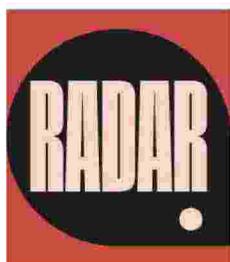


PIETRE & POPOLO

Cemento e affari nell'isola-carcere di Bresci e Pertini

◉ MONTANARI A PAG. 16



PIETRE&POPOLO La via (a senso unico) per ripartire

Cemento o niente: il futuro dell'Italia è a Santo Stefano

» **Tomaso Montanari**

“**P**arlo per esperienza personale (...) in carcere, onorevole Ministro, si fa questo: si percuote un detenuto; sotto le percosse il detenuto muore (...) Ed allora fanno questo: denudano il detenuto, lo legano all'inferriata e lo fanno trovare così appeso. Viene il medico e fa il referto di morte per suicidio. Questa fu la fine di Bresci. Bresci è stato percosso a morte, poi hanno appeso il cadavere all'inferriata della sua cella di Santo Stefano, dove io sono stato un anno e mezzo”. Il 19 novembre del 1947, con questa scioccante testimonianza di Sandro Pertini irrompeva in Assemblea costituente il carcere borbonico di Santo Stefano, isola pontina prossima a quella di Ventotene.

UN LUOGO TERRIBILE, una delle più straordinarie testimonianze di quel “sorvegliare e punire” che costò la vita, tra gli altri, all'anarchico Gaetano Bresci, responsabile di aver tolto di mezzo il re Umberto I per vendicare gli 81 manifestanti milanesi caduti sotto le fucilate ordinate dal generale Bava Beccaris, prontamente fatto senatore da Umberto. Un luogo, Santo Stefano, che dovrebbe rimanere “prevalentemente simbolico, orientato alla con-

servazione del patrimonio architettonico, ambientale e paesaggistico, e al mantenimento della sua aura: un *landmark* volto alla messa in opera della memoria (...) un luogo quasi sacrale”. Sono parole del Progetto Ventotene per il recupero del carcere di Santo Stefano, affidato a Invitalia e guidato dal commissario straordinario Silvia Costa, politica di lunghissimo corso. Ma nonostante questa sacrosanta enunciazione di principio, il progetto si sta concretizzando nella costruzione di un osceno molo di 25 metri da realizzare con cassoni cellulari imbasati fino a profondità di 7 metri, solidarizzati attraverso getti in calcestruzzo e micropali, e collegati in testa da sovrastrutture in cemento armato emergenti ad altezze fino ai 2,5 metri sopra il livello del mare. Tutto in una Riserva naturale statale, area marina protetta di interesse storico archeologico. Dal progetto non è chiaro se il banco di tufo con testimonianze di età romana, sarà coperto da una gettata in calcestruzzo con soletta di 10 cm e pavimento rivestito in pietra locale. Però si parla di “porto”: il sospetto è che sia la prima tappa di uno scempio ben più grande.

LEGGENDO IL PROGETTO, si capisce che i promotori hanno chiaro le proporzioni dell'im-

patto ambientale e simbolico di questo cemento colato su quello che loro stessi definiscono “un luogo quasi sacrale”. Si apprende che “inizialmente è stata valutata, ed esclusa, anche l'ipotesi zero, ovvero l'ipotesi di ‘non intervento’. Questa richiede misure di carattere gestionale e operativo attraverso l'impiego di una flotta di imbarcazioni specializzate e dedicate in funzione degli usi: per lo sbarco passeggeri è possibile ricorrere a mezzi nautici di ultima generazione dotati di adeguate passerelle e/o pedane, ad integrazione della flotta di gommoni che attualmente vengono utilizzati per le visite all'isola; per lo sbarco e la movimentazione di materiali e merci è possibile ricorrere a mezzi nautici e motopontoni dotati di sbracci o rampe idrauliche. Inoltre, l'ipotesi di impiego di ‘flotte dedicate’ non necessiterebbe di opere a terra ed amare, ad eccezione dell'approntamento di bitte e di corpi morti / boe, esclusivamente presso lo Scalo della Marinella, unico ad avere condizioni di sbarco, seppur minimali, attraverso la banchina esistente scavata nella roccia”. Splendido, fantastico, giusto: ma allora perché il cemento? Basta continuare a leggere: “Tuttavia, si renderebbe necessaria una attenta gestione della flotta in termini di programma-

zione degli usi, oneri per acquisti e/o noleggi, interventi di manutenzione specializzata, etc”. E soprattutto ci sarebbe un problema “di utilizzo dei fondi destinati al Contratto Istituzionale di Sviluppo, i quali sono destinati esclusivamente alla realizzazione di un approdo e non alla predisposizione di una ‘flotta dedicata’”. E dunque non resta che cementificare: anche se lo stesso documento riconosce che “l'aspetto critico principale di questa soluzione è costituito dall'estensione del tratto di costa interessato dall'intervento”.

Riassumiamo: si potrebbe rendere visitabile Santo Stefano senza toccare l'ambiente e la storia, e anzi creando lavoro in una economia virtuosa. Ma i fondi ci sono solo per il cemento, non per la sostenibilità ambientale. È, questo, il meccanismo infernale che distrugge insieme ambiente e lavoro: ed è la filosofia che presiede al P-nrr del governo Draghi. Non sorprendentemente, Silvia Costa ha dichiarato che “alcune delle sei dimensioni del P-nrr incrociano lo spirito e il metodo del progetto Santo Stefano in particolare la dimensione culturale, la valorizzazione del patrimonio, l'utilizzo delle fonti alternative, la parte ambientale, la nuova agricoltura e la transizione digitale”. Un motivo in più per preoccuparsi di ciò che sta per succedere a tutto il Paese.

**IL MOLO OSCENO
PER RISPARMIARE
SULLA GESTIONE**

LA STRADA GREEN

per il recupero del carcere borbonico di Santo Stefano è chiusa. Motivo? I fondi "sono destinati esclusivamente alla realizzazione di un approdo, non alla predisposizione di una flotta dedicata". È scritto nel progetto affidato ad Invitalia, guidato dal commissario straordinario Silvia Costa (in foto). I soldi ci sono, ma solo per il cemento: l'altra via "renderebbe necessaria un'attenta gestione della flotta in termini di programmazione degli usi, oneri d'acquisto e/o noleggi, interventi di manutenzione".



La prigionia sull'isola
L'ex carcere, sopralluogo del Commissario Silvia Costa
FOTO ANSA

“Un luogo sacrale”, dove fu rinchiuso Pertini e morì Gaetano Bresci. Il carcere si potrebbe visitare senza ledere l'ambiente e creando lavoro: in tal caso, fondi bloccati

