

sazioni» scrive il giudice Anna Maria Nutini, «emerge la piena consapevolezza della necessità di una verifica globale del manufatto e l'avvenuta redazione di un'indagine volutamente sommaria, per non fare emergere l'incongruenza tra il progettato e il costruito, nella consapevolezza dell'assenza di equivalenza e dell'assoluta rilevanza del dato per il Ministero. Indovino giunge ad ammettere che, in assenza di una verifica globale del manufatto, 'nessuno sa più niente a 'sto punto... l'unica certezza è che la trave è diversa'».

Per i difensori degli indagati, invece, quella difformità non è così rilevante: «Non ha mai messo in pericolo la sicurezza» assicura Gabriele Bordoni, avvocato difensore degli indagati.

È da queste premesse che avanza un nuovo e inquietante interrogativo: se il Ponte Morandi è caduto con un voto sulla sicurezza non allarmante, e se anche dopo quel disastro epocale il comportamento dei dipendenti ASPI e SPEA era questo, qual è la vera situazione di tutti gli altri viadotti della rete italiana?

*Il karaoke durante i controlli in galleria: «Non sono una signora!» (gennaio-dicembre 2019)*

La telecamera Go Pro è appoggiata sul cruscotto della macchina. Le immagini riprendono l'ingresso della galleria.

Il tunnel si chiama come una nota cantante italiana e la cosa, ai due ispettori di SPEA, fa molto ridere: «Galleria Bertè», dice il primo. Poi intona un falsetto: «Non sono una signora!»

A quel punto in sottofondo scoppiano le risate. L'atmosfera è goliardica, l'auto sbanda appena verso destra: «Oh, oh, dai, non riprendiamoci l'incidente» dice il passeggero.

Non ci sarebbe niente di male se questa fosse una gita tra amici. Il problema è che quel video, in teoria, sta riprendendo

qualcosa di più serio: i controlli dai quali dipende la sicurezza degli utenti autostradali.

E il peggio non è che i due addetti alle verifiche cantino, sdrammatizzando un momento della loro giornata di lavoro, ma che i rapporti su quei controlli, sulla carta, sono verificati come se davvero i due ispettori avessero visto qualcosa.

La realtà è che non possono vedere niente. Non attraversando un tunnel autostradale a settanta all'ora.

Dovrebbero scendere, interrompere almeno in parte la circolazione, salire su una gru e controllare il soffitto palmo a palmo. Rimuovere le «onduline», lamiere che coprono chilometri di volte delle gallerie.

Ogni volta che dal tetto esce una perdita d'acqua ne montano una. Così, con il passare degli anni, diventano migliaia. Le infiltrazioni non vengono arrestate, al massimo deviate. Ma quel che è peggio è che il danno non è più visibile.

Sfortuna vuole che pochi mesi più tardi, il 30 dicembre del 2019, proprio dalla volta del soffitto della galleria Bertè si staccino due tonnellate e mezzo di cemento.

Due macchine schivano le macerie solo per un soffio. È un puro caso se non ci scappa il morto, ancora una volta.

Il video viene trovato dalla guardia di finanza durante una perquisizione. Ed è quanto di più vicino si possa immaginare a ciò che intende Gianni Mion quando definisce SPEA «una banda di lazzaroni». È un'esclamazione che il manager dei Benetton si lascia sfuggire, proprio in quelle ore, dopo aver appreso che l'ultimo rapporto di monitoraggio certificava che la galleria Bertè poteva andare avanti cinque anni senza manutenzione.

Ma sarebbe oltremodo riduttivo fermarsi alle negligenze dell'ultimo anello della catena. I due ispettori che hanno messo le loro firme sul rapporto di controllo a decine e decine di gallerie osservate nello stesso modo, nel medesimo giorno.