

Il ponte Morandi

Per comprendere le cause che hanno portato al crollo del ponte sulla autostrada A10 Genova-Ventimiglia è necessario fare un passo indietro di qualche decennio.

Ed esattamente a circa 20 anni fa quando la Corte dei Conti bocciò per ben due volte nel 1997 e nel 1998 il decreto di approvazione della nuova concessione tra Anas e società Autostrade che recava la firma congiunta del ministro dei Lavori pubblici Paolo Costa e di quello del Tesoro Carlo Azeglio Ciampi

Alla presidenza del Consiglio sedeva Romano Prodi. Da lì a poco la società sarebbe stata aggiudicata alla famiglia Benetton.

La concessione sarebbe dovuta scadere nel 2018, ma il governo di centrosinistra ne chiese e ne ottenne il prolungamento fino al 2038 nonostante la Sezione di Controllo e le Sezioni riunite della Corte dei Conti avessero ricusato il visto e la conseguente registrazione del provvedimento.

Il giudizio della magistratura contabile, che i giornali dell'epoca ignorarono, (sempre al servizio dei padroni) fu tagliente: nei termini in cui era stata richiesta dal governo la concessione era illegittima e non conforme al piano finanziario di Autostrade nel suo complesso.

Il Ministero dei Lavori pubblici insistette sulla fondatezza della sua decisione.

La Corte però contestò queste argomentazioni e concluse: “Non è pertanto conforme a legge la convenzione in cui viene attribuita alla società ‘Autostrade spa’ una proroga ventennale della concessione

I giudici contabili ritenevano quindi illegittima la richiesta di proroga della concessione., .

Ciononostante le Sezioni riunite apposero il visto al decreto sia pure con l'anacronistica e inconsistente formula della “registrazione con riserva”.

L'interesse del governo prevale sulle funzioni di controllo della Corte, e l'interesse del governo Prodi, che il 20 ottobre 1997 che aveva già peraltro collocato in Borsa la maggioranza dei titoli Telecom Italia, erano di attuare le dismissioni delle grandi imprese a partecipazione pubblica.

Il Consiglio dei ministri nella seduta del 16 gennaio 1998 stabilì che **“il richiamato decreto debba avere corso” a prescindere dalle osservazioni dei giudici.**

Il ministro dei Lavori pubblici scrisse, alla Corte, che la deliberazione di illegittimità della Corte dei Conti, se fosse stata adottata, **“avrebbe determinato un ulteriore limite al processo di privatizzazione la cui certezza e rapidità dei tempi di attuazione rappresentano uno dei**

momenti qualificanti dell'attuale politica economica del governo e come tale funzionale al risanamento del bilancio pubblico”.

Come dire che le riscontrate illegittimità erano secondarie e irrilevanti rispetto al piano governativo di risanamento dei conti dello Stato. I proventi delle privatizzazioni avrebbero dovuto favorire l'ingresso dell'Italia nell'euro.

I processi di privatizzazione dei servizi pubblici venivano fatti passare come indispensabili al risanamento del bilancio statale quando in verità erano soltanto la svendita, una regalia di un immenso patrimonio pubblico a pochi speculatori privati.

Il tempo ha in realtà dimostrato come la vendita delle aziende statali non sia riuscita né ad invertire la tendenza al peggioramento della finanza pubblica riuscita né ad arrestarlo, anche perché questo non era lo scopo reale, ma molto più concretamente liquidare il patrimonio pubblico a prezzi irrisori.

Priva di poteri di veto, alla Corte non rimaneva altra scelta, come prevede in questi casi la sua legge istitutiva, che registrare il provvedimento con riserva, trasmettendone gli atti al Parlamento.

Nell'ottobre 1999, quando era presidente del Consiglio il “compagno Massimo D'Alema” Autostrade fu così ceduta a Schemaventotto, della famiglia Benetton che ne aveva la maggioranza assoluta.

La Società Autostrade viene privatizzata e subentra all'IRI un nucleo stabile di azionisti costituito da una cordata guidata da Edizione (gruppo Benetton).

