

1960-1970: la classe politica calabrese tra meridionalismo e localismo

SAVERIO NAPOLITANO

Il tema sul quale si imperniava la vita politica calabrese a cavallo degli anni '50-'60 era quello della riforma agraria. Una questione che vedeva contrapporsi partiti, sindacati, Federconsorzi, Federterra, senza che avessero percezione delle novità profonde che si preparavano nell'Italia di quella congiuntura e che erano la premessa del boom economico di poco successivo. D'altronde, come osserva Cingari, "Melissa era troppo recente perché se ne potesse attenuare l'influenza, e molti dirigenti erano nati da quel crogiuolo perché il loro profilo e la loro affermazione potessero interrompere la carica di quel mito"¹.

La centralità della lotta politica sul problema agrario era quindi in controtendenza rispetto al modello italiano di sviluppo e dunque poco aderente alla situazione più vera delle campagne calabresi, nelle quali il flusso emigratorio non accennava a diminuire. Lo scontro politico in Calabria vedeva, a sinistra, comunisti e socialisti insistere sulla richiesta di più ampie espropriazioni, mentre la Dc allargava la propria influenza sul territorio grazie anche all'ingresso nelle sue file di alcuni grandi latifondisti, un tempo liberali o monarchici. In questo contesto, le sinistre svolgevano essenzialmente un compito di contestazione dell'eccessivo – benché non del tutto evitabile – burocratismo, cui non si sottraevano Cassa per il Mezzogiorno, Consorzi agrari e di bonifica, diventati altrettanti elargitori di posti e stipendi, nonché di favori e denaro alla grande proprietà a tutto scapito di contadini e piccoli/medi agricoltori.

L'azione dei partiti di sinistra e dei sindacati nei confronti di questa politica non superava l'orizzonte problematico del ruralismo e di un frontismo spesso stereotipato, che non permettevano la cognizione di una realtà in profonda mutazione a livello nazionale, rendendo anzi difficile alle forze politiche e sindacali calabresi di articolare diversamente il modello regionale di sviluppo. Rossi Doria in quegli anni riteneva un errore concentrare l'attenzione sui contadini e l'agricoltura povera: un orientamento che non permetteva di prendere atto della differente redditività delle terre ricche e di quelle povere, il cui divario avrebbe suggerito, a suo giudizio, di intensificare lo sviluppo delle terre ricche ("la polpa"), riconvertendo in senso

¹ Gaetano Cingari, *Storia della Calabria dall'Unità a oggi*, Laterza, Bari, 1982, p. 358.

silvo-pastorale le terre povere (“l’osso”)².

Se l’agricoltura era ancora tutto nella Calabria del primo decennio postbellico, d’altro canto costo del lavoro, tasse e mercato mettevano sempre più in crisi il vecchio piccolo proprietario terriero a tutto vantaggio della debuttante figura dell’imprenditore agricolo, per il quale divennero importanti i rapporti con banche e uffici statali, da quel momento protagonisti del nuovo indirizzo economico e nei quali si era insediato un massiccio blocco di potere democristiano. Una situazione, come sottolinea Cingari, che realizzava “un’accorta mediazione tra governo centrale e potere locale, tra città e campagna, tra bisogni nuovi e rendite consolidate”, tale da “riassorbire le poche rotture del postfascismo e a tenere sotto controllo le pur esistenti tensioni sociali”³.

Questo cambiamento ebbe riflessi nella realtà politica regionale con l’affermazione di uomini più ricettivi del nuovo corso politico-sociale. Sul fronte democristiano acquistavano potere i fanfanani, su quello delle sinistre l’opera di Mario Alicata e di Giacomo Mancini nei rispettivi partiti (comunista e socialista) profilava un contrasto che era l’esito dell’impostazione politica seguita alle lotte contadine, alle quali si continuava a guardare comunque da parte delle forze di sinistra, benché esse ponessero l’accento sulle deficienze della viabilità e dei trasporti, della sanità e della scuola, a fronte delle quali la riforma agraria e gli intenti della Cassa per il Mezzogiorno si rivelavano impari a risolvere gli squilibri della regione. Tanto più che il partito di maggioranza relativa, la DC, pur esprimendo in periferia critiche al sistema, finiva poi, al centro, per adeguarsi ad esso, mentre la sinistra comunista e quella socialista più massimalista si rivelavano poco duttili nell’elaborare una strategia programmatica consona ai mutamenti della società calabrese, che scivolava sempre più verso una logica clientelare e assistenziale. Tendenza inevitabile, se si pensa che la proposta – “quasi illuministica” nella valutazione di Cingari⁴ – dell’industrializzazione, sulla quale cominciavano a battersi le forze di sinistra, si scontrava con un’accentuata diffidenza della cultura locale avversa al lavoro operaio, oltre che con la carenza delle infrastrutture propedeutiche.

