

IL PROCESSO PER LA STRAGE NELLA QUALE MORIRONO 43 PERSONE

# Morandi, il marito della manager Spea «Non temeva che sarebbe crollato»

Il coniuge, ingegnere, difende Serena Allemanni, ex responsabile dell'ufficio sorveglianza della società di Aspi Iacobucci in aula: «Passavamo spesso dal Ponte assieme a nostro figlio, ci avrebbe avvisato del pericolo»

Matteo Indice

La sua audizione dura pochi minuti e però fissa un concetto fondamentale, dal punto di vista di chi deve difendersi dall'accusa d'aver taciuto che il Morandi era pericoloso, lasciandolo percorribile. «Io, mia moglie e mio figlio transitavamo spesso sul viadotto prima del crollo, talvolta per andare al Gaslini, spesso per raggiungere i nostri posti di lavoro. E lei non ci ha mai detto d'essere preoccupata, non ha mai mostrato o rivelato alcun timore sulla tenuta del Ponte. Ed è chiaro che i primi ai quali lo avrebbe detto saremmo stati proprio noi familiari».

CANCELLATI ALTRI TESTIMONI

Cesare Iacobucci è il marito di Serena Allemanni, ex responsabile ufficio sorveglianza tronco ligure per Spea Engineering, società del Gruppo Atlantia un tempo come Autostrade e delegata a monitoraggi e manutenzioni. Allemanni è una degli imputati nel processo sul disastro del 14 agosto 2018 (43 vittime) e ieri era prevista l'audizione del coniuge quale «teste a difesa», dopo che nelle scorse settimane sono terminati gli esami dei testimoni citati dalla Procura e di alcuni imputati. «Anch'io - ha proseguito il coniuge - sono un ingegnere, ma lavoro per un'altra azienda. E ribadisco: mai mia moglie ha avuto percezione d'un rischio reale, mai vi ha fatto cenno». A margine del suo reso-



In alto: i soccorritori tra le macerie dopo il crollo del Ponte Morandi, il 14 agosto 2018; sopra da sinistra: Serena Allemanni e un momento delle udienze nella tensostruttura

conto i legali del collegio difensivo hanno comunicato che un'altra trentina di testimoni da loro citati in precedenza rinuncerà all'audizione. E l'aggiornamento si somma a quello del giorno precedente, con il quale era stata certificata la cancellazione di altre cento testimonianze. Sebbene non sia facile prevedere i tempi del di-

battimento, si può dire senza ombra di dubbio che fra le rinunce già nero su bianco e quelle che mediamente si materializzano di udienza in udienza, il numero delle persone da sentire potrebbe scendere dalle 350-360 ipotizzate nei mesi scorsi a poco meno di duecento, con un riflesso significativo sui tempi processuali. Le no-

vità registrate fra lunedì e ieri allontanano infatti ulteriormente lo spauracchio della prescrizione, che in un primo momento si pensava avrebbe cancellato alcuni reati nell'ottobre 2024.

I NUOVI CALCOLI

A ottobre i pubblici ministeri Massimo Terrile, Walter

LETAPPE

## La strage

Alle 11.36 del 14 agosto 2018 crollano oltre 200 metri del Ponte Morandi, sull'A10, in quel momento aperto al traffico: muoiono 43 persone, 12 restano ferite in modo grave, la città è tagliata in due.

## L'inchiesta

La Procura apre un'inchiesta e il faro degli investigatori si accende subito sulle sistematiche omissioni in materia di manutenzione, a parere degli inquirenti finalizzate al risparmio e alla creazione di utili. Nel mirino finiscono anche alcuni dirigenti e funzionari del ministero dei Trasporti, che non avrebbero sorvegliato sulle autocertificazioni del concessionario privato Autostrade.

## Il dibattimento

Nel settembre 2022 è iniziato il processo e le udienze si sono susseguite a ritmo serrato. Nei prossimi mesi, oltre a quelle dei testimoni difensivi, sono previste le deposizioni dei consulenti tecnici che hanno redatto la perizia decisiva sulle cause del crollo.

