

# Il crollo del ponte di Genova: una strage di Stato

mercoledì 29 agosto 2018

Il crollo del  
ponte di Genova:

una strage di  
Stato

Â

Â

Â

Â

di Salvatore de  
Lorenzo

Â

Â

Il crollo del ponte di Genova Ã solo  
lâ€™ultima e la piÃ¹ eclatante di una serie di stragi, condotte nel nome del  
profitto, che si susseguono in Italia con una regolaritÃ ormai abbastanza  
impressionante. Tutto il sistema di infrastrutture statali italiane Ã gestito da  
aziende private, e la holding Atlantia, di cui la famiglia Benetton Ã principale  
azionista, gestisce oltre la metÃ della rete autostradale italiana, estraendo  
utili miliardari mai reinvestiti, se non per una parte irrisoria, nella  
ristrutturazione delle autostrade. Atlantia, che Ã «gestisce» anche il ponte di  
Genova, Ã giÃ tristemente nota alla cronaca per la sua incuria nella  
manutenzione dei viadotti: il 29 luglio 2013 un pullman che viaggiava nei pressi  
di Monteforte, in provincia di Avellino, precipitÃ² dal viadotto Acqualonga, a  
causa del cedimento di un guardrail totalmente inadeguato ad attenuare  
lâ€™impatto. Una dinamica assolutamente prevedibile, ben nota a chi ha percorso  
quel tratto di strada e che rivela il carattere criminale della gestione  
puramente affaristica delle infrastrutture italiane. Morirono 40 delle 49

persone a bordo.

Il crollo del ponte Morandi a Genova, avvenuto il 14 agosto scorso, provocando la morte di 43 persone, centinaia di feriti e oltre 500 sfollati dalle abitazioni investite dagli ammassi di calcestruzzo staccatisi dal ponte stesso, è solo l'ennesima strage annunciata: essa si sarebbe potuta evitare se si fosse preventivamente intervenuti con la sua ristrutturazione o la sua chiusura. Peraltro ci è quanto emerge con assoluta chiarezza dalle indagini giornalistiche di questi giorni. Un monitoraggio condotto dal Politecnico di Milano aveva rivelato il comportamento anomalo di quel ponte, come rivela un'inchiesta de L'Espresso. L'efficienza dei tiranti che tenevano in piedi il ponte si era ridotta del 20% e di questo era stato informato sia il ministero delle infrastrutture, guidato dal grillino Toninelli, che la stessa Atlantia.

L'ennesima strage annunciata, dunque, perpetrata sull'altare dei profitti di una ristretta cerchia di uomini d'affari, cui lo Stato ha ceduto in gestione migliaia di km di infrastrutture, senza mai vigilare seriamente sulla reale manutenzione di quelle opere.

È

Il falso mito della "democrazia" borghese

Queste catastrofi rivelano contemporaneamente l'impotenza delle grandi masse di fronte alle scelte strategiche imposte dall'alto nello Stato «democratico» borghese, in cui la vita delle persone è posta in secondo piano rispetto alle logiche di profitto di una ristretta cerchia di parassiti, cui lo Stato «democratico» ha lasciato in gestione un patrimonio di infrastrutture realizzate con i soldi e il lavoro della classe operaia italiana. Esse dimostrano le irrisolvibili contraddizioni della «democrazia» borghese, che trae la sua legittimazione dal consenso elettorale delle classi subalterne, per poi operare scelte che cozzano con le esigenze e i bisogni di quelle classi.

Ed è questo un punto dirimente su cui è necessario che il proletariato sviluppi una seria riflessione, rimuovendo le incrostazioni dell'ideologia dominante, che lavora costantemente affinché le masse stesse considerino la «democrazia» borghese come il migliore e in fondo l'unico sistema possibile.

