

# RIVOLUZIONE

*"I filosofi hanno finora solo interpretato il mondo; ora si tratta di cambiarlo" (K. Marx)*

## ILVA E AUTOSTRADE

# Nazionalizzare SUBITO!

La strage di Genova l'ha bruscamente posto al centro la questione delle nazionalizzazioni. Dopo decenni in cui si è privatizzato fino all'impossibile e in cui qualsiasi proposta di nazionalizzazione veniva considerata come un'eresia, è un fatto politico dirompente.

In realtà il sentimento popolare da diversi anni ormai è mutato. Dopo lo scoppio della crisi del 2008 abbiamo visto in tutti i paesi come migliaia di miliardi siano stati spesi per salvare il capitale privato dalla rovina. Le banche, le grandi imprese, sono state salvate mentre milioni di lavoratori hanno vissuto la disoccupazione, il calo dei salari, l'impovertimento di massa e un generale degrado delle loro condizioni.

Tuttavia ancora nella scorsa campagna eletto-

rale nessuna delle principali forze politiche parlava di nazionalizzazioni. Anche i 5 Stelle tutt'al più richiamavano l'impegno all'acqua pubblica.

Dopo il crollo del ponte Morandi l'ondata di rabbia e di sdegno si è condensata in un messaggio che ormai è incancellabile dalla coscienza di milioni di persone: il capitale privato è in affari solo per il proprio profitto. Non tutela né l'interesse, né la sicurezza o la cosiddetta efficienza in favore della collettività, ma solo i propri profitti.

SEGUE A PAGINA 2

Rivoluzione n° 47 del 05/09/2018 - quindicinale, 1 euro - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/M



[www.rivoluzione.red](http://www.rivoluzione.red)

# Nazionalizzare Ilva e Autostrade!

SEGUE DALLA PRIMA

Per questo la questione di nazionalizzare Autostrade è diventata un terreno centrale nello scontro politico e di classe nel nostro paese.

Lo hanno capito molto bene i padroni nostrani, che hanno subito aperto il fuoco di fila sui loro giornali e tv con la solita raffica di “balle spaziali” che usano impiegare quando sentono minacciati i propri interessi. Veniamo così a scoprire che la nazionalizzazione costerebbe “20 miliardi di euro”, che i “piccoli azionisti” verranno rovinati, che le nazionalizzazioni rovinerebbero il paese.

Per una coincidenza di date niente affatto casuale, negli stessi giorni è riesplso il caso Ilva, col ministro Di Maio che ha accennato alla possibilità di rivedere o annullare la gara che ha assegnato il gruppo al colosso Arcelor-Mittal.

Dato che il Pd è troppo screditato e diviso, a farsi strumento principale della campagna padronale sono la Lega da un lato e dall'altro quei governi regionali di destra nei quali la Lega collabora con Forza Italia. Ecco così che Salvini, dopo un iniziale assenso all'ipotesi, ha innestato la retromarcia – “Io non sono per le nazionalizzazioni, ma per un sano rapporto tra pubblico e privato” – seguito a ruota dal sottosegretario

leghista Giorgetti.

Al meeting di Comunione e Liberazione a Rimini, i governatori di Lombardia, Liguria e Veneto si sono espressi contro. Particolarmente duro Giovanni Toti: “Credo che si stia creando un fronte di chi, ricordandosi del passato, sa quali danni hanno prodotto in questo Paese le nazionalizzazioni e vuole trovare soluzioni a problemi che sono giusti, come quello di rivedere le concessioni, quello di rinegoziarle, quello di dare strumenti di controllo superiori al governo e agli enti locali, ma la risposta della nazionalizzazione è sbagliata”.

Sintetizza il presidente di Confindustria: “Il governo vuole nazionalizzare? Va bene, quando scadrà la concessione (cioè nel 2042! – Ndr), ridsucuterà l'accordo. Ma se si fa ora un decreto per nazionalizzare, si crea un elemento di distonia dello Stato di diritto. Ma davvero vogliamo revocare una concessione ancora prima che le responsabilità siano accertate? Così daremmo una sentenza politica prima di quella penale, mettendo in gioco la credibilità dello Stato. Vedo il rischio di una pedagogia formativa negativa”.

**“Ma se si fa ora un decreto per nazionalizzare, si crea un elemento di distonia dello Stato di diritto”.**

(Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria)

Questo fuoco di fila dimostra che lo scontro è di fondo. Proprio per questo i 5 Stelle non sono in grado di condurlo fino in fondo con coerenza.

Il punto è semplice: i pentastellati, da Di Maio in giù, sono schiavi della religione della “legalità”, non conoscono altro concetto, non vedono, non capiscono e non intendono che la legge è la legge del capitale e che questo scontro non è un minuetto per avvocati, ma uno scontro di

classe che coinvolge gli interessi di milioni di persone. Può essere vinto solo se queste non rimangono spettatrici, ma entrano in prima persona nel conflitto.

Sull'Ilva Di Maio ha chiesto un parere all'Avvocatura dello Stato riguardo alla regolarità della gara per la vendita. Risultato: “Non possiamo ancora renderlo pubblico perché altrimenti commetteremo un illecito”. E Toninelli, intervistato su Autostrade: “Dobbiamo stare attenti perché quelli hanno fior di avvocati”. Imbarazzante.

Su questa strada finirà tutto in una bolla di sapone o, peggio, in una “nazionalizzazione borghese”, ossia in cui lo

Stato versa lauti indennizzi ai proprietari, si accolla costi e problemi per poi rimettere sul mercato un'azienda appetibile. La storia della stessa Ilva, privatizzata quando rendeva e rinalizzata quando è scoppiata la crisi economica e ambientale, deve fare da monito. Per l'11 settembre è convocato lo sciopero di tutto il gruppo Ilva: è un passo importante. Solo l'intervento diretto della classe lavoratrice può dare uno sbocco vittorioso a questo scontro.

L'interesse dei lavoratori e della maggioranza della popolazione secondo noi è chiarissimo: Autostrade e Ilva devono andare in mano pubblica, non si deve dare un euro al grande capitale, siano i Benetton o le banche che ci hanno lucrato sostenendo l'operazione di acquisizione; vanno indennizzati solo quei piccoli azionisti che ne dimostrino la effettiva necessità; queste aziende devono essere gestite da comitati eletti di lavoratori, tecnici, utenti (nel caso di Autostrade) nell'interesse dei bisogni sociali collettivi.

