

Ritardi, liti e burocrazia mentre il ponte Morandi rischiava di crollare

Così si è arrivati dall'allarme inascoltato del 2015 alla tragedia

dai nostri inviati a Genova
Cesare Giuzzi
e **Andrea Pasqualetto**

«**B**isogna consolidare il ponte», disse nel 2015 il dottor Mario Bergamo di Autostrade ai progettisti, sulla base dei risultati dei monitoraggi fatti sul Morandi. Quattro anni dopo, in attesa del consolidamento, quel ponté è crollato e sotto le sue macerie, lo scorso 14 agosto, sono rimasti in 43. Famiglie con bambini, turisti, camionisti. Tutta gente in viaggio, chi per vacanza, chi per lavoro.

Un disastro e, naturalmente, un'inchiesta giudiziaria. Che, escluse le ipotesi accidentali e il dolo, si sta focalizzando sul cedimento strutturale e su chi poteva decidere qualcosa: dirigenti, funzionari, manager, tecnici. La Guardia di Finanza ne ha individuati una trentina, la Procura di Genova intende stringere il cerchio a una lista di nomi da iscrivere presto nel registro degli indagati, come ha fatto capire il procuratore Francesco Cozzi. Appartengono tutti ai colossi che si dividono mezza Italia autostradale: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e Autostrade per l'Italia del gruppo Benetton, pubblico e privato, proprietario e gestore. E già si profila uno scontro fra i due, con Autostrade che appare più forte, più strutturata, con più uomini, mezzi e denari; e il ministero che ne esce invece

nacco, senza risorse e perciò lento, indebolito forse anche dalla politica che ha cambiato colore. Per esempio, da qualche giorno Autostrade ha iniziato a difendersi con energia; il Mit, invece, tace.

Abbiamo riavvolto il nastro di questa storia cercando di ricostruire, sulla base dei documenti finora emersi, i retroscena del ponte con gli stralli in acciaio avvolti nel cemento che portava il nome del suo creatore, l'ingegner Riccardo Morandi. L'aspetto era quello affascinante di Brooklyn, la sostanza no.

1981, l'sos inascoltato dell'ingegner Morandi

«La struttura ha subito un deterioramento più rapido del previsto che ne pregiudica la stabilità e la sicurezza, gli stralli del pilone 9 (quello crollato, ndr) presentano infrazioni trasversali». Era il 1981, 14 anni dopo l'inaugurazione.

Un sos rimasto inascoltato fino al 2015, quando Autostrade per l'Italia, controllata dalla famiglia Benetton, decide che è giunto il momento di intervenire seriamente con un'opera di rinforzo complessiva. Bergamo, predecessore di Michele Donferri Mitelli alla Dirigenza della manutenzione del concessionario, si affida ad una società di famiglia: la Spea del gruppo Atlantia che per Autostrade cura la sorveglianza e la progettazione. Non quattro gatti: «750 dipendenti in giro per il mondo», precisa il suo presidente Paolo Costa, ministro dei Lavori pubblici del governo Prodi.

2015, i tempi di Spea per il progetto

Spea deve dunque partorire il progetto stralli, del quale si occuperanno il direttore tecnico Massimo Giacobbi e il suo collega Emanuele De Angelis. L'incarico è datato 24 giugno 2015. Prima ancora che si inizi a visitare il malato, Autostrade affida a una società esterna, la Ismes del gruppo Cesi, una consulenza per «l'analisi della documenta-

zione sul ponte». Ismes consegna i risultati fra gennaio e maggio 2016: «Aumentare le ispezioni e implementare un monitoraggio continuo della struttura». Gli ingegneri di Spea concludono il progetto di rinforzo, tecnicamente retrofitting strutturale, oltre due anni dopo, alla fine di settembre del 2017. «Troppo tempo?», si chiedono gli inquirenti. Se nel 2014 c'erano stati segnali tali da indurre Bergamo a intervenire, perché aspettare due anni? È un autunno frenetico, quello dello scorso anno. Anche Spea chiede conforto all'esterno e sceglie il Politecnico di Milano che risponde il 25 ottobre: «Stralli deformati del pilone 9, si consiglia monitoraggio continuo prima, durante e dopo l'intervento». Ma quei sensori non verranno mai montati. Anche perché tutti invitano a monitorare ma nessuno lancia mai un chiaro allarme e questo esclude un intervento d'urgenza, il solo sul quale si poteva attivare il direttore del Tronco di Genova, Stefano Marigliani, per limitare il traffico sul ponte.

I tempi

L'ok all'intervento sugli stralli è arrivato dopo 8 mesi: cinque oltre il termine previsto

2017, le pastoie del ministero

Il 12 ottobre il cda di Autostrade vota il progetto e il 31 dello stesso mese chiede al ministero l'approvazione. E qui seguiranno quasi otto mesi per ottenere il decreto ministeriale, firmato da Vincenzo Cinelli l'11 giugno. «Il termine previsto dalla convenzione è di 90 giorni, il ritardo è stato di quasi cinque mesi», sospira oggi quelli di Autostrade.

Nessun progetto viene mai approvato nei tempi: ma mediamente sono 100 i giorni di sconfinamento. In questo caso 150.

Il documento s'infiltra nelle pastoie burocratiche ministeriali. Che emergono con chiarezza dallo scambio di lettere fra Autostrade, Provveditorato e Mit, sequestrate dagli inquirenti. Due decreti che trasferiscono agli uffici locali le competenze per i progetti sotto i 50 milioni, uniti a una regoletta imposta da Mauro Coletta del Mit, che chiedeva la convergenza nel suo ufficio di tante richieste, generano il caos. Il provveditore ligure Roberto Ferrazza (il primo febbraio 2018 dà parere favorevole al progetto) lamenta «scarsità di ingegneri», di «competenza tecnica» e assenza di flussi informativi. Donferri prende a sollecitare il ministero: l'assenza di «interlocuzione diretta con i provveditorati comporta ritardi». Anche Cinelli ammette il «dilatamento dei tempi». Mentre il ponte Morandi è lì, ad aspettare una stampella che non arriverà mai.