



RIVOLUZIONE COMUNISTA

Supplemento murale al giornale di partito

Il massacro del ponte Morandi

Gestori privati e controllori pubblici hanno giuocato sulla pelle della gente fino all'assurdo! 43 morti, 9 feriti, 663 sfollati, danni enormi.

Il viadotto costruito sopra le case degli operai crollando, se non ha provocato una ecatombe ne ha gettato varie centinaia sulla strada.

La catastrofe è l'esito della logica affaristica parassitaria che intesse nel capitalismo decadente del 21° secolo ogni ganglio del sistema economico amministrativo istituzionale.

L'unico dolore da condividere è quello di coloro che hanno subito e/o patiscono il disastro. Il «cordoglio di stato» ipocrita e complice.

I responsabili debbono pagare tutto

Case immediate alle famiglie estromesse – indennizzo immediato, prima del risarcimento integrale dei danni, di € 150.000,00 pro capite - Cancellazione dei mutui sulle case degli sfollati – I comitati della «zona rossa» debbono prendere nelle loro mani l'iniziativa di un intervento su ogni questione sociale a salvaguardia degli interessi proletari – Nulla deve ripartire sul sacrificio della loro vita

nessun responsabile deve restare impunito

Il 14 agosto alle ore 11,36 crolla a Genova il ponte Morandi. In un rumore assordante viene giù da 56 metri di altezza, per "cedimento strutturale", un tratto di carreggiata lungo più di 200 metri. In quel punto la carreggiata autostradale passava sopra il torrente Polcevera (da cui anche il nome di *viadotto Polcevera*) in quel momento asciutto pur piovendo. Il collasso della campata frantumò il pilone centrale e risucchiò i veicoli in transito, finché non riescono a bloccarsi prima della voragine. Decine e decine di vetture e diversi mezzi pesanti cadono giù insieme alle macerie e ne vengono in gran parte seppelliti conducenti e passeggeri. Le macerie si abbattono su case, capannoni, sulla ferrovia sottostante, danneggiano i fili dell'alta tensione, e nella zona si interrompe l'elettricità. L'allarme viene dato subito da un abitante di via Fillak sopra cui passa il ponte, il quale, non credendo ai propri occhi avverte il 112 alle 11,37 lasciando gli addetti nell'incredulità. Vengono attivate le *unità di crisi*. Continuano a precipitare altri veicoli. Si contano alla fine 33 vetture e 3 Tir. A Genova tutti restano sotto choc. Gli abitanti delle case operaie di via Fillak e di via Porro toccano con mano lo spettro incarnato delle loro ultime preoccupazioni e incubi. Ed è su di essi che si abbatte la prima batosta. Appena si mette in moto la macchina dei soccorsi e di sicurezza, mentre i vigili del fuoco scavano tra le macerie per estrarre morti e feriti, pattuglie di poliziotti e vigili urbani stringono d'assedio via Fillak e via Porro, isolandole come «zona rossa» e cacciano i residenti dalle abitazioni lasciando appena il tempo di prendere un documento o qualche ricordo.

Il ponte lungo 1.182 m. con piloni alti 90 m. e una carreggiata larga 18 sospesa a 45 m. dal suolo, va da Rivarolo verso il centro urbano, da levante a ponente. Esso venne costru-

to negli anni sessanta dalla Società Italiana di Condotte d'Acqua che iniziò l'opera nel 1963 sul modello del progettista Riccardo Morandi e che lo ideò con la tecnologia degli *stralli*, basata su enormi tiranti inclinati nella tipica forma ad A (ad immagine del ponte di Brooklyn) che sorreggono l'impalcato viabile. Il materiale impiegato nella costruzione è il cemento armato precompresso in uso in quel periodo. Il ponte venne inaugurato il 4 settembre 1967 e presentato dai pifferai industriali come "genio" dell'edilizia italiana. In effetti l'opera fu una espressione dello sventramento urbano nella fase di sviluppo del triangolo industriale; e un canale di scorrimento, di fluidificazione verso la riviera del traffico veicolare proveniente da Torino e da Milano nel boom delle vetture leggere FIAT. Successivamente il viadotto è stato invaso in modo crescente dai mastodonti della strada che al loro passaggio fanno tremare carreggiata piloni e sostegni. Per cui il ponte andava manutenzionato costantemente con adeguamento ai nuovi stress. Il crollo per cedimento è quindi una catastrofe edilizia dei nostri tempi, dovuta non solo ad incuria senza fondo ma a comportamenti gestionali privati spericolati e parallelamente a controlli pubblici elusivi e collusivi. Ed è calzante lo striscione apparso sul luogo del disastro con la scritta «*La strage dell'autostrada*».

