

L'inchiesta

I periti della Procura «Viadotto Sori, problemi di staticità per le infiltrazioni»

A12, eccessiva corrosione su due piloni, servono altri esami
Venti nuovi indagati tra i tecnici di Spea e quelli di Autostrade

Tommaso Fregatti / GENOVA

Da una parte il viadotto Sori, uno dei più importanti dell'autostrada A12 che, sottolineano i periti della Procura, ha problemi di staticità dovuti molto probabilmente ad infiltrazioni d'acqua che nel tempo hanno corroso i cavi in acciaio all'interno; dall'altra i primi indagati nei due nuovi filoni d'indagine su falsi e omissioni: una ventina tra tecnici di Autostrade e di Spea.

I periti della Procura coordinati dall'ingegnere Renato Burratti hanno, infatti, evidenziato la preoccupazione riguardo soprattutto i due piloni iniziali del viadotto Sori (è lungo quasi quattrocento metri e alto più di cento) su cui appoggia l'impalcato, e sui cassoni che da sei anni non sono stati mai controllati o ispezionati. Nel corso delle verifiche effettuate nelle ultime settimane all'interno delle gallerie del ponte, infatti, gli esperti del pubblico ministero Walter Cotugno hanno evidenziato un alto stato di corrosione dei cavi interni che potrebbero portare ad un serio deficit di stabilità della struttura. Non si tratta - è bene spie-