Cotugno e Marco Airoidi, titolari dell'accusa, hanno ricalcolato i termini. Secondo il nuovo schema, gli omicidi colposi semplici, le lesioni gravi semplici, le lesioni stradali e l'attentato alla sicurezza dei trasporti si prescrivono il 14 febbraio 2026. Nel 2031, invece, toccherà all'attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro, nel 2033 agli omicidi colposi stradali per gli imputati cessati dagli incarichi prima del 2008, mentre nel 2036 agli omicidi colposi per gli imputati che hanno cessato gli incarichi dopo il 2008. E sempre alla luce dei recentissimi rivolgimenti, non è a questo punto peregrino ipotizzare con discreta certezza che il verdetto sarà pronunciato entro un anno.

I PROCESSI INCROCIATI

A giudizio per il massacro di oltre cinque anni fa, ricordiamo ci sono dirigenti e tecnici, o ex, del concessionario Autostrade per l'Italia, di Spea Engineering e del ministero delle Infrastrutture, che a parere dell'accusa non ha sorvegliato a dovere accontentandosi delle autocertificazioni del gestore. Gli addetti sono a vario titolo di omicidio stradale plurimo, falso e attentato alla sicurezza dei trasporti: tra i principali inquisiti figurano l'ex amministratore delegato di Aspi Giovanni Castellucci e i suoi più fidati dirigenti Michele Donferri Mitelli, ex responsabile nazionale manutenzioni, e Paolo Berti, ex direttore centrale operazioni (solo Donferri ha accettato di sottoporsi alle domande dei pm) oltre a Roberto Ferrazza, provveditore alle opere pubbliche di Liguria e Piemonte.

Castellucci e Berti, in particolare, hanno già riportato gravi condanne, rispettivamente a sei e a cinque anni, in un processo parallelo, quello sulla strage del bus precipitato da un cavalcavia nei pressi di Avellino nel luglio 2013, in cui morirono quaranta persone. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I ladri sono entrati in azione durante le operazioni alle casse automatiche Portate via monete per un peso complessivo di duecento chilogrammi

## Svaligiato al casello di Genova il furgone con il tesoro di Aspi Pedaggi per 40 mila euro

IL CASO

All'incirca due quintali di monete, poco meno di 40 mila euro sonanti. Portare via quei sacchi di spiccioli non deve essere stato semplice. Eppure i ladri sono riusciti nell'impresa, ripulendo alcuni giorni fa un furgone nel quale erano custoditi gli incassi di alcuni caselli autostradali. Il mezzo era parcheggiato vicino al varco di Pegli della A10. E ora sul caso indagando gli agenti del-

la sezione investigativa del compartimento di polizia stradale. Gli accertamenti sono partiti dalle immagini delle telecamere di sorveglianza e dall'ascolto degli addetti di Autostrade per l'Italia ai quali, quel giorno, era affidato il veicolo aziendale carico di incassi appena ritirati.

L'utilizzo di carte di credito, bancomat e Telepass ha rivoluzionato i pagamenti al casello. Riducendo l'utilizzo di contante per saldare i pedaggi. Ma non l'ha ancora sostituito completamente.

Così la società ritira frequentemente i soldi raccolti, per evitare che, nonostante la blindatura delle casse automatiche, si accumulino. Con un sistema che impone percorsi sempre diversi e passaggi a orari differenti, per evitare imboscate da parte di batterie di ladri, e anche meccanismi di sicurezza fisici.

Nulla di tutto ciò, questa volta, è servito a impedire il furto. Stando ai primi riscontri della polizia stradale, i ladri sono riusciti a entrare in azione mentre il veicolo era



I ladri hanno rubato gli incassi dei caselli autostradali

ANSA

momentaneamente sgaurito di sorveglianza. E quando gli addetti sono tornati, hanno scoperto che dal cassone erano spariti i sacchi di denaro raccolto.

Sul posto è intervenuta anche la sezione scientifica, per cercare di raccogliere elementi utili all'individuazione dei responsabili. Ad esempio impronte digitali o altre tracce. È in corso l'analisi dei reperti raccolti. Così come delle immagini girate dalla rete autostradale di telecamere e da quelle della viabilità cittadina dislocate nella zona vicina al casello di Pegli. La speranza è di trovare fotogrammi che abbiano ripreso l'arrivo o la fuga dei ladri. Se non, addirittura, le fasi dell'apertura del furgone. La polizia stradale sta studiando poi tutti gli schemi di sicurezza del ritiro degli incassi, per comprendere se e in che modo i responsabili dell'assalto abbiano capito in quale momento agire. —

M. FAG.

© RIPRODUZIONE RISERVATA