Infine, questo deve essere il primo passo di un programma generale di nazionalizzazioni ed espropri su vasta scala, che inverta il saccheggio fatto nei trent'anni passati e crei le condizioni basilari per un'economia finalmente svincolata dal profitto, dallo sfruttamento, dalla speculazione e posta al servizio dei lavoratori e di tutti gli strati popolari.

31 agosto 2018

**noi lottiamo per**



- Contro le politiche di austerità. No al pagamento del debito, tranne ai piccoli risparmiatori. Tassazione dei grandi patrimoni.
- Nazionalizzazione del sistema bancario e assicurativo.
- Esproprio delle aziende che chiudono, licenziano, delocalizzano le produzioni.
- Nazionalizzazione dei grandi gruppi industriali, delle reti di trasporti, telecomunicazioni,

energia, acqua, rifiuti attraverso l'esproprio senza indennizzo salvo per i piccoli azionisti.

- Esproprio e riconversione delle aziende che inquinano, per un piano nazionale di riassetto del territorio, di investimento sulle energie rinnovabili e sul trasporto sostenibile.
- Salario minimo intercategoriale non inferiore ai 1.400 euro mensili. Per una nuova scala mobile che indicizzi i salari all'inflazione reale.
- Riduzione generalizzata dell'orario di lavoro a parità di salario. Blocco dei licenziamenti.
- Salario garantito ai disoccupati pari all'80% del salario minimo.
- Ritornare allo Statuto dei lavoratori nella forma originaria.

- Per un sindacato di classe e democratico. Rsu democratiche. Tutti eleggibili e tutti elettori, revocabili in qualsiasi momento dall'assemblea che li ha eletti. Salario operaio per i funzionari sindacali.
- Per un piano nazionale di edilizia popolare attraverso il censimento e il riutilizzo delle case sfitte e l'esproprio del patrimonio delle grandi immobiliari.
- Per uno stato sociale universale e gratuito. Raddoppio immediato dei fondi destinati alla sanità, abolizione di ogni finanziamento alle strutture private.
- Istruzione pubblica, laica, democratica e gratuita. Raddoppio dei fondi destinati all'istruzione pubblica. Estensione dell'obbligo

scolastico a 18 anni. No all'autonomia scolastica e universitaria. No ai finanziamenti alle scuole private, abolizione dell'ora di religione.

- Pensioni pubbliche e dignitose, abolizione della legge Fornero, in pensione con 35 anni di lavoro o a 60 anni con una pensione pari all'80% dell'ultimo salario e comunque non inferiore al salario minimo.
- Contro il razzismo: abolizione della Bossi-Fini, dei flussi e delle quote, dei Cie e del reato di immigrazione clandestina. Permesso di soggiorno per tutti, diritto di voto per chi risiede in Italia da un anno, pieno accesso a tutti i servizi sociali; cittadinanza dopo cinque anni per chi ne faccia richiesta, cittadinanza italiana per tutti i nati in Italia.
- Stessi diritti sui posti di lavoro,

nel campo dell'istruzione, nessuna discriminazione tra l'uomo e la donna. Socializzazione del lavoro domestico. Difesa ed estensione della legge 194, estensione e rilancio della rete dei consultori pubblici.

- Per uno Stato laico, abolizione del Concordato e dell'8 per mille, esproprio del patrimonio immobiliare e finanziario della Chiesa e delle sue organizzazioni collaterali. Piena separazione tra Chiesa e Stato.
- Controllo operaio, democrazia dei lavoratori. Eleggibilità e revocabilità di tutte le cariche pubbliche. La retribuzione non può essere superiore a quella di un lavoratore qualificato.
- Fuori l'Italia dalla Nato. Contro l'Unione europea capitalista, per una Federazione socialista d'Europa.

# Decenni di privatizzazioni Un fallimento senza appello

di Luca LOMBARDI

All'inizio degli anni '90 l'economia italiana si caratterizzava per un ampio ruolo del settore pubblico: le imprese statali producevano quasi il 18% del Pil (oggi meno del 5%) e impiegavano il 15% della forza lavoro. Erano di proprietà pubblica 12 delle prime 20 imprese non finanziarie e tutte le grandi e medie banche. Oggi possiamo verificare l'esito degli obiettivi utilizzati per giustificarle dal governo Amato nel 1992 in poi.

In primo luogo si prometteva di ridurre il debito pubblico. All'epoca non arrivava a 800 miliardi di euro. Oggi è circa il triplo. Le vendite di aziende pubbliche hanno generato introiti per 119 miliardi, da cui vanno sottratti costi difficili

da stimare (prepensionamenti, ammortizzatori sociali, incentivi vari). Per fare le proporzioni, nello stesso ventennio lo Stato ha pagato circa 1.900 miliardi di interessi.

Si prometteva poi di democratizzare il capitalismo italiano usando la Borsa come strumento di distribuzione della ricchezza verso i piccoli azionisti. Anche qui i risultati sono evidenti: la ricchezza è sempre più concentrata, le grandi famiglie del capitalismo italiano si arricchiscono con i monopoli ex pubblici (i Benetton sono un esempio tra i tanti) e si è spalancata la porta alle speculazioni dei vari fondi d'investimento e banche d'affari.

Infine, il terzo obiettivo era rendere più efficiente le aziende cedute. Su questo punto, un documento della Corte dei conti

già nel 2010 chiariva la situazione: *"L'aumento della profitabilità delle imprese regolate è in larga parte dovuto, più che a recuperi di efficienza sul lato dei costi, all'aumento delle tariffe che, infatti, risultano notevolmente più elevate di quelle richieste agli utenti degli altri paesi europei."* Difficile essere più chiari.