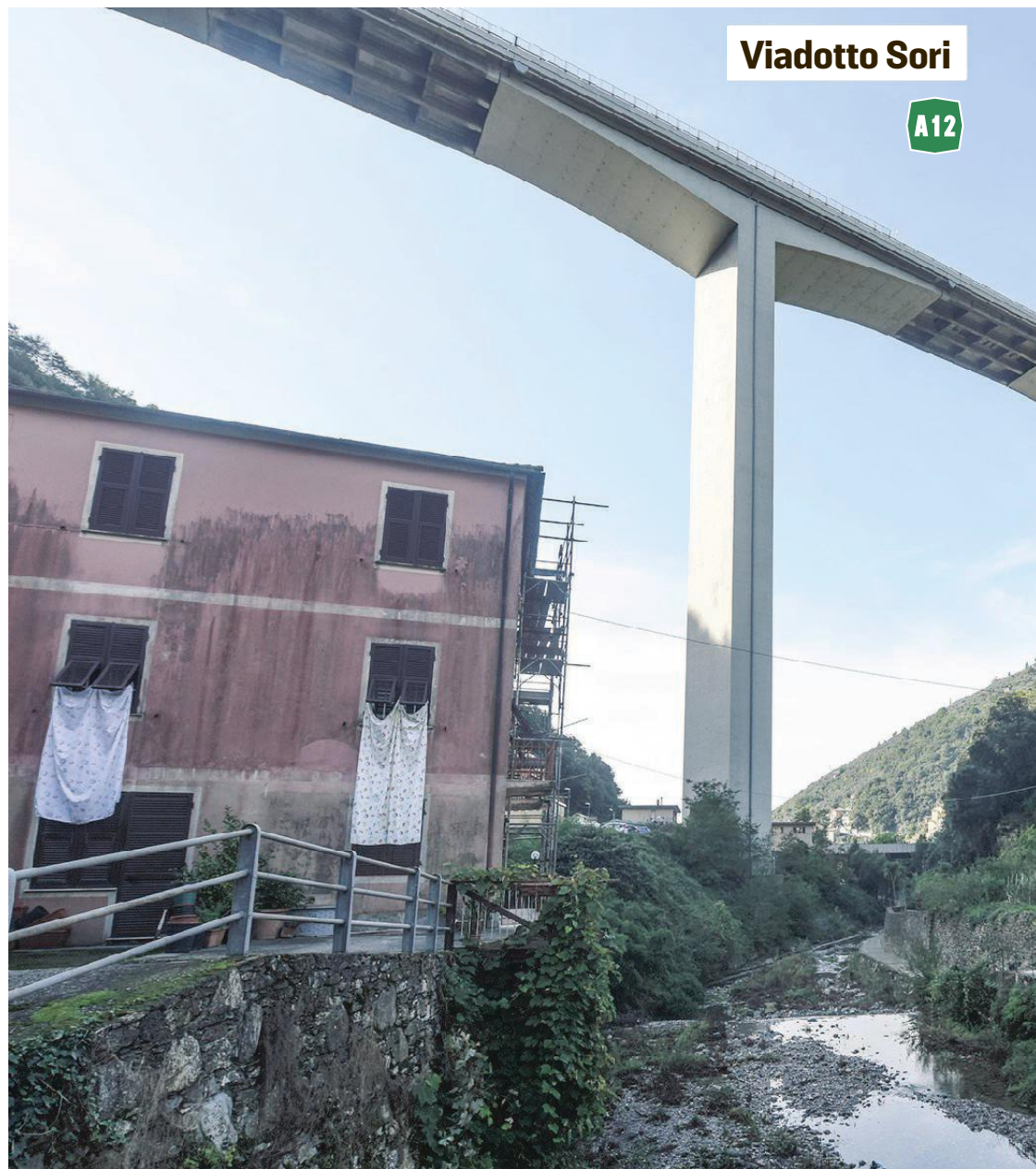
ORA LA PALLA PASSA AL MIT

A26, test sul Pecetti e il Fado

Autostrade ha effettuato controlli e prove di carico sui due viadotti dell'A26, Pecetti e Fado, chiusi nei giorni scorsi. Per la riapertura totale delle due carreggiate si aspettano ora le valutazioni che il ministero dei Trasporti farà sugli esiti dei test effettuati.

garlo - di un rischio di crollo o cedimento immediato ma di una situazione che va necessariamente approfondita e controllata. Proprio per evitare una situazione di pericolo in futuro. Nei prossimi giorni questa relazione - il cui conte-

nuto è stato formalmente anticipato alla procura - finirà sulla scrivania del pm Walter Cotugno che deciderà come procedere. L'ipotesi più probabile è quella di procedere ad una soluzione condivisa piuttosto che ad un sequestro o una chiu-



Viadotto Sori

A12

sura imposta. «La nostra strada - ha spiegato al *Secolo XIX* il procuratore capo Francesco Cozzi - è quella di condividere il problema cercando una soluzione che garantisca la sicurezza degli utenti. Non è nostro compito controllare i viadotti ma fare le indagini». L'ipotesi più probabile è che quella di «imporre» ad Aspi (che potrebbe essere nuovamente convocata nei prossimi giorni) una serie di limitazioni. Un po' per alleggerire il traffico su strutture già sovraccariche e un po' per far svolgere ad Autostrade gli accertamenti di rito e la

messa in sicurezza del ponte. Come sta avvenendo per i viadotti Fado e Pecetti sull'A26 dopo la chiusura di lunedì. In particolare la Procura potrebbe chiedere alla società concessionaria di approfondire gli esami sui cavi corrosi e un accertamento geologico sui due piloni nel mirino. Le stesse infiltrazioni d'acqua riscontrate nel «Sori» sono state anche accertate sul viadotto Bisagno. Un ponte gemello che si trova a qualche decina di chilometri di distanza sull'omonimo torrente che attraversa Genova. Entrambi i viadotti sono stati

costruiti negli anni Sessanta con il sistema Dywidag. E cioè mediante centinatura a sbalzo autoportante, utile nel caso di ponti di notevole altezza o con il fondovalle occupato da costruzioni.

PRIMI INDAGATI PER I NUOVI FILONI

Ieri mattina si è tenuta una riunione tra il procuratore aggiunto Paolo D'Ovidio e il sostituto Walter Cotugno in cui si è formalizzata la decisione di realizzare una super perizia sui quattro viadotti che hanno appena ottenuto il voto 70 e che sono al centro di una nuo-

L'allarme di Cosulich: gli armatori, visto il caos viabilità, potrebbero scappare verso altri scali
E il 12 dicembre la piattaforma Maersk di Vado entrerà in funzione in un contesto complicato

I porti liguri temono la fuga verso Nord «Danno triplicato rispetto al Morandi»

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

«Questa volta il costo per lo scalo sarà tre volte più alto di quello provocato dal crollo del Morandi». Al presidente dei porti di Genova e Savona tocca fare i conti. Paolo Signorini mette in fila i problemi che dal mare sino agli interporti dell'entroterra, il sistema logistico ligure sarà costretto ad affrontare. «Un anno e mezzo fa abbiamo calcolato un danno di 500 milioni». Significa che questa volta si può arrivare a 1 miliardo e mezzo. Per questo, nel corso

del forum Tv del *MediTelegraph-Secolo XIX*, il presidente della Regione Giovanni Toti spiegava la necessità e l'urgenza di firmare una prima «richiesta di riconoscimento danni da 450 milioni causati dal maltempo di questi giorni», giusto poche ore prima di partire per un sopralluogo alla piattaforma Maersk di Vado, gestita dal colosso danese e da Cosco (Cina). Il nuovo terminal container del ponente rischia di iniziare l'operatività azzoppato dalle arterie strozzate da frane e chiusure. Genova e Savona si ritrovano così unite dall'emergenza: Vado nonostante i problemi sulla Savona-Torino e sulla A26, «verrà comunque inaugurata il 12

dicembre» annuncia il governatore. Su Genova invece le certezze sono ridotte ai minimi.