In realtà il progressivo peggioramento delle condizioni di vita delle classi subalterne negli stati occidentali dovrebbe già consentire alle grandi masse di cogliere tutte le contraddizioni tra la retorica idealista della «democrazia» borghese, basata sul mito della partecipazione democratica al voto e sulla «imparzialità» del sistema giudiziario e la realtà nuda dei fatti, che consiste nell'assoluta impotenza da parte delle grandi masse di avere una seppur minima voce in capitolo in tutte quelle scelte strategiche imposte dall'alto dai rappresentanti politici nel quadro della «democrazia» borghese. Quale peso reale hanno, ad esempio, le comunità locali rispetto alla decisione imposta dalla «democrazia» borghese di realizzare nuove grandi infrastrutture come ad esempio il Tav? Hanno forse le grandi masse, nell'ambito della «democrazia» borghese, la possibilità di stabilire se sia prioritario realizzare nuove grandi opere come il Tav o se invece non sia più sensato investire quei miliardi nella ristrutturazione delle tantissime infrastrutture italiane attualmente a rischio crollo come il ponte di Genova?

Tuttavia, per

distruggere il falso mito della «democrazia» borghese. È necessario comprendere la natura e i fini dello Stato «democratico» borghese. In Stato e rivoluzione Lenin spiegava chiaramente che «Per Marx lo Stato è l'organo del dominio di classe, un organo di oppressione di una classe da parte di un'altra; la creazione di un'ordine che legalizza e consolida questa oppressione, moderando il conflitto fra le classi. Per gli uomini politici piccolo-borghesi l'ordine è precisamente la conciliazione delle classi e non l'oppressione di una classe da parte di un'altra; attenuare il conflitto vuol dire per essi conciliare e non già privare le classi oppresse di determinati strumenti e mezzi di lotta per rovesciare gli oppressori».

Dunque Lenin spiegava chiaramente qual è, secondo Marx, il fine dello Stato: l'oppressione della classe dominante sulla classe avversa. E indicava inoltre, nella creazione dell'ordine che legalizza e consolida questa oppressione, nel nostro caso la «democrazia» borghese, il mezzo attraverso il quale la classe dominante opprime la classe avversa. Così come ai tempi di Lenin, anche oggi per gli intellettuali della piccola borghesia pseudo-progressista, per i riformisti, per i teorici pacifisti delle rivoluzioni interiori, il conflitto tra le classi avverse rimane al contrario conciliabile e lo strumento della conciliazione è rappresentato esattamente dalla «democrazia» borghese. E quanto siano conciliabili gli interessi dei capitalisti come Benetton con quelli delle grandi masse lo dimostra la strage di Genova, dove 43 persone sono state sacrificate sull'altare dei luridi profitti di Atlantia.

Per i marxisti, al contrario, la «democrazia» borghese, cioè l'ordine, è quello strumento che, nel caso specifico, rende legale e consolida l'oppressione dei parassiti come Benetton sul proletariato italiano, consentendo alla classe dominante di continuare ad opprimere la classe dominata e di privarla degli strumenti di lotta per rovesciare gli oppressori.

Lenin esplicitò ulteriormente i limiti della democrazia «borghese»: «Parlare di democrazia pura, di democrazia in generale, di uguaglianza, libertà, universalità, mentre gli operai e tutti i lavoratori vengono affamati, spogliati, condotti alla rovina e all'esaurimento [...] dalla schiavitù salariata capitalistica, [e] i capitalisti e gli speculatori continuano a detenere la proprietà estorta e l'apparato pronto del potere statale, significa prendersi gioco dei lavoratori e degli sfruttati. Significa rompere bruscamente con le verità fondamentali del marxismo, il quale ha detto agli operai: voi dovete utilizzare la democrazia borghese come un immenso progresso storico rispetto al feudalesimo, ma non dovete nemmeno per un istante dimenticare il carattere borghese di questa «democrazia», la sua natura storicamente condizionata e limitata, non dovete condividere la «fede superstiziosa» nello Stato, non dovete scordare che lo Stato, persino nella repubblica più democratica, e non soltanto in regime monarchico, è soltanto una macchina di oppressione di una classe su di un'altra classe».

