

Il fantasma della grande opera. Ponte sullo Stretto di Messina, poteri e società locale

AUTHOR: Pietro Saitta

Università di Messina

This article has been accepted for publication, but has not been through the copyediting, typesetting, pagination and proofreading process, which may lead to differences between this version and the Version of Record.

Please cite this article as:

Saitta P. (2026), *Il fantasma della grande opera. Ponte sullo Stretto di Messina, poteri e società locale*, in «Cambio. Rivista sulle trasformazioni sociali», doi: 10.36253/cambio-18067.

Il fantasma della grande opera. Ponte sullo Stretto di Messina, poteri e società locale

PIETRO SAITTA

Università di Messina

contact: pietro.saitta@unime.it

Abstract: Since the XIX century, the project on the Bridge over the strait of Messina is a long-lasting obsession that entails symbolic, political and economic reasons that intertwine with different phases of capitalism and the Italian national history. Thus, it is possible to distinguish between a modern and a contemporary phase of this project. The article focuses mainly on the latter phase, and it analyses the role that different actors played in reactivating this venture as well as opposing it. The main idea is that in spite of its original vertical nature, the project, though devastating, has been supported by large sectors of the local civil society. It is, therefore, the calamitous project that the city deserves – so that Messina is not another area of sacrifice, but an area of «deliberate immolation».

Keywords: Socio-Technical Infrastructures – Social Movements – Capitalism – Italian Southern Question - Environment.

INTRODUZIONE

Non è raro che le infrastrutture, e in particolare i ponti, assumano rilevanti valenze simboliche di natura pubblica. Oltre che metafore, dunque, utili per alludere ai passaggi di fase biografica oppure alla connessione tra dimensioni attinenti alla vita dello spirito (Badescu 2007), di frequente manufatti come ponti, dighe, ferrovie o strade consentono, da un punto di vista culturale e collettivo, di coniugare istanze materialistiche attinenti alla tecnica, alla mobilità e all'economia con forme di attivazione simbolica cariche di implicazioni politiche. Sembra dimostrarlo bene il caso collocato al centro di questo saggio, relativo al progetto del ponte sullo Stretto di Messina, ovvero l'infrastruttura che dovrebbe collegare la Sicilia alla costa calabrese (il «continente») e contribuire a risolvere così i «costi dell'insularità» posti alla base del «sottosviluppo» siciliano (Regione Siciliana 2020). Una definizione, quella di sottosviluppo, che si applica alla macro-area meridionale entro cui è inserita la città e che, pure tra molte differenze (Viesti 2013), si caratterizza in generale per mancanza di autonomia dall'intervento pubblico e dipendenza dalla spesa pubblica (Trigilia 1992). Una situazione di lunghissima durata a cui si aggiunge il peso della «trappola demografica» e il collasso dei diritti di cittadinanza (ossia l'accesso ai servizi e il precipitare delle condizioni di vita di ampi settori della popolazione) (Svimez 2024). Tale definizione, dunque, è comunemente adottata da esperti e cittadinanza per riferirsi anche al sistema economico dell'area dello Stretto, che da tempo appare nel proprio complesso «gracile», distantissimo dagli obiettivi europei di sviluppo tecnologico e con i tassi di disoccupazione di lunga durata tra i più alti d'Italia e dello stesso Meridione (Brancato et al. 2007; Limosani 2021). Una condizione che fa della città siciliana un'area soggetta a una cronica perdita di popolazione. Questa, infatti, passa dai 260.000 abitanti del censimento del 1970 ai

217.000 circa del 2024, conoscendo una significativa accelerazione a partire dagli anni Novanta del secolo scorso (Tuttitalia 2025).

Questo testo, dunque, cercherà di indagare le funzioni simboliche del progetto e le principali pratiche comunicative che l'accompagnano. Insieme a ciò l'articolo analizzerà il modo in cui, nel corso di un ampio arco storico, vengono prodotte relazioni sociali interessate alla realizzazione dell'infrastruttura e, di converso, le reazioni più o meno organizzate volte a contrastare questo tentativo.

Per quanto concerne l'organizzazione del testo, il secondo e il terzo paragrafo presenteranno il contesto della ricerca, i temi che lo attraversano e la metodologia impiegata. Il quarto paragrafo affronterà il piano delle relazioni sociali intorno alle quali è stato costruito un ampio consenso relativo al progetto del ponte sullo Stretto di Messina. Insieme alle argomentazioni, ai calcoli e alle speranze associate a esso, in questa stessa sezione verranno presentati i dubbi, le incertezze e, più in generale, le nuove condizioni cognitive, relazionali e politiche che il fantasma dell'opera impone sulla popolazione. Il quinto capitolo affronterà il tema delle reazioni a questa condizione di attesa. Nel corso del sesto e ultimo paragrafo, infine, verranno tratte alcune conclusioni.