La lista è infinita, a partire dalla cessione dell'Alfa Romeo alla Fiat nel 1989 (Prodi presidente dell'Iri): Sme, Ilva, Eni, Enel, Telecom, il sistema bancario, numerose municipalizzate... Tutti i servizi sono stati aperti alla "concorrenza", ossia al profitto privato. Anche ciò che è rimasto in mano pubblica è stato trasformato in società per azioni, molte anche quotate in Borsa, che funzionano esattamente come aziende

private. Se non sono state ancora vendute è soprattutto per la debolezza dei mercati dopo il 2008. Parliamo delle ferrovie, di Fincantieri, di multiutilities come Iren, A2A, ecc. Per non parlare del dilagare dei privati in tutti gli appalti pubblici, nelle costruzioni, ecc., della privatizzazione strisciante nella sanità o della liquidazione di gran parte del patrimonio immobiliare pubblico.

Sia nello stadio iniziale (1992-93) sia nelle fasi di più intensa vendita (dal 1996 al 2000) al governo c'era il centro-sinistra, spesso la presenza di Rifondazione. Persino Guido Rossi, l'avvocato dei salotti buoni della borghesia italiana, disse che il premier D'Alema aveva trasformato il governo in una "merchant bank dove non si parla inglese". Prodi, Amato, Monti, D'Alema, Bersani, Bassanini, ecc. sono stati fin dagli anni '80 i principali alfieri di questa politica. Chi si domanda perché la sinistra ha perso la sua base di massa trova qui un bel pezzo della risposta.

## AUTOSTRADE Per i Benetton una gallina dalle uova d'oro

di Carlo FERRI

Atlantia ha chiuso il bilancio 2017 con ricavi operativi pari a 5,97 miliardi di euro, in crescita del 9% rispetto ai 5,48 miliardi registrati nel 2016. Il risultato operativo (Ebit) è cresciuto dell'11% a 2,58 miliardi. In crescita anche il dividendo distribuito ai soci, 1,22 euro per azione (più 26% rispetto al 2016). Per quanto riguarda le prospettive la società aveva dichiarato: *"Le previsioni per l'esercizio 2018 lasciano prefigurare un miglioramento della redditività del gruppo"*.

Tutto andava a gonfie vele per l'orsignori... fino al 14 agosto.

Tra il 2001 e il 2017, Autostrade per l'Italia ha ricavato 43,7 miliardi, ne ha investiti 5 in interventi di manutenzione e 13,6 per la realizzazione di ampliamenti, migliorie e nuove opere. Il costo delle retribuzioni ammonta a circa 7 miliardi. Nel periodo ha devoluto allo Stato come oneri della concessione 3,6 miliardi.

Alla società sono rimasti circa 13 miliardi di margine: tolti 5 miliardi di imposte restano poco più di 9 miliardi. Una grossa parte è servita a pagare circa 7,2 miliardi di oneri finanziari a sostegno del debito, nel quale rientra anche quello contratto per l'acquisto di Autostrade all'epoca della privatizzazione. Il sistema

bancario applaude perché tutti gli interventi si attuano per mezzo di debiti presso i loro istituti, che non hanno problemi a concedere visto il monopolio delle concessionarie e i lunghi periodi delle concessioni (30-50 anni).



Autostrade ha una redditività industriale stratosferica: nel 2017 su 3,94 miliardi di fatturato il margine operativo lordo è stato di 2,45 miliardi, una percentuale del 62%. Se pensiamo che nell'industria dell'auto in media raramente si supera il 15%, abbiamo un'idea dell'affare "concesso" a l'orsignori dal governo D'Alema, migliorato ulteriormente prima da Berlusconi e poi da Renzi.

Con tutti questi guadagni Atlantia (un terzo della quale è in mano ai Benetton), è arrivata a gestire 32 tratte di autostrade in Italia e diverse altre in Sudamerica, oltre agli scali aeroportuali di Fiumicino e di Nizza. Da poco ha acquistato una quota

nella società che gestisce l'Eurotunnel tra Francia e Gran Bretagna.

In questi 16 anni alla famiglia Benetton sono andati circa 600 milioni solo in dividendi di Autostrade, ma se sommiamo il valore delle azioni della società e della sua controllante Atlantia e quanto incassato per la vendita di importanti pacchetti di azioni, il guadagno per questi "capitani coraggiosi" è di diversi miliardi, che hanno permesso loro di entrare dalla porta principale nell'azionariato delle Assicurazioni Generali (3,05%) e in Mediobanca (2,1%).

Nello scorso marzo Atlantia è riuscita a impadronirsi della concessionaria spagnola Abertis, operazione realizzata assieme a due altre società (Acs e Hochtief, società tedesca già controllata da Acs). Atlantia è stata obbligata a investire, oltre ai soldi per Abertis, 2,5 miliardi in azioni di Hochtief. Ma ne valeva la pena: la futura holding sarebbe diventata il maggior gestore del mondo nel comparto dei servizi di mobilità con interessi in tre continenti e un fatturato di decine di miliardi. Per sostenere questo piano ogni euro era importante. Così gli investimenti operativi sulle infrastrutture in concessione nel primo semestre del 2017 sono stati pari a 232 milioni, ma nel primo semestre 2018 sono diminuiti a solo 197 milioni. Da anni gli investimenti erano in calo mentre i ricavi crescevano.

In questo contesto come aspettarsi una decisione precauzionale rispetto al viadotto Morandi? Tutta la storia di questo ventennio dimostra come sicurezza e qualità siano sempre state subordinate alla ricerca del massimo profitto.

# La strage di Genova mette a nudo il sistema affaristico

4

il crollo del ponte Morandi

di Franco FERRARA

“È crollato il Ponte... il Ponte di Brooklyn!”, ma non siamo a New York, siamo a Genova alle 11.37 di martedì 14 agosto 2018. È questa l'esclamazione sgomenta di alcuni abitanti della Val Polcevera che hanno sentito prima un enorme boato accompagnato da un bagliore azzurro e poi hanno visto il ponte sbriciolarsi nella sua campata centrale, quella che attraversa il greto del torrente. È una mattinata temporalesca, il bagliore azzurro è dovuto probabilmente allo scoppio di un fulmine che pare abbia anche colpito un pilastro del ponte. Tutta la zona è stata avvolta da una grande nube dovuta allo sbriciolarsi della grande infrastruttura.