Ed è quindi grazie alla macchina oppressiva della «democrazia» borghese che in Italia la gestione di gran parte delle infrastrutture, realizzate ovviamente con i soldi ed il lavoro della classe operaia italiana, sia stata regalata a una delle più note famiglie di pescecani del capitalismo mondiale, quella famiglia Benetton che, con il potere corruttivo dei suoi capitali, ha ad esempio acquistato nel 1991 in Argentina un intero pezzo di Patagonia, per poi sottoporre ad un autentico genocidio e deportazione il popolo dei Mapuche che abitava quelle terre. Quella stessa famiglia Benetton che trasferì, nel 2013, parte della sua produzione tessile a Dacka in Bangladesh, dove per pochi euro al giorno, sfruttava il lavoro di donne e bambini in una struttura fatiscente che crollò al primo guasto all'impianto elettrico.

Ed è sempre grazie alla macchina oppressiva della «democrazia» borghese che la Ferrotramviaria spa del conte Pasquini e della sorella, la contessina Gloria Maria, si è vista regalare la gestione di quel tratto di rete ferroviaria a binario unico che in

Puglia connette Andria e Corato, lungo il quale due treni, lanciati l'altro contro l'altro, si scontrarono nel 2016 maciullando i corpi di tanti operai e giovani studenti.

Ed infine grazie alla macchina oppressiva della «democrazia» borghese che è stato consentito alla Rfi spa di trarre profitti dalla «gestione» della quasi totalità della rete ferroviaria italiana e di quel tratto ferroviario di Pioltello, dove nel gennaio scorso il deragliamento di un treno, causato dal rattoppo di un giunto ferroviario, che andava invece banalmente sostituito, ha prodotto la morte di 4 persone e diverse decine di feriti. Tutte stragi prodotte dal capitalismo nell'ambito dell'ordine imposto dalla «democrazia» borghese.

È

Nazionalizzazione, il delitto perfetto

E mentre il fumo delle macerie ancora avvolgeva i cadaveri delle vittime della ennesima strage prodotta dal capitalismo a Genova, gli sciacalli che guidano il «governo del cambiamento» cercavano di capitalizzare l'indignazione popolare per la tragedia. Sicché il ministro degli interni Salvini ne approfittava per uno show davanti alle telecamere in cui, per l'ennesima volta, invocava la punizione dei colpevoli, che sono tutti per strano a piede libero in questo paese, e avanzava la proposta di nazionalizzare l'azienda. Dimenticando, stranamente, di aver fatto parte di quel governo, allora di centro-destra, che nel 2008 approvò il decreto «salva-Benetton», con cui si consentiva alla società autostradale di non essere obbligata a reinvestire parte dei suoi utili nella manutenzione delle infrastrutture date in concessione.

Ovviamente, se la proposta di Salvini di nazionalizzare la gestione delle autostrade venisse realizzata non sarebbe altro che l'ennesimo regalo ai Benetton e ai loro soci, poiché una nazionalizzazione senza esproprio degli utili plurimiliardari dell'azienda consentirebbe ai Benetton di realizzare il delitto perfetto, cioè l'estorsione degli utili derivanti dalla gestione delle infrastrutture e lo scarico sui lavoratori italiani dei costi necessari a mettere in sicurezza le infrastrutture italiane ormai consuete. Immediatamente le organizzazioni collaborazioniste della «democrazia» borghese, come ad esempio Potere al popolo, si sono accodate a questa proposta di «nazionalizzazione farsa» di Salvini, interessate, come il governo d'altronde, più all'apparenza che alla sostanza.

Anche per questo è importante chiarire come i rivoluzionari si avvicinano a questo problema. Senza appoggiare per un solo istante la proposta del governo, e lungi dal credere che le nazionalizzazioni in sé siano una soluzione «magica», non possiamo rinunciare a portare avanti la lotta per una vera nazionalizzazione, quindi senza indennizzo ed anzi espropriando i profitti fatti sulla pelle dei lavoratori, di tutte le infrastrutture dei trasporti, dalle autostrade alle ferrovie e agli aeroporti, infrastrutture che devono essere poste immediatamente sotto il controllo dei lavoratori. Oltre ad essere una misura che pone fine allo sfruttamento selvaggio dei lavoratori tramite liberalizzazioni selvagge, cooperative fasulle e ricatti lavorativi vari, che negli ultimi anni purtroppo hanno creato importanti divisioni tra i lavoratori, è l'unica soluzione che possa assicurare la sicurezza dei trasporti nell'interesse comune di lavoratori e viaggiatori.