TEMI E CONTESTO DI UNA GRANDE OPERA

Sul piano della genesi, le forme pubbliche di attivazione connesse alle infrastrutture possono presentare origini diverse. Per esempio possono precipitare “dall'alto”; frequentemente come risultato della convergenza tra “tecnici”, movimenti intellettuali, fondazioni o think tank e forze politiche nazionali (Haas 1992; Bickerton, Invernizzi Accetti 2021). Tali interventi, inoltre, possono alludere allo stato, ossia alla sua presenza e capacità tecnica (Gluckman 1958). Come direbbe Turner (1967), queste infrastrutture alludono a una condizione liminale, intermedia, che *fa da ponte* tra il presente e il futuro. Tali infrastrutture cariche di simbolismi operano all'interno delle società, riflettendo stati d'animo tumultuosi mentre promettono di connettere un presente di miseria con un futuro carico di ricchezza. In questo contesto, inoltre, il concetto di «fare da ponte» (o «collegare») diventa concreto, manifestandosi nell'oggetto stesso: il ponte.

In altri casi il potenziale di mobilitazione simbolica può ritrovarsi nei livelli intermedi del corpo sociale, ovvero nelle alleanze di settori produttivi e professionali dispersi nello spazio (per esempio le grandi imprese di costruzione specializzate in opere pubbliche e i subappalti che le connettono alle realtà minori) (Thornton 1999; Ruef 2015). Inoltre la mobilitazione simbolica può prendere avvio a partire dall'impegno di settori della cittadinanza esterni alle istituzioni, assumendo sia la forma di un'aspirazione sociale all'infrastrutturazione (come nel caso di dighe o manufatti legati alle risorse idriche) (Alasia 1973), sia quella di un'opposizione alle grandi opere (Martinez 2002; Nixon 2011; Pellizzoni 2014; Spice 2018; Imperatore 2025).

Tanto gli atteggiamenti favorevoli quanto quelli avversi possono essere impiegati dall'universo politico per finalità molteplici. Senza pretendere di essere esaustivi, è possibile individuare per esempio lo scopo che consiste nel suggellare alleanze con blocchi sociali caratterizzati da uno dei due orientamenti specifici (coalizioni che possono avere come fine la realizzazione di una pluralità di obiettivi futuri da definirsi). Oppure si può rilevare il fine teso a esercitare forme di repressione di conflitti specifici. Una repressione con finalità comunicative. Finalità, cioè, di matrice preventiva e dissuasiva. Oppure dotate di una portata simbolica incentrata sulla dimostrazione della forza pubblica e del controllo. Fini e azioni, in questo caso, che hanno però per destinatarie platee ben più ampie che quelle locali (come per esempio nel caso dell'alta velocità nella Val di Susa. Si veda: Senaldi 2016). Si possono altresì individuare finalità ancora più ampie, che consistono nel perfezionamento da parte dei governi di politiche generali di gestione del dissenso sociale (Chiaromonte 2019; Frosina 2024). Situazioni specifiche, cioè, possono essere impiegate come “laboratori” per sperimentare tecniche di controllo sociale da impiegare in futuro anche in altri contesti e nei riguardi di altre popolazioni.

Evidentemente non bisognerebbe neanche trascurare il ruolo giocato dalla storia, ossia dalle fasi economiche e politiche in cui le grandi opere vengono concepite o implementate. La lunga vicenda del

