La giustizia del Ponte Morandi: qualche riflessione critica e di sistema

written by Matteo Repetti | 31 Luglio 2026

All’indomani della sentenza che ha definito il primo grado del processo sul crollo del Ponte Morandi di Genova, avvenuto nell’estate del 2018, le reazioni degli organi di informazione e della politica in generale sono state sostanzialmente unanimi: al di là dei tempi (ci sono voluti 8 anni per arrivare soltanto alla pronuncia di primo grado), generalizzata è stata la soddisfazione per essere state finalmente accertate le responsabilità a fronte di un’enorme tragedia che ha visto la morte di 43 persone e che, innegabilmente, ha rappresentato una delle pagine più nere per la gestione dell’apparato infrastrutturale del nostro paese.

D’altra parte, si è trattato di una sentenza ampiamente annunciata: non è ammissibile che nel 2018 un ponte autostradale crolli da un momento all’altro.

La tesi della Procura di Genova è stata fin da subito che l’improvviso cedimento della struttura fosse da mettere in relazione a gravi e reiterati deficit di manutenzione del viadotto, per buona parte da ricondurre alla volontà di contenere i costi e massimizzare i profitti da parte del soggetto concessionario. Parallelamente, il capitale di Autostrade per l’Italia è nel frattempo passato sotto il controllo di Cassa Depositi e Prestiti, segnando il ritorno della rete autostradale italiana in mano pubblica.

In questo contesto, non ha suscitato particolare sorpresa neppure la condanna a 12 anni inflitta a Giovanni Castellucci, ex amministratore delegato di Autostrade per l’Italia.

Ora, le motivazioni della sentenza usciranno fra qualche

tempo, ma è possibile provare a fare qualche riflessione di carattere generale.

A Genova tutti sapevano – ingegneri e tecnici che praticamente da subito si erano professionalmente occupati del ponte e della sua manutenzione, amministratori pubblici, organi di stampa, e l'intera cittadinanza – che il viadotto sul Polcevera era stato progettato e realizzato seguendo una tecnica che non è più stata seguita negli anni a venire, ovvero quella del calcestruzzo armato precompresso, in cui gli stralli di acciaio di sostegno delle campate erano interamente rivestiti e sigillati dal cemento.

Uno dei principali difetti del ponte riguardava la mancanza di ispezionabilità dei cavi d'acciaio, e la difficoltà di procedere alla loro manutenzione. Inoltre, contrariamente a quanto originariamente ipotizzato, il calcestruzzo non proteggeva la struttura dagli agenti atmosferici subendone invece gli effetti, con la formazione di crepe e fessurazioni.

Inoltre, la mole di traffico veicolare inizialmente prevista, inclusi i mezzi pesanti, era negli anni aumentata esponenzialmente, gravando sulle strutture in maniera importante.

Di fatto, negli ultimi 30/40 anni il Ponte Morandi era diventato una sorta di cantiere permanente, oggetto di continui interventi di manutenzione.

Nel frattempo, incessante in città era il dibattito riguardante la realizzazione di ipotesi di viabilità alternativa per sgravare, almeno parzialmente, il viadotto; o per demolirlo e sostituirlo integralmente (come proposto, tra gli altri, dall'architetto Calatrava nel 2006).

In particolare, tutti i genovesi ricordano senz'altro le infinite polemiche relative alla realizzazione della cd. Gronda, ovvero dell'ipotesi di raddoppio autostradale che avrebbe dovuto anche alleggerire il transito sul Ponte Morandi

promossa dalla stessa società concessionaria. Addirittura, a fronte della forte contrarietà dei comitati dei residenti, l'allora Sindaco Vincenzi promosse nel 2008 un *debat public* (mai nome fu più infausto), che ha avuto come esito lo stallo dell'iniziativa.

Ma, è bene precisarlo a scanso di equivoci, fino al crollo dell'estate del 2018 nessuno aveva mai esplicitamente evidenziato criticità strutturali del ponte, almeno tali da poter mettere in conto un suo cedimento. Ed anzi, quando si era discusso del progetto alternativo della Gronda, da più parti se ne era contestata la necessità affermando che il viadotto sul Polcevera non presentava criticità particolari (e molti ricorderanno che in un comunicato dei Comitati No Gronda del 2013, poi pubblicato anche sul blog di Beppe Grillo e sul sito del Movimento 5 Stelle, si era utilizzata l'espressione "la favoletta dell'imminente crollo del ponte Morandi", su cui nessuno, all'epoca, aveva avuto da ridire).

Quello era il contesto prima dell'improvviso cedimento della struttura, in cui ogni progetto alternativo al viadotto era pesantemente osteggiato dai residenti ed ogni intervento di manutenzione del ponte reso particolarmente complesso dalle sue caratteristiche costruttive, oltre che dalle pesanti ricadute sul traffico autostradale e cittadino che ogni interruzione, anche parziale, comportava.

In quegli anni, è bene ribadirlo, le diverse amministrazioni pubbliche genovesi hanno tenuto un atteggiamento di basso profilo, subendo l'atteggiamento dei vari comitati anziché indirizzare l'opinione pubblica e promuovere nuove soluzioni.

Poi arriva il crollo del 14 agosto 2018, una tragedia immane per Genova e per l'intero paese.

E' certamente verosimile che il ponte abbia ceduto per essere stati omessi i necessari interventi di manutenzione. E' normale pensare che i ponti non debbano cedere da un momento

all’altro.