Il bilancio è catastrofico: 43 morti, di cui 40 precipitati dal viadotto, oltre a due operai di Amiu ed uno di Aster che stavano lavorando nell'isola ecologica di Amiu situata proprio sotto il ponte, lato ovest. Danni materiali enormi per il valore dell'infrastruttura, per le aziende che hanno sede ed operano nella zona di Campi proprio sotto il viadotto, per le abitazioni che si trovano sotto il ponte, lato est, nelle vie W. Fillak e via Porro, che hanno dovuto essere sgomberate tempestivamente. La sezione est del ponte, così come quella ovest, è pericolante e tutte e due dovranno essere demolite e con ogni probabilità anche gli edifici sottostanti. Genova subisce l'in-

terruzione, e chissà per quanto tempo, della principale via di comunicazione tra il Levante, il Centro ed il Ponente cittadino. Siamo quasi alla paralisi di un'intera città.

Su quel ponte transitavano circa 75.000 autoveicoli al giorno, con un passaggio enorme di Tir legato anche, ma non solo, all'attività del porto di Genova, del quale era una via di comunicazione indispensabile.

## UNA BREVE STORIA DEL PONTE

Il ponte Morandi (dal nome del progettista) venne inaugurato nel 1967 dopo sei anni di lavori. Era lungo 1182 metri le torri erano alte 90 metri, la carreggiata si innalzava a 45 metri da terra ed era sorretta dai cosiddetti “stralli”, tiranti costituiti da cavi di acciaio ricoperti di calcestruzzo che “legavano” la carreggiata alla sommità delle torri. Per questa sua struttura era stato soprannominato “il Ponte di Brooklyn”.

All'epoca era una struttura avveniristica ed era considerato una vera e propria “opera d'arte”, ma già nei primi anni emersero problemi.

Negli anni '70 furono fatti interventi di risanamento a causa della fessurazione, del degrado del calcestruzzo e del *creep* dell'impalcato. A seguire: nel 1981-1986, ripristino dei piloni; nel 1986-1992 ripristino della sede stradale; 1990, sostituzione dei cavi di sospensione; 1992-1994, rinforzo dei

tiranti verso Levante. Nel 2014 lavori di routine da parte della Società Autostrade. Nel 2016 opere di messa in sicurezza per il rifacimento delle strutture in calcestruzzo. Fino alla situazione attuale che prevedeva lavori sugli “stralli” come da appalto deliberato dalla società Autostrade per l'Italia, gestore della tratta.

La delibera di esecuzione lavori straordinari era stata presa nell'aprile di quest'anno con procedura di gara semplificata ed accelerata a seguito della allarmante relazione fatta dal Politecnico di Milano sullo stato del manufatto ed avallata dalle deduzioni formulate dal Provveditorato per le Opere pubbliche ed infrastrutture di Genova. I lavori sarebbero dovuti iniziare a fine settembre 2018. Tuttavia nessun provvedimento è stato preso in relazione al traffico che gravava sulla struttura, né per il monitoraggio puntuale e continuo della struttura in relazione alle sollecitazioni sia del traffico che degli agenti atmosferici.

## I SOCCORSI E LE REAZIONI POLITICHE

La notizia si è sparsa in città, e non solo, come un lampo. L'intervento della protezione civile è stato tempestivo. In particolare l'opera dei Vigili del fuoco è stata davvero ammirevole per tempestività ed efficacia. Diverse persone sono state estratte dalle macerie ancora vive, di queste solo una

è deceduta il sabato successivo proprio nel giorno dei funerali di Stato. Il tutto a rischio dell'incolumità dei soccorritori che hanno operato in uno scenario da incubo, sotto la pioggia e con il pericolo di altri crolli.

L'intera zona è stata blindata, sono stati subito evacuati gli edifici che sorgono sotto i monconi del ponte rimasti in piedi. Gli sfollati sono stati 660, ora ridotti a 550, alloggiati per buona parte al “Centro Civico Buranello” di Sampierdarena e in parte negli alberghi cittadini. Al momento sono state già assegnate diverse abitazioni in via provvisoria. Il numero degli “sfollati” non è esorbitante, potrebbe ulteriormente diminuire, ma tutto dipenderà dai criteri che verranno adottati per lo smantellamento dei tronconi del ponte rimasti pericolosamente in piedi.

L'offensiva mediatica del governo contro Autostrade e in particolare contro la famiglia Benetton ha acceso immediatamente il dibattito sulla revoca della concessione, sulla nazionalizzazione e sulle responsabilità politiche del Pd, accusato di essere stato collaterale ai Benetton. Il M5S e il vicepremier Di Maio si sono spinti molto in là, almeno con le parole, mentre Salvini pur seguendo l'onda è stato molto meno perentorio, in particolare sulla nazionalizzazione.

Anche il presidente del consiglio Conte ha avallato la linea della revoca della concessione o per meglio dire della sua decadenza. La procedura in effetti è partita già il venerdì immediatamente dopo il disastro con una comunicazione scritta alla Società Autostrade.

Giunta comunale e Regione Liguria, ambedue di centro-destra (il M5S non è presente in nessuna delle due amministrazioni), si sono schierate dalla parte delle “vittime” e dei “cittadini” contro la Società Autostrade per l'Italia.

Gli interventi immediati ci sono stati ma bisogna valutare il comportamento nel divenire, per valutare l'effettiva applicazione delle promesse fatte soprattutto per quanto riguarda la questione abitativa, quella del lavoro, delle attività economiche delle zone colpite e dei trasporti.

In particolare il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti si sta muovendo molto dal punto di vista mediatico, favo-

rito anche dal fatto di essere stato nominato "Commissario straordinario per l'emergenza". È prodigo di rassicurazioni per tutti: gli sfollati, le imprese, gli operatori del Porto di Genova; afferma di avere interpellato tutte le maggiori società armatoriali e dello *shipping* e di avere avuto assicurazioni che nessuno di loro abbandonerà il Porto di Genova, ma bisogna fare presto a risolvere e limitare nell'immediato le problematiche relative al traffico, in particolare quello dei container. Si accelereranno i lavori di ultimazione della strada a mare, di una strada interna all'Ilva per il transito dei Tir e della linea ferroviaria interna al porto.

La questione della ricostruzione del Ponte è diventata rapidamente terreno di un forte conflitto politico, poiché la dichiarata disponibilità di Autostrade a ricostruirlo (scontato è che debbano pagare) si scontra

Silente il sindacato, che sembra paralizzato dagli avvenimenti.

