

# Edilizia e Territorio

## Ponte Genova, al via l'indagine sugli altri viadotti a rischio

31 gennaio 2019 - Ivan Cimmarusti

Nuovi avvisi di garanzia, cinque i ponti messi sotto osservazione



L'ipotesi che le relazioni tecniche fossero studiate a tavolino per celare lo stato «disastrato» dei viadotti ha portato la Procura della Repubblica di Genova a istruire un nuovo fascicolo su Autostrade per l'Italia e sulla controllata Spea Engineering, che si occupa di compiere le verifiche tecniche.

L'accusa è di concorso in falsità ideologica e nel registro degli indagati sono finiti una dozzina di dirigenti delle due società, tra i quali spiccano Gianni Marrone, direttore del VII-VIII Tronco di Aspi e il manager di Spea Massimo Giacobbi, già indagato nell'inchiesta sul tragico crollo del ponte Morandi, 43 morti lo scorso 14 agosto.

Gli inquirenti liguri - coordinati dal procuratore capo di Genova Francesco Cozzi, dall'aggiunto Paolo D'Ovidio e dai sostituti Walter Cotugno e Massimo Terrile- hanno messo sotto accertamento cinque viadotti sparsi lungo la rete autostradale: il Gargassa e il Pecetti sull'A26 (Liguria), il Moro sull'A14 (Abruzzo), il Paolillo sull'A16 (tra la Puglia e la Campania) e il Sei Luci, che si collegava al Morandi. Ponti per i quali «non esiste alcun rischio sicurezza», tengono a precisare da Aspi, e che erano stati oggetto di un report del 4 dicembre inviato dalla società del gruppo Atlantia al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «In nessun caso – aggiunge Aspi – è stato riscontrato alcun problema riguardante la sicurezza di tali opere che, peraltro, sono state oggetto di verifica anche da parte dei competenti uffici ispettivi del Ministero».

Tuttavia l'analisi investigativa dei documenti, incrociata con i verbali a sommarie informazioni dei tecnici di Spea, ha consentito al primo gruppo della Guardia di finanza di Genova, al comando del colonnello Ivan Bixio, di aprire il nuovo procedimento per falso. È emerso un sospetto trend, teso ad «addolcire» le relazioni tecniche sullo stato dei cinque viadotti (su un totale di 1.943 gestiti da Autostrade per l'Italia). Un presunto «sistema», dunque, che avrebbe avuto lo scopo di «ammorbidire» determinati termini, così da rinviare o annullare gli interventi di ripristino o restauro. La tecnica - è l'ipotesi preliminare degli investigatori - sarebbe stata utilizzata anche nella gestione e manutenzione del ponte Morandi. Stando ai verbali di alcuni ingegneri di Spea, infatti, le relazioni «talvolta erano state cambiate dopo le riunioni con il supervisore Maurizio Ceneri (ingegnere di Spea, ndr) mentre in altri casi era stato Ceneri stesso a modificarli senza consultarsi con gli altri».

Si tratta, allo stato, di ipotesi suffragate esclusivamente da una serie di dichiarazioni rilasciate agli inquirenti. Per questo le Fiamme Gialle hanno compiuto numerose perquisizioni nelle sedi di Spea a Genova, Firenze, Bologna, Milano Terni e Bari, dove è stata anche perquisita la sede della direzione di Tronco di Aspi.