I ponti, se si manutenzionano, non crollano salvo per eventi eccezionali o bombardamenti; e se per garantire la sicurezza la manutenzione non basta bisogna provvedere a demolirli

Vediamo dove stanno le cause e le responsabilità della catastrofe. Da

quanto è dato apprendere dalle varie ricostruzioni che si susseguono sulla vita del ponte, alimentate dalla diatriba tra concessionario gestore e controllore pubblico provocata dal crollo, risulta che l'opera ebbe la prima manutenzione straordinaria (strutturale) nel 1993 dopo la morte di Morandi intervenuta alla fine degli anni '80. L'intervento consistette nell'affiancare agli *stralli* della campata del pilone 11 nuovi cavi d'acciaio. Ma sin dal 1981 Morandi aveva dato l'allarme sul deterioramento degli *stralli* del pilone 9 notando infrazioni che ne pregiudicavano la stabilità e la sicurezza; e, soprattutto, che i tiranti erano soggetti a una corrosione più rapida di quella prevista. Quindi sin dagli anni '90 la gestione aveva la conoscenza effettiva di questa "criticità" della dinamica dell'opera.

Sino al 1999 la gestione del viadotto era esercitata dalla *Società Autostrade* di carattere pubblico. Con l'ondata di privatizzazione di fine secolo, che segna la prima trasformazione finanziaria parassitaria di industria e banche, la società viene privatizzata. E nel 2002 questa si trasforma in *Società Autostrade per l'Italia (Aspi)*, successivamente associata al gruppo *Atlantia* nelle mani della famiglia Benetton. L'Aspi, quando assume in concessione la gestione del ponte (facente parte della A10) dispone dell'intero patrimonio aziendale della costruttrice: delle *risorse umane* e delle acquisizioni tecnico-specialistiche. Ed aveva una conoscenza piena dello stato del ponte, delle sue "criticità", del suo crescente degrado rilevato dai continui allarmi. In 16 anni di esercizio della gestione diretta, nonostante il traffico si fosse quadruplicato (superando i 25 milioni di veicoli l'anno) e questo fosse invaso da Tir, la concessionaria non ha effettuato alcun intervento strutturale, negli elementi portanti, prima del collasso. Quindi la sua

responsabilità è totale e senza scampo. Ma c'è di più.

"Autostrade per l'Italia" ha giuocato d'azzardo mettendo a repentaglio la vita degli altri a partire da quella dei propri dipendenti

Il dato di fatto che dall'intervento del 1993 non siano più seguite manutenzioni di integrazione e/o di consolidamento strutturali è indice di incuria grave, di un comportamento di trascuranza irresponsabile. Ma il comportamento di Aspi non è stato soltanto trascurato, inadempiente; è stato strafottente, pericoloso, di chi giuoca con la pelle della gente. Questo giuoco rischioso è desumibile, in generale, dalla violazione costante da parte della dirigenza del criterio manutentivo secondo cui la dinamica della capacità portante di un ponte si riduce col degrado o con lo stress. Ed in particolare dai seguenti fatti specifici. 1°) Dal fatto che i dirigenti Aspi, pur sapendo che il ponte versava in uno stato di de-

SEDI DI PARTITO

MILANO: Piazza Morselli, 3 aperta tutte le sere dalle 21 in poi. L'**Attivo Femminile** si riunisce ogni martedì dalle 19,00 e la **Commissione Operaia** ogni lunedì dalle 21,30 presso il **Circolo Saverio Saltarelli** Via Salvo d'Acquisto, 9 (Baggio).

BUSTO ARSIZIO: Via Stoppani 15 (Quartiere S. Anna) presso il **Circolo di Iniziativa Proletaria - Giancarlo Landonio**, aperta il lunedì, martedì, venerdì dalle 21.

