LAURA GALVAGNI

AUTOSTRADE IN FRANTUMI

IL CROLLO DEL PONTE MORANDI E NON SOLO: TRA FINANZA E POLITICA, UNA STORIA TIPICAMENTE ITALIANA

Rizzoli

Laura Galvagni

AUTOSTRADE IN FRANTUMI

Il crollo del Ponte Morandi e non solo: tra finanza e politica, una storia tipicamente italiana

Rizzoli

Pubblicato per

Rizzoli

da Mondadori Libri S.p.A.
Proprietà letteraria riservata
© 2021 Mondadori Libri S.p.A.

ISBN: 978-88-17-15495-6

Prima edizione: aprile 2021

Sommario

	Introduzione	9
1	2018, l'*annus horribilis*	21
2	Una grande asta con un solo offerente	39
3	Sogni di grandezza	57
4	I numeri parlano chiaro	79
5	La fatale incuria	105
6	Castellucci, la gloria e poi la polvere	131

7 La politica sbarca sulle macerie del Morandi 153

Conclusioni 171

Indice dei nomi 185

Autostrade in frantumi

A Maria e Armando

Introduzione

Il re è nudo. Nuda è l'azienda, nudi sono i suoi manager, nudi i suoi soci.

È uno tsunami inatteso quello che il 14 agosto 2018 investe Autostrade per l'Italia SPA (ASPI) e, con essa, la sua controllante Atlantia, in pochi secondi trasformatasi da leader globale nelle infrastrutture a obiettivo accerchiato e annichilito. In frantumi insieme all'immagine della concessionaria autostradale.

Non poteva essere altrimenti. Il Ponte Morandi di Genova, viadotto gestito da ASPI, crolla e le sue macerie inghiottono i corpi di 43 persone. Il catastrofico evento innesca una spirale tanto violenta quanto inevitabile: la concessionaria e i suoi soci,

la famiglia Benetton, finiscono nel mirino della politica, della giustizia e dell'opinione pubblica.

Come fa un ponte a collassare all'improvviso? Possibile che non avesse dato alcun segnale di cedimento? E perché quegli allarmi, se ci sono stati, non sono stati colti? Domande scontate quantunque lecite e alle quali fin da subito la giustizia cerca di dare risposta. Ma si sa, i tribunali hanno tempi che raramente coincidono con l'esigenza generalizzata, di fronte a una tragedia, di individuare subito il colpevole (o il capro espiatorio).

È fin troppo facile per la politica, per la propaganda e per i detrattori di lungo corso dei Benetton stabilire che i "criminali" sono loro, l'azienda, Autostrade per l'Italia, e la famiglia di Ponzano Veneto, ritenuta colpevole di avere "succhiato" per un ventennio risorse alla concessionaria sottraendole a controlli e manutenzioni. La presa di posizione dell'esecutivo dell'epoca, Giuseppe Conte premier e il Movimento 5 Stelle al governo con la Lega, assume fin da subito toni talmente radicali che, in poche ore, Roma minaccia già la revoca della concessione e getta le basi per fare in modo che ciò avvenga senza ristori o comunque almeno a un prezzo "scontato".

Ma, quando si alza il tappeto dopo anni di inedia,

la polvere è più di quella che si pensi e, soprattutto, investe tutti. E le colpe di azienda e Benetton si mischiano repentinamente con la figura controversa di un manager, l'ex CEO di Atlantia e di ASPI, Giovanni Castellucci, e con quelle di uno Stato "dormiente", che fin dalla privatizzazione di Autostrade per l'Italia nel 1997 ha creato le basi per un business che garantiva rendimenti sicuri ed elevati senza al contempo fissare paletti sufficientemente stringenti sul fronte degli obblighi in materia di investimenti.

Ma non basta. A cavallo tra 2020 e 2021 la giustizia con le sue perizie mette a fuoco anche il peccato originale: il Ponte Morandi aveva un difetto di costruzione. I campanelli d'allarme sono suonati più volte nel corso degli anni, fin dall'inaugurazione, effettuata addirittura anni prima che le prove tecniche di collaudo sul viadotto fossero completate.

Prima della sentenza, che spetterà solo ai giudici di Genova, diventa allora fondamentale investigare su ogni fronte (aziendale, politico e giudiziario) per posizionare correttamente tutte le tessere che compongono il mosaico del disastro, una delle vicende italiane più dolorose e intricate degli ultimi anni.