

# Italie : la catastrophe du viaduc Morandi était-elle prévisible ?



Tous les étrangers parcourant depuis longtemps l'équipement routier italien de la partie septentrionale du Pays (la plus peuplée et active) ont pu vérifier la dégradation des infrastructures depuis une dizaine d'année. Période où ce pays, membre et fondateur de l'UE, a été si bien géré par des « systèmes » se disant ultra-centristes puis socialo-centristes...

Les routes secondaires larges, parfaitement balisées et au revêtement impeccable (*non pas du goudron et du gravier jeté à la va-vite sur une vieille chaussée ainsi « rénovée » à la française ou à la bosniaque, mais bien le résultat impeccable de travaux dont nous avons été personnellement témoins pratiquement partout dans la péninsule, dans les années '70 et '80, soit, entre autres : démolition totale de l'ancienne route jusqu'à son fondement de terre suivie de la création d'un soubassement moderne, parfaitement plan, puis de la*

*fabrication du manteau bitumé, tout aussi plan, par d'impressionnantes machines capables de recréer des portions de 5 km par jour !)* : **ces routes se sont dégradées**, devenant de plus en plus souvent les égales des routes françaises « traditionnelles », puis finissant par les dépasser lors de cette dernière période décennale politiquement catastrophique pour ce pays cousin.

Pour devancer toute objection pavlovienne et proto-raciste, mettons au point une chose fondamentale : l'Italie n'est pas la France. Cette sœur latine, à qui nous devons une grande part de notre culture étalée sur des siècles (*gréco-romanité, chrétienté philosophique – Descartes, Montaigne... –, Renaissance ; au minimum...*) est constituée sur un territoire précaire. Longue péninsule à dorsale montagneuse hostile (les Apennins, reliquat de type alpin, encore en formation, souvent abrupt, très friable, dont une part est effondrée entre Calabre et Sicile), où une population de 62 millions d'habitants s'entasse sur l'équivalent de 1/3 de la France, dont seulement la côte – heureusement longue – et les plaines, sont habitables... Le tout étant seulement la partie émergée d'une zone volcanique active et intense (Vésuve, Etna, Pozzuoli e Campi Flegrei, Stromboli, etc.) et située sur une principale ligne de fracture terrestre de la planète !

Comparer une telle situation avec une autre totalement différente (celle de la France) **est d'une imbécillité crasse** et caractéristique que nombre de Français ignares n'hésitent pas à pratiquer continûment. Les « polymathes » (qui savent tout sur tout) à la française ne sont pourtant que le résultat de leur mentalité, formatée (infligée ?) dès leur enfance sur les bancs d'une école (*dont le budget, mais à fonds perdus, est supérieur à celui d'une entreprise géante comme Microsoft !*) les menant glorieusement à la 26ème place sur 28 des Pays européens en termes d'instruction générale (*alors que l'Italie était 5ème il y a peu, avant la décennie maudite socialiste*).

Ne pas juger un peuple sans en connaître les difficultés et la vaillance, souvent impressionnante : imaginons qu'il y ait en France des tremblements de terre destructeurs permanents, comme dans la région d'Amatrice ou d'Aquila ! On voit d'ici les « réactions » des commerciaux qui « s'occupent », malheureusement, de notre pauvre pays depuis si longtemps : de 8,2 millions de pauvres officiels, on passerait à tout autre chose, incurie, arrogance, « intérêts », maladie mentale endémique aidant...

Cela étant posé, outre le sentiment de tristesse et de compassion qu'on ne peut qu'éprouver en tant qu'être humain normal face à un drame touchant un peuple ami et voisin, atteignant et endeuillant de malheureuses familles, affectant une belle ville accueillante et désormais fortement compromise, on peut envisager qu'une telle catastrophe suppose une anomalie ou une série d'anomalies.