Nel corso del **2003** le attività di concessione autostradale vengono separate dalle attività non autostradali e nasce Autostrade per l'Italia S.p.A., controllata al 100% da Atlantia S.p.A. (allora Autostrade S.p.A.), holding di partecipazioni quotata alla Borsa di Milano.

Autostrade fu poi oggetto di Opa totalitaria da parte di Newco28 (controllata di

Schemaventotto) nel gennaio 2003 per 6.45 miliardi di euro, tramite una operazione di leveraged

(il leveraged buyout o LBO è un'operazione di finanza strutturata utilizzata per l'acquisizione di una società mediante lo sfruttamento della capacità di indebitamento della società stessa. La liquidità necessaria per l'acquisizione fu reperita da Newco28 facendo ricorso al sistema creditizio e, successivamente, il debito fu trasferito da Newco28 ad Autostrade, a seguito di fusione per incorporazione.)

In parole più semplici hanno comprato senza soldi indicando come fonti di approvvigionamento gli incassi derivati dai futuri pedaggi autostradali.

Nel corso del 2003, a seguito di una imponente riorganizzazione del gruppo, Società Autostrade Concessioni e Costruzioni S.p.A. diventa **Autostrade S.p.A**

Nei primi mesi del 2006 la società aveva varato un progetto di integrazione con il

gruppo spagnolo Abertis, che prevedeva che la società Abertis avrebbe incorporato Autostrade S.p.A., con l'intento di creare un gruppo di primaria importanza a livello europeo

Nel 2011 il consorzio guidato da Autostrade per l'Italia si è aggiudicato la gara indetta dal Governo

francese per il pedaggiamento satellitare per mezzi pesanti su circa 15.000 km della rete stradale nazionale francese.

Nel [2012](#) Atlantia ha consolidato la propria strategia di espansione internazionale attraverso la joint venture in Brasile con il gruppo Bertin per creare un polo titolare di oltre 1.500 chilometri di rete autostradale concentrata nell'area di San Paolo.

Nel corso del 2013 è stata portata a conclusione la fusione per incorporazione di [Gemina](#) S.p.A., azionista di maggioranza della società A.D.R. (Aeroporti di Roma) in Atlantia, con conseguente aggregazione di un secondo *core business* oltre a quello delle concessioni autostradali.^[12]

Nel **2013**, Atlantia è entrata nel settore aeroportuale e gestisce i due scali di Roma di Fiumicino e Ciampino.

La presenza nel settore aeroportuale si è consolidata nel 2016, con l'acquisizione di Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), la società che controlla gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez. Nell'estate del 2017 riprende la battaglia a base di Opa (offerta pubblica d'acquisto) per la conquista della società spagnola [Abertis](#) (nel 2017 ricavi per 5,3 miliardi di euro, profitti per 897 milioni, 7.500 chilometri di autostrade in Spagna, Francia, Germania e Cile) con Hochtief-Acs dello spagnolo [Florentino Pérez](#), patron del [Real Madrid](#) e ben visto dal governo spagnolo di [Mariano Rajoy](#).

Nel marzo 2018 Atlantia e Hochtief-Acs raggiungono un accordo: offerta congiunta per il controllo di Abertis sulla base dell'offerta più alta (quella di Hochtief-Acs di 18,76 euro ad azione) per un valore di 18,3 miliardi (l'offerta di Atlantia, ritirata, era di 16,3 miliardi). L'accordo prevede anche che la guida di Abertis spetti ad Atlantia e la presidenza a Hochtief-Acs.

Atlantia entra poi con il 24% in Hochtief, gettando le basi per una partnership globale¹ che spazia dalle concessioni autostradali di Atlantia ai servizi di ingegneria di Hochtief

Nel marzo 2018 Atlantia acquisisce per un miliardo il 15,49% di Gtlink, la società che controlla [l'Eurotunnel](#) che attraversa la Manica.

La stragrande maggioranza degli introiti di Atlantia derivanti dai pedaggi autostradali viene utilizzata per ampliare sempre più gli investimenti esteri con l'acquisizione di società

E' la multinazionale Atlantia che attraverso la società Autostrade per l'Italia s.p.a gestisce al autostrada A 10 da Genova a Ventimiglia.