Il ritardo della Calabria sul piano dello sviluppo appariva più evidente in relazione al ritmo che, a partire dalla metà degli anni Cinquanta, avevano impresso alle proprie economie la Puglia e la Sicilia, quest’ultima in particolare nell’area catanese ed etnea. Sul forte ritardo dell’economia calabrese speculava ovviamente la ’ndrangheta, che non a caso proprio in quel tornante rialzava la testa dandosi una struttura organizzata, colludendo col mondo politico locale, condizionando i rapporti tra elettori e candidati e padronato e lavoratori, dettando legge sul reclutamento e l’allocazione della mano d’opera nei cantieri edili e nelle aziende agricole anche con la manipolazione dei prezzi. Superfluo dire che la Dc era additata come il partito maggiormente colluso

² Manlio Rossi Doria, *Cambiare l’accento nei piani di sviluppo agricolo della Calabria*, “Nord e Sud”, VII (1960), pp. 58-63.

³ G. Cingari, *op. cit.*, p. 361.

⁴ G. Cingari, *Reggio Calabria*, Laterza, Bari, 1988, pp. 389-90.

con la 'ndrangheta, i cui tentacoli in quegli anni erano molto estesi nel reggino, più deboli e circoscritti nel catanzarese, pressoché inesistenti nel cosentino.

La crescita della società calabrese, che sotto molti aspetti è palese negli anni Sessanta, è contrassegnata da un fatto specifico: l'abbandono delle campagne a favore dei centri medio-grandi, che vanno incontro a un accentuato processo di urbanizzazione. La "grande Reggio", ad esempio, aveva finito per essere il risultato della fagocitazione delle zone contermini, con conseguente modificazione della sua tradizionale composizione sociale. Il settore manifatturiero agricolo era così entrato in crisi e non aveva costituito un toccasana a Reggio l'innesto, per certi versi pure positivo, delle Officine Omeca addette alla costruzione di carrozze ferroviarie⁵. È vero che tanti altri paesi calabresi al di sopra dei 15.000 abitanti mantennero ancora per molto la fisionomia di centri agricoli, ma ormai intaccati da una sensibile, e in qualche caso abnorme, crescita edilizia, che ovunque, come è ovvio, si incrociava con l'espansione del terziario.

È questa la Calabria che si inserisce nell'esperienza del centro-sinistra, sostenitore dell'industrializzazione, dell'istruzione professionale e tecnica, della creazione dell'Università e dell'istituzione delle Regioni. Problemi che si coniugavano con la mutazione del personale politico locale, tra il quale assurgevano a posizioni di primo piano due esponenti dei partiti più radicati nel territorio: Giacomo Mancini per il Partito socialista e Riccardo Misasi per la Democrazia cristiana. Dei due, era Mancini in effetti ad occupare lo spazio maggiore della scena politica calabrese⁶, grazie agli incarichi di prestigio ricoperti nella politica nazionale, dapprima come ministro della Sanità e poi dei Lavori pubblici, un settore, quest'ultimo, particolarmente rilevante per le risorse finanziarie che permetteva di gestire. Benché lo stesso Mancini fosse consapevole che i lavori pubblici non erano la soluzione dei problemi, non per questo evitò di dare impulso al completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, proponendo altresì per la sua regione una politica industriale abbinata allo sviluppo dell'agricoltura e del turismo (le vocazioni più proprie della regione), su questa linea sostenuto in seguito anche da Misasi.

Ma il dibattito regionale sullo sviluppo fu ben presto motivo di scontri politici, quando arrivarono al pettine i nodi dell'ubicazione dell'ateneo, dell'individuazione del capoluogo regionale, della designazione dell'area o delle aree per le strutture industriali, della definizione del tracciato dell'A3. La contrapposizione riforme/conservazione, meridionalismo/localismo rese sempre più difficile l'equilibrio politico di una regione, dove, pur a fronte di un'indubbia crescita dei livelli culturali, era sempre più pervasiva la terziarizzazione dell'economia e la clientelizzazione del potere, ambedue tese a difendere, in un contesto di gracilità strutturale del sistema produttivo, posizioni di rendita e diritti acquisiti, di carriere e di funzioni.

La classe politica e dirigente calabrese degli anni Sessanta, essenzialmente ade-

⁵ Ivi, pp. 400-02.