Nucleo Territoriale di SENIGALLIA-ANCONA:
e-mail: rivoluzionecomunista.ancona@yahoo.it
Sito internet: www.rivoluzionecomunista.org
e-mail: rivoluzione@libero.it

Supplemento a *La Rivoluzione Comunista* - Redazione e stampa: Piazza Morselli, 3 - 20154 Milano - Direttore responsabile: Lanza

Supplemento del 1 settembre 2018

terioramento patologico, non hanno mai intrapreso un'opera di consolidamento e di rimessa in efficienza. 2°) Dal fatto che gli anzidetti hanno sempre snobbato, avvalendosi della copertura pubblica, i reiterati preoccupati allarmi degli abitanti sottostanti come risulta dalla tesa seduta del consiglio regionale del 23 ottobre 2017 in cui l'assessore alla protezione civile Giacomo Giampedrone, rispondendo a una loro interrogazione, dichiara falsamente che "al momento il viadotto non presenta problemi strutturali"; e avalla questa assicurazione con le parole del direttore del primo tronco autostradale ing. Stefano Marigliani che "i lavori attualmente in corso sono opere manutentive ordinarie". 3°) Dal fatto che la dirigenza aziendale non ha mai dato seguito agli interventi evidenziati dai consulenti da essa incaricati, tra cui i professori del politecnico di Milano (Carmelo Gentile e Antonello Ruoccolo), i quali nella loro relazione del 12 novembre 2017 segnalavano "una evidente disparità di tenuta tra gli stralli" ed in particolare che "gli stralli del sistema n.9 si presentavano con una deformata modale non conforme alle attese", consigliando l'installazione di speciali sensori sul ponte¹. Il sistema 9 riguarda il blocco collassato. 4°) Dal fatto che la dirigenza non ha dato alcun ascolto all'assemblea premonitrice svoltasi presso il Comune (presenti i comitati degli abitanti, i consiglieri comunali di ogni sigla denunciano che il ponte sta cedendo e replicano incisivamente a Moretti, che garantisce che i tecnici escludono i pericoli temuti e che è prossimo un intervento di consolidamento, che i tecnici non sono indipendenti). Potremmo elencare altri fatti a comprova della condotta strafottente della dirigenza Aspi, ma non occorre. Questa dirigenza conscia sin dall'inizio che la manutenzione del ponte aveva costi così elevati da pareggiare la sua sostituzione, non solo ha trascurato la manutenzione ordinaria, ma ha giuocato sulla vita degli altri; e, prima di tutti dei propri dipendenti.

È un puro caso se la squadra di addetti, impegnata in mattinata sul ponte, non abbia fatto la fine tragica delle vittime. Ci troviamo dunque di fronte a una congrega di manager che accumula rendite generando catastrofi². Non alla *economia sul costo di produzione* alimentata dalla logica del profitto, bensì alla *distruttività sistemica* determinata dal parassitismo finanziario.

La responsabilità della mano pubblica l'incapacità irrimediabile del controllo pubblico Incompetenza e connivenza

Una enorme responsabilità del massacro ricade, politicamente e istituzionalmente, oltre che giuridicamente ovviamente, sulla macchina statale in specie sul *ministero delle infrastrutture e dei trasporti* (Mit) che ha il potere di vigilanza sul corretto esercizio della concessione. Per contratto alla società concessionaria (Aspi) spetta la gestione del ponte, al concedente (Mit) spetta il potere di vigilanza sulla corretta esecuzione del contratto, sui lavori di manutenzione ordinaria straordinaria e sui ripristini. Inoltre può eseguire prove, misurazioni, saggi. Nel 2014 è stata creata la *Direzione per la vigilanza delle concessioni autostradali* il cui primo compito era ed è quello di verificare la corretta esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria. Su questa base il Mit, attraverso il suo *provveditore regionale* ligure in primo luogo non avrebbe dovuto permettere alla concessionaria il disinvestimento costante nella manutenzione ordinaria (tra i poteri di vigilanza il provveditore ha anche quello

di imporre la limitazione del traffico). In secondo luogo avrebbe dovuto esigere il consolidamento strutturale e il potenziamento del ponte pena l'intimazione di blocco del pericolante viadotto del cui stato patologico il concedente era pienamente al corrente. Ora che il macello è avvenuto è troppo comodo scatenare la diatriba sulle responsabilità tra gestore privato e controllore pubblico o sollevare da parte pubblica la spada di carta della fantasiosa "nazionalizzazione" di beni di proprietà statale. Questo giuoco a *scarica barile* è una tecnica di tergiversazione per coprire disfunzioni ancora più gravi nei rapporti privato-pubblico; e, nell'immediato, per disorientare le vittime, gli sfollati; nonché per avere mano nella ricostruzione del ponte e nel susseguente riordino urbano.