Il ponte Morandi è un viadotto di questa autostrada che attraversa il capoluogo ligure

Il ponte è stato costruito negli anni '60 ed inaugurato nel 1967.

A quell'epoca si riteneva che il cemento armato fosse eterno, ma ora ci si rende conto invece che quelli costruiti dai romani sono ancora in gran parte ancora in funzione.

(i romani li costruivano nelle strade per collegare un impero e non avevano aziende quotate in borsa ed ignoravano la legge del profitto)

il progettista, Riccardo Morandi, confidava in questa sua presunta qualità ed era particolarmente “avveniristico”.

Utilizzava un sistema di precompressione degli elementi strutturali che aveva brevettato.

In pratica i ferri dell’armatura rimangono “stirati” mentre vengono inglobati nel cemento. Quando il cemento si consolida cessa la trazione.

Questo sistema, ovviamente, crea strutture più resistenti ad alcune sollecitazioni, ma particolarmente delicate rispetto ad altre.

Errori progettuali? Forse, ma più o meno in linea con il sistema costruttivo dell’epoca.

Tutte le strutture in cemento armato necessitano di un monitoraggio costante e manutenzione continua.

Questo è indispensabile per garantire la sicurezza della infrastruttura.

Sia il monitoraggio sia la manutenzione devono essere assicurati dal Concessionario ossia Autostrade per l’Italia s.p.a.. E quando il Concessionario sottoscrive la convenzione è bene a conoscenza della situazione strutturale delle opere.

Il Concessionario è a conoscenza che le grandi infrastrutture in Italia sono state realizzate QUASI TUTTE nei decenni 50, 60 e 70

Chi ottiene la concessione sa bene che anno dopo anno dovrà incrementare gli investimenti per il monitoraggio e la manutenzione delle infrastrutture che ottiene in affidamento.

Si rispetta questa misura cautelare: assolutamente no, da nessuno dei gestori delle autostrade italiane

*Nel caso interessato dal crollo del ponte Morandi il Concessionario è dunque “Autostrade per l’Italia” **società interamente controllata da “Atlantia”.***

La società è quotata in borsa e l’azionariato di Atlantia è diversificato.

Per il 45,46% è diffuso, flottante in borsa. L’8,14% appartiene al fondo sovrano di Singapore GIC e il 5,12 al fondo americano BlackRock. A detenere la quota di controllo (30,25%), però, è “Sintonia”.

Sintonia è un fondo di diritto lussemburghese interamente di proprietà della “Edizione” della famiglia Benetton.

Quindi ha pienamente ragione Di Maio quando asserisce che parte delle imposte che spetterebbero all’Italia vanno, in realtà, in paradisi fiscali quali Singapore e Lussemburgo!

Le imposte che la famiglia Benetton dovrebbe pagare in Italia passano sicuramente dal Lussemburgo!

Occorre, aver chiaro che alla resa dei conti, il “gestore” del tratto interessato dal crollo del ponte Morandi è la famiglia Benetton!

Della concessione alcuni degli allegati fondamentali sono sconosciuti e inspiegabilmente posti sotto Segreto di Stato.

L'unica cosa nota è che tutti i costi di manutenzione che vengono pagati con i pedaggi non sono spesi, ma accantonati come dividendi o acquisizioni.

Gli aumenti dei pedaggi comprendono sia l'inflazione sia gli investimenti previsti.

Ma sono anni che l'inflazione stagna, eppure i pedaggi continuano ad aumentare anno dopo anno.

Gli aumenti dei pedaggi vanno davvero tutti in "investimento"? assolutamente no

Vediamo i bilanci di Atlantia

Certo è che Atlantia macina utili semplicemente abnormi e al di fuori di qualsiasi parametro.

L'andamento è abbastanza costante.

Il bilancio 2016 vede un incremento dei ricavi del 3,39% rispetto al 2015. Incrementa anche l'utile di esercizio del 26,97% e il patrimonio netto del 16,97%. **Gli investimenti operativi, ossia le spese per la manutenzione invece, calano del 4,43%.**

L'utile, quindi, costituisce il 22,57% dell'intera massa ricavi.

