

IL FILONE SU VIADOTTI EXTRA-POLCEVERA, TUNNEL E BARRIERE PERICOLOSE

«Gli addebiti dei pm basati su dati falsi» Accusa di 2 indagati, stop al Morandi bis

L'esposto dei tecnici Spea: corretti i report su un altro ponte
La Procura ordina di approfondire e il processo si allontana

Matteo Indice

L'accusa era basata su un documento fasullo. E per questo, insistono i due indagati insieme all'oro difensore, gli addebiti vanno cancellati. La Procura, ricevuta la segnalazione, approfondisce e comprende che in effetti è andata così, deve condurre nuovi accertamenti e di fatto si blocca il filone sulle altre infrastrutture del nodo ligure e non solo, nato come costola dell'indagine e sulla strage del Ponte Morandi.

Il caso riguarda specificamente Gaetano Di Mundo e Francesco D'Antona, tecnici di Spea Engineering, la società un tempo del Gruppo Atlantia come Autostrade per l'Italia che eseguiva materialmente i monitoraggi. Secondo quanto ricostruito dagli investigatori, che hanno esaminato documenti e file sequestrati nel corso dei blitz per far luce sul disastro di Genova, avevano ammorbido le loro relazioni sullo stato di salute del viadotto Paolillo, sull'autostrada A16 Napoli-Canosa.

E però il loro legale Gabriele Bordoni, con un profondo lavoro di ricerca e un dossier di 40 pagine, ha dimostrato che non è così: Di Mundo e D'Antona certificarono la presenza di travi rinforzate da «trecce» perché effettivamente quello era lo stato dell'arte. Il potenziamento non risultava in uno dei progetti esaminati dagli inquirenti, per mero errore materiale; ma era presente rispondendo quindi alla realtà - in molti altri carteggi che riproducevano il pon-

te. «L'opera - insistono quindi Di Mundo, D'Antona e l'avvocato Bordoni - di lunghezza modesta e complessivamente pari a circa 11 metri, è in servizio dal 1976 e non è mai stata interessata da interventi di manutenzione aventi carattere strutturale... e consultando lo storico delle ispezioni, pluridecennale, si riscontra l'assenza di qualsiasi problema». Ancora: «Le attività messe in campo e le prescrizioni imposte al traffico hanno garantito, in ogni momento, il corretto e consapevole governo della situazione, determinando la sicurezza dell'utenza».

«USATO IL DOCUMENTO SBAGLIATO»

Nello specifico: «La difformità emersa in sede d'indagine tra il sistema di precompressione in loco e il dettaglio grafico riportato su un elaborato di contabilità, è realisticamente riconducibile a un errato scambio d'informazioni risalenti all'epoca della costruzione. E ha avuto, come probabile e unica ricaduta, un riconoscimento economico non corretto all'impresa ed è quel presupposto che ha condizionato le successive disamine... Il solo documento che sicuramente è falso ideologicamente è proprio l'elaborato di contabilità, che riportava una rappresentazione diversa dalla realtà. Ed essendo l'unico esistente che includeva la sezione della trave... lo stesso veniva assunto inizialmente come riferimento rispetto alla realtà».

Guardia di finanza e Procura (l'indagine si svolge a Genova appunto perché na-

LE TAPPE



Il disastro

Alle 11.36 del 14 agosto 2018 crolla il Ponte Morandi, sull'A10. Cedono prima i tiranti di uno dei piloni principali e successivamente oltre 200 metri di strada: nel disastro muoiono 43 persone, 12 sono ferite. Genova resta tagliata in due.



Le inchieste

Gli accertamenti condotti dalla Procura del capoluogo ligure permettono di svelare la sistematica omissione dei controlli, i tagli agli investimenti in manutenzione e la falsificazione di report. Non solo sul viadotto crollato, ma su molte infrastrutture gestite da Autostrade in Liguria e altrove, in particolare tunnel e barriere fonoassorbenti.



I fronti riuniti

Mentre gli accertamenti sulla strage del Morandi hanno seguito una strada autonoma, ed è già in corso il dibattimento, nei mesi scorsi la Procura ha deciso di accorpare i filoni d'indagine sugli altri ponti, sulle gallerie e sulle barriere. Pareva prossima la richiesta di processo, ma l'ultimo colpo di scena ha allungato i tempi.



Foto grande: controlli a un viadotto. Accanto, il ponte Paolillo finito nell'indagine e, sopra, il legale Gabriele Bordoni

ta come costola dell'affaire Morandi) si sono quindi basate sull'unico incartamento in cui il viadotto Paolillo appariva meno rinforzato di quel ch'era davvero. Perciò hanno accusato i due dipendenti Spea d'averlo descritto più solido della realtà, quando invece gli inquisiti si erano limitati a verificare la concreta tenuta del manufatto.

