

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

di Salvatore de
Lorenzo

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, Ã solo lâ€™ennesima strage annunciata: essa si sarebbe potuta
evitare se si fosse preventivamente intervenuti con la sua ristrutturazione o la
sua chiusura. Peraltro ciÃ² Ã 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
unâ€™inchiesta de Lâ€™Espresso. Lâ€™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.

Lâ€™ennesima strage annunciata, dunque, perpetrata sullâ€™altare dei
profitti di una ristretta cerchia di uomini dâ€™affari, cui lo Stato ha ceduto in
gestione migliaia di km di infrastrutture, senza mai vigilare seriamente sulla

reale manutenzione di quelle opere.

Â

Il falso
mito della "democrazia" borghese

Queste catastrofi rivelano contemporaneamente lâ€™impotenza delle grandi masse di fronte alle scelte strategiche imposte dallâ€™alto nello Stato Â«democraticoÂ» borghese, in cui la vita delle persone Â» posta in secondo piano rispetto alle logiche di profitto di una ristretta cerchia di parassiti, cui lo Stato Â«democraticoÂ» 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 Â«democraziaÂ» 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 Â» questo un punto dirimente su cui Â» necessario che il proletariato sviluppi una seria riflessione, rimuovendo le incrostazioni dellâ€™ideologia dominante, che lavora costantemente affinché le masse stesse considerino la Â«democraziaÂ» borghese come il migliore e in fondo lâ€™unico sistema possibile.

In realtÃ il progressivo peggioramento delle condizioni di vita delle classi subalterne negli stati occidentali dovrebbe giÃ consentire alle grandi masse di cogliere tutte le contraddizioni tra la retorica idealista della Â«democraziaÂ» borghese, basata sul mito della partecipazione democratica al voto e sulla Â«imparzialitÃ Â» del sistema giudiziario e la realtÃ nuda dei fatti, che consiste nellâ€™assoluta impotenza da parte delle grandi masse di avere una seppur minima voce in capitolo in tutte quelle scelte strategiche imposte dallâ€™alto dai rappresentanti politici nel quadro della Â«democraziaÂ» borghese. Quale peso reale hanno, ad esempio, le comunitÃ locali rispetto alla decisione imposta dalla Â«democraziaÂ» borghese di realizzare nuove grandi infrastrutture come ad esempio il Tav? Hanno forse le grandi masse, nellâ€™ambito della Â«democraziaÂ» borghese, la possibilitÃ di stabilire se sia prioritario realizzare nuove grandi opere come il Tav o se invece non sia piÃ¹ 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 Â«democraziaÂ» borghese Â» necessario comprendere la natura e i fini dello Stato Â«democraticoÂ» borghese. In Stato e rivoluzione Lenin spiegava chiaramente che Â«Per Marx lo Stato Â» lâ€™organo del dominio di classe, un organo di oppressione di una classe da parte di unâ€™altra; Â» la creazione di un âœordineâ€ che legalizza e consolida questa oppressione, moderando il conflitto fra le classi. Per gli uomini politici piccolo-borghesi lâ€™ordine Â» precisamente la conciliazione delle classi e non lâ€™oppressione di una classe da parte di unâ€™altra; attenuare il conflitto vuol dire per essi conciliare e non giÃ privare le classi oppresse di determinati strumenti e mezzi di lotta per rovesciare gli oppressoriÂ».

Dunque Lenin spiegava chiaramente qual Â», secondo Marx, il fine dello Stato: lâ€™oppressione della classe dominante sulla classe avversa. E indicava inoltre, nella creazione Â«dellâ€™ordine che legalizza e consolida questa oppressioneÂ», nel nostro caso la Â«democraziaÂ» borghese, il mezzo attraverso il quale la classe dominante opprime la classe avversa. CosÃ 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 Ã" rappresentato esattamente dalla Â«democraziaÂ» 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 Â«democraziaÂ» borghese, cioÃ" l'ordine, Ã" 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 esplicitÃ² ulteriormente i limiti della democrazia Â«borgheseÂ»: Â«Parlare di democrazia pura, di democrazia in generale, di uguaglianza, libertÃ , universalitÃ , mentre gli operai e tutti i lavoratori vengono affamati, spogliati, condotti alla rovina e all'esaurimento [...] dalla schiavitÃ salariale capitalistica, [e] i capitalisti e gli speculatori continuano a detenere la proprietÃ estorta e l'apparato Ã pronto del potere statale, significa prendersi gioco dei lavoratori e degli sfruttati. Significa rompere bruscamente con le veritÃ 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 piÃ democratica, e non soltanto in regime monarchico, Ã" soltanto una macchina di oppressione di una classe su di un'altra classe».

Ed Ã" quindi grazie alla macchina oppressiva della Â«democraziaÂ» 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 piÃ 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 trasferÃ, 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 crollÃ al primo guasto all'impianto elettrico.

Ed Ã" sempre grazie alla macchina oppressiva della Â«democraziaÂ» borghese che la Ferrotramviaria spa del Â«conteÂ» Pasquini e della sorella, la Â«contessinaÂ» Gloria Maria, si Ã 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'uno contro l'altro, si scontrarono nel 2016 maciullando i corpi di tanti operai e giovani studenti.

Ed Ã" infine grazie alla macchina oppressiva della Â«democraziaÂ» borghese che Ã stato consentito alla Rfi spa di trarre profitti dalla Â«gestioneÂ» della quasi totalitÃ 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 Â«democraziaÂ» borghese.

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 stranamente 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 dà l'impressione, 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.