

IVG

Autostrade liguri, dopo il 14 agosto 2018 caduto il velo: le inchieste che hanno rivelato l'incubo

di **Redazione**

14 Agosto 2020 - 10:52



Liguria. Alle 11,36 del 14 agosto 2018, oltre al drammatico crollo di Ponte Morandi, che ha reciso 43 vite, **a cadere è stato anche il velo che avvolgeva le nostre autostrade**, il cui stato di salute è apparso da quel giorno tutt'altro che confortante. Anzi. Agli occhi dei liguri sono diventate chiare ed evidenti le criticità di una rete infrastrutturale tanto maestosa dal punto di vista ingegneristico **quanto "fragile" e complicata dal punto di vista della gestione.**

Successivamente ai tragici fatti di quel maledetto giorno d'estate, il lavoro di magistratura e forze dell'ordine, unito alla quotidiana documentazione dei media, **ha di fatto scoperto un vaso di Pandora** di cui ancora non si vede il fondo: dall'inchiesta madre sul crollo della pila nove, sono nate **altri tre filoni di indagine**, che di fatto hanno messo in discussione tutta la rete autostradale ligure.

Come ha ricordato il colonnello **Ivan Bixio**, Comandante del I Gruppo di Genova della Guardia di Finanza, per quanto riguarda l'inchiesta madre, cioè quella su crollo del 14 agosto ci sono due incidenti probatori, uno legato allo stato di salute della struttura e uno sulle cause del suo cedimento improvviso. **Per questa inchiesta sono indagati 71 persone, tra ex dirigenti di Aspi, di Spea, la società che faceva le manutenzioni, i funzionari del ministero dei Trasporti e i tecnici, più le due società**, con accuse a vario titolo di disastro colposo, omicidio colposo plurimo, attentato alla sicurezza del trasporti, falso. **A fine settembre saranno quindi depositate le perizie**, da cui poi nascerà l'istruttoria vera e propria.

Falsi Report

Scavando tra la documentazione e grazie ad alcune intercettazioni, gli inquirenti a settembre 2019 aprono un secondo filone di indagine, incentrato sui falsi report sullo stato di salute dei viadotti: le relazioni sullo stato di alcuni viadotti controllati, **sarebbero infatti state ammorbidite per far risultare uno stato di salute migliore rispetto alla realtà**. Stato di salute sancito dalle votazioni spesso ritoccate al ribasso. Per l'accusa, in certi casi, i report sembravano quasi **"fatti con lo stampino"**, ripetitivi e routinari, non corrispondenti al vero stato dei ponti. Un aspetto che era emerso nel corso degli interrogatori di alcuni testimoni durante le indagini nell'inchiesta sul crollo di Ponte Morandi.

Una condizione dei viadotti che **IVG spesso ha documentato grazie ai reportage dei colleghi di Genova24 sotto e dentro queste grandi opere**, il cui ammaloramento, visibile anche ad occhio nudo, ha poi corrisposto ad una totale revisione delle votazioni tecniche ufficiali, che ad oggi contano infatti **116 ponti con valutazione 60** (lavori urgenti da fare entro due anni), voto in precedenza mai utilizzato nei report ufficiali

Barriere antirumore

Scavando fra i documenti di Autostrade acquisiti a suo tempo, la guardia di finanza ha scoperto negli anni si sono verificati dei sinistri legati al cedimento della barriere fono assorbenti installate lungo le tratte urbane delle autostrade. **Da qui è emerso un difetto di progettazione noto all'interno dell'azienda, unito all'utilizzo di materiale non conformi**. Da questa scoperta è nato il terzo filone di indagine, che ha portato alla rimozione immediata di tutte le strutture fuori norma dai tracciati. **In questa inchiesta sono indagate otto persone per frode nelle pubbliche forniture e attentato alla sicurezza dei trasporti**.



Inchiesta gallerie

L'ultimo filone di indagine è quello legato alle gallerie e ai report sul loro stato di salute: dopo il crollo di circa due tonnellate di cemento dalla copertura della galleria Bertè, la magistratura ha iniziato a scavare anche in quest'ambito, scoprendo una situazione simile a quanto visto per i viadotti, con valutazioni non conformi e omissioni in controlli e verifiche.



Quest'ultima "scoperta" ha di fatto scatenato i provvedimenti [più stringenti per quanto riguarda la sicurezza e la viabilità](#), con chiusure ispezioni urgenti e chiusure prolungate di ampi tratti di autostrada. Come spiegava il super ispettore del ministero Placido Migliorino, infatti, la situazione **era tale da considerare a rischio il 95% delle 285 gallerie liguri.**

Ed è proprio Migliorino che ha quantificato il tempo che servirà per "raggiungere un accettabile stato di sicurezza" sulle nostre autostrade in dieci anni; **dieci anni per arrivare a quella normalità in cui pensavamo di vivere prima che cadesse il Ponte, prima che cadesse il velo.**