FUGA VERSO NORD

Il rischio è raddoppiato. Le banchine liguri possono perdere fette di mercato che fatidicamente gli operatori stavano conquistando e sono vicine anche a lasciare sul terreno container e operatori che scelgono altri scali per evitare di rimanere paralizzati sui piazzali dei terminal. «C'è una società svizzera che fa affari con la Cina sulla Via della Seta. Attualmente quel traffico passa per l'80% da Rotterdam, ma con il titolare dell'azienda avevamo cominciato a progettare un aumento dei

volumi su Genova, portando altri 15 mila contenitori nel capoluogo. Adesso c'è il rischio che questa operazione salti». L'esempio raccontato da Augusto Cosulich, primo cliente del porto di Genova e rappresentante del colosso cinese Cosco, spiega bene il terrore degli operatori privati di fronte all'isolamento della Liguria. «In teoria c'è 1 milione di container che Genova potrebbe rubare a Rotterdam» dice ancora Cosulich, ma senza infrastrutture l'ipotesi rimane sulla carta. Non solo: «Il danno alla nostra produttività è enorme: quello che prima facevamo in 24 ore viene completato in 48 ore» spiega Sandro De Caro, il presidente ligure di Trasportounito,



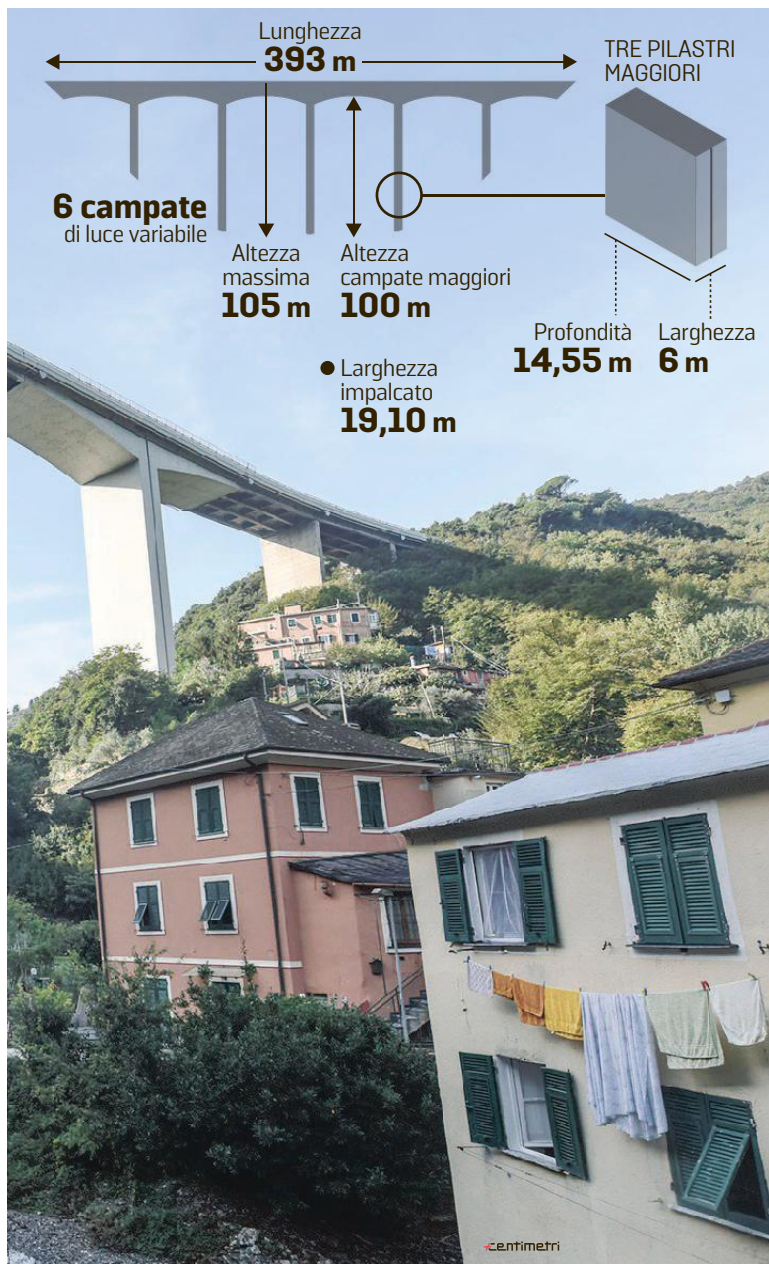
La piattaforma Maersk di Vado Ligure

l'associazione degli autotrasportatori - Chiederemo indennizzi immediati e auspichiamo l'apertura dei porti anche durante la notte». Sono misure d'emergenza, mentre il traffico se ne va. Anche quello pregiato: «C'è un pericolo relativo al trasporto eccezionale: attualmente ci sono restrizioni, abbiamo chiesto la disponibilità ad Autostrade a passare anche di notte, ma non c'è stata risposta. E merce che rischia di andare in altri porti, in quelli del Nord Europa soprattutto», spiega ancora De Caro. Infine il colpo di grazia. Cosulich è netto: gli armatori, visto il caos viabilità, potrebbe-

ro scappare verso altri porti. «Le grandi alleanze decidono in pochi giorni. In questa situazione è uno scenario possibile e sarebbe drammatico per Liguria. E tutto questo alla vigilia dell'apertura del terminal di Vado: non so cosa potremo raccontare ai cinesi, sono estremamente imbarazzato».

LA SVIZZERA È PREOCCUPATA

La Svizzera è il punto di riferimento dei porti liguri e l'asse Nord-Sud è fatta soprattutto dal trasporto su gomma. Per questo oltre alla «solidarietà» ai colleghi, gli autotrasportatori svizzeri sono «fortemente preoccupati per la