progetto del ponte sullo Stretto di Messina si dipana per l'appunto attraverso la moltitudine di fasi che caratterizzano la vita politica ed economica italiana dall'Ottocento ai giorni nostri (Angelini 2011). Ugualmente, con tempistiche diverse e talvolta in simultanea, si rinvengono all'opera tutti gli impieghi simbolici menzionati in precedenza. Cosicché è possibile distinguere tra progetti "moderni" (quelli che vanno dall'Unità sino al Fascismo) e "contemporanei" (dal finire degli anni Sessanta del Novecento ai giorni nostri). Qui possiamo forse trascurare i primi progetti nei loro aspetti tecnico-amministrativi, limitandoci a notare come, sin da subito nella storia italiana, l'idea del ponte esprima un'aspirazione relativa alla costruzione della «nazione». Ovvero alla produzione di uno spazio nazionale che implica la connessione di ciò che è separato dalla natura, oltre che da un ritardo di civilizzazione (Maggi 2012). In tale senso, questa immaginazione ottocentesca si proietta sul presente specie per gli aspetti culturali: quelli delle rappresentazioni legate all'arretratezza da un lato e alla speranza di un riscatto di ordine nazionale e locale dall'altro. Quel carattere, per intenderci, che già negli anni Cinquanta del secolo scorso si esprimeva attraverso cartoline postali che, per mezzo di fotomontaggi, ritraevano il ponte sospeso tra Scilla e Cariddi (Angelini 2011: 70). La funzione di tali immagini corrispondeva a quella dei *rendering* digitali ampiamente diffusi online, che oggi accompagnano la preparazione della cittadinanza a un'infinità di progetti, che variano dalle vie pedonali agli impianti sportivi oppure museali, giungendo, per l'appunto, sino ai ponti. Queste pratiche insieme simboliche e di anticipazione di un reale da costruire non sono dunque affatto recenti né contemporanee. Esse ripropongono usi delle immagini che risalgono almeno al 1851 e all'avvento di quei grandi Expo utili, diremmo oggi, al *branding* delle nazioni. Costituiscono dunque un dispositivo per la messa in circolo di idee e progetti e per la loro assunzione negli immaginari collettivi. Nei contesti della comunicazione pubblica, dunque, la funzione delle immagini trascende facilmente quelle meramente illustrative ed estetiche per assurgere al piano delle tecniche di governo (Massari 2025). Tali illustrazioni, inoltre, dovrebbero essere poste in connessione alle dinamiche estrattive e finanziarie che hanno preso molto presto a caratterizzare la storia italiana, inclusa quella dei trasporti. Per esempio, per restare nel messinese, nei decenni successivi all'Unità i cambiamenti complessi nel sistema bancario avevano determinato la creazione di numerose banche locali e l'avvento di nuove generazioni di finanzieri di ventura, che agivano come consulenti e intermediari specializzati nel raccogliere i risparmi di piccoli e grandi risparmiatori al fine di investirli in progetti senza futuro. All'inizio del secolo scorso furono molte le bolle che esplosero, non prima però di avere ammassato terre, denaro e proprietà immobiliari nelle mani di ristretti circoli di speculatori, se non di veri e propri truffatori. Un esempio locale di queste speculazioni legate ai trasporti – che apparivano abbastanza comuni in un'Italia in corso di infrastrutturazione – è costituito dalla tramvia *La messinese*. Anche in questo caso fu creata una società e vennero raccolti fondi; infine la banca che supportava l'iniziativa venne liquidata, insieme agli associati che persero terreni, azioni, titoli di debito e capitali. Il fine reale di quell'offerta fraudolenta di investimento che ufficialmente era legata alla modernizzazione urbanistica e trasportistica della città, era consistito nell'appropriarsi dei terreni dei grandi proprietari terrieri al fine di vendere diritti di passaggio e acque sorgive al comune (De Pasquale 2006: 150-151). Bolle e frodi di questo tipo, inoltre, erano parte di una guerra lanciata da una nuova e più intraprendente classe urbana contro la borghesia agraria e un mondo rurale che appariva nel complesso incapace di leggere correttamente certe trasformazioni dell'economia del tempo (De Pasquale 1992; 2006; Battaglia 2010).

Se nel caso italiano la natura estrattiva e speculativa delle infrastrutture pubbliche appare evidente sin dal primo momento, è tuttavia a partire dagli anni Settanta del Novecento che certi processi diventano ancora più leggibili. Oltre al fatto che essi prendono a iscriversi entro retoriche, interconnessioni e forme di controllo dell'opinione pubblica che appaiono proprie della globalizzazione e dei flussi di relazioni che caratterizzano il capitalismo pubblico-privato proprio del nostro presente. È per questo, dunque, che la presente analisi si concentra sulla fase «contemporanea» della storia altrimenti secolare del progetto sul ponte sullo Stretto di Messina.

Un progetto, a ogni modo, che pur avendo una storia specifica, presenta anche tratti tipici delle aree analogamente investite da mega-opere. Sono in particolare i differenti tipi di conflitti sollevati dalle opere di infrastrutturazione a ripetersi per intero o in parte, accomunando così, almeno per una serie di aspetti, la maggior parte di luoghi interessati dagli investimenti (Jia et al. 2011). Molte mega-infrastrutture nascono innanzitutto dal conflitto intentato da settori della società nei confronti dell'autorità pubblica, al fine di

soddisfare quelli che vengono rappresentati come «bisogni». Per esempio il bisogno di incrementare le vie di trasporto; oppure quello di mettere in moto investimenti e ridistribuire risorse. Oltre a ciò, particolari settori delle società locali possono intervenire col fine di partecipare ai benefici degli investimenti. Essi possono così dare vita a competizioni economiche, finanziarie e di influenza politica tese a generare l'interesse dei governi verso specifici progetti, oppure a lotte popolari per il lavoro (Menduni 1999) che aumentino la pressione sul mondo politico. Senza dimenticare come sia comune che le infrastrutture generino reazioni connesse alle preoccupazioni per l'ambiente o la salute (Altschuler, Luberoff 2003; Park et al. 2017). Inoltre è il processo stesso di progettazione e gestione delle grandi opere a generare conflitti tra le professionalità coinvolte e tra queste e la politica in materia di costi, manodopera, scelte tecniche, variazioni, ambiente etc. (Thamhain, Wilemon 1975; Salet et al. 2013). Infine le mega-opere sono spazi di conflitti discorsivi, che hanno come posta tanto il consenso pubblico circa insieme tra loro contrastanti di idee, quanto aspetti tecnici, procedurali e, dunque, giuridici, capaci di generare effetti riguardanti i processi di realizzazione (Esposito et al. 2022). Tutti questi sono elementi rinvenibili nella storia del progetto di cui parliamo; il quale, dunque, è tanto «tipico» quanto dotato di una storia che va comunque rievocata e analizzata nei suoi effetti specifici. Ciò perché il progetto del ponte sullo Stretto rischia di essere il teatro della riedizione di vecchie lotte sociali foriere di criminalizzazioni (come dimostrano gli emendamenti *ad hoc*, giornalmisticamente definiti «No ponte» e «No tav», accolti dalla L. 80 del 9 giugno 2025 in materia di sicurezza), così come di un'ennesima questione sociale legata agli espropri degli immobili e alla cantierizzazione da nord a sud di una città metropolitana. Senza contare gli aspetti economico-finanziari di un progetto dal valore di 13 miliardi e mezzo di euro, che si presta al rischio di speculazioni, infiltrazioni mafiose e danni ambientali (Mazzeo 2013).