#### **Parmi lesquelles nous soupçonnons :**

A/ un laisser-aller probable dans l'entretien de cet ouvrage qui, pourtant, avait un rôle de dimension nationale et internationale du fait de l'intensité permanente, 24h/24, de son trafic routier. En effet, du fait du terrain italien, il faut savoir que rien que dans la région de Gênes, la Ligurie, il se trouve 5 500 ouvrages – ponts, viaducs, tunnels, corniches suspendues... –, tous construits lors du miracle à l'italienne, dans les années '50 à '70 . Or, l'entretien de ces créations, comme en France, en Grèce, en Espagne, est devenu fort aléatoire. La détestation idéologique de l'automobile ajoutée à la volonté de vouloir paraître toujours plus « moderne » et ainsi de construire d'autres voies : trains à grande vitesse superfétatoires, obstacles divers dangereux et coûteux – *rond-points à la française, gendarmes couchés destructeurs à la militaire, etc.* – et même des routes « doublons », ont probablement mené à ce résultat (d'autres ponts, plus petits, enjambant des autoroutes, s'étaient effondrés, faute d'entretien, tuant et blessant dans la région

de Milan).

Laisser-aller, mépris envers le peuple, dépenses inconsidérées (tunnel ferroviaire IT/FR, dit **TAV**, dans le **Val di Susa**, opérations de peuplement africain dans un pays où l'on se marche déjà sur les pieds et d'où la jeunesse indigène s'exile !, destruction massive d'emplois dans l'industrie – faisant fuir FIAT aux USA ! –, etc.) : **la conséquence (l'inconséquence des politiques ?) de tout cela se paie !** et cher, pour les victimes !

**B/** L'ouvrage **Polcevera-Morandi** (*dit Morandi, en hommage à son concepteur, Riccardo Morandi*) était clairement à bout de souffle. De plus, des défauts de sa conception structurelle avaient été identifiés par des observateurs extérieurs au projet dès son inauguration en 1967 (*Morandi était un grand architecte, innovateur, mais, semble-t-il, lacunaire en matière de calculs précis*). Ainsi, un professeur en ingénierie civile, **Antonio Brencich**, exerçant à l'Université de Gênes et habitant de la ville, **avait lancé une alarme dès 2016**. Sans être écouté par les politiques de l'époque, bien entendu ! Il avait prévu son effondrement sous dix ans maximum, et recommandait son remplacement. Les réparations nécessaires, accumulées avec le temps, auraient dépassé du double le coût de la construction d'un nouvel ouvrage ! Il semblerait que la politique choisie ait été la continuité du rapiécage bout par bout, comme depuis des années et des années !

L'interview accordée par le **Pr Brencich** aux médias **Secolo XIX** et **Ingenieri.info** en 2016, mettait également en relief **une possible confrontation entre les critères d'homologation sécuritaire de l'époque et les réalités d'aujourd'hui** : si un char **Sherman T4** (*masse au combat : 32,3 t*) servait de référence en usage extrême pour ce genre d'ouvrage (*un pont devait théoriquement supporter 2,5 fois le poids d'un T4*), est-ce qu'une telle norme est toujours valable ? Pour un **viaduc de 1 182 m** ? Avec une **fréquentation permanente**, jour et nuit, par tout temps, canicule, pluie, gel, vent latéral, etc.

Fréquentation **exponentielle** depuis 1967, et notamment par des camions de 35, 38, 44 t ! **Des trains de camions** parfois, roulant à des vitesses nettement supérieures aux camions d'autrefois, créant peut-être une contrainte incluse vibratoire bien supérieure à la charge d'un seul char Sherman T4, seul et/ou immobile !...

Normes, autorisations, etc. vont devoir être remises en question, comme ce fut le cas pour nombre de tunnels européens après les catastrophes, dans les années '90 et 2000, du Mont-Blanc, du Fréjus ou d'autres en Autriche !

