

il ponte sullo Stretto, un modello estrattivista

L'estrattivismo è una forma di accumulazione del capitale finanziario attraverso l'appropriazione della natura e dei beni comuni per convertirli in beni di consumo. [...] Una differenza fondamentale tra l'estrattivismo e il sistema industriale è che in quest'ultimo gli esseri umani erano una risorsa da sfruttare e che serviva raggiungere il plusvalore; nell'estrattivismo intere popolazioni sono ostacoli che devono essere rimossi per lasciar spazio, per esempio, alle miniere a cielo aperto, alle monoculture, come la soia, o alle grandi opere infrastrutturali, come quelle per trasportare gli idrocarburi. C'è poi anche un estrattivismo urbano, che si manifesta tramite la gentrificazione, che sta avvenendo in tutto il mondo. [...] Ci troviamo di fronte non solo a un modello economico, ma a una vera e propria società estrattiva, che implica una militarizzazione del territorio che crea le basi per uno Stato di polizia. (Raul Zibechi)

Il 12 agosto, a poco più di un mese dalla grande [manifestazione di Torre Faro](#) (luogo simbolo della costruzione del ponte), un altro imponente corteo ha attraversato la città dello **Stretto**. Più di cinquemila persone, soprattutto della città ma anche dal resto della **Sicilia**, dalla **Calabria** e da altre parti di **Italia**, hanno manifestato alla vigilia della settimana di **Ferragosto** per le vie del centro di **Messina**. In prima fila, i comitati siciliani e italiani di lotta contro grandi opere e militarizzazione del territorio.

Dopo la vittoria elettorale di **Giorgia Meloni**, il ponte è tornato al centro del dibattito e dell'agenda politica nazionale. Questa volta il suo più motivato promotore ha un nome e un cognome, quello di **Matteo Salvini**, ormai lontano dalla propaganda antimeridionalista che ha connotato per anni la sua appartenenza politica e il suo bacino di consensi. Al suo fianco c'è **Pietro Salini**, amministratore delegato di **Webuild**, "eccellenza italiana" nel campo delle infrastrutture che ha assorbito negli ultimi anni gran parte delle società che si occupavano di opere pubbliche in **Italia**, nonché l'intero sistema di spartizione dei relativi appalti e profitti.

Stavolta, il progetto per la costruzione del ponte è connotato dall'accostamento all'aggettivo "sostenibile", utilizzato per giustificare la circolazione incontrollata di capitali attraverso un modello di sviluppo estrattivista, fondato sull'aggressione ai territori, l'estrazione di profitti dalla terra e dalle biografie dei suoi abitanti. Un modello che non prevede alcun processo di confronto con le comunità dei territori e che bypassa persino le amministrazioni locali: i sindaci, per esempio, che non toccano palla nei processi che si sviluppano attorno alle grandi opere e vengono anzi spesso assorbiti dal meccanismo dagli interventi collaterali e compensativi, che fungono da vero e proprio strumento di scambio: o la borsa (il ricatto lavorativo e la devastazione conseguente) o la vita.

Si è, negli anni, ampiamente dibattuto sul quanto questa opera sia di più che ardua realizzazione tecnica, tanto che anche la comunità scientifica si è in buona parte espressa contro la sua esecuzione. Per comprendere meglio ciò che questo progetto rappresenta realmente, bisogna però analizzarne il suo "ruolo politico" all'interno di un meccanismo più complesso che inquadra la **Sicilia** come territorio ancora soggetto a dominio coloniale.

DEMISTIFICARE LA NARRAZIONE

Il vice premier **Salvini** ha spesso sostenuto in questi ultimi mesi – senza alcun contraddittorio, sui principali mezzi di informazione – che il ponte sarà "l'infrastruttura più *green* mai esistita". Sarà, inoltre, "mezzo di unità nazionale" e fondamentale occasione di sviluppo per **Sicilia** e **Calabria**, capace di creare centomila posti di lavoro. Una propaganda "sostenibile", elemento necessario per giustificare il rifinanziamento della società concessionaria **Stretto di Messina Spa** e la conseguente cantierizzazione dell'area che dovrebbe avvenire al più tardi entro la fine del 2024. Eppure, non esiste ancora un vero e proprio progetto, dal momento che quello approvato dalla Stretto di Messina Spa non ha ancora neppure una valutazione d'impatto ambientale, e dovrà essere aggiornato alla luce delle nuove normative.