ASPETTI METODOLOGICI

Sulla base di fonti secondarie e dell'osservazione diretta delle dinamiche viste in azione in una città del sud Italia, questo saggio riflette sulle evoluzioni di una lunga disputa relativa allo spazio urbano e alle idee in materia di sviluppo diffuse in una città siciliana. Ciò che ho realizzato a Messina per oltre dieci anni è, tecnicamente, uno studio unico basato sul metodo dei «casi estesi» (Burawoy 1998). In effetti ho studiato la città per molti anni, durante diverse fasi e da diverse angolazioni, impegnandomi con diversi attori, organizzazioni e ruoli, producendo numerosi volumi e saggi. Ai fini di questo contributo, tuttavia, non ho preso parte alle attività di un gruppo specifico, così come avevo invece fatto in passato. In questo caso ho soltanto osservato i diversi comitati, frequentandone le riunioni e interloquendo costantemente con gli animatori, le famiglie a rischio di sfratto e anche alcuni imprenditori coinvolti nel progetto. Ho inoltre assistito a tutte le proteste e a gran parte degli eventi pubblici organizzati nel corso degli anni.

Questa familiarità col contesto, peraltro, è la ragione per cui l'analisi si incentrerà sulla città di Messina, tralasciando il caso parallelo di Villa San Giovanni, l'altro centro, posto sulla costa calabrese, interessato dalla costruzione. Quest'ultima cittadina – i cui abitanti ammontano a circa 12.600 nel 2025, secondo Tuttitalia (2025) – ha visto il Comune assumere una posizione attivamente critica e oppositiva nei confronti del progetto del ponte. Un confronto con essa, dunque, potrebbe essere interessante. Per comprendere le ragioni di questa differenza nel posizionamento delle istituzioni locali si dovrebbe probabilmente riflettere sulle differenti dimensioni dei due centri e, in particolare, sull'impatto immediato del ponte sulla viabilità e vivibilità della cittadina calabrese, che è infinitamente più piccola della città dirimpettaia. Se a Messina il ponte può essere visto come una funzione che si aggiunge a quelle preesistenti, a Villa San Giovanni l'opera appare soprattutto come sottrazione e distruzione dello spazio abitato. Lì ove, peraltro, già l'attuale traffico dei traghetti costituisce un enorme peso per la qualità della vita, gravando sul centro, sulla sua mobilità interna e la salute pubblica. Tuttavia i traghetti e le ferrovie costituiscono uno sbocco occupazionale di una qualche rilevanza. Per esempio nel 2014, l'unico anno per cui si trova una traccia minimamente dettagliata dei livelli occupazionali, la società privata di gestione dei traghetti indicava in oltre cento i marittimi dipendenti residenti a Villa (Caronte&Tourist

n.d.). Una cifra a cui dovrebbe aggiungersi quella dei dipendenti delle Ferrovie, ugualmente impegnate nel trasporto marittimo.

Sempre a proposito di lavoro, Messina è una città segnata da rappresentazioni imperniate sulla perdita della centralità – in realtà già in profonda crisi al momento del disastro (Battaglia 2010; Saitta 2013) – che il terremoto del 1908 avrebbe determinato. A questa rappresentazione si aggiunge l'eredità delle crisi successive e le relative perdite di imprese, lavoro e popolazione. Tuttavia a Messina resiste una estesa borghesia con proiezioni verso un “centro” economico e politico in cui prevalgono scambi, lavoro e diritti. A Villa San Giovanni, invece, il tessuto urbano e la composizione sociale sono comparativamente molto ridotti e le ambizioni sono realisticamente più contenute. Senza contare che la cittadina calabrese è, almeno in senso fisico, già parte del “continente”.

Per quanto tali elementi siano meritevoli di un' esplorazione e di un confronto relativo alle differenti risposte in materia di ponte sullo Stretto, questo testo si avvale, come si diceva, dalla familiarità con un terreno di ricerca. Ciò nasconde una scelta di convenienza, certo; che, tuttavia, implica anche una posizione di vantaggio, che ha consentito di entrare in stretto contatto con ambienti e retroscena variegati di un territorio in fibrillazione. Un territorio, cioè, agitato dallo spettro di un evento. E che però, in risposta a ciò, non vede gli abitanti muoversi nella medesima direzione neanche quando essi stanno teoricamente dalla stessa parte. Il riferimento evidentemente riguarda le divisioni che separano tanto chi sostiene e si oppone al progetto, quanto coloro che, pur stando sul fronte di chi lo contrasta, persegue pratiche e obiettivi diversi. Dal punto di vista della ricerca, dunque, la familiarità col contesto e il rifiuto di occupare una posizione riconoscibile dentro gli schieramenti ha costituito quell'elemento di vantaggio che mi ha consentito di muovermi agevolmente tra i gruppi, osservando dinamiche, raccogliendo confidenze e ascoltando discorsi all'interno di *setting* naturali. In buona sostanza, è il tipo di relazione che mi ha permesso di confrontare pratiche e avere accessi al campo secondo modalità che non sarebbero state facilmente replicabili nella pur vicina Villa San Giovanni, dove sarei rimasto verosimilmente un estraneo a cui offrire spaccati relazionali e autorappresentazioni, ma non confidenze e retroscena.