Anche il bilancio 2017 vede un incremento dei ricavi (+8,92%) rispetto al 2016. Aumenta l'utile di esercizio del 15,67% (il 23,97 dei ricavi) e il patrimonio netto (+18,54%), mentre **gli investimenti crollano (-26,16%).**

Il 2015, ad esempio, comprende l'acquisto del 74,95% delle azioni di SAT (Società Autostrade Tirrenica).

Atlantia possedeva già il 24,98% delle azioni, raggiungendo, quindi, il 99,93% dell'intero azionariato.

Nel 2016 occorre conteggiare l'acquisizione dell'Aeroporto di Nizza.

L'indice di redditività (EBIT) di Atlantis lascia semplicemente sbigottiti.

Già al 41,70% dei ricavi del bilancio 2015, si passa al 42,21% del 2016 e al 43,16% del 2017.

Man mano che incrementa l'età delle infrastrutture dovrebbe incrementare l'entità degli investimenti che, invece, anno dopo anno decresce a favore di utili, capitale e redditività.

Un Servizio Pubblico Essenziale Costituzionalmente garantito (articolo 43 della Costituzione) è sottoposto al più bieco interesse economico di pochi monopolisti.

Dal Secolo XIX di Genova del 26/9/18

“dopo la privatizzazione speso solo il 2% delle manutenzioni”.

Gli utenti usati come cavie e i gestori privati che sborsano “solo il 2%” di quanto è stato speso negli ultimi quaranta anni per la manutenzione di sostanza al ponte Morandi. La commissione ministeriale nominata dal titolare delle infrastrutture Danilo Toninelli per far luce sulla strage del 14 agosto ha consegnato il suo report.”....”Sull'intero viadotto Polcevera, dal 1982 ad oggi sono stati compiuti lavori strutturali per totali 24.610.500 euro..il 98% è stato speso prima del 1999, anno della privatizzazione di Autostrade mentre dopo solo il 2%. L'investimento medio annuo è stato di 1.3 milioni tra 1982 e il 1999. E' stato invece pari a 23.000 euro circa nel periodo 1999-agosto 2018 per un totale di 470.000 euro in 19 anni. Ci sono stati altri 423.000euro spesi in restyling ogni 12 mesi, ma erano “non strutturali per barriere spartitraffico e passerelle”.

Una infrastruttura non sottoposta ad interventi periodici sempre più consistenti a causa della vetustà, con scarsa, e in qualche caso senza alcuna manutenzione è destinata prima o poi a crollare.

Molti giornali invece dopo il disastro hanno cercato di difendere l'operato della società concessionaria scrivendo di tragica fatalità.

Quali sono le “fatalità” che possono produrre disastri assimilabili al crollo del ponte Morandi?
Nessuna!

Le fatalità sulle strade possono essere gli incidenti. Un ponte può crollare per un terremoto improvviso. Oppure un uragano tropicale.

Non è immaginabile che un ponte possa crollare per il maltempo.

Secondo il gestore tutti i controlli erano in regola. Nessun allarme. Niente lasciava presagire il crollo del ponte Morandi.

Quindi, o il ponte è ancora lì e non è crollato o qualcosa non torna.

E per giustificare i Benetton se ne sono sentite di ogni tipo.

La teoria del fulmine responsabile del crollo del ponte Morandi vede due ipotesi:

- a. un fulmine ha colpito la torre che si è dissolta come sabbia
- b. lo spostamento d'aria creato dal tuono che segue il fulmine ha provocato il crollo

nell'ipotesi (a) si dice che le strutture in cemento armato costituiscono una sorta di “gabbia di Faraday” per cui l'armatura fa scaricare a terra la potenza dei fulmini. Ovviamente siamo nel campo delle mere speculazioni teoriche che un fulmine colpisca proprio quella struttura. Pari a quelle che un meteorite colpisca per ben due volte il Parlamento italiano

L'ipotesi(b) non regge di per sé. Con lo spostamento d'aria crollerebbe un ponte, ma non viene neppure spostata una sola tegola da un tetto delle case lì vicino?

Altra ipotesi è l'acqua, il vento e le vibrazioni tanto che Sky TG24 fa una ipotesi alquanto bizzarra.

L'acquazzone avrebbe provocato dei rivoli d'acqua lungo i tiranti. Quando questi rivoli arrivano alla fine del tirante si staccano provocando una piccola vibrazione.