va indagine per falso. Si tratta del Coppetta e dello Scrivia (A7), del Bormida carreggiata Nord (A26) e del Ponticello ad Archi (A10). Si è anche deciso di procedere con le prime iscrizioni nel registro degli indagati. Sia per il filone del «falso» sia per le «omissioni di lavori che minacciano rovina». Nel mirino una ventina tra tecnici di Autostrade e Spea che hanno partecipato alle compilazioni delle relazioni trimestrali falsificate, secondo i magistrati. Sempre ieri pomeriggio i militari della guardia di Finanza diretti dai colonnelli Ivan Bi-

xio (Primo Gruppo) e Giampaolo Lo Turco (nucleo metropolitano) hanno consegnato la documentazione sequestrata lunedì pomeriggio nel corso della perquisizione effettuata all'interno dell'ufficio tecnico di sicurezza autostradale di Spea, la società controllata da Autostrade che aveva il compito del monitoraggio delle infrastrutture. Si tratta della documentazione (progetti, gare d'appalto e interventi di manutenzione) sui due viadotti, il Fado e il Pecetti dell'A26, chiusi nella serata di lunedì. —

BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI

IL RETROSCENA

Alessandro Barbera
Federico Capurso / ROMA

Si va «verso la revoca delle concessioni». E' dal giorno successivo al crollo di Ponte Morandi - era il 15 agosto del 2018 - che Luigi Di Maio dà la decisione per imminente. Ma c'è una ragione se in quasi un anno e mezzo quella decisione non è mai arrivata. Basta leggere l'articolo nove della concessione che regola i rapporti fra Autostrade e il governo italiano. «In caso di revoca prima della scadenza (nel 2038, ndr) il concedente è tenuto a pagare il valore della concessione tolto il dieci per cento»: ventitré miliardi e mezzo di euro, secondo la stima di Mediobanca. «Le concessioni autostradali non sono una questione politica, ma di difesa, la migliore possibile, dell'interesse nazionale».

Paola De Micheli, colei che dovrebbe apporre la firma sulla procedura di revoca con il collega del Tesoro Roberto Gualtieri, si limita a un tweet. Le voci di corridoio raccontano di un Pd tentato di seguire i Cinque Stelle sulla linea dura. Quelle pochissime parole sono invece la conferma di ciò che sa chiunque frequenti le stanze del ministero delle Infrastrutture: cacciare Autostrade è facile a parole, quasi impossibile nei fatti.