⁶ Vittorio Cappelli, *Politica e politici*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi, La Calabria*, Einaudi, Torino, 1985, pp. 573-77.

rente alla Dc e al Psi, abbandona ben presto un dibattito politico di ampio respiro sul tema dello sviluppo della regione, per concentrarsi su obiettivi certo di grande portata politica, ma riempiti di contenuti meramente localistici. Lo esemplificano i casi della Salerno-Reggio Calabria e del capoluogo regionale, quest'ultimo motivo della rivolta reggina del 1970.

La storia dell'A3 nel tratto campano-lucano-calabrese è in questo senso paradigmatica ed è stata ricostruita con dovizia di particolari da Leandra D'Antone nel saggio *Senza pedaggio. Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria* (Donzelli, Roma, 2008). Lunga 443 km., l'A3 fu programmata con la legge 463 del 1955, che peraltro rappresentò l'esordio di "quel "meridionalismo quantitativo", più ancorato alle percentuali di spesa che a specifici progetti, più etico che strategico, più "di dovere" che "di fiducia" verso le regioni meridionali, e destinato a radicarsi massicciamente nelle politiche pubbliche italiane dalla seconda metà degli anni Cinquanta e soprattutto negli anni Sessanta" (D'Antone, p. 21).

La costruzione delle rete autostradale era stata affidata all'IRI, che, in adesione al principio della gestione in economia, aveva proposto una distinzione tra autostrade "aperte" e autostrade "chiuse": le prime da realizzare in concessione e percorribili a pedaggio, le seconde destinate alle zone a sviluppo economico meno accentuato e concepite senza pedaggio. La SA-RC fu inserita tra queste, giustificando in parte la scelta con la finalità di favorire le aree depresse d'Italia. In realtà, se le tratte "chiuse" dovevano rispondere a determinati requisiti (circolazione a pagamento, accessi controllati mediante caselli), le tratte "aperte" erano contrassegnate dagli elementi opposti.

Le caratteristiche tecniche della SA-RC la rendevano automaticamente più una superstrada che un'autostrada. Ciò a dimostrazione di come l'IRI e il governo, nonché la grande industria del Nord che ne aveva sostenuto la realizzazione, non avessero alcuna intenzione di scommettere sul Sud, dichiarandolo implicitamente estraneo ai grandi circuiti commerciali e industriali italiani ed europei. Una posizione che contrastava con un Mezzogiorno che, malgrado le apparenze, era coinvolto nella crescita dei consumi, nell'adeguarsi dei costumi ai nuovi modelli culturali, nell'uso sempre più massiccio dell'automobile e degli elettrodomestici, nell'incremento delle esportazioni dei prodotti agricoli dalle aree siciliane e pugliesi soprattutto, dimostrando in definitiva che le regioni meridionali, poco o molto, "erano tutte interessate da una vera e propria rivoluzione nell'economia, nel vivere sociale e nella cultura, caratterizzata proprio dalla mobilità sul territorio e da intensi fenomeni di urbanizzazione" (D'Antone, p. 41).

Classificata come autostrada "aperta", la realizzazione della SA-RC divenne compito dell'ANAS, i cui tecnici, maestranze ed operai dovettero impegnarsi in quella che, dall'inizio dei lavori nel gennaio 1962, fu definita, bene a ragione, una "sfida alla natura", avendo imposto di affrontare difficoltà geo-morfologiche particolarmente ardue e tecnicamente complesse, come attesta il viadotto Italia nel tratto Laino-Papasidero-Mormanno. In 440 km, il percorso varia dalla zona pianeggiante del Vallo di Diano ai 925 mt. del monte Sirino, per ritornare ai 443 mt. della zona dell'alto Lao, risalire ai 1017 mt. di Campotenese, ridiscendere

lungo la Valle del Crati, inerpicarsi dopo Cosenza a 640 mt., imboccare l'area pianeggiante del lamentino e "precipitare" infine verso Villa San Giovanni. Un percorso faticoso e altalenante, che non permette di superare i 100 km/h e che non rispetta gli standard di un'autostrada, che canonicamente deve consentire un percorso agevole e tempi veloci.

Il modo in cui si giunse al disegno di un tracciato così poco funzionale alle esigenze della moderna viabilità è la questione su cui si sofferma il saggio della D'Antone e che ci interessa particolarmente per la sua valenza tutta politica. L'ingegnere Salvatore Ruiz dell'Università di Bari, che l'ANAS aveva incaricato del progetto di massima, aveva indicato in realtà tre possibili tracciati da Lagonegro a Reggio: quello tirrenico, quello ionico e quello interno. Escludendo il percorso ionico, decisamente più lungo e poco funzionale, la scelta cadde sull'itinerario interno, nonostante quello tirrenico apparisse il più conveniente se non altro in termini chilometrici.

