

Crollo del Ponte Morandi a Genova fra dolore e rabbia. Gli utili di Benetton

A oltre 48 ore dal crollo del ponte Morandi a Genova occorre fare chiarezza. Lo sciacallaggio della "Gronda".



Il 14 agosto avviene il crollo del ponte Morandi di Genova. Seppelliamo i morti e onoriamoli. Curiamo i feriti. Ma resta la rabbia delle responsabilità. Fra sciacallaggio e avvoltoi. Che c'entra la "Gronda"?

Il ponte

L'inaugurazione è del 1967.

A quell'epoca si riteneva che il cemento armato fosse eterno e il progettista, Riccardo Morandi, 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? Certo, ma più o meno in linea con il sistema costruttivo dell'epoca.

Tutte le strutture in cemento armato necessitano monitoraggio costante e manutenzione continua. Questo è sicuro.

Sia il monitoraggio sia la manutenzione devono essere assicurati dal Concessionario. E quando il Concessionario sottoscrive la convenzione è bene a conoscenza della situazione strutturale delle opere.

Il Concessionario sa bene 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.

Il Concessionario

La scatola cinese

Nel caso interessato dal crollo del ponte Morandi il Concessionario è "Autostrade per l'Italia".

Si tratta di una 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 tasse che spetterebbero all'Italia vanno, in realtà, in paradisi fiscali quali Singapore e Lussemburgo!

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

Mi riferirò a questa massa opaca e informe con il termine generico di “gestore”.

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

La concessione

Alcuni degli allegati fondamentali alle concessioni sono sconosciuti. Inspiegabilmente posti sotto Segreto di Stato.

L'unica cosa nota è che tutti i costi vengono pagati con i pedaggi.

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"? Vediamo i bilanci di Atlantia.

"La droga rende meno"

È la citazione di Buzzi con riferimento a "Mafia Capitale", quindi l'accostamento è puramente speculativo.

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, 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%).**

Da tenere presente che gli investimenti comprendono anche i costi delle acquisizioni che si verificano in quell'anno.

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.

Fatalità? Non scherziamo!

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 una tromba d'aria non prevista.

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

Secondo il gestore (come l'ho già definito) tutti i controlli erano in regola. Nessun allarme. Niente lasciava presagire il crollo del ponte Morandi.

Quindi, o il ponte Morandi è ancora lì ed è tutta una illusione (magari lo fosse) o qualcosa non torna.

E per giustificare i Benetton ne ho sentito di ogni tipo.

Il fulmine

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

Scendiamo nel dettaglio dell'ipotesi a).

È noto 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 nelle remote possibilità che un fulmine colpisca proprio quella struttura.

L'ipotesi b) non regge di per se. Con lo spostamento d'aria crollerebbe un ponte, ma non viene neppure spostata una sola tegola da un tetto.

Chi propone la teoria del fulmine, comunque la si ponga, andrebbe sicuramente denunciato per procurato allarme.

Significa che è possibile che un ponte qualsiasi, non solo il Morandi di Genova, può crollare a causa di un fulmine? Quindi quando c'è un temporale occorre evitare i ponti perché possono crollare?

Ci rendiamo conto dell'assurdità?

L'acqua, il vento e le vibrazioni

Ieri a Sky TG24 una ipotesi che a dirla bizzarra è poco.

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

Questa vibrazione amplificata dal forte vento ha provocato il

distacco del tirante.

Questa non la commento neppure. Fa già ridere così.

Ma dal 1967 fino ad oggi non c'erano stati temporali sul ponte Morandi?

Fatalità? Il gestore aveva avviato una gara d'urgenza

Il gestore aveva avviato una procedura di 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»

Sciacalli: La "Gronda"

Occorre subito chiarire che la "Gronda" non c'entra niente con la tragedia del crollo del ponte Morando.

I lavori per la realizzazione della "Gronda" dovrebbero iniziare nel 2019 per concludersi. **presumibilmente**, nel 2029.

Fino a quel momento il ponte Morandi avrebbe dovuto garantire la piena funzionalità.

La polemica sciacalla sulla Gronda, in realtà, è un gioco di

“carambola” che raggiunge la TAV e le altre “mangiatoie” che questo Governo sta mettendo a rischio.

Vediamo nel dettaglio.

Il “documento dei grillini sul sacro blog”

Nel 2013 i grillini hanno bloccato la “Gronda” sostenendo che il ponte Morandi avrebbe retto per altri 100 anni. E ritenevano una “favoletta” l’ipotesi del suo crollo.

La prova? Eccola sul “sacro Blog”



Ora,

che il Movimento 5 Stelle contrasti ogni opera inutile che possa essere evitata con la manutenzione e il ripristino dell’esistente non è una novità.

Al Movimento 5 Stelle viene l’orticaria quando si lascia crollare l’esistente per costruire l’identica opera poco più in là.

Anche nel caso della Gronda la posizione è stata identica. Ma il Movimento 5 Stelle non era solo. Perfino l’Ordine degli Ingegneri riteneva inutile l’opera. E più in seguito [anche il sindaco Marco Doria](#).

Nella fattispecie, però, viene portato all’attenzione un post in un forum autogestito dal gruppo consiliare di Genova (vedere il link evidenziato nelle immagini) e al quale potevano accedere tutti gli iscritti al blog.

Il post del forum, infatti, riporta un comunicato del Movimento “no-gronda”.