Pur non essendo questa la sede per trattare tutti questi punti, occorre tuttavia per il momento fare chiarezza su due aspetti chiave dei rapporti privato-pubblico: l'incapacità tecnica del controllo pubblico e la connivenza tra specialisti privati e burocrati pubblici. Esaminiamo la prima. Il 1° febbraio presso il provveditorato delle opere pubbliche della Liguria si svolge una riunione tra il responsabile ligure del Mit, architetto Roberto Ferrazza (in qualità di dirigente del ministero) con altri 4 esperti ministeriali e 2 tecnici di Aspi. La riunione doveva valutare l'avvio del progetto di "riconsolidamento" del ponte sul Polcevera, diretto a risolvere il problema degli *stralli* sul pilone 9. Questo problema era stato in precedenza evidenziato dall'arch. Ferrazza in un parere tecnico richiesto da Aspi al medesimo e all'ing. Antonio Brencich dell'università di Genova, nel quale la riduzione di forza dei tiranti veniva valutata tra il 10 e il 20%. Nella predetta riunione viene approvato l'avvio al progetto programmato per ottobre senza che nessuno degli esperti ministeriali sollevi un qualsiasi rilievo sullo stato di precarietà del ponte e sull'urgenza dell'intervento. Il 19 agosto l'arch. Ferrazza, già nominato responsabile della *commissione ispettiva* costituita dal ministro (in cui è presente anche l'ing. Brencich), riferisce ai giornali dopo l'ispezione delle macerie, che "il ponte si è piegato poi è caduto" e che il crollo della campata centrale non è dovuto solo alla rottura di uno o più tiranti bensì a una serie di fattori e che non è chiaro l'innescò della dinamica, ossia qual è l'elemento che si sia staccato o caduto per primo. Questa incertezza o equilibrismo dell' "ispettore ministeriale" sul "fattore causale" del crollo diverge da quanto riportano alcuni quotidiani, che descrivono la dinamica del crollo in modo più netto e circostanziato, precisando che "la strada cade ai due lati della campata e il pilone si spezza come un arbusto facendo collassare l'intera struttura". Aggiungendo che "ciò risulterebbe dalle immagini di tre telecamere di sicurezza di aziende private" nonché da due "testimoni che avrebbero visto spezzarsi prima uno o due stralli" (ved. Corsera 20 agosto). Per cui il fattore causale del crollo, l' "innescò dinamico" del disastro sta sul tirante che si spezza³. Dalla catastrofe del ponte Morandi emerge, quindi, sul piano edilizio la disfatta della vigilanza pubblica; l'impotenza del ministero di avere e di impiegare tecnici ed esperti idonei al controllo. E questo è il lato visibile della disfunzione del rapporto privato-pubblico.

Ma il lato più grave è quello invisibile; ed è su questo lato che bisogna far chiarezza. Il Mit non può e non potrà costituire una leva di tecnici ed esperti idonei al controllo e alla vigilanza sulle opere pubbliche. E ciò, in generale, perché la formazione di una leva di questo livello non può essere estratta dalle università, o dalle scuole

di studi specialistici, ma deve "farsi le ossa" nei cantieri e nei laboratori. Non può il ministero o un ente qualsiasi formare competenza senza gestione, o creare specializzazione senza pratica produttiva. E in termini concreti e storici perché con l'abolizione del *genio civile* dagli anni settanta il ministero è senza tecnici; e con la privatizzazione alla fine del secolo scorso dell'industria di Stato la scienza tecnica e specialistica è passata ai finanziari privati. Quindi non solo il ministero non ha competenze reali ma deve allinearsi all'*expertise* padronale e assecondarne i progetti. Come dire in parole semplici che il privato domina il pubblico e che il parassitarismo che regge questo rapporto è la faccia nascosta del dominio padronale in questo periodo di capitalismo putrescente.

Passiamo al secondo aspetto procedendo a volo d'uccello. L'incompetenza è già di per sé una spinta verso la connivenza in quanto in genere non si ha altro modo di colmarla all'infuori di assecondare chi ha la posizione superiore. La vigilanza pubblica è incapace a tener testa agli esperti dei concessionari e spesso lascia fare ai medesimi. Comunque i grossi gruppi societari e finanziari hanno la disponibilità di mezzi e risorse si da poter reclutare i professionisti più affermati pronti a favorire i loro interessi di parte. Quindi nella asimmetria delle risorse spendibili e degli appannaggi conseguibili ponendosi dalla parte dei privati concessionari rispetto alla tutela del pubblico la connivenza è il canale ordinario attraverso cui transitano i servizi dei tecnici pubblici verso gli uffici opposti. Aspi ha conferito all'arch. Ferrazza, e non solo a lui, l'incarico di accertare lo stato di malattia del ponte. L'incaricato ha rilevato la fragilità del ponte secondo sua "*scienza e coscienza*"; ma ha omesso di rappresentare al mandante, salvo che non se ne sia reso conto, lo stato di pericolo e l'urgenza dell'intervento. Dunque avevano terribile ragione gli abitanti di via Porro quando nel consiglio comunale prima menzionato, in replica alle vuote assicurazioni tecniche sulla stabilità del ponte, denunciavano con estrema compostezza che "i tecnici non sono indipendenti"⁴.