Per il momento il governo ha il vento in poppa quando indica in Autostrade e nella modalità della concessione la responsabilità di quanto accaduto, favorendo un "privato" a spese del "pubblico".

### LE ESEQUIE, IL FUNERALE DI STATO E IL COMITATO DEGLI SFOLLATI

Una parte dei familiari delle vittime ha preferito una cerimonia privata rispetto a quella dei funerali di Stato. In questa scelta c'è, oltre a scelte di carattere strettamente privato, una precisa contestazione delle istituzioni e delle parti politiche che le occupano e questo è stato dichiarato in maniera esplicita.

L'altra metà ha acconsentito alle esequie pubbliche che

hanno fatto davvero qualcosa di concreto salvando diverse vite umane.

L'omelia del cardinale Bagnasco è stata "molto celeste e poco terrena" e ha sorvolato sulla questione delle responsabilità, non centrando affatto il suo intervento su questo aspetto. Da questo punto di vista è stata molto più sentita la predica dell'imam della comunità islamica genovese. Da notare che erano presenti anche rappresentanti del cda di Autostrade.

Nei giorni immediatamente successivi si è formato il Comitato degli sfollati che ha tenuto una assemblea pubblica giovedì 23 agosto presso il campo di calcio della Chiesa di San Bartolomeo a Certosa. Il quartiere colpito ha una composizione largamente popolare con una forte presenza di immigrati, in particolare latinoamericani. Assemblea affollata da circa mille persone, con la partecipazione della giunta comunale e di assessori regionali, e molto tesa, dove sono intervenute le persone coinvolte nello sgombero che hanno esplicitato tutte le loro richieste: casa, utenze, trasporto, mutui ed indennizzi promessi da Autostrade per l'Italia e dallo Stato. Vogliono garanzie scritte che tutto verrà mantenuto anche oltre il primo anno emergenziale. L'atteggiamento degli assessori presenti è stato di completa solidarietà con le vittime e gli sfollati (non potevano fare altrimenti...). C'è stata una apertura di credito nei loro confronti, ma non incondizionata.

### LA CONCESSIONE AD AUTOSTRADALE PER L'ITALIA

La privatizzazione e relativa concessione ad Autostrade di 27 tratte autostradali risale all'anno 2000. Nel periodo 2001-2017 i ricavi dei pedaggi ammontano a 43,7 miliardi oltre ad altre royalties per aree di servizio e altro. Nello stesso periodo Autostrade ha investito 5 miliardi in manutenzione e 13,6 miliardi per ampliamenti, nuove opere e migliorie. Costo del lavoro nel periodo: 7 miliardi.

Profitti veri e propri 2,1 miliardi, distribuiti con dividendi. Ai Benetton è andato il 30 per cento. Il costo della concessione risulta generoso in quanto sottostima gli incrementi di traffico.

Dalla relazione della Dire-

zione generale vigilanza concessioni (Dgva), dipendente dal Ministero dei trasporti, per l'attività del 2016 emerge quanto segue: dal 2008 al 2016 tutti i gestori autostradali fanno spese in manutenzione ordinaria per circa 6 miliardi, in investimenti per 15 miliardi. La quota del valore aggiunto distribuibile (vaid) risulta così ripartita: tra il 7 e il 9 per cento agli azionisti, ai gestori circa il 30 per cento, allo Stato tra il 35 e il 38 per cento. La quota del canone che i gestori versano allo Stato va all'Anas. Retribuzioni ai dipendenti tra il 15 e il 17 per cento (i dipendenti di Autostrade sono circa 10mila).

Il dato per l'azionista si arricchisce in termini di valore effettivo col sistema degli appalti *in house*, ossia assegnati a società controllate dalla stessa Autostrade.

Sono queste le risorse che vanno tolte ai privati per garantire qualità e sicurezza ai servizi, e l'ondata di sdegno seguita alla strage spinge verso l'intervento dello Stato. Il fuoco di fila mediatico contro la nazionalizzazione e la pressione dei mercati cercano di limitare i danni sia per i Benetton che per il capitale privato nel suo insieme. La Lega e il presidente della Regione Toti (Forza Italia) saranno gli strumenti politici che la classe dominante userà per impedire la nazionalizzazione o per indirizzarla verso il male minore (per loro) di una "nazionalizzazione borghese", ossia nel pieno rispetto delle regole e con tutti gli indennizzi possibili per il privato.

Ci sono stati affari per tutti: concessionarie, banche, azionisti, per lo stesso Stato (tramite Anas). Ma non si sono spesi soldi per un monitoraggio efficace del ponte, nonostante lo stato di degrado denunciato da più parti e nonostante esista un sistema, lo Start Monitoring, utilizzato da Autostrade in altre tratte in Emilia, Romagna e Polesine. Probabilmente i 43 morti non ci sarebbero stati e si sarebbe evitata alla città di Genova una possibile, anche se parziale, paralisi economica con conseguenze devastanti sull'occupazione.

Questi sono omicidi, non fatalità a cui peraltro nessuno crede più, e il mandante è bene individuato: è il capitale... con le sue logiche di profitto a spese della vita umana.



con la posizione del ministro Toninelli di affidare la ricostruzione a un'azienda pubblica, ossia Fincantieri, spalleggiata da Cassa Depositi e Prestiti.

Il crollo ha anche riaperto lo scontro sul progetto della gronda di Ponente, una bretella autostradale che dovrebbe raddoppiare il collegamento fra A10 e A12 su un percorso alternativo a quello garantito, fino a pochi giorni or sono, dal Ponte Morandi.

Questo progetto è stato oggetto di opposizione da parte del "Comitato No Gronda" così come quello del "Terzo Valico" a cui ha fatto da sponda il M5S, posizione opposta a quella della Lega Nord, favorevole a questi due progetti.

Il Pd in questa situazione è completamente all'angolo e le esternazioni dei suoi leader a cominciare dall'attuale segretario nazionale Martina sono patetiche.

si sono tenute alla Fiera del Mare sabato 18 agosto, presenti le alte cariche dello Stato col Presidente della Repubblica Mattarella, il governo, Comune di Genova, Regione Liguria, generali e prelati, insomma tutto l'*establishment*, nonché le due società calcistiche della città al completo.