Questo progetto in aggiornamento prevede un ponte di tremila e seicento metri di lunghezza complessivi, con campata unica di tremila e trecento metri e torri, su entrambe le sponde, alte quattrocento metri; una tipologia, preferita al ponte a più campate, al tunnel sub-alveo e al tunnel in alveo, che ha già evidenziato una serie di criticità in altre circostanze, come nel caso della campata unica stradale e ferroviaria più lunga al mondo: lo **Tsing Ma Bridge di Hong Kong**. Nel caso italiano, l'alto costo previsto per la costruzione del ponte a campata unica aveva fatto propendere gli

stessi tecnici della commissione **De Micheli** (governo **Conte** bis) verso l'idea di un progetto a tre campate, con il tratto più lungo di circa duemila metri. Un'idea progettuale comunque molto discussa, a sua volta scartata a causa delle forti correnti presenti nello **Stretto** e per l'elevato impatto derivato dalle fondazioni dei pilastri sui fondali marini.

Ancora maggiori criticità emergono sul piano finanziario, su cui si arenò il progetto di ponte nella sua versione berlusconiana. È singolare, in questo senso, che proprio **Pietro Ciucci**, protagonista di quell'infausta stagione, venga rimesso sulla poltrona di amministratore delegato della **Stretto di Messina Spa**. Errate si sono rivelate, per esempio, tutte le previsioni di crescita del traffico su gomma effettuate nel corso della sua gestione, che a detta dei proponenti avrebbero giustificato l'opera. Le crescite del **Pil** che avrebbero determinato questo maggiore attraversamento dell'area non sono infatti avvenute, anzi. Il traffico su gomma dal 1995 a oggi si è ridotto notevolmente: dallo **Stretto** passano circa un milione di veicoli e centomila tir in meno rispetto a vent'anni fa.

Altrettanto evidente è la contraddittorietà dell'associazione tra l'idea di "green", il potenziale scavo delle decine di chilometri di gallerie e la produzione dell'acciaio e del calcestruzzo necessari e costruire l'infrastruttura. Non è chiaro, in una terra come la **Sicilia** che vede bruciare decine di migliaia di ettari di bosco ogni estate, e che vive sulla propria pelle la piaga del dissesto idrogeologico legato a siccità, piani di tutela del patrimonio naturale inesistenti, abusivismo edilizio diffuso, cantieri perenni attorno a opere incompiute, scheletri di eco-mostri abbandonati nelle campagne, come possano altro cemento, altri cantieri e altro acciaio essere mezzi di salvaguardia ambientale (se non nelle fantasie cementificatrici di costruttori e tecnici a cui sono stati promessi lauti compensi).

Ciò che appare evidente è invece come il "dispositivo ponte" serva a legittimare l'impianto ideologico sviluppatista, una macchina di consenso e spesa intorno a qualcosa che probabilmente non esisterà mai. Un vero e proprio metodo, basato sulla "non fattibilità" di opere pubbliche e infrastrutture, in cui lungaggini burocratiche, dibattito politico drogato e permanere di grandi interessi che giustificano la necessità di apertura dei cantieri diventano elementi funzionali a un processo che mira in realtà all'indirizzamento dei flussi finanziari, all'orientamento del consenso, alla gestione del territorio. Non è un caso che il carattere di dispositivo politico del ponte individui specifiche categorie che traggono vantaggio dal riavvio dell'iter progettuale – indipendentemente dalla sua fattibilità tecnica e finanziaria – ben coinvolte per esempio nel sistema infinito di consulenze e progettazioni (i maggiori agit-prop locali dell'operazione sono ingegneri, architetti, avvocati, notai, giornalisti).

DECOLONIZZARE L'IMMAGINARIO

Quando ne [*La nuova corsa all'oro. Società estrattiviste e rapina*](#) **Zibechi** parla di estrattivismo capitalistico dei territori, identifica sette aspetti che evidenziano il modo in cui le popolazioni vengono escluse dal processo e assoggettate. Uno di questi è l'occupazione massiccia dei luoghi, seguita dall'espulsione di intere comunità e dalla riduzione delle loro possibilità di rimanere sul territorio tramite controllo, repressione, militarizzazione. Il **ponte sullo Stretto** è emblematico di questo tipo di gestione politica, con la diffusa cantierizzazione e il collaterale supporto militare a difesa della stessa.

