

LA GIUNGLA D'ASFALTO  
IN NOME DEL PROFITTO

MARCO ZATTERIN

Gente orribile e senza scrupoli. Nel quadro bruegeliano dipinto dagli inquirenti, appaiono così gli uomini che guidavano Autostrade prima del Morandi. - p. 21

## LA GIUNGLA D'ASFALTO IN NOME DEL PROFITTO

MARCO ZATTERIN

**G**ente orribile, senza etica e scrupoli. Nel quadro bruegeliano dipinto dagli inquirenti genovesi, gli uomini che guidavano le Autostrade prima della tragedia del Ponte Morandi appaiono come una bandaccia di brigantivota allegremente a gabbare lo Stato, minacciare la popolazione e arricchirsi a dismisura. Un branco di presunti angeli ribelli e caduti condotto da Angelo Castellucci, "Signor 13 milioni" di liquidazione (congelati), definito portatore non sano di «una personalità spregiudicata, incurante del rispetto delle regole, ispirato a una logica strettamente commerciale e personalistica, anche a scapito della sicurezza collettiva». Brutti figurati. Quelli che non vorremmo vedere e che, invece, dalle nostre parti trovano troppo spesso terreno fertile per le loro radici.

Nel totale del tutto-sommato, le imputazioni formali sono ancora la cosa migliore ed è tutto detto. Castellucci e gli altri arrestati si sarebbero distinti in «attentato alla sicurezza dei trasporti e frode in forniture pubbliche». In pratica, avrebbero disseminato barriere fonoassorbenti di qualità inadeguata e poco avrebbero ordito per cercare di ovviare al non piccolo inconveniente. Sapevano, giurano gli inquirenti. Castellucci era «costantemente informato» dei problemi. Eppure, non è successo nulla, mentre viaggiatori, trasporti pesanti e famiglie sfrecciavano sulle strade a pedaggio rischiando inconsapevoli la vita. Minimizzavano le spese, massimizzavano i profitti. E al telefono cischerzavano.

Gentiluomini mancati, davvero. Anche perché dalle carte dei magistrati emerge che quella dei pannelli sarebbe solo una delle applicazioni di un metodo da «Giungla d'asfalto». Il sospetto è che l'occultare i problemi - e minimizzare le disfunzioni, quali strade interrotte, gallerie che perdevano pezzi, ponti crollati - fosse la bussola che orientava l'intera gestione. Ovvero, «una spregiudicata linea imprendi-

toriale improntata alla sistematica riduzione della manutenzione della rete». Rafforzata dal sospetto che Castellucci abbia continuato a fare pressioni su Aspi e Atlantia anche dopo l'addio. Di qui il rischio di inquinamento delle prove e la decisione del lockdown coatto ai domiciliari.

La magistratura stabilirà se, come e in che misura tutto ciò è avvenuto, basta avere abbastanza pazienza. Sullo stomaco resta però un polpettone di domande gravi quanto ordinarie nella bella Italia. Dove erano i controllori? I tecnici? Gli uomini che dovevano valutare la congruità delle richieste di Aspi coi servizi forniti? I revisori dei conti? Dove erano gli amministratori che leggevano sui giornali di questa o quella infrastruttura che non stava in piedi e non hanno fatto nulla? Perché ci sono voluti 43 morti per indagare laddove pareva naturale? Dov'era lo Stato? Era distratto? Connivente? In manutenzione permanente?

E dov'è, ora, lo Stato? Una volta che la politica, e il governo che l'esprime, hanno deciso che le Autostrade dovessero essere tolte ai Benetton proclamati causa di tutti i mali, ha assunto la forma del droplet. A metà luglio ha stretto un'intesa con Atlantia, con la quale da allora ha giocato una partita a ruzzica fatta di veleni e ultimatum. Ha brandito l'arma della revoca che non vuole davvero usare. Ha mandato avanti la fedele Cdp che ha cominciato a passeggiare sul ghiaccio fragile della latente sinergia strategica fra ministri. Vogliono la rete? La prendano. Se ne assumano la responsabilità. Invece continuano a girarci intorno, in quella confusione silenziosa in cui è facile per i brigantesci cogitare nuovi raggiri.

Come una brutta serie televisiva, la trama dello strano caso delle autostrade italiane si affolla puntata dopo puntata di colpi di scena, delitti e storie d'amore fallite. Il finale viene tuttavia rinviato alla stagione successiva. E il pubblico, vittima possibile, non può nemmeno cambiare corsia. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA