

“Il crollo del ponte Morandi a Genova: più Stato, meno mercato.” di R. SALOMONE-MEGNA

Quanto accaduto a Genova il 14 agosto scorso mi ha colpito profondamente non solo come uomo e cittadino, ma anche come professionista.

Sono un ingegnere strutturista ed il tragico crollo di un ponte autostradale non può essere certo imputabile ad avverse congiunzioni astrali oppure ad un destino cinico e baro.

Un disastro annunciato secondo molti.

Certamente ci sono delle precise responsabilità civili e penali ed è compito della magistratura individuarle e perseguirle, convinti che la giustizia farà il suo corso.

Ma al di là della responsabilità dei singoli e, ribadisco, tutte da accertare, queste sciagure avvengono in un contesto più generale, che sicuramente le favorisce, se non addirittura le determina.

E la finalità di questo articolo è quella di evidenziare proprio il pabulum economico e culturale in cui si è verificato il disastro e di denunciarlo.

Tuttavia, qualche considerazione prodromica di tipo tecnico, al fine di favorire una migliore comprensione al lettore, è necessaria.

Vorrei ricordare che ponti, viadotti, palazzi, benchè definiti comunemente immobili, in realtà sono delle macchine ed in quanto tali hanno una vita utile, durante la quale devono essere mantenute regolarmente.

Quanto detto vale sempre, ma ancor di più per le opere in calcestruzzo di cemento armato ordinario ed in cemento armato precompresso, essendo costituite dall'intimo connubio di due materiali assolutamente differenti e diversi che l'ingegno umano, grazie ad una felice intuizione, li impiega con compiti strutturali specifici e diversi. Questi materiali sono precisamente il calcestruzzo di cemento e l'acciaio in barre o cavi.

Storicamente in Italia il calcestruzzo armato ha avuto sempre una maggiore diffusione rispetto alle opere in acciaio, per una questione di costi.

Il calcestruzzo è più economico, di facile realizzazione, ma presenta uno svantaggio: ha un peso proprio molto elevato, per cui non può essere impiegato per superare in una struttura luci di una certa entità.

Per ovviare a questo limite, negli anni '60 si è cominciato ad usare in Italia per la costruzione delle grandi opere d'arte il cemento armato precompresso.

Il ponte autostradale di Genova è una di queste costruzioni.

Si è usato il calcestruzzo ordinario per le pile e calcestruzzo precompresso per le travi dell'impalcato.

Riccardo Morandi, ingegnere, è stato un precursore in Italia del cemento armato precompresso, registrando anche vari brevetti.

Ci sarebbe tanto da dire ma, volendo semplificare al massimo, la precompressione del calcestruzzo è sostanzialmente di due tipi : “a fili aderenti”, come i travetti precompressi che si usano nella realizzazione dei solai domestici, o a “cavi scorrevoli”, che si adoperano nelle grandi strutture.

Questi ultimi sono costituiti da trefoli di acciaio armonico inseriti all’interno di guaine e tesi con martinetti idraulici, per indurre la precompressione, quando il calcestruzzo ha raggiunto un adeguato stato di maturazione. I cavi vengono quindi bloccati sulle sezioni di testa della trave con dispositivi di ancoraggio, sistema di cui l’ing. Riccardo Morandi , come detto in precedenza, possedeva il brevetto.

La totale caduta di tensione in questi cavi di precompressione causa la perdita della capacità portante delle travi stesse, che a quel punto non sono più in grado di sostenere neanche il peso proprio.

Con questo non voglio certo affermare che i ponti, i viadotti, etc, realizzati con questa tecnologia siano pericolosi, ma che necessitano di un continuo monitoraggio e che il loro impiego deve essere pedissequamente conforme alle ipotesi progettuali originarie (portata di traffico, peso dei veicoli, effetto dinamico degli stessi, etc.).

Ictu oculi, dalle immagini trasmesse dai vari telegiornali, credo che il motivo del perimento del ponte autostradale di Genova possa essere individuato nella perdita di tensione dei cavi di precompressione , conseguente ad un cedimento dei dispositivi di bloccaggio degli stessi a seguito di fenomeni di fatica.

Staremo a vedere cosa emergerà dalle indagini.

Quello che mi preme è far comprendere ai lettori di Scenari Economici, ed a tutti quelli che ci seguono, che le opere di ingegneria civile vanno regolarmente mantenute con interventi ordinari e , se necessario , anche con interventi straordinari, perché anch’esse sono delle macchine.

Si comprende da subito come la logica dell’austerità, del taglio dei costi nella gestione della “res publica” (Cottarelli docet) vada proprio in direzione opposta.

In generale l’ordinaria manutenzione spetta, salvo diversa pattuizione, a chi utilizza l’opera, secondo il principio “cuius commoda et eius incommoda”, mentre la manutenzione straordinaria spetta al proprietario, poiché costituita da interventi di tale portata che, se non eseguiti, inficerebbero il regolare godimento del bene.

Ma torniamo alla finalità primigenia di questo articolo che non è certo quella di discettare di ingegneria civile, ma di evidenziare le scelte economiche che nel tempo hanno poi determinato il disastro a Genova.

La nostra rete autostradale è in massima parte di proprietà dell'ANAS e quindi dello stato italiano e quindi di noi tutti.

Tuttavia nel 1999 la Società Autostrade, che gestiva la rete autostradale italiana, fu privatizzata. Passò dal gruppo IRI a privati sino a diventare nel 2002 Autostrade per l'Italia S.p.a. del gruppo Benetton.

Perché mai?

Dovevamo entrare in Europa e quindi bisognava privatizzare per ridurre il debito pubblico.

Poi il mantra del pensiero neoliberista fece il resto: bisognava privatizzare, perché il privato è più efficiente del pubblico.

Ma era vero? Per la gestione delle autostrade italiane certamente no.

L'azienda dell'IRI era un vero e proprio gioiello e produceva anche tanti utili.

Nel 1990 Società Autostrade introduce il Telepass, il primo sistema al mondo per il pagamento dinamico su larga scala del pedaggio che conta oggi oltre 7 milioni di clienti.

Nel 1992 il gruppo partecipa al primo progetto di autostrada a pedaggio nel Regno Unito, la [M6 Toll di Birmingham](#), che entrerà in esercizio nel 2003.

Nel 1995 la Società realizza la prima autostrada a pedaggio, finanziata con risorse private, negli Stati Uniti, la Dulles Greenway in Virginia.

Come si può facilmente comprendere era una società ai vertici mondiali.

Racconta Sergio Rizzo sul Corriere della Sera: "Dal 1999, anno della privatizzazione della società Autostrade, al 2013, i pedaggi sono saliti in media del 65,9 per cento a fronte di un'inflazione del 37,4 per cento. Quasi il doppio, mandando in orbita i profitti della principale concessionaria. Fra il 2000, primo anno successivo alla privatizzazione, e il 2012, ultimo anno di cui è disponibile il bilancio annuale, gli utili netti di Autostrade spa (fino al 2002) e di Autostrade per l'Italia (dal 2003) hanno toccato 6 miliardi 852 milioni 902 mila euro. In valuta 2012, fanno 7 miliardi 688 milioni 395 mila euro. Ossia, ben 4,2 miliardi in più rispetto ai 3,4 (sempre in euro 2012) incassati dallo Stato per la cessione delle quote di maggioranza relativa al gruppo guidato dalla famiglia Benetton". Nessuno ha mai smentito queste dichiarazioni.

I più convinti neoliberisti potrebbero dire, però, che se i pedaggi sono aumentati però il servizio è migliorato.

Neanche questo è vero.

Sempre Sergio Rizzo sul Corriere della Sera rileva: "Ci limitiamo a ricordare che nel 1970 l'Italia era in Europa il Paese con la maggiore dotazione autostradale, seconda solo alla Germania, e oggi ha una rete pari alla metà di quella spagnola. Questo nonostante 6 mila veicoli per chilometro di autostrada, contro i 2.300 della Spagna e i 3.300 della Francia.....".

In conclusione, la rete resta sostanzialmente quella del 1999, sempre più vetusta, ma i pedaggi ogni anno aumentano più dell'inflazione. Con grande beneficio e giubilo dei gestori privati.

Anche Gentiloni non si è sottratto alla tradizione governativa ed ha fatto una bella Befana ai gestori autostradali con ulteriori aumenti dei pedaggi deliberati per il 2018.

Ci troviamo davanti ad un vero e proprio paradosso tutto italiano.

Diminuiscono i costi di gestione, poiché aumenta l'automazione, sono ormai scomparsi i casellanti, ed il 70% degli utenti usa Telepass.

Il traffico è cresciuto nello scorso anno del 2,3% ma, inspiegabilmente, gli investimenti complessivi sulla rete sono crollati a 800 milioni di euro nel 2017 contro una media annuale di 2,4 miliardi che si era registrata nel periodo 2008-2015.

Ancora una volta "piani fantasma d'investimento" e di "mitigazione ambientale" giustificano l'autorizzazione governativa degli aumenti tariffari.

Siamo quindi alle solite: si privatizzano i profitti e si socializzano le perdite.

Anche la concorrenza non è poi così buona, quando può ledere gli interessi di amici.

Il Governo Gentiloni ha addirittura modificato il "Codice degli Appalti" stabilendo che le gare per i lavori autostradali possono essere eseguite dalle stesse concessionarie sino al limite del 40% (come era previsto nel regime transitorio) dell'importo di appalto e non del venti 20% come indicato originariamente nel Codice.

Questo è il pabulum in cui è avvenuto il disastro di Genova.

Da un lato abbiamo lo Stato che non può spendere per via dei limiti assurdi imposti dai trattati europei e dall'altro imprese private che spendono solo quando conviene loro, massimizzando i profitti a scapito della sicurezza collettiva (ordocapitalismo).

Questo sistema non può reggere ulteriormente.

Così, mentre la Cina pensa alla costruzione della "nuova via della seta", che sarà la più grande opera infrastrutturale dei nostri giorni, per il numero dei paesi coinvolti e per le opere da edificare, l'Europa, continente delle meraviglie e dello stupore, è bloccata nel gelo dell'austerità, per cui in Italia, ma anche in Francia e Germania, le opere pubbliche che abbiamo vanno in malora.

Ma i conti però staranno a posto. Lasciemo ai nostri giovani solo carte ingiallite e non opere pubbliche mirabili.

Che Rinascimento avremmo avuto con tale logica?

Credo che quando sarà passata quest'orgia neoliberista che ha ottenebrato le menti delle classi dirigenti di Bruxelles e che sta devastando in egual maniera i paesi che aderiscono all'Unione Europea, nessuno escluso, si porrà sicuramente il problema di giudicare davanti ad un tribunale internazionale, e non solo davanti a quello della Storia, i propugnatori dell'austerità, vale a dire coloro che hanno pensato e dato attuazione a questo complesso di misure normative ed economiche

che imperversano ormai dal 2008, con esiti simili alle terribili epidemie di pestilenza dei secoli del passato più buio, ma che purtroppo, a differenza di quelle, non avranno mai fine.

L'austerità uccide, il neoliberismo uccide, perpetrando vere e proprie stragi come quella che è avvenuta a Genova con il crollo del ponte autostradale, in uno con gli innumerevoli suicidi per cause economiche.

Pertanto, il pensiero economico che ha generato tutto ciò è da ritenersi un vero e proprio crimine contro l'umanità, al pari dello sterminio degli ebrei (guarda caso anche l'ordoliberalismo è stato elaborato in Germania).

Dobbiamo ritornare ai nostri primigeni valori costituzionali.

Questo deve essere l'impegno precipuo di tutti i patrioti.

Questa è la nuova lotta di classe del XXI secolo.

Se vogliamo garantire un futuro ai nostri giovani e che non periscano per incuria i nostri ponti, le nostre strade, le nostre dighe, i nostri mirabili monumenti, dobbiamo rimuovere il pareggio di bilancio inserito nell'articolo 81 della Costituzione, il cui rispetto è imposto allo Stato ma anche a tutte le sue amministrazioni.

Questa modifica costituzionale fu varata nel 2012 dal Governo Monti, ma fu votata da tutti, in primis PD e PDL.

E questo spiega tanto, anzi spiega tutto.

E' necessario cancellarla e ribadire che le leggi di bilancio sono sottoposte alla soddisfazione dei diritti fondamentali delle persone e non viceversa.

Per evitare future stragi, il degrado del territorio, è anche urgente riavviare una politica di nazionalizzazione, così come fu fatto negli anni sessanta, nel periodo di ricostruzione post-bellico.

Trasporti, produzione energetica, comunicazioni, sanità ed istruzione sono settori strategici per una grande e moderna nazione, che non sia schiava delle lobbies economiche apolidi internazionali.

Allora, l'imperativo categorico deve essere: più stato e meno mercato, anche perché il mercato ha fallito.

Questo è dovuto ai nostri figli, ai nostri giovani ed ai nostri morti, affinché non siano periti vanamente.

Solo così ci salveremo.

Raffaele SALOMONE MEGNA