In particolare considero questo saggio l'espressione di un approccio epistemologico volto a esplorare i modi attraverso cui gli ordini sociali, le forme di opposizione e nozioni come quella di «sviluppo» vengono intesi tanto a livello generale quanto su scale molto locali e periferiche; queste ultime utili a decifrare gli adattamenti, le risignificazioni e le sfumature assunte dalle tendenze globali. Tendenze che assumono nei vari contesti di approdo aggiustamenti spesso tutt'altro che secondari. Al fine di comprendere tali adattamenti, una particolare considerazione andrebbe rivolta alle condizioni strutturali che, oltre che le eventuali mega-opere, favoriscono l'emergere di particolari culture pubbliche. Sono queste, peraltro, le stesse condizioni che generano differenti gamme di reazioni all'eventuale dominio di una di tali culture sulle altre. Ossia le forme di conflittualità e le poste presenti in un campo sociale (per esempio le nozioni di inciviltà e arretratezza; i rapporti con la regolazione, la flessibilità o la supposta rigidità). Inoltre, quando si guarda ai territori periferici, tali condizioni strutturali appaiono esse stesse derivate; ovvero esse sono esempi di adattamenti di lungo e medio periodo a scelte politiche e a quadri organizzativi delle funzioni territoriali di livello quantomeno nazionale (ma più correttamente europeo e globale) (Arrighi, Piselli 1987; Arrighi 1994). Dentro questa sovrapposizione di livelli, pertanto, si insinuano una molteplicità di attori, che pongono questioni tattiche tese a trarre piccoli profitti materiali, oppure a inscenare conflitti relativi ai simboli e alle idee. Tale piano, dunque, è esattamente ciò che verrà osservato nel corso del presente articolo.

RELAZIONI SOCIALI E COSTRUZIONE DEL CONSENSO

Poco sopra si è osservato che, al di là dei calcoli economici o geopolitici, dietro il concepimento delle grandi opere pubbliche esistono spesso relazioni e scambi tra centro e periferia, ovvero tra le località

soggette a infrastrutturazioni e gli spazi da cui si dipanano orientamenti politici e capitali. La direzione di questi scambi varia, cosicché è a volte il centro ad attivare la periferia e viceversa. In generale, però, le relazioni tra i due poli risultano sempre intrecciate ed è arduo stabilire dove inizino i processi.

Un esempio di ciò – ancora una volta collegato alla macro-area interessata dal progetto del ponte – è costituito dalla realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. L'autostrada avrebbe dovuto essere litoranea, facilitandone così l'esecuzione, la linearità e contenendone i costi. Ma l'esclusione di Cosenza dal percorso autostradale indusse un *dominus* come Giacomo Mancini – sindaco della città calabrese e, nel corso della sua lunga carriera, più volte ministro dei Lavori pubblici e di altri dicasteri – a fare modificare il progetto, allungando il tracciato di oltre 40 km, rendendo così necessaria la costruzione di viadotti e gallerie. E incrementando a dismisura i costi di un'infrastruttura che appariva adesso tortuosa e, nel proprio complesso, poco funzionale rispetto allo scopo di velocizzare la mobilità (Mangano 2013; Mancini 2016).

Prima abbiamo osservato che progetti di questa entità circolano con maggiore o minore veemenza in ragione delle fasi storiche, economiche e politiche di un paese. Uno sguardo all'avvio della parte “contemporaneistica” della storia del progetto del ponte sullo Stretto di Messina mostra bene questo principio. Il primo concorso di idee – quello che segna la ripresa dell'interesse verso il progetto dopo circa vent'anni di sospensione da quando un consorzio di imprese dell'acciaio lo aveva sollecitato – ha infatti luogo in una fase di passaggio. Si tratta di quella stagione posta a ridosso del culmine del processo di infrastrutturazione del paese nel quadro degli interventi finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno. Parliamo di quel processo, cioè, che tra gli anni Cinquanta e la fine degli anni Sessanta del Novecento vide raddoppiare la dotazione di strade nel sud del paese (Viesti 2021: 53-54). In quel cambio di decennio tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento, l'interesse di enti pubblici come *Iri*, *Eni*, *Ferrovie dello stato*, Regione Calabria e Regione Siciliana ha il suono di un canto del cigno. Con l'ingresso nella decade degli anni Settanta del Novecento, infatti, quel piano di investimenti che aveva effettivamente colmato una parte significativa del distacco tra nord e sud del paese conobbe un'interruzione, dovuta al succedersi di crisi come quella energetica o l'altra relativa all'instabilità dei cambi, che posero fine in tutta Europa al processo espansivo in atto a partire dal dopoguerra (*ivi*: 55). Tuttavia, se l'attuazione del progetto risulterà presto sospesa a tempo indeterminato, un sistema stabile di relazioni sociali sarebbe stato comunque messo in moto a partire dalla sollecitazione proveniente dai colossi pubblici dell'economia nazionale. La creazione nel 1981 della società concessionaria *Stretto di Messina S.p.a.*, incaricata della progettazione, della realizzazione e dell'esercizio del ponte costituisce un tassello chiave per una rassegna dei nodi coinvolti.