La De Micheli non è comunque rassegnata, e vuole



Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli a Savona dopo il crollo sulla A6

PUGNO

far pagare dazio alla lunga serie di errori ed omissioni della società controllata dalla famiglia Benetton. «Attendiamo la fine della procedura tecnica di accertamento in corso», la versione ufficiale. Dovrebbe arrivare prima delle elezioni in Emilia a fine gennaio, e sarà la clava per imporre ad Autostrade per l'Italia la riscrittura del contratto e nuove regole. Il primo passo è quello di rendere operativa l'Agenzia per la sicurezza di strade e ferrovie, il soggetto che ora ha il compito di verificare lo stato di

ATTACCO A BENETTON

Beppe Grillo sul Blog
«È tempo di cambiare»

«#Autostrade Story è la storia della concessione autostradale ottenuta dai #Benetton più di 20 anni fa. Una concessione a condizioni di favore senza eguali. Condivide il più possibile queste informazioni. È tempo di cambiare». Così Beppe Grillo, garante e cofondatore del M5s, su Twitter sembra dare il benservito alla società del Gruppo Benetton, chiedendo la revoca delle concessioni autostradali. Sul suo blog, Grillo pubblica la prima puntata di "Autostrade story" che si trova anche sul blog delle Stelle.

Al fondatore del Movimento replica il premier Giuseppe Conte: «Lo capisco. Tutti quanti stiamo aspettando la fine di questo procedimento amministrativo. Siamo in dirittura d'arrivo e non faremo sconti. Tra poco gli italiani conosceranno l'esito di questo procedimento».

salute di strade e ponti. Sono già state assunte una sessantina di persone, il ministero ha dato il via alla selezione di altre centocinquanta.

Il passo successivo sarà ottenere più investimenti con costi ridotti per chi viaggia. Il governo ha già avanzato una richiesta alla quale - una volta conclusa la procedura - Autostrade non potrà dir di no: il blocco delle tariffe per non meno di un anno. Difficile dire se basterà a fermare la pressione dei Cinque Stelle sul Pd, ma questa è la linea

su cui sono attestati Palazzo Chigi e il Pd.

A dar retta alle voci Cinque Stelle, le decisioni dovrebbero essere ben altre: revoca e gestione pubblica della rete da affidare alle Regioni. Il ministro dello Sviluppo Stefano Patuanelli parla ad esempio del modello «virtuoso» di Autovie Veneto. «La gestione di tremila chilometri di rete non può andare ad un solo soggetto».

Ma così è stato deciso da chi ha firmato il primo e tutti

Il progetto dei grillini è affidare alle Regioni la gestione della rete autostradale

i successivi rinnovi ad Aspi. Fra Ilva, Alitalia e riforma del Fondo salva-Stati, il governo ha già abbastanza guai da risolvere. Spiega una fonte di governo: «Cosa accadrebbe nel caso in cui - con quasi certezza - Autostrade respingesse la revoca con un ricorso di fronte a Tar e Consiglio di Stato? E il Tesoro sarebbe in grado di farsi carico dell'enorme mole di investimenti necessari a mantenere la rete?» A Conte il quadro è chiaro sin dai primi giorni della tragedia di Genova. E sa che la strada della revoca sarebbe un azzardo sia per i conti pubblici che per la stessa Autostrade, un'azienda che solo in Italia dà lavoro a più di settemila persone. —

BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI

LE REAZIONI ALL'INTERVISTA DI ROBERTO TOMASI, AD DI ASPI: SERVE UN ENTE TERZO CHE CERTIFICHI LO STATO DELLE OPERE

«Basta parole, serve più sicurezza»

Fornaro (Leu): «Trattati come associazione per delinquere se si scoprirà che hanno davvero falsificato i report sulla stabilità dei viadotti»

Alessandra Costante
Emanuela Schenone / GENOVA

Il nervo scoperto è la sicurezza. Di strade, ponti, viadotti. Dopo il crollo del Morandi, l'inchiesta della magistratura per i lavori non fatti su cinque ponti, i sospetti di report falsati da Autostrade per l'Italia, e la A26 a scartamento ridotto per i dubbi che riguardano i viadotti Fado e Pecetti, le parole del nuovo amministratore delegato di Aspi Roberto Tomasi non riescono a rassicurare: «Non ci sono rischi sulla nostra rete», ha detto al Secolo XIX l'ad.

Non rasserenano certamente Toti: «Abbiamo scritto sia al Mit sia alla società Autostrade per poter nominare un nostro

ente certificatore: è surreale che ad un anno e quattro mesi dal Morandi non si riesca ancora a sapere in che condizioni siano le infrastrutture della nostra regione».