Una folla enorme ha assistito alla messa funebre con compostezza, ma anche con molta rabbia e molto sincero dolore. Applausi per il presidente della Repubblica, anche per Conte, Di Maio e Salvini, qualche di tensione alla comparsa di Salvini, qualcuno gli ha gridato "fascista" ma è stato zittito, un uragano di fischi alla comparsa di esponenti del Pd, con grida di "vergognatevi".

Una vera ovazione è stata tributata ai Vigili del Fuoco percepiti come quelli che

# AUSTRIA No alla giornata lavorativa di 12 ore!

di Florian KELLER  
(Der Funke, Vienna)

In Austria lo scorso autunno è stato formato un governo di coalizione tra l'Oevp, il partito popolare, e il Pöe, il Partito della libertà, di estrema destra, che ha goduto fin dall'inizio del sostegno totale della grande borghesia e dei mass-media. Dopo un periodo di assestamento, l'esecutivo guidato da Sebastian Kurz ha lanciato nella scorsa primavera un attacco su tutta la linea alle conquiste del movimento operaio.

All'inizio i vertici della socialdemocrazia e dei sindacati (OeGB) hanno tenuto un atteggiamento di attesa, nella più classica logica concertativa. Quando il governo ha reso chiaro il muro contro muro, i sindacati hanno risposto che sarebbero passati alla lotta, senza chiudere la porta ad eventuali trattative. Nelle parole di Wolfgang Katzjan, appena eletto segretario al congresso dell'OeGB di giugno: "Noi tendiamo la mano, ma se otteniamo un rifiuto, la mano si trasformerà in un pugno". Ebbene, dopo soli dieci minuti dalla conclusione del congresso

il governo ha presentato in parlamento la legge per l'estensione della giornata lavorativa a un massimo di 12 ore (e fino a 60 settimanali), senza l'obbligo di contrattare tale flessibilità con i sindacati.

C'è stata dunque una completa umiliazione dei vertici sindacali, che per una settimana sono piombati in uno stato confusionale. Infine hanno annunciato che il 30 giugno avrebbero organizzato una grande manifestazione di protesta a Vienna, preceduta da assemblee nelle fabbriche e nei luoghi di lavoro. Il corteo ha visto la partecipazione di 100-120mila persone ed è stato visto come un successo per il movimento. I manifestanti

erano in maggioranza lavoratori di mezza età, ma c'erano anche settori di giovani radicalizzati.

Dal palco il segretario dei lavoratori delle Poste ha affermato chiaramente che bisognava far cadere il governo: normalmente è un dirigente moderato, ma rifletteva l'ambiente della piazza. Subito è stato contraddetto dagli oratori successivi, che hanno ribadito come l'obiettivo fosse solo il ritiro della legge.

È stata comunque una giornata importante perché rappresenta il primo risveglio del movimento operaio austriaco dove i lavoratori hanno potuto comprendere la propria forza collettiva, dopo

15 anni di sostanziale assenza di mobilitazioni.

La reazione del governo è stata di portare la legge direttamente in parlamento e di anticipare la sua entrata in vigore, dal 1° gennaio al 1° settembre: un altro schiaffo in faccia ai sindacati. "Non ci sconfiggerete con queste azioni simboliche", è stato il commento di Kurz. Sono sicuri del successo a causa del ruolo servile dei vertici sindacali. Proprio in questi giorni Christian Kern, il segretario socialdemocratico, ribadiva la disponibilità al dialogo col governo!

Per il primo settembre è prevista un'altra giornata d'azione, mentre sono probabili scioperi dei ferrovieri e dei metalmeccanici. La strategia dei vertici è tuttora quella di evitare lo sciopero generale.

Der Funke, la sezione austriaca della Tmi, si è mobilitata per il ritiro della legge. Il 30 giugno i nostri slogan erano "Sciopero ORA per far cadere il governo". In autunno la parola d'ordine sarà quella di unificare le lotte verso uno sciopero generale.

Il vento in Austria sta cominciando a cambiare!

**La destra  
al governo  
getta la  
maschera.**



6  
internazionale

# RUSSIA Putin all'attacco delle pensioni

di Davide FIORINI

Lo scorso 14 giugno, contemporaneamente al fischio d'inizio dei Mondiali di calcio, il primo ministro russo Dmitrij Medvedev comunicava al paese l'intenzione del suo governo di riformare il sistema pensionistico e di alzare l'Iva dal 18 al 20 per cento.

La proposta prevede un innalzamento dell'età pensionabile da 60 a 65 anni per gli uomini e da 58 a 63 anni per le donne. Secondo Medvedev infatti il sistema pensionistico russo, che risale agli anni '30 ed è tra quelli con la più bassa età pensionabile dei paesi Ocse, non è più sostenibile e deve adeguarsi all'aspettativa di vita che è, a suo dire, cambiata dai tempi Russia stalinista. Peccato che le statistiche più attendibili affermino che in 47 regioni su 81 l'aspettativa di vita media non supera i 66 anni. Questa riforma costringerebbe quindi migliaia di lavoratori e lavoratrici russi a godersi la pensione per ben 12 mesi, dopo una vita di lavoro.

Il 1° luglio, nonostante la militarizzazione del paese a causa dei Mondiali,

si sono sviluppate in tutte le città principali mobilitazioni significative con decine di migliaia di manifestanti. Il 19 luglio il governo ha dovuto accordare il permesso per nuove manifestazioni, mostrando una disponibilità al dialogo che è sembrata piuttosto una velata paura di ulteriori esplosioni di protesta.

L'entrata in scena della classe lavoratrice ha rappresentato una novità significativa per la situazione politica russa. La rabbia dei lavoratori ha infatti costretto i sindacati, nonostante il loro immobilismo e i loro legami con l'apparato statale, a mobilitare la propria base portando in piazza un settore di lavoratori che fino ad oggi erano stati ai margini del movimento ed in alcuni casi costituivano parte della base elettorale di Russia Unita, il partito di Putin, che in meno di un mese è passato dall'80% dei consensi al 64%.