Si tratta degli stessi enti pubblici prima citati (*Iri*, *Anas*, *Ferrovie*, le due Regioni coinvolte), ma, nel tempo, anche di giganti dell'industria delle costruzioni come *Salini*, *Impregilo* e di consorzi dai nomi differenti che rilanciavano reti sociali e alleanze storiche (per esempio *Eurolink* e *Webuild*, come veniva adesso rinominata la *Impregilo* di Salini). Un rilancio che coinvolgerà altre imprese del medesimo settore così come una pletora di loro azionisti che pertengono primariamente ad altre industrie, ma che sono in realtà policefale, ossia impegnate in una molteplicità di aree di investimento e di connessioni. Storicamente, per esempio, nell'assetto di *Impregilo* è possibile rinvenire *Italmobiliare* della famiglia Pesenti, che, attraverso la società controllata *Italcementi*, è tra le prime aziende mondiali di produzione di materiali per le costruzioni. Ma *Italmobiliare* è a propria volta azionista di *Rcs Media Group*, ossia di una delle società più importanti dell'editoria italiana. Ugualmente la famiglia Pesenti possedeva una parte rilevante delle quote di *Ses*, la società editrice del principale quotidiano dell'area dello Stretto, la *Gazzetta del Sud*, che, a partire dal 1987, esprime anche il primo presidente della concessionaria *Stretto di Messina S.p.a.* nella figura del suo direttore Antonino Calarco (Mangano, Mazzeo 2006: 22-23). Calarco, giornalista e già senatore democristiano, era succeduto nel ruolo di presidente a un altro notevole messinese, Oscar Andò, sindaco della città dello Stretto e senatore della Democrazia cristiana egli stesso.

Questo tipo di nomine e di successioni – di cui il caso appena menzionato rappresenta solo un esempio – mostra ciò che si intende parlando di scambi tra centro e periferia. Ciò non semplicemente nei termini del reclutamento di un personale politico, ma soprattutto in quello di un coinvolgimento territoriale. Ossia ai fini di quel processo che include tanto il piano degli interessi sociali diffusi in loco (quelli degli imprenditori così come dei disoccupati in attesa di un impiego, vittime di un'economia della speranza, oltre che dei professionisti “in coda” per il conferimento di un incarico o di un patrocinio) quanto quello

fondamentale della comunicazione pubblica di un progetto infrastrutturale e, soprattutto, del consolidamento di una comprensione sociale relativa al ponte (cioè di solo *una* delle comprensioni possibili, auspicabilmente favorevole al progetto, di cui risulti chiara alle masse l'utilità promessa tanto da un punto collettivo quanto individuale). Sin da subito – ovvero quantomeno a partire dal primo dopoguerra – il ponte si manifesta dunque come un'operazione comunicativa complessa e inserita negli assetti della contemporaneità: ossia all'interno di una dimensione pubblica in cui, malgrado le forme di dipendenza sociale presenti, non si possono imporre i grandi progetti verticalmente, ma occorre rendere le popolazioni alleate di chi li propone (Samset, Volden 2016). Qualcosa, del resto, che è connessa alla storia delle politiche infrastrutturali nel Mezzogiorno, in cui non è il beneficio pubblico realisticamente valutato a contare primariamente, ma la volontà di produrre consenso, speranze, clientele e riproduzione di un ordine politico (Walston 2016).

La questione del rapporto con la popolazione, inoltre, era un tema che potentati tutto sommato simili a quelli che si muovevano ora nell'area dello Stretto, avevano già iniziato a trattare sul finire degli anni Cinquanta nella non distante Gela, nel momento in cui si iniziava a discutere della costruzione di un impianto petrolchimico (Hyttén, Marchioni 1970). Lì Enrico Mattei, fautore di un progetto petrolifero fortemente contrastato da settori del governo nazionale, dovette costruire un sistema di aspettative sociali incentrate sul petrolio e trasformare la popolazione nel principale alleato del suo disegno. La democrazia, insomma, imponeva già negli anni Cinquanta del secolo scorso di non ricorrere al decisionismo e rendeva necessaria una ripartizione quantomeno immaginaria degli utili. In questa prospettiva puntare su politici e opinionisti locali detentori di un sostanziale monopolio dell'informazione era quello che serviva sia per mobilitare gli interessi locali di segmenti importanti della borghesia delle professioni, sia per diffondere una serie di idee relative allo sviluppo e, dunque, alla speranza. Ciò, peraltro, assecondando quella tendenza a sviluppare modelli narrativi che accompagna ogni grande opera nella modernità (Marcus 2001; Esposito et al. 2022).