Le ragioni a favore del tragitto interno furono, per la D'Antone, esclusivamente di ordine politico. Evidentemente, le pressioni di Giacomo Mancini e di Riccardo Misasi giocarono un ruolo determinante, mossi entrambi dalla volontà di inglobare nel percorso la città di Cosenza, di cui erano nativi e che costituiva il loro bacino elettorale più consistente. Tuttavia, non furono solo l'incidenza del potere politico regionale e le finalità elettorali a indirizzare verso quella decisione. A parere della D'Antone, la responsabilità di questa scelta progettuale va fatta risalire anche alla concezione ancora molto tradizionale di un meridionalismo secondo cui un asse stradale mediano lungo la Calabria avrebbe recato benefici all'intera regione, irradiando i flussi automobilistici, commerciali e turistici dal centro verso le litoranee tirrenica e jonica e viceversa.

L'esigenza, pur molto sentita, di ammodernare in Calabria le vie di trasporto non sfuggì purtroppo alla logica secondo cui la principale autostrada meridionale dovesse servire a "sollevare le aree depresse attraversando le zone interne", optando quindi per "la mezzeria longitudinale di essa, allo scopo di acquisire la zona di influenza più ampia possibile" (D'Antone, p. 65). È evidente che un tale criterio progettuale non potesse soddisfare lo scopo primario di una rete autostradale, finalizzata alla velocizzazione del traffico commerciale. Come osserva la D'Antone: "Nonostante si trattasse di una funzione impropria per un'autostrada [...], il tema delle comunicazioni interregionali meridionali e delle aree interne divenne l'argomentazione economico-sociale dei cosentini di maggiore o minore peso politico, e si presentò anche in questo caso come un'opzione 'certificata' in senso meridionalista. Come nelle strategie dell'IRI, ma con la differenza che gli interessi rappresentati erano politico-localistici e non imprenditoriali, il meridionalismo degli intenti si sarebbe dispiegato in senso antimeridionale" (D'Antone, p. 66).

I cosentini si fecero sostenitori accaniti del percorso interno, creando all'uopo un Comitato capeggiato dall'allora sindaco Schettini e forti del fatto che la Sicilia, il cui traffico commerciale verso il settentrione si era nettamente intensificato, non si mobilitò a favore del percorso tirrenico, che, oltre ad essere anche quello seguito dall'unica linea ferroviaria calabrese elettrificata, mostrava di essere il più adeguato alle esigenze del commercio siciliano. Le forze politiche cosentine addussero altre

motivazioni a sostegno della propria tesi, sia rivendicando una compensazione all'esclusione della loro città da un asse ferroviario elettrificato, sia richiamando ragioni storiche come quella di Annibale che, dopo aver attraversato la Valle del Savuto, aveva raggiunto Cosenza e la sibaritide e da qui Metaponto risalendo la Valle del Crati. In quest'ottica, il percorso mediano della SA-RC era prospettato come il prodromo di una futura Foggia-Reggio Calabria intesa come un circolo virtuoso tra il Tavoliere, il metapontino, il materano, la sibaritide e la piana di Sant'Eufemia, immaginati tutti insieme protagonisti e artefici di una val Padana del Sud. Anzi: "la soluzione interna dell'Autostrada del Sole, toccando la piana di Sibari, baricentro geografico delle regioni meridionali e punto di incontro di antichissime vie di comunicazione, [avrebbe rinnovato] gli splendori commerciali di quelle contrade, che furono il ponte tra le civiltà dell'Oriente e dell'Occidente" (D'Antone, p. 67).

La soluzione interna fu interpretata come un fattore di incremento dell'economia delle aree agricole più ricche della Basilicata e della Calabria, malgrado la minore agevolezza della linea e la sua maggiore lunghezza rispetto al percorso costiero tirrenico, il quale, invece, a parere dei tecnici cosentini, avrebbe favorito piuttosto la depressione economica della regione non potendo essa contare sui benefici del traffico commerciale tra la Sicilia, la Calabria e la costiera jonico-adriatica.

Il Comitato cosentino si pronunciò, dunque, per l'asse longitudinale interno e per due direttrici costiere, le quali, sia pure agganciando la Sicilia al resto del Mezzogiorno, di fatto non contemplavano un allaccio adeguato al resto della rete autostradale italiana ed europea. La SA-RC si risolveva, in definitiva, in una superstrada sulla quale si appuntarono immediatamente gli occhi di autorità locali bramose che il tracciato non escludesse i territori da loro amministrati e controllati politicamente.