L'opposizione piccolo borghese che, anche grazie al vuoto aperto a sinistra, si è raccolta attorno a demagoghi liberisti come Alexey Navalny, ha invece rivelato tutti i suoi limiti quando Navalny stesso ha chiesto di non infrangere il

divieto di manifestare nelle 11 città sedi dei Mondiali. Divieto puntualmente infranto dai lavoratori.

Davanti alla disponibilità dimostrata dalla base, i sindacati sono riusciti ad organizzare solamente una petizione online su Change.org che, sebbene sia stata appoggiata da quasi 3 milioni di persone, non è riuscita a dare prospettive al movimento. La lotta tuttavia ha costretto Putin, sconfiggendo il suo stesso esecutivo, ad un passo indietro, limitato però solamente all'aumento dell'età pensionabile delle lavoratrici.

Questa lotta ha avuto il merito di mettere a nudo l'insufficienza dell'opposizione e dei vertici sindacali, oltre che la natura profondamente anti-operaia del governo. Se un piccolo soffio di mobilitazione è riuscito a fare scricchiolare Putin ed il suo regime apparentemente invincibile, il compito della sinistra russa è quello di scatenare le forze tempestose della lotta di classe contro questa riforma e contro il regime che, con buona pace degli stalinisti e dei "campisti" nostrani, può e deve essere rovesciato.

# Congresso mondiale della Tmi Riannodando i fili della storia!

di Roberto SARTI

Tra il 24 e il 29 luglio a Bardonecchia, si è svolto il congresso mondiale della Tendenza marxista internazionale (Tmi). Con oltre 370 presenti da 25 paesi diversi e da quattro continenti, ha rappresentato la più grande riunione mai organizzata dalla Tmi: è un segno inequivocabile della crescita della nostra organizzazione internazionale.

Nel corso di sei giorni il congresso ha discusso della situazione mondiale e dei compiti dei rivoluzionari; dell'approccio marxista nella lotta contro l'oppressione; si sono inoltre tenute discussioni speciali sulla situazione in Italia e in Pakistan; l'ultima giornata è stata dedicata a un rapporto organizzativo sul lavoro dell'internazionale.

## LE PROSPETTIVE INTERNAZIONALI

Nella giornata inaugurale il congresso ha analizzato la situazione mondiale. La discussione è stata introdotta da Alan Woods. L'anno 2008 sarà visto per anni come una svolta nella storia del pianeta: da quella crisi nulla è più come prima. Ogni tentativo dei capitalisti di ripristinare la stabilità economica del sistema per mezzo dell'austerità e degli attacchi al tenore di vita della classe operaia ha minato la stabilità sociale e politica e, dopo dieci anni, il capitalismo non ha ancora risolto le cause scatenanti della crisi del 2008.

Nel paese chiave del capitalismo, gli Stati Uniti, l'instabilità economica e politica senza precedenti si è espressa nell'elezione di Donald Trump, che ha aggiunto altro materiale infiammabile a una situazione già esplosiva. "Trump non è un pazzo e non è nemmeno sul libro paga di Putin, rappresenta una tendenza della politica americana che si è affacciata più volte nel corso della storia: l'isolazionismo." Lo slogan "prima l'America"

significa che gli altri paesi dovranno arrivare secondi. "Trump non è la causa delle crescenti tendenze protezionistiche su scala mondiale, ma sta certamente accelerandole. Tuttavia, la causa fondamentale di questa crisi è lo strangolamento delle forze produttive da parte dei due principali ostacoli allo sviluppo dell'umanità: la proprietà privata dei mezzi di produzione e i confini angusti dello stato nazionale." Il centro della rivoluzione mondiale, ha ribadito Alan in accordo con tutti gli oratori, si è spostato in Europa. Nel vecchio continente assistiamo alla crisi dei partiti tradizionali, sia della borghesia che dei lavoratori, all'erosione del "centro politico" e a una polarizzazione sia a destra che a sinistra.

Il malato d'Europa, dove la crisi è più acuta, è sicuramente l'Italia, che è stata oggetto di una commissione speciale. Il congresso ha appoggiato l'ana-



lisi e le prospettive delineate da Sinistra Classe Rivoluzione, che i nostri lettori conoscono dagli articoli di questo giornale.

## LA NOSTRA BATTAGLIA IDEOLOGICA

Un altro momento fondamentale è stata la discussione sul documento "La teoria marxista e la lotta contro le idee estranee alla classe", introdotta da Fred Weston. Le sconfitte della classe operaia negli anni ottanta hanno portato a una controffensiva ideologica da parte della borghesia. Il



veleno del postmodernismo (a cui riformisti e stalinisti hanno spalancato le porte) si è diffuso fra i giovani di sinistra e anche fra settori di attivisti fra i lavoratori. Le politiche identitarie si basano sull'idealismo più puro; per i loro fautori le discriminazioni di sesso, genere o etnia non hanno una base oggettiva, la nascita della società divisa in classi, ma meramente soggettiva. In questo modo, tendono a dividere la lotta contro le diverse

oppressioni, evidenziando le divisioni esistenti piuttosto che proporre un terreno unificante di lotta: il rovesciamento del sistema capitalista. Il congresso ha approvato all'unanimità il documento, che sarà presto disponibile anche in italiano.

La seconda sessione speciale è stata dedicata al Pakistan. In un contesto di disintegrazione

abbiamo dimostrato che per noi l'internazionalismo non è solo un bello slogan, ma una pratica concreta. La nostra sezione pakistana non è stata affatto indebolita dalla repressione, ma si è rafforzata e sta crescendo. Il coraggio e la determinazione dei marxisti pakistani costituisce una fonte di ispirazione per tutta l'internazionale.

Una Tmi che oggi interviene in 41 paesi diversi in cinque continenti, come abbiamo discusso. Nel biennio trascorso dall'ultimo congresso mondiale, siamo in crescita: la sezione canadese, svedese, francese e pakistana hanno raddoppiato il numero di militanti, quella negli Usa è cresciuta del 50%. La ragione fondamentale del successo è da ricercare nell'intervento verso quel settore di giovani, sempre più ampio, che si sta radicalizzando a causa della crisi ed è alla ricerca di un'alternativa rivoluzionaria.

