

Il segreto sul progetto Morandi "Mai fatto vedere al ministero"

I disegni originali introvabili per anni: ora la procura ne ha ottenuto una copia
Autostrade: stabilire l'urgenza dei lavori non spettava al cda ma al direttore di tronco

MARCO PREVE, GENOVA

Autostrade non installò i sensori consigliati dal politecnico di Milano, non predispose come le era stato espressamente richiesto dal Provveditorato un diagramma che valutasse la "capacità portante nel tempo" del ponte e, si scopre oggi, al Comitato del Provveditorato che fu chiamato a valutare il progetto di rinforzo dei tiranti, non consegnò copia del progetto originale di Morandi del 1967.

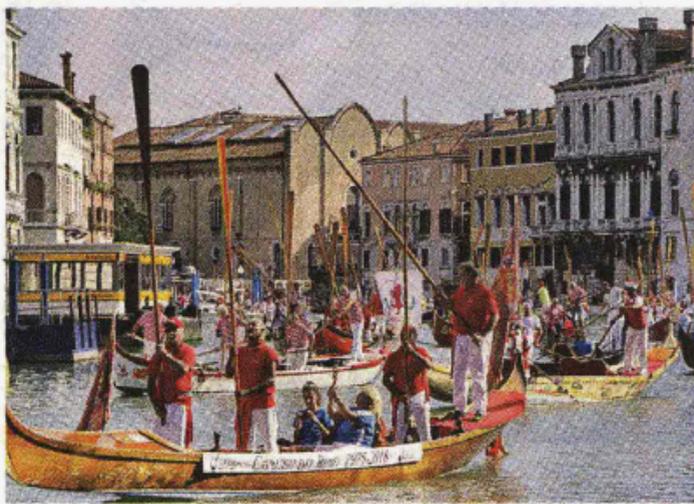
Le valutazioni dei cinque tecnici del Comitato furono quindi espresse senza la possibilità di confrontare gli interventi programmati con i dati e i disegni originari.

Un altro corto circuito fra Stato, concessionario e organi di controllo, che emerge dalle indagini sul crollo del viadotto costato la vita a 43 persone.

Altri punti sono oggetto di accertamenti. Uno riguarda la ripartizione dei costi del progetto di rinforzo alle pile 9 - quella crollata - e 10, che era stato messo a gara a maggio, per un importo di 20 milioni più altri 6 milioni di oneri. Il dibattito fra esperti si è concentrato su quale fosse la natura amministrativa dell'intervento: manutenzione ordinaria o lavori migliorativi? Non si tratta di mera questione linguistica. Poiché nel verbale di febbraio con cui - nonostante l'elencazione di varie problematiche - il Comitato tecnico del Provveditorato autorizzava il progetto, questo veniva definito sia come "intervento locale" ai sensi del decreto ministeriale del 14 gennaio 2008, e poi si sottolineava che "è pertanto da considerarsi come elemento migliorativo". Nel progetto esecutivo, come raccontato dall'*Espresso*, veniva definitivamente classificato ai sensi della Convenzione Unica come un intervento teso al "miglioramento degli standard di sicurezza". Tale specificazione, è una delle ipotesi su cui lavorano gli inquirenti, potrebbe comportare, a differenza di ciò che avviene per le

L'omaggio di Venezia

Sotto, l'alzavere con cui la Regata storica di Venezia ha voluto rendere omaggio ieri, alle 43 vittime del ponte di Genova



ANSA

La polemica

E Di Maio torna ad attaccare i Benetton: da loro solo silenzi, avanti con la revoca

«A tanti giorni dal crollo di ponte Morandi non ho ancora sentito una parola dei Benetton. È un fatto di umanità. A gente con questa disumanità non metterei in mano nemmeno questa sedia, figuriamoci le autostrade su cui viaggiavano gli italiani». Lo ha detto il ministro Luigi Di Maio a Marina di Pietrasanta, alla festa del Fatto Quotidiano. «Non ci stiamo innamorando dell'idea della nazionalizzazione», ha aggiunto, ma quella di togliere ad Autostrade la concessione, «è una promessa» e «siamo a buon punto: il fatto che il presidente del Consiglio Conte sia un avvocato esperto di queste cose aiuta». Il governatore della Liguria, Giovanni Toti, punta invece ad accelerare i lavori della Gronda, l'anello autostradale progettato per bypassare la città: «Se oggi ci fosse la Gronda, Genova non sarebbe una città spezzata in due. Impariamo dagli errori: basta discutere, facciamola partire».

manutenzioni ordinarie tutte a carico del concessionario, una partecipazione alla spesa da parte dello Stato. Un concorso che si concretizzerebbe attraverso uno scomputo del canone di concessione pagato annualmente da Aspi. La classificazione dei lavori era comunque un compito che spettava al Ministero, in particolare alla Direzione di Vigilanza sulle Concessioni.