La questione della “favoletta”, secondo quanto si legge, è suffragata dalla relazione del gestore, la società Autostrade per l’Italia.

Autostrade, in quella relazione, sostiene che il ponte Morandi avrebbe potuto reggere per altri 100 anni, in presenza di una manutenzione ordinaria a costi contenuti.

Come è accaduto il crollo del ponte Morandi in gestione alla stessa società? Che fine ha fatto la manutenzione ordinaria che avrebbe consentito al ponte Morandi di reggere per altri 100 anni?

Chi propone quel post non se lo chiede. La responsabilità della tragedia è del Movimento 5 Stelle?

[Da tenere presente che il gestore \(Benetton, attraverso Autostrade\) che scrive quella frase nella relazione è sempre stato il primo alfiere della Gronda. Perché l’avrebbe gestita.](#)

La Gronda: il riepilogo

Le prime ipotesi della circonvallazione denominata “Gronda” sono del 1984.

[Franco Bechis fa un riepilogo su Libero.](#)

[Svariati i progetti presentati dalle varie amministrazioni interessate](#) (tutte PD/DS) che creavano reciproco veto.

Lo stesso Ordine degli Ingegneri di Genova è estremamente critico. Dal [Secolo XIX di Genova](#) in occasione del crollo del ponte Morandi:

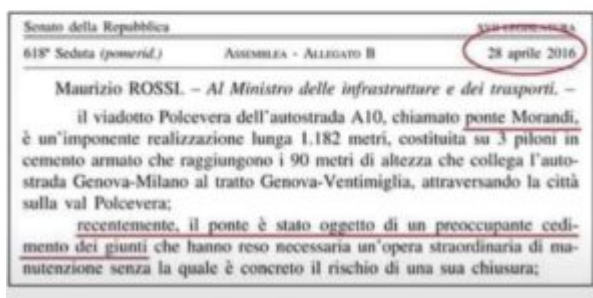
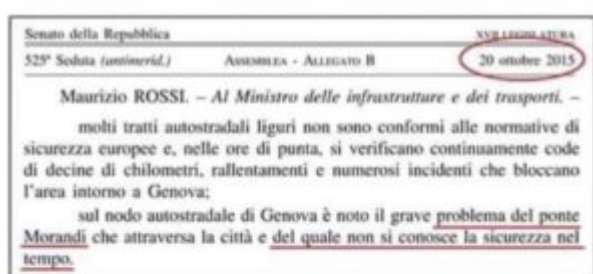
già a fine Anni 90 l’Ordine degli ingegneri di Genova, lo conferma Donatella Mascia che ne fu presidente dal 1993 al 1999, propose nero su bianco di affiancare alla struttura in calcestruzzo una in acciaio, per alleggerire Morandi ritenuto

incontrollabile dato l'incremento del traffico. «I politici – spiega Mascia – preferirono continuare a discutere di fantascientifici tunnel sottomarini, mai realizzati, e il ponte rimase così com'era fino al crollo»

La Gronda, ancorché inutile spreco, è stata bloccata dalle lotte intestine DS-PD!

Gronda: l'epilogo

Nel 2015 il Ministro delle Infrastrutture era già l'ineffabile Graziano Del Rio. Due le interrogazioni sul ponte Morandi



Probabilmente il Ministro Graziano Del Rio era a lezioni di nuoto sincronizzato, perché mai rispose alle interrogazioni sulle condizioni del ponte Morandi.

I consiglieri comunali del Movimento 5 Stelle, comunque, stavano all'opposizione e il progetto è andato avanti.

Alla fine del 2017 l'ineffabile Ministro Graziano del Rio trova il tempo per sbloccare la Gronda.

Ma lo Stato non ha i soldi per realizzarla a causa dei vincoli di bilancio imposti dall'Europa.

Con buona pace di ignobili e fetidi avvoltoi, quali la Ascani

e Marattin (renziani del PD)



Che si inventa il Ministro Graziano Del Rio?

Autostrade per l'Italia (Benetton) paga la Gronda in cambio di una proroga delle concessioni per quattro anni senza gara.

Le concessioni sarebbero dovute scadere nel 2038 (già allucinante di per se) e scadrebbero, adesso, nel 2042.

Valore della proroga? 30 miliardi di euro!

Per cifre del genere si fanno i colpi di Stato.

Piccolo intralcio: occorre l'autorizzazione dell'Unione Europea. **Già. A quanto pare dobbiamo chiedere all'Unione Europea anche per espletare i bisogni fisiologici.**

L'autorizzazione arriva in aprile 2018. l'inizio dei lavori per la realizzazione della Gronda è previsto per l'inizio del 2019 e andranno avanti fino (almeno) al 2029. Nel frattempo l'attuale struttura viaria continua a svolgere il suo compito.

Cosa c'entra il crollo del ponte Morandi con la Gronda?

Casuale?

Occorre rilevare una "casualità".

Nel 2014 Renzi ha varato il decreto "Sblocca Italia".

In quel Decreto c'era una norma che consentiva ai gestori autostradali di chiedere proroghe delle concessioni senza gara.

Sia l'[Autorità per i trasporti](#), sia l'[Antitrust e l'ANAC](#) fecero rilevare l'assurdità della norma.

Tre anni dopo Del Rio trova il modo per prorogare senza gara la concessione alla famiglia Benetton.

Casualità.