto dopo il crollo del Morandi. Spea e Aspi con l'acqua alla gola controllano la sicurezza dei viadotti. E si trovano davanti strutture malate. Due in particolare: il Pecetti (A26, vicino al Morandi) e il Paolillo (a Cerignola, Puglia). In entrambi i casi, secondo l'accusa, si sarebbero taroccate le carte dei controlli. A rischio di chi passava sul ponte. Prendete il tir da 141 tonnellate che viene fatto passare sul Pecetti. Scrivono i pm: “Maurizio Ceneri, responsabile del settore controlli non distruttivi di Spea, attestava falsamente nella relazione sulla sicurezza del Pecetti che il cavo rotto sull'impalcato era con ogni probabilità formato da 8 trefoli modificando l'originaria relazione che attestava correttamente che il cavo rotto aveva 12 trefoli”. Di più: “Attestava falsamente che la perdita di precompressione rilevata era del

18% (invece del 33%)”. Ma soprattutto “attestava falsamente che le condizioni di sicurezza erano rispet-

tate anche in relazione al passaggio di un trasporto eccezionale da 141 tonnellate”. Sostengono i pm: “Se i dati fossero stati quelli veri”, ci sarebbe stato “il fermo della circolazione”. Ma un dipendente di Spea, Alessandro Costa (non indagato), si accorge che la relazione è stata modificata a sua insaputa. E non c'è solo il trefolo rotto, ma anche un cantiere in corso che pesa sulla struttura: “È tiratissima. E con un cantiere peggio stiamo... la verifica non è soddisfatta... più andiamo oltre e più rosicchiamo i margini di sicurezza”. Alla fine, scrivono i pm, “si redige una relazione positiva di transitabilità recedendo una relazione falsa”. E il tir da 141 tonnellate? “Ormai è transitato”. Amen.

Ma c'è anche il Paolillo: “Dal monitoraggio sulla stabilità emergeva che l'opera era difforme al progetto”. La struttura è “meno performante”, meno sicura. Si arriva, scrivono i pm, a voler presentare come normale un intervento strutturale nonostante ci si trovi in zona sismica. Ma c'è una rognna, una riunione con l'ispettore del ministero: “Dobbiamo tenere a bada il mastino”, spiegano gli indagati. Intanto bisogna depositare una relazione da cui sparisca la difformità dell'opera. Ceneri chiosa: “Vedo cosa riesco a impacchettare”. Ma qui viene chiamato in causa Gianni Marrone, dirigente di tronco

di Aspi, che in una mail scrive: “Non voglio sapere nulla di *as built* (i progetti, ndr) che magari non tornano con il reale. Sono opere che guardate da 40 anni, dovete sapere anche il nome del carpentiere che le ha realizzate”. Durante le deposizioni gli indagati spiegano: “Abbiamo ricevuto una telefonata di Marrone... Temeva la chiusura dell'autostrada”. Marrone raccomanda: “Facciamola sparire 'sta cosa del cartiglio”. Qualcuno si accorge di rischiare grosso: “Così non è più colposo, ma doloso”. C'è chi teme di scrivere “relazioni su carta da formaggio”. Intanto arriva un ordine, pare proprio da Marrone: “Mandami il documento in word, senza cartiglio, senza niente... me lo modifico io”. Ci scappa, però, “un refuso bollente”, e scoppia il caos: “Ci fanno tutti questi pipponi”, non si sa più cosa scrivere. Si teme che l'ispettore possa “rompere il cazzo”. E infatti viene richiesta la relazione mancante.

MA NELL'ORDINANZA c'è altro, come l'affermazione di Donferri che riguarda il viadotto Giustina (Marche), ma spalancando uno scenario più ampio: “Devo spendere il meno possibile... sono entrati i tedeschi... a te non te ne frega un cazzo sono entrati cinesi... devo ridurre al massimo i costi... e devo essere intelligente de porta' alla fine della concessione”. E qui lo stesso Donferri racconta che Marrone “per le sue conoscenze ha rimediato un appuntamento con l'ingegnere capo del genio civile... una riunione carbonara”. Sarà Marrone, riassume la Finanza, “ad invitare Aspi ad avvalersi per il collaudo di persone vicine Genio, facendo in-

tendere che ciò potrebbe portare vantaggi". Ancora Donferri: di fronte a un report dove molte strutture hanno riportato come voto di sicurezza 50 (alto, sono a rischio),

sbotta: "Me li dovete togliere tutti... li riscrivete e fate Pescara a 40... perché il danno di immagine è un problema di governance".

Mac'è anche un capitolosul

rischio di inquinamento probatorio: c'è chi, come Marro-ne, non avrebbe consegnato alla Finanza carte sul Paolillo. C'è un'attività per preparare le persone al colloquio con i

magistrati. Non solo: "Lo zelo della società durante le indagini - scrive il gip - si è tradotto in attività di bonifica dei pc, nell'installazione di telecamere per impedire l'attivazione di intercettazioni e nell'utilizzo di disturbatori delle intercettazioni".



LE INDAGINI

Dal crollo alle verifiche sulla rete

• **IL PONTE MORANDI** Il 14 agosto 2018, a Genova, il crollo del ponte Morandi sull'autostrada A10 ha ucciso 43 persone. Bloccate le viabilità urbana, ferroviaria e autostradale; 566 residenti devono abbandonare per sempre le loro case. La Procura di Genova guidata da Francesco Cozzi procede per omicidio colposo plurimo, disastro colposo e attentato colposo alla sicurezza dei trasporti, mancato rispetto della normativa anti infortunistica. Gli indagati sono 73, tra loro i vertici di Autostrade per l'Italia e Spea, funzionari del Mit e del Provveditorato alle opere pubbliche.

• **L'INCHIESTA BIS** La Procura ha aperto un fascicolo per verificare manutenzione e controlli di altri viadotti autostradali. Ieri l'ordinanza che si concentra sui viadotti Pecetti in A26 in Liguria, e Paolillo, in A16 in Puglia, ma anche il viadotto Moro vicino a Pescara, il Sei Luci e il Gargassa in Liguria e il Sarno sulla A30 in Campania. Tra gli indagati, l'ex responsabile nazionale delle manutenzioni di Aspi, Michele Donferri Mitelli, e l'ad di Spea, Antonino Galatà.

Magistrato
Francesco
Cozzi guida
i pm di Ge-
nova Ansa

IL DIALOGO SINTETIZZATO DAI PM

Dopo la condanna per la strage di Avellino il dirigente Berti si lamenta che avrebbe potuto dire la verità e così mettere nei guai anche altre persone

LO SFOGO DI DUE INDAGATI

Dalle analisi l'opera è tiratissima... la verifica non è soddisfatta... ci siamo spinti oltre... rosicchiamo i margini di sicurezza

In Liguria e in Puglia

Nonostante il Morandi si sarebbero taroccate le carte su due viadotti per essere in regola