

La Carovana por el Sur global (Roma, 22 settembre 2022)

*Davide Pavia**

Sedute sui gradoni della scalinata di ingresso alla Facoltà di Lettere e Filosofia della Sapienza, Università di Roma, decine di persone hanno ascoltato, il 22 settembre scorso, la voce di Mario Quintero, membro della *Asamblea de Pueblos del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio* (APIDTT).

Il nome di questa organizzazione americana, comunitaria e autogestita, si riferisce alla lingua di terra che separa l'oceano Pacifico dal golfo più grande del mondo, quello del Messico, al centro di un progetto di sviluppo di prim'ordine per l'attuale Presidente messicano López Obrador. L'istmo di Tehuantepec, così denominato in relazione alla presenza dell'omonima città dello Stato di Oaxaca, dovrebbe divenire sede di una nuova e articolata infrastruttura, volta ad agevolare il traffico di merci tra l'oceano Atlantico e quello Pacifico per mezzo della costruzione di nuovi collegamenti, stradali e ferroviari, siti industriali e di un gasdotto, ma anche per l'introduzione di politiche fiscali vantaggiose per le imprese nazionali e multinazionali che decideranno di insediarsi nei *polos de desarrollo*.

Se il Presidente messicano e il suo governo vedono nel corridoio uno strumento per rendere l'istmo «una de las regiones más competitivas, productivas y seguras del país»¹, non manca chi protesta contro un'opera che porterà alla produzione di zone esclusive e di intensa accumulazione capitalistica nella regione, secondo l'interpretazione di Sánchez *et al.* (p. 28)². Tra chi si oppone al corridoio c'è Mario Quintero, appunto, membro di un'assemblea che rappresenta le popolazioni autoctone dell'istmo, come gli Ikoote e gli Zapotечи, contrarie all'operato del governo tanto per ragioni di carattere ambientale, quanto per la sicurezza stessa di chi vive presso l'area di cantiere, in più occasioni oggetto di soprusi non solo da parte di agenzie di sicurezza incaricate di espropriare, ma anche dei cartelli del crimine organizzato che controllano con la violenza ampie porzioni di territorio³.

* Roma, Sapienza Università di, Italia.

¹ Testo citato dal cap. n. 9 del *Programa regional derivado del Plan nacional de desarrollo 2019-2024*. Il documento del programma è disponibile sul sito del Governo messicano all'indirizzo <https://www.gob.mx/ciit/documentos/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-2020-2024> (ultimo accesso: 01/12/2022).

² SÁNCHEZ E.T., LOMELÍ R.C., SANDOVAL PALACIOS J.M., «Megaproyectos y producción de espacios globales», in *Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo*, 15, 28, 2020, pp. 9-31.

³ Per approfondimento sulla serie di denunce presentate dai popoli autoctoni dell'istmo si rimanda alla consultazione della pagina Facebook dell'APIDTT, all'indirizzo <https://www.facebook.com/APIIDTT> (ultimo accesso: 01/12/2022).

Al netto dei fattori di contesto, il CIIT (*Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*) presenta le caratteristiche comuni a tante grandi opere di mezzo mondo, a cominciare dalla contrapposizione tra interessi pubblici e privati, globali e locali (p. 118)⁴.

Da un lato, lo Stato messicano ambisce ad acquisire sempre più importanza nel contesto geopolitico internazionale, per mezzo della costruzione di una infrastruttura che dovrebbe, stando alle proiezioni, andare incontro alle future esigenze del mercato intercontinentale, agevolando il transito di merci tra i due oceani (pp. 88-89)⁵; dall'altro, i popoli dell'istmo temono che un'opera di tali dimensioni possa compromettere non solo la preziosa biodiversità locale, la più abbondante nel Paese americano stando alle statistiche del WWF⁶, ma anche ciò che resta di un'identità costretta, dai tempi della colonizzazione, a quella che Edoardo Galeano definisce come «subordinazione culturale» (p. 244)⁷, causata dall'importazione di tecnologie avanzate provenienti da Paesi terzi.

Contro il potere dei *nuevos conquistadores*, così come l'APIDTT si appella ai promotori del megaprogetto⁸, Mario Quintero e i suoi sodali hanno condotto, tra la fine di agosto e l'inizio di ottobre di quest'anno, la *Carovana por el Sur global* nel Vecchio continente, cercando di raccogliere consensi sulla base di un messaggio chiaro e sempre più evidente, ovvero che l'impatto di una infrastruttura come il CIIT, dovuto anche all'aumento dei traffici commerciali che quest'opera comporterebbe⁹, colpisce anche coloro che si trovano a decine di migliaia di chilometri dall'area di cantiere, per l'interdipendenza che lega le sorti dei luoghi del mondo a quello che succede ai loro antipodi¹⁰.

In questo senso, l'opposizione al corridoio messicano assume la valenza di contrasto a quel modello di sviluppo che, con approccio top-down, concentra le risorse finanziarie sulla costruzione di megaprogetti, spesso dimenticando le opere minori che costituiscono lo scheletro del territorio, la cui manutenzione assume ancora più importanza proprio in considerazione degli effetti, sempre più devastanti, del cambiamento climatico in corso.

⁴ GOVERNA F., RIGANTI P., «Principi e pratiche di interconnessione e territorializzazione. Una lettura trasversale di alcuni interventi», in GOVERNA F., DEMATTEIS G. (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture: politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, FrancoAngeli, 2001, pp. 99-122.

⁵ MARIOTTINI L., CAVATORE V., «Entre océanos. La geopolitica dei canali in America Latina», in *GNOSIS*, 1, 2016, pp. 81-89.

⁶ Cfr. https://www.wwf.org.mx/que_hacemos/programas/oaxaca/ (ultimo accesso: 02/12/2022).

⁷ GALEANO E., *Open veins of Latin America. Five centuries of the pillage of a continent*, New York, Monthly Review Press, 1997.

⁸ Cfr. il post della pagina Facebook dell'APIDTT del 27/09/2022 all'indirizzo <https://www.facebook.com/APIIDTT/posts/pfbid0qGfHo2vCcxyzvNYeQh4WtVPS8CSxibpyb7E7sxBVXPh1oiBee8RXqjqwS8cKk7sSJl> (ultimo accesso: 02/12/2022).

⁹ Il sistema dei trasporti rappresenta la seconda fonte di emissioni di anidride carbonica del Pianeta, secondo l'ultima edizione del *Emissions Gap Report* (UNEP *United Nations Environment Programme, Emissions Gap Report 2022: The Closing Window — Climate crisis calls for rapid transformation of societies*, <https://www.unep.org/emissions-gap-report-2022>, p. 46, ultimo accesso: 03/12/2022). A questo computo contribuisce in particolar modo il trasporto marittimo, dove si incontrano difficoltà nel reperire alternative *green* a carburanti fossili come il gasolio e l'olio combustibile (*Ibidem*).

¹⁰ BAGLIANI M., DANSERO E., *Politiche per l'ambiente: dalla natura al territorio*, Torino, UTET Università, 2011, p. 23.

Il pubblico italiano della *Carovana por el Sur global* non avrà tardato a compiere un parallelismo tra l'esempio messicano e il Belpaese, dove la classe dirigente è ritornata a interessarsi di una delle grandi opere più controverse, il Ponte sullo Stretto di Messina, che in questa sede ci si limita a citare a seguito dei danni e delle vittime causati dall'ennesima alluvione a Casamicciola (NA) lo scorso 26 novembre, lasciando una corposa scia di fango e di polemiche per la mancanza di attenzione e cura per un territorio fragile come quello italiano.