I comuni della costa jonica perorarono la causa del percorso da Reggio verso Taranto e l'Adriatico, che, a loro giudizio, avrebbe avvantaggiato gli scambi commerciali tra Sicilia e Puglia, all'epoca, come già si è detto, le due regioni meridionali con forte espansione economica. I fautori del tracciato tirrenico, a onor del vero, non espressero una posizione univoca, in quanto si divisero tra quelli (Reggio, Gioia Tauro e centri vicini) preoccupati che l'A3 non saltasse il tratto da Reggio a Sant'Eufemia e quelli della costiera settentrionale tirrenica che perorarono la propria causa, ma senza effettiva convinzione. L'unica voce autorevole a convinto sostegno del percorso costiero tirrenico fu quella del presidente dell'Amministrazione provinciale di Catanzaro, il democristiano Aldo Ferrara, che suggerì di attenersi al piano autostradale elaborato nel 1954 dall'IRI ed ai voti espressi a Napoli in tal senso dai presidenti delle Amministrazioni provinciali del Mezzogiorno continentale (Cosenza inclusa) e della Sicilia, secondo i quali l'asse autostradale costiero tirrenico avrebbe comportato minori inconvenienti tecnici, costi più bassi e tempi di percorrenza più brevi, inteso che il raccordo tra la costa e l'interno della regione andava assicurato con superstrade verso Cosenza, Sibari e Catanzaro.

A favore del tracciato lungo la dorsale tirrenica, si pronunciarono le province della Sicilia orientale interessate ai collegamenti con i centri produttivi del Nord e ai flussi turistici verso la loro regione, che dalla metà degli anni Cinquanta erano già ben evidenti lungo le marine calabresi del versante tirrenico. Anche l'Associa-

zione industriali di Cosenza propose il tracciato tirrenico come il più razionale in termini economici, rivolgendo in proposito “un appello a tutti i parlamentari e alle autorità politiche e amministrative, affinché l’autostrada si realizzasse al più presto possibile”, sollecitando altresì che essa venisse collegata “con i maggiori centri della provincia di Cosenza ed in particolare con il capoluogo e la Sila” mediante un piano coordinato di “ammodernamento delle strade di collegamento che [non dovevano] presentare caratteristiche tecniche inadeguate a quelle della stessa autostrada” (D’Antone, p. 72).

In realtà, l’Anas deliberò l’esecuzione del tracciato interno nel corso di un consiglio di amministrazione che molti giudicarono viziato nella forma, in quanto assenti i rappresentanti della Regione siciliana, del Cnel e della Cassa per il Mezzogiorno. L’Anas fu criticata per non aver effettuato un esame comparativo dei due tracciati alla luce di considerazioni di geografia economica e di politica industriale, agricola e turistica. Nella scelta a favore dell’asse mediano fu evidentemente decisiva la pressione di Giacomo Mancini, nel frattempo divenuto ministro dei Lavori pubblici e quindi “proteso nell’ottenere la massima redditività politica nella realizzazione di una grande opera pubblica nella sua regione elettorale, una redditività politica ai tempi ancora legata al ‘principio del fare’, al trarre consenso dal compimento dell’opera stessa”, che fu ultimata nel 1974 (D’Antone, p. 76).

Quali le conseguenze di lungo periodo di una SA-RC concepita secondo criteri politico-clientelari e municipalistici? Oltre ai limiti già evidenziati, il saggio ne segnala altri con effetti profondamente pesanti. La tipologia “aperta” – osserva la D’Antone – è stata causa di prestazioni inferiori rispetto a quelle delle autostrade “chiuse”, giustificando “la differenza del servizio agli occhi stessi dei cittadini, che a fronte della gratuità hanno accettato la scadente manutenzione e i gravi disagi soprattutto nella lunga distanza”. L’assenza di pedaggio, inoltre, “ha distorto non solo il senso del diritto, ma anche quello della collettività del bene», con l’aggravante finale di avere «facilitato in aree sempre più soggette all’azione della criminalità organizzata quel controllo del territorio divenuto per essa vitale” (D’Antone, pp. 100-101).

La “rivelazione” è quella di un’infrastruttura che, invece di contribuire al superamento della secolare piaga delle carenze viarie della Calabria e dell’altrettanto secolare controllo del territorio, si è risolta in un prodotto di bassa cucina meridionalistica condizionata da logiche clientelari, le quali – e non è un caso – nel decennio 1960-1970 trovarono un’avvilente replica nella questione del capoluogo regionale, dell’Università e del centro siderurgico.