Già nel 1958, data di uscita di un libro di Repetto, pubblicato da un'importante casa editrice nazionale e commissionata probabilmente dall'*Iri* (Angelini 2011: 216), il dibattito assume caratteri decisamente contemporanei. Inizia cioè a tecnicizzarsi da un lato (attraverso proiezioni su occupazione e tassi di sviluppo; oppure per mezzo di considerazioni relative alla geopolitica della logistica, senza contare gli elementi ingegneristici, pertinenti alla “sfida” che una simile opera rappresenterebbe per il paese) e ad alludere al turismo dall'altro (un altro argomento connesso al tema della “sfida” tecnologica, fondamentale anche al fine di includere settori come quello dei commercianti o della piccola borghesia della ristorazione e dei servizi). Questi temi resteranno sino ai giorni nostri – allorché a essi si affiancheranno i nuovi motivi “ecologisti”, che insistono sulla maggiore sostenibilità ambientale del ponte rispetto ai traghetti – i due pilastri fondamentali di una comunicazione pubblica che, per molti decenni, cercherà di sedurre differenti segmenti della popolazione. Una comunicazione pubblica per la quale – a partire dal 2023, allorché il progetto del ponte sullo Stretto verrà per l'ennesima volta politicizzato in chiave personalistica dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini – verranno stanziati 7 milioni di euro da spendersi negli anni 2024-2030 a favore di *Eurolink*, ovvero del consorzio di imprese che si era aggiudicato nel frattempo la costruzione del manufatto.

Si tratta di uno stanziamento che serve a pubblicizzare un'opera e, verosimilmente, a costruire attraverso *rendering* e animazioni digitali sofisticatissime una sorta di «psicogeografia» che intervenga sul «comportamento affettivo» degli individui in relazione ai luoghi (Debord 1955: 204). Tuttavia, oltre che un investimento estetico e cognitivistico teso ad abituare il pubblico – in primis quello delle aree interessate alla realizzazione – all'opera e al suo impatto paesaggistico, questo stanziamento ha ampliato i blocchi sociali interessati al progetto. Al di là del finanziamento a canali digitali di grande circolazione e credibilità come per esempio *Geopop*, che, in partnership con *Webuild*, l'impresa posta a capo del consorzio *Eurolink*, ha realizzato su *Youtube* accattivanti video dedicati al progetto¹, lo stanziamento pare ricercare l'effetto di ampliare i blocchi sociali potenzialmente interessati al progetto. Non si tratta unicamente del fatto che la platea dei professionisti della comunicazione – ossia giornalisti, influencer e editori – è significativa anche in riva allo Stretto, ma di quello per cui il numero di testate, oltre a essere oggettivamente vasto, è nella città spesso costituito da editori ibridi, che si muovono cioè tra settori

¹ In particolare questo: https://www.youtube.com/watch?v=hdLF8GyPO_o&t=5s

differenziati della produzione o dei servizi e che coltivano rapporti di dipendenza politica. La cifra di 7 milioni da spendere in altrettanti anni per la comunicazione è dunque qualcosa che può obiettivamente attrarre un certo numero di tali operatori economici. Così da indurli ad aderire al progetto e tentare di attingere alle ulteriori risorse rese improvvisamente disponibili, aggiungendole al portafoglio di prestazioni d'opera a cui già aspiravano: quelle magari relative al settore del movimento terra oppure, in via secondaria, dell'ospitalità, della ristorazione e di altri servizi per il personale coinvolto nei lavori (dalle lavanderie per gli operai all'offerta di attività ricreative dedicate a questi; senza dimenticare le proposte per i professionisti di passaggio in città per visionare lavori, consulenze etc.), le quali costituiscono alcune delle possibilità immediatamente evidenti in considerazione della natura dell'opera prevista. Non sorprende, dunque, che i principali imprenditori dell'area si siano riuniti con largo anticipo in una società multiservizi che, idealmente, li metterà in grado di accedere alle varie gare per la concessione di servizi qualora il progetto dovesse effettivamente essere avviato (D'Amico 2025).

Del resto i media locali hanno ben mostrato come anche i ristoratori e simili piccoli imprenditori dell'area – all'inizio verosimilmente ignari dei piani relativi alla costruzione di villaggi blindati e autonomi per i lavoratori – abbiano basato la loro iniziale adesione al progetto del 2023 su simili calcoli, individuando nei lavori un'opportunità in cui inserirsi. Non stupisce, perciò, neanche il fatto che alcune di queste testate locali minori abbiano spesso abbracciato il progetto del ponte, inasprendo considerevolmente il dibattito pubblico. Per esempio ribattezzando gli oppositori dell'opera «cavernicoli» (Strettoweb 2023) e reiterando costantemente questo appellativo. Inoltre all'accusa di essere «cavernicoli» si è associata quella di essere «*ravers*», in ragione della musica *techno* e dei balli che caratterizzavano alcuni spezzoni dei cortei anti-ponte. Epiteti, per inciso, che non sono stati rifiutati dagli oppositori del progetto e che, in particolare il primo, è stato ironicamente adottato dagli stessi, com'è tipico negli scontri tra sottoculture (Hall, Jefferson 1976; Hebdige 1979; Muggleton, Threadgold 2025).