Proprio la ripartizione di ruoli e responsabilità fra le sedi centrali e quelle periferiche del Mit è un al-

tro degli snodi decisivi dell'inchiesta. I vertici di Autostrade, per spiegare come non fosse un compito del cda decidere se i lavori di rinforzo degli stralli rispondessero a criteri di somma urgenza, precisano che tale decisione spettava, in caso ritenesse ve ne fossero i presupposti, a Stefano Marigliani, il direttore del Tronco genovese. Ma il dirigente "locale" di Aspi ha spiegato di non aver mai ricevuto rapporti o segnalazioni tali da far scattare la somma urgenza. Tale scelta, va ricordato, avrebbe potuto comportare misure eccezionali come la parziale o totale chiusura di carreggiate o corsie di ponte Morandi. Soluzioni che Autostrade, fin dai tempi della proprietà statale ha sempre temuto. Lo testimonia il fatto che per il progetto di miglioramento erano stati previsti addirittura 6 scenari alla voce "interferenze con il traffico", che comprendevano anche l'opzione di chiusura totale per 24 notti. Significativo un passaggio della relazione dei lavori effettuati nel 1993 sulla pila II. Scrivevano ai tecnici: "Impensabile interrompere il traffico per effettuare le riparazioni".

Ma che le problematiche del ponte fossero correlate all'incremento del traffico e all'azione della corrosione lo disse lo stesso Morandi in una relazione ad Autostrade nel 1981. Il dossier non venne consegnato al Comitato del Provveditorato riunitosi a febbraio così come nessuno dei tecnici poté visionare il progetto originale del 1967 dell'ingegnere. Si tratta per altro di un documento quasi impossibile da reperire, mai duplicato, se non alcuni brevi stralci, anche a fini di studio. Ora lo possiede la Procura ed è probabile che una delle prime verifiche riguarderanno le "relazioni di calcolo" per controllare se i materiali chiesti da Morandi, e in particolare l'acciaio dei cavi, abbia le caratteristiche che l'ingegnere aveva indicato nei suoi calcoli.

Che cosa sappiamo a venti giorni dal disastro

1

Gli allarmi sottovalutati

I primi allarmi sulle condizioni di degrado e corrosione del ponte risalgono addirittura al 1981 e li firma in un dossier lo stesso progettista Riccardo Morandi. Nel novembre del 2017 i docenti del Politecnico rilevano valori "non conformi" e consigliano l'installazione di sensori. Ma non vengono ascoltati

2

I rimpalli di responsabilità

Si assiste ad un primo rimpallo di responsabilità. Aspi, con un comunicato, spiega che era compito del direttore di Tronco di Genova valutare l'eventuale somma urgenza per il progetto di rinforzo degli stralli delle pile 9 e 10. Ma il manager ha spiegato di non aver mai ricevuto segnalazioni di allarme

3

La bufera sulla commissione

Nove giorni dopo la tragedia la Commissione ispettiva nominata dal ministro Toninelli è stata rivoluzionata. Si è dimesso l'esperto esterno Antonio Brencich ed è stato revocato l'incarico al Provveditore Roberto Ferrazza che in precedenza aveva già approvato il progetto Aspi

4

I primi indagati

Attese a breve le prime iscrizioni in vista dell'incidente probatorio. Probabile che i primi avvisi vengano notificati a tecnici e manager di Autostrade e Spea, la società in house, e poi a funzionari della Direzione vigilanza sulle concessioni del ministero ma anche a tecnici del Provveditorato ligure

5

L'incognita della demolizione

Quel che resta del ponte Morandi è stato giudicato pericolante dai tecnici. Il piano di Autostrade prevede di abbattere il moncone est con l'esplosivo e quello ovest smontandolo pezzo per pezzo. Tempo previsto per concludere l'operazione: un mese. Prima però serve il dissequestro da parte della procura

Il moncone est

Sopra, il moncone est del ponte Morandi sopravvissuto al crollo del 14 agosto e sospeso sopra le case di via Fillak