«Basta parole, siamo stufi. Ora ci vogliono i fatti». E i fatti, per Eggle Possetti portavoce del Comitato dei parenti delle vittime del Morandi (nel crollo ha perso sorella, cognato e due nipoti) sono «interventi seri per la sicurezza, non specchietti per le allodole». Perché il crollo del viadotto sull'A6, travolto da 30 mila metri cubi di fango, ha fatto riaffiorare, insieme al dolore, anche la paura. «Io non mi sento tranquilla a viaggiare - dice Possetti - domenica ero terrorizzata al pensiero che potessero esserci anche delle macchine in mezzo alle macerie e che qualcun altro potesse provare quello che abbiamo vissuto noi».

E anche il cordoglio espresso da Tomasi nei confronti dei familiari delle vittime del Mo-



EGGLE POSSETTI
PORTAVOCE DEL COMITATO
VITTIME DEL MORANDI

«Siamo stufi delle chiacchiere, servono i fatti: interventi seri sulle infrastrutture e non specchietti per le allodole»

randi forse arriva fuori tempo massimo.

Barbara Bianco (era la compagna di Andrea Cerulli) in quindici mesi non ha mai avu-

to un contatto con Autostrade. «Non pretendvo chissà cosa, ma visto che il viadotto era gestito da loro almeno le condoglianze, due parole di vicinanza alle famiglie... e invece non li abbiamo mai incontrati, mai sentiti. Ci sono vicini? Avrebbero potuto fare molto di più a livello umano».

Benedetta Alciato è la zia di Samuele Robbiano e curatrice del libro «Vite spezzate». «Tante belle parole che, però, arrivano da una persona appena entrata». Ricorda con amarezza il 14 agosto 2018, quando andò al San Martino per il riconoscimento delle salme: «Lui parla dei pedaggi, bene quel giorno io il pedaggio l'ho pagato».

«Finito il tempo delle parole» anche per Federico Fornaro, capogruppo di Leu alla Camera e, come molti che abitano sui crinali di confine tra Liguria e Piemonte, costretto a far lo slalom tra frane e strade interrotte. «Bisogna dare la

certezza agli automobilisti di viaggiare in sicurezza». Ripete le parole spese in Aula: «Se verrà confermato che i report sulla verifica della sicurezza dei viadotti sono stati falsificati, ci troveremo di fronte a una associazione per delinquere che come tale va trattata e perseguita».

Edoardo Rixi, leghista, vice ministro nel governo giallo-verde, punta il dito contro il suo ex ministero, il Mit: «Oggi nessuno certifica lo stato delle infrastrutture. Avrebbe dovuto esserci Ansfsa, ma abbiamo scoperto che non ha neppure una sede. Noi sappiamo che ci sono ponti e viadotti ammalorati, ma non possiamo sapere se ci sono interventi e piani che siano congrui».

Per Giovanni Mondini presidente di Confindustria Genova, la risposta più urgente è la riapertura della A26: «Mi auguro che possa accadere al più presto possibile, visto che in 10 ore è stata aperta una carreggiata spero che altrettanto velocemente ci possa essere una risposta sull'altra, altrimenti diventa difficile pianificare interventi e misure d'urgenza, anche per il porto». —

BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI

fragilità di un sistema infrastrutturale che minaccia di compromettere, o quantomeno, di condizionare in modo drammatico l'efficienza dei collegamenti, con ripercussioni che inevitabilmente saranno avvertite nel tempo anche da sistema logistico ed economico Svizzero». È l'analisi di Adriano Sala, presidente di Astag, l'associazione svizzera dell'autotrasporto: poche ore prima del crollo logistico della Liguria, gli operatori locali e quelli genovesi, avevano rinsaldato il patto sulle merci al convegno «Un mare di Svizzera». A Lugano si è discusso di come integrare il sistema ferroviario locale (costato 24 miliardi di euro) con quello italiano. La Germania - raccontavano gli spedizionieri di Lugano - è più indietro dell'Italia. Poche ore dopo, il crollo infrastrutturale della Liguria ha vanificato un'intesa che pareva promettere bene. «Il binario è la via che vogliamo accelerare. Ho sentito anche Mercitalia e bisogna acquistare nuovi treni: il pubblico può fare la sua parte, incentivando il trasporto sui binari». Genova prova a ripartire dal treno. —