La rivolta di Reggio durò dal luglio 1970 al marzo 1971 ed ebbe come motivo immediato la scelta del capoluogo della Calabria, un problema di cui si era già parlato, con non poche polemiche, tra il 1948 e il 1950 quando sembrava imminente l’attuazione del dettato costituzionale sulle regioni e Catanzaro e Reggio avevano avviato un’accesa diatriba con riflessi persino nelle commissioni parlamentari.

Questo sordo campanilismo tra le due città sfociò nel moto reggino, in quanto la città dello Stretto comprese a un certo punto che non avrebbe avuto partita vinta sulla questione del capoluogo regionale. Per ragioni storiche e di dimensione demografica, Reggio riteneva di avere la primazia come città-capoluogo

della Calabria, “un convincimento popolare radicato e generale”⁷, fonte di odii municipali e di quasi totale incomunicabilità con Cosenza e Catanzaro. I reggini vivevano una condizione di frustrazione, acuita dalla progressiva caduta di ruolo della città e dall’assenza di identità “dovute alla sua stessa collocazione geografica, in fuga dalla Calabria verso la Sicilia”⁸, rispetto alla quale era periferica anche con riguardo ai traffici marittimi facenti capo a Villa San Giovanni.

Il ceto politico nazionale e calabrese non si rese conto che la questione del capoluogo sollevata dai reggini era il “crocevia essenziale, sia storico che sociale”⁹ della rivolta, che proprio per questo sfuggì ai partiti, salvo che al Msi, ai cui obiettivi fascisti la si volle erroneamente assimilare, nonostante fosse sotto gli occhi di tutti la trasversalità dell’adesione alla rivolta, che coinvolse molti rappresentanti di forze di sinistra e sindacali.

Le fasi del moto sono ripercorse, attraverso testimonianze orali e alcuni documenti inediti del Foreign Office inglese (queste le novità del libro), da Fabio Cuzzola in *Reggio 1970. Storie e memorie della rivolta* (Donzelli, Roma, 2007), nel quale l’autore ricorda come l’avvenimento sia rimasto a lungo molto trascurato dalla storiografia italiana, nonostante il giudizio di Cingari “di otto mesi di guerriglia urbana, che non ha riscontro nella storia unitaria nazionale e, in quanto a motivazioni e modalità di svolgimento, nemmeno nelle società democratiche contemporanee”¹⁰ e quello più recente di Guido Crainz che l’ha definito “assolutamente unico per durata, ampiezza e radicalità”¹¹.

Un dato essenziale che Cuzzola mette in evidenza è l’estrema difficoltà di dialogo fra Reggio e le istituzioni statali, malgrado la presenza nel governo Rumor dell’epoca di tre politici calabresi: Misasi, Pucci e Vincelli, tutti e tre democristiani, ma rappresentanti delle province di Cosenza e Catanzaro. La mancanza di dialogo non permise di capire le ragioni addotte dal sindaco pro-tempore di Reggio, Piero Battaglia, che, a nome del consiglio comunale sosteneva i diritti di Reggio capoluogo per ragioni storiche e per svincolare la città dalla subordinazione culturale ed economica a Messina. L’obiettivo rivendicato era quello di un ruolo propulsore di Reggio per l’intera regione, anche alla luce del Piano regolatore generale affidato dal Comune nel 1967 a Ludovico Quaroni, che aveva progettato un nuovo scenario per la città basato sulla conurbazione dell’area dello Stretto, legando Reggio, Messina e Villa San Giovanni¹². La Dc lasciò solo il sindaco Battaglia nel perseguimento di questo obiettivo, certo per l’estrema debolezza dei politici reggini rispetto ai più potenti democristiani e socialisti di Cosenza e Catanzaro (Cuzzola, p. 9).

⁷ G. Cingari, *Storia della Calabria*, cit., p. 380.

⁸ *Ibidem*.

⁹ Ivi, p. 378.

¹⁰ G. Cingari, *Reggio Calabria*, cit., p. 404.

¹¹ Guido Crainz, *Il paese mancato. Dal miracolo economico agli anni Ottanta*, Donzelli, Roma, 2003, pp. 270-71.

¹² G. Cingari, *Reggio Calabria*, cit., pp. 395-99.