La tesi della difesa di ASPI e di Castellucci è quella secondo cui c’era un vizio costruttivo occulto, come tale impossibile da individuare, da mettere in relazione alla particolare tecnica utilizzata per la realizzazione del viadotto. La questione è eminentemente tecnica e non è certo possibile che ci si sostituisca ai periti incaricati dal tribunale.

In questa sede ci si limita ad alcune considerazioni di carattere generale che forse vale la pena di tenere in considerazione.

E’ certamente vero che l’ipotesi del crollo di un viadotto autostradale è una circostanza del tutto eccezionale, e che deve rimanere tale. Ma eccezionale non vuol dire che non può materialmente succedere. Solo che negli ultimi anni si sono registrati analoghi cedimenti strutturali di ponti, che hanno comportato molte vittime, a Taiwan, in Cina, Messico, negli Stati Uniti, in Francia.

In alcuni casi si è trattato con buona probabilità di eventi dovuti a specifica negligenza e/o imperizia. In altri non pare che sia così semplice individuare con sufficiente certezza la causa del crollo, cumulandosi spesso diverse concause verificatesi anche a distanza di tempo (potendo realizzarsi un mix tra vizi di progettazione, difetti costruttivi, utilizzi impropri e carenze di manutenzione).

Inoltre, come nel caso del Ponte Morandi, tutt’altro che irrilevante ai fini della effettiva messa in sicurezza del viadotto (o della percorribilità di soluzioni alternative, inclusa – si è detto – la sua demolizione) è stato l’atteggiamento di sostanziale inerzia, se non di intralcio, tenuto nel corso degli anni da parte delle amministrazioni pubbliche (oltre che della stessa cittadinanza).

E tuttavia, nell’opinione comune si è fatta ormai strada la convinzione che di qualunque evento tragico debba essere

comunque individuato uno specifico responsabile, anche quando non è così facilmente ravvisabile un giudizio di responsabilità personale in termini di colpa.

In termini di civiltà giuridica, è opportuno tenere presente che attribuire responsabilità a soggetti a cui in realtà non dovrebbero essere imputate significa aggiungere ingiustizia ed arbitrio alle disgrazie, con l'ulteriore grave conseguenza di deresponsabilizzare per il futuro i comportamenti anziché provare – nei limiti del possibile – a migliorarli.

In ogni caso, è bene sapere che nel mondo non è affatto comune che l'amministratore delegato (il CEO) di una grande società subisca una condanna penale – ovvero a titolo di responsabilità personale – per ritenuta carenza di manutenzione su infrastrutture pubbliche. Nella gran parte degli ordinamenti giuridici dei paesi democratici, la responsabilità penale si ferma in genere ai dirigenti operativi.

L'Italia rappresenta una eccezione significativa rispetto a questo principio, per un'applicazione rigorosa – in sede giurisprudenziale – del concetto di "posizione di garanzia" del vertice aziendale. Solo qualche settimana fa è arrivata a conclusione la vicenda giudiziaria dell'incidente ferroviario di Viareggio, che ha visto la condanna in via definitiva dell'ex amministratore delegato di FS ed RFI, che si inserisce nello stesso filone.

Generalmente, i capi azienda rischiano il carcere solo se viene dimostrato che hanno dato – intenzionalmente – indicazioni od istruzioni *contra legem* o fraudolente. Negli ordinamenti anglosassoni così come in molti paesi europei, se l'amministratore delegato ha firmato una regolare delega di funzioni a tecnici competenti per la sicurezza e la manutenzione, la responsabilità penale per i guasti operativi ricade interamente su di questi. In Italia la giurisprudenza adotta un approccio molto più severo verso il vertice

aziendale. Anche in presenza di deleghe, i giudici italiani tendono a ritenere che l'amministratore delegato conservi un generale dovere di vigilanza, specialmente sulle scelte macroeconomiche (come i budget per le manutenzioni) che possono avere un'influenza – anche se spesso indiretta – in termini di sicurezza.

In altre parole: altrove ad essere processata e condannata a sanzioni miliardarie in sede civile ed amministrativa è generalmente la società nel suo complesso, in ragione di scelte e decisioni superindividuali e di variabili che difficilmente sono totalmente controllabili, privilegiandosi l'aspetto risarcitorio e di indennizzo nei confronti delle vittime dei guasti e dei cattivi funzionamenti; nel nostro paese, pur a fronte di un sistema mediamente più farraginoso anche a causa degli standard di scarsa efficienza della nostra pubblica amministrazione, si ritiene che un colpevole, a titolo personale, debba comunque essere trovato.

Al di là delle implicazioni di ordine giuridico e morale, svincolarsi da una logica panpenalistica nei riguardi di organizzazioni complesse come le grandi aziende moderne (per quanto già per i romani valeva il principio per cui *societas delinquere non potest*) significa porre maggiormente l'attenzione sulle soluzioni e sull'efficienza complessiva del sistema.

E' infatti quantomeno da mettere in conto che – al di là delle valutazioni del caso concreto (e sempre con il massimo di rispetto dovuto a chi in tragedie come quella del crollo del Ponte Morandi ha perso incolpevolmente la vita) – la nostra impostazione di partenza porti fatalmente alla conseguenza che sempre meno saranno quelli che in futuro vorranno ricoprire ruoli di responsabilità in grandi aziende: e questo vuole dire vivere in un mondo, oltre che meno civile, anche meno sicuro.

Genova, 27 luglio 2026