Il carattere estrattivista dell'opera si palesa inoltre nella scientifica e sistematica creazione di conflitti all'interno delle comunità, tra gli abitanti che subiscono l'impatto negativo dei lavori e le categorie che vengono invece cooptate all'interno dell'iter di progettazione e costruzione. A fronte di una posizione di non negoziabilità con il dispositivo estrattivista, come quella portata avanti dalle soggettività che vi si oppongono, lo Stato riesce a tutelare l'apparato di sfruttamento del territorio solo attraverso la militarizzazione (si veda ciò che accade con le già presenti basi militari **Nato** e **Usa**, come **Muos** e **Signella**, o l'intensificarsi degli [*interventi giudiziari*](#), polizieschi e prefettizi). Non è un caso, allora, che a capo di **Eurolink** – general contractor per la progettazione e costruzione del ponte – venga nominato **Gianni De Gennaro**, dal 2013 al 2020 presidente di **Leonardo** e capo della polizia durante il **G8 di Genova**; o che dal giugno 2023 a capo del **Comando interregionale carabinieri di Sicilia e Calabria** ci sia il generale **Giovanni Truglio**, che – tra le altre cose – nel 2001 ha fatto parte delle **Compagnie di contenimento e intervento risolutivo** formate per fronteggiare le manifestazioni contro il **G8**.

Funzionale al modello di appropriazione estrattivista è anche la gestione dei fenomeni dell'emigrazione interna e dello spopolamento, ben presenti sul territorio siciliano; uno di quei territori "marginali", in cui i processi di accumulazione avvengono in buona parte tramite la realizzazione di

discariche, inceneritori, raffinerie, infrastrutture militari, centri di espulsione, carceri ad alta sicurezza, aree di stoccaggio di scorie di vario tipo, impianto invasivo di pannelli solari (ultima frontiera dello sfruttamento: l'aggressione al territorio attraverso la transizione energetica). In un contesto del genere la popolazione, soprattutto nelle fasce giovanili, diviene forza lavoro docile, svuotata di consapevolezza politica, da espianare a seconda delle necessità di mercato di altre aree più "produttive". Se è vero che chi resta può ancora incidere sul proprio territorio per cambiarne le sorti, la distruzione delle comunità che lo abitano diviene ulteriore possibilità di avanzamento del capitale estrattivo.

Da considerare, infine, come aspetto centrale nei processi estrattivi e in quello di progettazione e costruzione del ponte, è la creazione di economie di enclave, come espressione estrema di spazi socio-produttivi strutturalmente dipendenti dall'esterno. Le enclave erano infatti tra le principali forme di occupazione dello spazio nel modello coloniale-imperialista, caratterizzate dalla possibilità di eludere qualsiasi rapporto con l'ambiente circostante: economie verticali che non si articolano con le economie delle popolazioni, ma "estraggono, traggono e sottraggono, non interagiscono; impoveriscono la terra e il tessuto sociale, e isolano le persone" (Zibechi, 2018).

PER UN MODELLO ALTERNATIVO A QUESTO "SVILUPPO"

La polarizzazione delle posizioni sulla costruzione del **ponte sullo Stretto** implica uno scontro che in realtà contrappone due modelli antitetici. Uno, che ammicca a un progresso senza limiti, all'innovazione senza indugi, all'aggressione della tecnica sulla natura come unica prospettiva di crescita, e un altro che riconosce il fallimento del sistema sociale ed economico attuale, che vuole ripensare il rapporto dell'uomo con la natura, mettere al centro il patrimonio relazionale e paesaggistico, riportare nella discussione la possibilità di decisione degli abitanti in base alle loro necessità.

Un investimento così massiccio come quello del ponte, calato dall'alto, su un territorio che non potrebbe beneficiarne in alcun modo se non in termini di clientele e profitto per i soliti noti, va esattamente nella stessa direzione delle politiche degli ultimi cento anni, che hanno fondato il paradigma dell'arretratezza, dell'indebitamento, dello smantellamento dei servizi essenziali di questo territorio. Mentre il governo pianifica di investire quattordici miliardi per l'opera, le mobilitazioni in corso mostrano potenzialità e forza addirittura maggiori. In gioco non c'è solo quest'opera inutile, ma un intero paradigma socioeconomico da destrutturare. (**antudo**)