L'incomprensione delle richieste di Reggio anche da parte della stampa nazionale, fu ben descritta da un giornalista reggino, Franco Cipriani:

Reggio Calabria è drammaticamente sola! Avverte alla gola il morso dell'exasperante incompiensione della maggioranza dell'opinione pubblica del paese. Si dispera perché gli italiani, deviati come sono dalle insane orchestrazioni di certi organi di stampa [...] non comprendono che, nella sostanza, la sommossa non ha per substrato il miraggio del "pennacchio" bensì la decisa volontà di spezzare, finalmente, lo strapotere di due province – cosiddette "consorelle" – eternamente impegnate da una non certamente pulita intesa, diretta a beneficiare di ogni risorsa a dispetto della terza "consorella". [...] La tragedia più triste per i reggini è oggi la completa inazione, l'assenteismo degli uomini politici, sia a Roma che a Reggio. Una popolazione che è abbandonata a se stessa, al suo furore, senza che nessuno faccia udire una parola di pace, di conciliazione, di comprensione¹³.

Nei giorni dello scontro, a Roma si cercò un compromesso, che divenne sempre più difficile per la connotazione fascista attribuita al movimento per Reggio capoluogo. Una qualificazione inesatta a posteriori, benché fosse in parte vera per l'effettiva incidenza del Msi e di gruppi della destra extra-parlamentare nella rivolta. Il fatto che la Dc non si schierasse apertamente a favore di Reggio e che il Psi seguisse la linea di Mancini, ampliò le possibilità di inserimento nel moto della destra, tanto più che il Pci "da subito etichett[ò] la rivolta come 'fascista', spin[gendo] per un'azione di forza che sblocc[asse] lo stallo della democrazia in riva allo Stretto" (Cuzzola, p. 43).

Se si pensa che nel frattempo la questione del capoluogo e la connessa individuazione della sede del governo regionale si intrecciava con quella della localizzazione dell'Università e del polo industriale, appare chiaro come i notabili politici locali non avessero alcun interesse a comprendere a fondo le motivazioni di Reggio, abbandonandola così alla strumentalizzazione della destra. Con questo schieramento finisce per simpatizzare una consistente maggioranza della cittadinanza, che, pur non riconoscendosi interamente in questa parte politica, ne condivide la posizione, facendosi trascinare da quella singolare figura di capopopolo che fu Ciccio Franco.

Questo personaggio, inizialmente invisibile negli stessi ambienti missini di cui era esponente perché "difficile da controllare e poco incline ai grigi compromessi di partito" (Cuzzola, p. 76), sarà tuttavia in grado, inventando il motto "Boia chi molla!", di essere il punto di riferimento della piazza reggina cogliendone gli umori identitari: aspetto incompreso al resto della classe politica regionale e nazionale.

La genesi "della connotazione fascista della città è fondamentale per comprendere la dinamica del torto subito [l'espropriazione di Reggio da capoluogo] e della reazione violenta, che alimentò l'odio verso le istituzioni e i partiti [spingendo] i reggini verso posizioni sempre più vicine all'estrema destra" (Cuzzola, p. 66).

¹³ Ivi, p. 411.

Nessuna adesione ideologica, dunque, da parte di tanti reggini, alla destra, bensì una vicinanza prodotta dallo svolgersi degli eventi principati dal luglio 1970.

Il punto inquietante del movimento di rivolta non fu solo la tacita abdicazione della sua guida da parte dei partiti dell'arco costituzionale a vantaggio della destra fascista, ma anche le collusioni che ben presto si concretizzarono tra l'alta borghesia reggina (il marchese Felice Genoese-Zerbi e l'armatore Amadeo Maticena su tutti), esponenti politici della destra e 'ndrangheta. Una collusione che aveva avuto un prologo nella bomba alla questura di Reggio nel dicembre 1969 (uno dei tanti episodi della strategia della tensione che insanguinò l'Italia a partire dalla strage di Piazza Fontana a Milano, portata avanti da destra eversiva e servizi segreti deviati), e messa in atto negli eventi di Reggio con l'attentato al direttissimo Palermo-Torino fatto deragliare nei pressi di Gioia Tauro il 22 luglio con la morte di sei passeggeri.

Se alla destra missina ed extraparlamentare nella rivolta del 1970 va attribuito un ruolo attivo, ai partiti dell'arco costituzionale va rinfacciato, come scrisse Giorgio Bocca su "Il Giorno" del 5 maggio 1971 un comportamento di "aventinismo politico e culturale", dovuto anche al vuoto propositivo dei partiti di sinistra, Pci e Psi, che ebbero il torto di tenersi in disparte, di non capire i termini veri della protesta, di liquidare anzi gli avvenimenti come problemi di ordine pubblico dovuti alle intemperanze dei fascisti.