L'atmosfera entusiasta del congresso si è riflessa nella tradizionale colletta dedicata allo sviluppo dell'internazionale. È stata raccolta la cifra record di oltre 100mila euro (nel 2017 avevamo raggiunto i 70mila euro)!

C'è, naturalmente, ancora molto da fare nella costruzione di un'organizzazione che possa rappresentare un'alternativa credibile per le grandi masse. Ma, come ha spiegato Alan Woods concludendo i lavori del congresso, "Ci sono state numerose occasioni in cui il filo della storia si è spezzato. Dopo la morte di Trotskij, solo un pugno di militanti attorno a Ted Grant, negli anni quaranta e cinquanta, hanno mantenuto vive le idee del marxismo. La loro tenacia è premiata oggi dai successi di questa Internazionale. Con questo congresso riannodiamo i fili della storia. La vera Quarta internazionale è qui, in questa sala!"

Organizzati con noi!



# RIVOLUZIONE

Sezione italiana della Tendenza marxista internazionale



## Contro razzismo e sfruttamento



di Marzia IPPOLITO

Per molti motivi l'estate appena trascorsa ha tratti simili a quelli descritti da Steinbeck nei suoi libri. Sembra di essere negli anni '30, nelle campagne degli Stati Uniti, dove non esistono diritti, dove ci sono carovane di migliaia di lavoratori stagionali costretti a spostarsi di campo in campo alla ricerca di lavoro e dove emerge con violenza il potere del profitto che, così come negli anni '30, anche oggi in Italia puzza di sangue.

Con le sue percentuali di crescita a due cifre il settore dell'agroalimentare è quello dove si realizza maggior profitto: 61 miliardi di valore aggiunto e 41 miliardi di esportazioni. Negli ultimi cinque anni queste ultime sono aumentate del 23%, sopra la media Ue (+16%). Tra le esportazioni di punta spiccano le conserve di pomodoro con una quota del 65% circa del valore dell'export Ue. Di tutto ciò ne beneficiano solo multinazionali e padroni.

Per i lavoratori di questo settore, specie se immigrati, le cose stanno diversamente. Le condizioni di lavoro rasentano la schiavitù per paghe ridicole,

si parla di 20-30 euro per giornate lavorative che possono arrivare a 12 ore, di paghe da 1 euro l'ora o retribuzioni a cottimo di 3-4 euro per casse da 375 chili. Per il forte ricorso al lavoro nero, il 30% dei braccianti agricoli lavora meno di 50 giornate l'anno e non può dunque attingere alle indennità, quali la disoccupazione. Su questo si potrebbe aprire un altro capitolo del voluminoso libro "Le promesse mancate del governo Movimento 5 Stelle-Lega" che, nonostante la dichiarata avversità ai voucher, li introducono nel "Decreto dignità": un'altra arma nelle mani dei padroni che potranno evitare di fare contratti di lavoro, in un settore che già ora vi fa ricorso solo una volta su due.

Secondo l'ultimo rapporto "Agromafie e caporalato", curato dall'Osservatorio Flai-Cgil, sono 430mila lavoratori irregolari, la maggioranza dei quali immigrati, sotto ricatto di un caporale; 132mila sono quelli in condizioni di grave vulnerabilità sociale e forte sofferenza occupazionale. Si stima che circa 30mila aziende, ovvero il 25% del totale, faccia affidamento a caporali cosiddetti "capi-squadra", a cui si aggiungono

i caporali violenti (che impongono i prezzi per acqua, viveri e alloggi o che sottraggono i documenti ai lavoratori), presenti in un altro 30% delle aziende e quelli collusi con le organizzazioni mafiose in un altro 10%. Il caporalato è in crescita del 23% rispetto a una media Ue del 12% circa e fa profitti per 4,8 miliardi di euro.

A quasi due anni dalla sua approvazione la legge contro il caporalato ha prodotto scarissimi risultati. Quest'ultimo ancora oggi rappresenta più del 15% del valore aggiunto del settore agricolo ed è in crescita tanto al Sud quanto al Nord. Alla Rete del lavoro agricolo di qualità, che nella testa dello scorso governo Pd doveva essere un argine al ribasso continuo delle retribuzioni dei braccianti, sono iscritte solo 2.800 imprese su un totale di 1,6 milioni di aziende del settore.

Il caporalato è solo la manifestazione più rude del processo di valorizzazione delle merci del settore agroalimentare che trova nell'ipersfruttamento la sua origine. Al vertice di questa catena si trova la grande distribuzione organizzata (gdo) che impone condizioni di miseria al proletariato agricolo. Dagli anni

'90, con il decreto Bersani sulle liberalizzazioni, la grande distribuzione ha preso il controllo del settore e oggi è in grado di scegliere liberamente i prezzi delle merci, imponendoli ai produttori che scaricano i ribassi sui lavoratori.

La strage di Foggia, dove in 48 ore sono morti 16 braccianti, oltre a un'estrema brutalità ha dimostrato anche l'esplosività con cui migliaia di lavoratori immigrati possono reagire allo sfruttamento. La marcia dei berretti rossi, organizzata da Usb, è riuscita a paralizzare per una giornata la produzione nei campi. La disponibilità alla lotta dei lavoratori immigrati non va dispersa. La lotta di classe è la migliore arma contro il razzismo, perché porta all'unità sulla base dei propri interessi concreti e materiali.

Le divisioni sindacali che in questa giornata hanno portato alla convocazione di due manifestazioni separate, Usb da un lato e Cgil, Uil e Cisl dall'altro, vanno nella direzione opposta rispetto al bisogno di unità che dovrebbe contraddistinguere le lotte dei lavoratori, immigrati e non, per farla finita con il caporalato e per la liberazione dallo sfruttamento.

**Contattaci**  
0266107298  
redazione@marxismo.net

**Rivoluzione**

*Abbonati a*  
**RIVOLUZIONE**

10 euro per 10 numeri  
20 euro per 20 numeri  
30 euro per 20 numeri più 3 copie della rivista *falcemartello*  
50 euro abbonamento sostenitore

Puoi abbonarti online sul nostro sito [www.rivoluzione.red](http://www.rivoluzione.red) • Oppure tramite conto corrente postale 11295201 intestato a A.C. Editoriale Coop a r.l., Milano - specificando nella causale "abbonamento a *Rivoluzione*"