Un autre problème, épineux et politique celui-là, va se présenter : **celui du désengagement des États nationaux**, souvent pour des raisons idéologiques ou d'intérêts entre coquins, sur la cession échevelée des ouvrages à destination publique (*commencée par les autoroutes, financées par les peuples...*) dont la gestion (donc l'entretien, la viabilité, la survie, la sécurité) est rendue floue entre moult accords et « compétences » partagés, attribués, confiés, prêtés, on ne sait plus, et à on ne sait plus trop qui. Ainsi, le viaduc Morandi étant à la fois d'usage municipal (gratuit) et d'usage privé (*autoroute A 10, payante, appartenant à un privé, Benetton ou un autre du genre*), d'utilité provinciale, régionale, nationale et européenne (classé E), qui fait quoi ? Sur quoi ? A qui ? Pourquoi ? Bref, le libéralisme fou à la bruxelloise encourage l'expression du syndrome Dunning-Kruger (1) sur une phase exponentielle désormais mortifère.

Des gens sérieux qu'on n'écoute jamais (*considérés sans doute, s'ils étaient en France, comme moisis, sans-dents, lépreux, jaloux, paternalistes-blancs, fainéants, illettrés et nauséabonds...*) existent.

On peut les trouver : voir ici, sur **AGI**

[https://www.agi.it/cronaca/brencich\\_ponte\\_morandi\\_viadotto\\_cro\\_llo\\_annunciato-4268490/news/2018-08-14/](https://www.agi.it/cronaca/brencich_ponte_morandi_viadotto_cro_llo_annunciato-4268490/news/2018-08-14/)

ici,

**Ingenieri.info** <http://www.ingegneri.info/news/infrastrutture-e-trasporti/ponte-morandi-genova-analisi-infrastrutturale/>

ici, sur **Il Fatto Quotidiano** <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/08/14/genova-crollo-ponte-morandi-ingegnere-nel-2016-opera-fallimentare-rivelo-fin-da-subito-aspetti-problematici/4558835/>

Le lecteur du présent article n'a pas besoin de maîtriser la langue italienne, nos propos et constats personnels étant la synthèse de ce qui est détaillé par les médias en liens.

Malgré la compassion et les devoirs d'aide et de secours actuellement en cours, le nouveau ministre des Transports et des Infrastructures, **Daniilo Toninelli** (*droite dite fasciste par les trotsko-bolcho-libertaires franco-dépravés prompts à vomir sur le peuple voisin*) a prévenu qu'**une telle catastrophe ne resterait pas sans réponse** : un tel ouvrage ne peut s'écrouler comme ça, d'un coup, sans qu'il y ait une ou plusieurs explications. Donc des responsabilités. Rappelons que l'Italie pratique une forme de démocratie que les Français méconnaissent et qui ne dispense aucun élu, même au plus haut niveau, aucun pont industriel, aucun mafieux, aucun magistrat, aucun milliardaire (*une milliardaire y croupit encore, pour meurtre*) de finir réellement en prison et d'être désavoué par le peuple. Régime parlementaire réel. Une police d'élite y contribue, la redoutable **Guardia di Finanza** (*statut à la fois militaire, douanier et policier, dit Fiamme Gialle*) identifiable à la Fiamma Gialla (flamme jaune) sur leur uniforme et leurs véhicules... Quand ils perquisitionnent une entreprise, une administration ou le siège d'un gouverneur, personne ne rit !

**Francis Vannier, A&D180814**

(1) syndrome Dunning-Kruger : *syndrome d'incompétence dépassée, niée. Encouragée par des nominations entre castes,*

*sectes, etc. Provoque, dans ces cas, un ruissellement menant à une totale inefficacité se dissimulant sous des actes et positions inconsidérés, des réactions panoptistes, agressives et punitives envers les subalternes et les dirigés... Tous considérés comme des ennemis à punir, à abattre.*

[Italie. Catastrophe du viaduc Morandi à Genova : prévisible ?](#)