Nel Pci prevaleva nettamente l'antico stereotipo ruralista e delle masse meridionali ribelliste e spontaneistiche, peraltro facilmente infiltrabili da sobillatori e provocatori. Tanto che, equiparando la rivolta di Reggio a quella di Battipaglia del 1969, il Comitato centrale del Pci riteneva che simili episodi potessero mettere a rischio l'ordine democratico dello stato. Una chiave di lettura datata e semplicistica, che da un lato non mise in sintonia gli abitanti di Reggio con un grande partito di massa e dall'altro finì per fare il gioco delle forze reazionarie.

A Reggio non era in discussione l'assetto democratico dell'Italia, bensì le scelte errate del governo, peraltro pesantemente condizionate dalle interferenze dei politici locali. È forse proprio per sfuggire alle camarille elettorali e clientelari che animavano i politici Dc e Psi, che il Pci non volle assumere il nodo del capoluogo "come emblema di lotta, e tanto meno di una rivolta"¹⁴, preferendo piuttosto muoversi in direzione di un obiettivo più alto, quello dell'industrializzazione della Calabria e del Mezzogiorno, intesa come strumento di formazione di una classe operaia capace di guidare un cambiamento autentico del Sud.

"Il limite della sinistra tradizionale – scrive Cuzzola (p. 110) – è soprattutto di non tenere in conto il bisogno di identità e di appartenenza di un popolo, e di sottovalutare il valore e il peso storico delle lotte identitarie", tanto più che un'inchiesta condotta da "Quaderni calabresi", la rivista allora curata da Francesco Tassone, Nicola Zitara e Luigi Lombardi Satriani, rilevava nel 100% degli intervistati la convinzione di "aver ricevuto un'offesa personale con la perdita del

¹⁴ Ivi, p. 338.

capoluogo” (Cuzzola, p. 116). Un caso di guerra tra poveri, causato da un meridionalismo localistico e clientelare e da un’insufficiente intelligenza delle motivazioni storico-sociali e culturali della popolazione reggina da parte delle forze politiche democratiche nazionali e regionali, rischiò di sfociare in un moto popolare eversivo, per via della strumentalizzazione che ne fece la destra fascista e la parte di essa collusa con la ’ndrangheta. Come ha puntualizzato Enzo Cicone:

La rivolta non fu un episodio locale, peraltro confinato in una città relegata nella punta estrema dello stivale, bensì un episodio che va collocato in uno scenario ben più vasto. Lo scenario è quello della strategia della tensione, che era drammaticamente iniziata in quegli anni. La rivolta allora può essere considerata come un pezzo della strategia della tensione in Italia. E un pezzo importante, perché non agirono solo le forze eversive della destra italiana. Queste trovarono un aggancio e un collegamento molto stretto con una “potenza” che operava in città e in parti fondamentali della regione: la potenza di una parte della ’ndrangheta di Reggio e delle ’drine ad essa collegate. L’incontro e la saldatura tra una parte della ’ndrangheta reggina e l’eversione di destra rappresentano un fattore di enorme rilievo. La scelta di aderire a un movimento eversivo presupponeva un cambiamento radicale della ’ndrangheta, o almeno di parte di essa. Si può dire che nella storia della ’ndrangheta si viene a determinare un notevole salto di qualità¹⁵.

I fatti di Reggio costituirono “una contraddizione improvvisa ma non del tutto imprevedibile” nelle vicende politiche dell’Italia tra gli anni ’60 e ’70¹⁶ e la rivolta nacque all’interno dei partiti, in particolare la Dc e il Psdi reggini, che non sopportavano che le leve del potere clientelare fossero nelle mani dei cosentini Mancini e Misasi. In questo senso, si può convenire con Cappelli quando sostiene che “della rivolta reggina si fa protagonista la piccola borghesia impiegatizia. Questa reagisce alla precarietà economica e alla perdita di identità sociale e culturale, dovuta alle trasformazioni dell’ultimo decennio, riscoprendosi capace di un ruolo di mediazione politica e culturale tra le classi subalterne, urbane o urbanizzate, e le classi dominanti locali. Ed è questo uno dei dati più interessanti: il ceto medio impiegatizio che si fa ceto dirigente della città in rivolta, in una situazione dilaniata tra sottosviluppo ed emarginazione da una parte, neocapitalismo e modernizzazione dall’altra”¹⁷. Una mediazione che portò il segno della destra.

¹⁵ Enzo Cicone, *Processo alla ’ndrangheta*, Laterza, Bari, 1995, p. 36.

¹⁶ V. Cappelli, *op. cit.*, p. 580.

¹⁷ Ivi, pp. 580-81.