Tutti i lavoratori, giovani ed anziani, debbono riprendersi dalla botta catastrofica e difendere con estrema decisione i propri interessi. Resistere alla estromissione dal quartiere, da via Porro e da via Fillak Opporsi alla demolizione delle case Formare un comitato unitario dell'intera zona per condurre una lotta unitaria per i risarcimenti e lo sviluppo sociale e politico dei proletari del ponente e del levante

Il primo tremendo colpo ai tramortiti abitanti di via Porro e di via Fillak, che da anni denunciavano lo stato di decrepitezza del ponte, è stato inferto dalle autorità comunali e da quelle regionali, che là per là prendendo spunto dalla rischiosità della campata rimasta sospesa in aria hanno cacciato immediatamente dai loro alloggi ben 634 persone. E, dopo avere sfollato tanta gente, hanno istituito tramite i vigili del fuoco uno sbarramento (check point) consentendo ai malcapitati di potere accedere sotto scorta alle pro-

prie abitazioni per pochi minuti e solo per prelevare qualche cosa più importante (medicine, un documento, un ricordo, ecc.). Di colpo gli abitanti del quartiere, una realtà proletaria piena di anziani e pensionati, si sono trovati senza tetto e servizi buttati sulla strada a sciamare come terremotati al di là della linea di accesso. Questa insostenibile situazione si sta protrahendo giorno dopo giorno in un clima di estrema incertezza, nel quale l'amministrazione comunale che tiene sotto controllo gli sfollati non è in grado di dire quando essi potranno ritornare nelle loro case. Certo è che in questo clima di incertezza cresce il malumore e che gli sfollati cominciano ad alzare la testa rendendosi conto che sindaco e presidente della regione operano per dividerli e distruggere il loro patrimonio di relazioni collettive. E si è messo in moto un lavoro capillare per mantenere i loro legami e muoversi insieme⁵. Il 20 agosto Bucci e Toti si fanno fotografare mentre agitano un mazzo di chiavi per 5 case da assegnare per 21 persone e circola la voce che il Comune erogherà a chi lo richiede un contributo di 900 € per pagare l'affitto di una nuova casa. È la prima avvisaglia del piano amministrativo di *spiantamento* degli sfollati dalle radici territoriali e sociali.

Il 23 agosto, data ultima in cui si chiude il nostro esame, nella sala della regione si svolge una riunione aperta al pubblico che si occupa della demolizione del ponte sia del moncone est sia del moncone ovest e si discute dell'abbattimento degli edifici di via Porro pronosticandosi che alcuni potrebbero essere salvati. La discussione scende poi sul piano tecnico della modalità di demolizione e vengono elencate le seguenti opzioni: deflagrazione, esplosione controllata, smontaggio a pezzi. I tecnici parlano anche di "collasso accompagnato" a mezzo cariche di dinamite precludendo che le cariche verranno piazzate anche su alcune case della zona rossa. La riunione si chiude con la promessa di Toti che entro cinque giorni Aspi metterà in sicurezza l'area e poi procederà al progressivo abbattimento dei due monconi.

Dunque i comitati e gli sfollati (e con loro i proletari della zona, del levante e del ponente) si trovano davanti al problema della demolizione e debbono attivarsi e mobilitarsi contro i demolitori privati e controllori pubblici, che hanno in grempo, ogni parte per conto proprio, progetti affaristici di manipolazione del territorio, al fine di salvaguardare gli edifici sfollati e rientrare negli stessi. Conseguentemente bisogna permettere soltanto la tecnica di demolizione del moncone del ponte che faccia meno danni agli edifici sottostanti esigendo al contempo che gli edifici lesi vengano ripristinati rapidamente. Esigere inoltre e mobilitarsi senza sosta:

● PER L'ASSEGNAZIONE TEMPORANEA DI CASE IDONEE AGLI SFOLLATI

● PER L'INDENNIZZO IMMEDIATO A CARICO DI ASPI E DEL MIT DI € 150.000 PRO CAPITALE IN ATTESA DEL RISARCIMENTO INTEGRALE DEI DANNI ;

● PER LA CANCELLAZIONE DEI MUTUI SULLE CASE SFOLLATE.

BATTERSI SENZA FARSI DIVIDERE E FINO IN FONDO