INCHIESTA CON 47 INDAGATI

La chiosa dell'istanza lo rimarca. «Non vi è stato alcun escamotage per sottacere la realtà... Semplicemente, una volta che la realtà è stata acclarata, la si è voluta rappresentare non evidenziando più la difformità con il disegno contabile, chiarito che lo stesso era palesemente falso».

Ecco perché, insiste Bordoni, «la notizia di reato per Di Mundo e D'Antona è in-

fondata e, non potendosi certo affermare come plausibile la loro condanna in sede processuale, va debitamente inoltrata per l'archiviazione».

Il fascicolo bis sulle infrastrutture era stato chiuso a ottobre e si riteneva prossima la richiesta di rinvio a giudizio. Ma la segnalazione di D'Antona e Di Mundo ha stoppato l'avanzare del procedimento, chiamando gli investigatori a un surplus di lavoro per scagionare chi era stato accusato ingiustamente. E al momento i tempi di questo (futuro) dibattimento paiono parecchio incerti.

L'inchiesta ha messo nel mirino almeno un migliaio di presunte ispezioni false o addomesticate sui viadotti delle autostrade liguri e non solo, e sulla manutenzione giudicata carente dei tunnel: il 30 dicembre 2019, ri-

cordiamo, crollarono quasi 3 tonnellate di cemento dalla volta della galleria Bertè, sull'A26. I rilievi hanno riguardato anche lo scandalo delle barriere anti-rumore, che in caso di forte vento rischiavano di abbattersi e colpire gli automobilisti. Infine, è stato preso in esame il mancato rispetto della concessione firmata da Autostrade con lo Stato. Dei 47 indagati - la contestazione prevalente è quella di falso - 26 sono già a processo per il crollo del Morandi. A rischiare d'essere imputati in questa branca sono 12 tra ispettori e tecnici, ma anche ex top manager di Aspi e 34 fra controllori e vertici di Spea. Il quarantasettesimo iscritto nel registro degli indagati dai pubblici ministeri Stefano Puppo e Walter Cotugno è un dirigente del ministero dei Trasporti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il dibattito sul crollo e il rischio prescrizione

Strage del 2018: ferme le udienze «Fase di studio, poi tempi stretti»

IL CASO

Si riprenderà martedì 2 maggio, dopo due settimane di stop. L'obiettivo, come ha ribadito il presidente del collegio dei giudici, Paolo Lepri, è riesaminare il centinaio di testimonianze registrate finora in aula e i documenti fin qui entrati nel processo, e ripartire per stringere i tempi. So-

no gli aggiornamenti più importanti dal dibattito per il crollo del Ponte Morandi (43 vittime il 14 agosto 2018 nel collasso dell'infrastruttura sull'A10), iniziato formalmente nel luglio 2022 e però entrato nel vivo a partire da settembre. A giudizio, ricordiamo, ci sono 58 persone tra dirigenti e tecnici, o ex, del concessionario Autostrade per l'Italia, di Spea Engineering (società

un tempo del Gruppo Atlantia come Aspi e delegata ai monitoraggi) e del Ministero delle Infrastrutture. Gli addebiti sono a vario titolo di omicidio stradale plurimo, falso, disastro e attentato alla sicurezza dei trasporti. Tra i principali inquisiti figurano l'ex amministratore delegato di Autostrade Giovanni Castellucci, spesso presente in aula, e i suoi più fidati dirigenti Michele Donferri Mi-



L'aula in cui si tengono le udienze per il crollo del Ponte Morandi FORNETTI

telli, ex capo delle manutenzioni, e Paolo Berti, ex direttore centrale operazioni. È probabile che entro qualche settimana il tribunale decida di scremare l'elenco dei testi, per scongiurare lo spaurac-

chio d'una prescrizione diffusa su reati gravi prima che sia pronunciata la sentenza (una delle audizioni più attese è quella di Riccardo Morandi, figlio del progettista del viadotto, prevista per

mercoledì 3 maggio). Erastato Walter Cotugno, uno dei pubblici ministeri che sostengono le accuse, a lanciare l'allarme sulla possibile conclusione delle udienze a dicembre 2025, vicino alle prime scadenze dei termini per alcuni addebiti.

In seguito era stato contestato dal tribunale, che ha stigmatizzato l'eccessiva attenzione dei pm a questioni non inerenti specificamente il Morandi. Sul medesimo tema era intervenuto a stretto giro pure il procuratore capo Nicola Piacente, cercando di disinnescare le polemiche e auspicando una durata del procedimento «compatibile con la sua complessità». —

M. IND.

© RIPRODUZIONE RISERVATA