Questa vibrazione amplificata dal forte vento ha provocato il distacco del tirante.

Mancano a questo punto le ipotesi di un attentato o quello di una sabotaggio da parte di alieni.

La realtà è molto più semplice e si lega ai livelli di profitti incamerati in questi anni e che non possono essere messi in discussione da 43 morti e 600 sfollati

A questo punto è necessario ricordare che gestire un'autostrada in Italia è un affare d'oro: secondo i dati del Ministero dei trasporti relativi al 2016 (ultimo anno per cui si hanno dati completi) i 24 concessionari italiani hanno incassato 6.9 miliardi di euro. Il loro utile è stato di 1.1 miliardi di euro. Un gran risultato per qualsiasi azienda. Autostrade per l'Italia fa persino meglio: 3.1 miliardi di euro messi in cassa.

Della necessità di intervenire su quel ponte si sapeva da anni nel 2015 ci fu persino una interrogazione parlamentare tanto che, nonostante la assicurazione del gestore, lo stesso aveva avviato una gara d'urgenza

Dal "Secolo XIX" di Genova

Definizione tecnica: «Interventi di retrofitting strutturale del viadotto Polcevera al km 0 + 551». **Traduzione, esaminando il dettaglio dei progetti:** messa urgente in sicurezza dei tiranti sulla parte poi crollata. Le offerte erano state presentate l'11 giugno e finita l'estate – per non intralciare il viavai turistico che segna la Liguria fino ai primi di settembre – sarebbe partito un intervento lungo 784 giorni, che avrebbe comportato blocchi a singhiozzo delle varie carreggiate. **Spiega Enrico Sterpi, attuale segretario dell'Ordine degli ingegneri liguri:** «Questo bando significa due cose: Autostrade aveva focalizzato la criticità ed era disposta a prendersi una bella responsabilità, con una gara ristretta per un importo tanto elevato. È chiaro insomma che a un certo punto ci fosse necessità di accelerare la procedura»

Bisogna considerare che su quel ponte transitavano mediamente circa 7.000 tir ogni giorno provenienti dal porto che si potevano bloccare e far entrare o uscire al casello autostradale di Genova aeroporto per evitare sovraccarichi pericolosi alla stabilità del ponte.

Dopo il crollo del ponte si è deciso di utilizzare, ampliandola, una strada che costeggia il porto che conduce direttamente al casello autostradale dell' aeroporto, in pratica nessun Tir è obbligato a transitare sul ponte. Soluzione questa che se fosse stata decisa in precedenza dimostrerebbe priva di qualsiasi utilità la costruzione della cosiddetta "gronda" una nuova bretella autostradale lunga circa 70 chilometri e dal costo di oltre 4,5 miliardi di euro.

La scelta di non far transitare i tir sul ponte avrebbe comportato però una perdita di circa 20 centesimi di euro per ogni autotreno in transito su quel ponte che moltiplicati per 365 giorni l'anno fanno un bell'incasso a cui si doveva rinunciare. Quindi si è deciso di rischiare.

Quanto vale la vita delle persone davanti a dei bilanci in attivo? Nulla, è così. Quaranta tre vite stroncate oltre 600 famiglie fuori casa con la sicurezza di non poter più rientrare nelle proprie abitazioni una città spezzata in due con danni economici per alcuni miliardi di euro e sono poca cosa se paragonati al altri processi di privatizzazione in corso di realizzazione.

Si pensi a ciò che sta avvenendo nella sanità pubblica ormai allo sbando per lasciare posto alla sanità privata con il risultato di causare oltre 30.000 decessi in più da un anno all'altro.

A cui vanno aggiunti i morti per i disastri ferroviari come quello di Viareggio o quello di Pioltello e quelli avvenuti in Puglia l'estate scorsa. Questo è il risultato dello smantellamento dello Stato e la totale rottamazione dello stato sociale.

Questa gravissima responsabilità è da imputare ai partiti di sinistra ai sindacati confederali che sono stati i più accaniti sostenitori di questa politica economica degli ultimi 30 anni rei di aver permesso al mercato di entrare nei servizi pubblici.