Sia pure espressi con una forma particolarmente greve, i temi degli articoli giornalistici sopra richiamati riassumono bene quelli della stampa locale maggiore e anche di quella componente locale della Lega (che prima ancora era stata democristiana, poi di Forza Italia e successivamente del «Nuovo centrodestra»; riuscendo peraltro a restare in area governativa anche in tempi di centro-sinistra) che ha sostenuto l'azione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti («Ponte e libertà» è lo slogan ripetuto dal leader locale della Lega, Nino Germanà, con una frequenza che lo ha portato a diventare un *meme* assai noto e ampiamente dileggiato nelle reti social locali). Inoltre i temi che compongono gli articoli appena menzionati (arretratezza, antisviluppismo, egoismo etc.) sono identici a quelli segnalati dalla letteratura in molti posti nel mondo (della Porta, Piazza 2007). La sola differenza, rispetto ai precedenti registrati, è costituita forse dal fatto che la retorica locale presenta di frequente toni particolarmente bassi. Ciò che, tra l'altro, comprende forme teatrali per rivolgersi agli avversari; oppure la trivializzazione di questioni complesse secondo le forme proprie del linguaggio popolare: una vera e propria dialettizzazione di tali forme di complessità (Saitta 2022).

Per esempio in un post che ha avuto ampia circolazione sui media locali (Messina Today 2023), il coordinatore di una rete civica per le infrastrutture del Mezzogiorno, oltre che consigliere giuridico della Sottosegretaria di stato Matilde Siracusano, apostrofava i partecipanti a un corteo anti-ponte come «infima minoranza» composta essenzialmente da «anarcoidi, estremisti comunisti, *ravers* e borghesi impauriti di perdere la casa», accomunati dalla vocazione a perpetuare l'arretratezza di Messina e della Sicilia, condannandola alla sola prospettiva dell'emigrazione. A ogni modo, costoro sarebbero anche una massa di perdenti destinati a rassegnarsi all'ineluttabilità della costruzione del ponte o agli scenari della «lotta armata».

Quest'ultimo è solo un esempio, tra i molti disponibili, di una ricostruzione oggettivamente sguaiata delle questioni in campo, che si accompagna all'uso, assai diffuso tra i sostenitori dell'opera, di epiteti così come di espressioni appena più raffinate, ma non per questo meno ingannevoli, che fanno capo alla supposta sostenibilità ecologica del ponte e che, così facendo, tacciano di sostanziale anti-ecologismo gli avversari del progetto. Riepilogando ulteriormente, secondo questa vulgata chi avversa il ponte è di sinistra, se non comunista. Oppure è un proprietario di casa, se non di una villa a mare, che non intende perdere il proprio capitale e il proprio quotidiano fatto di privilegi. Inoltre, pur essendo un sedicente

ambientalista, costui sarebbe in realtà un nemico dell'ambiente e della propria terra. Sostanzialmente un traditore della comunità e del territorio.

Tutto ciò rappresenta, dal punto di vista del conflitto retorico per le grandi opere (Esposito et al. 2022), un preciso modo di destra di declinare il postmoderno, quest'ultimo inteso come capacità di produrre ricostruzioni del reale fondate su evocazioni. Ovvero sulle associazioni di concetti slegati tra loro e solo parzialmente connessi al reale in oggetto; ma ciò nonostante in grado di attivare dimensioni simboliche e di senso, oltre che la riproposizione di consolidate figure di nemico proprie della storia nazionale (Jesi 1979). Per esempio il comunismo e il disordine; oppure la supposta alleanza tra soggetti posti nel basso della società e settori di una borghesia traditrice degli interessi della propria stessa classe. Il tutto seguendo un motivo che, attraversando la storia nazionale a partire dal Risorgimento, giunge agli anni Settanta del Novecento e si rinnova sotto la guida di Berlusconi.

Possiamo così intuire come dietro l'avversione contro gli oppositori del ponte si nasconda in realtà il classico «anti-antifascismo» della società locale: quel sentimento, cioè, che non marca automaticamente un'appartenenza politica di matrice fascista in chi lo esperisce; ma che denota comunque rigetto per gli eredi della Resistenza, il loro linguaggio e i loro rituali (Orsina 2013). Qualcosa che, in effetti, ha origine nella caratterizzazione apertamente antifascista che il movimento locale avverso all'infrastruttura, significativamente composto da aderenti a partiti postcomunisti e ai centri sociali, aveva proposto nei primi anni Duemila. Al di là della sua dubbia riuscita, questo primo tentativo di dare una caratterizzazione ideologica al movimento di opposizione all'opera aveva lasciato strascichi nell'agone politico. I riferimenti a «infime minoranze» così come al comunismo e ai centri sociali, sono la logica risultanza di una macchina ideologico-simbolica che ormai da decenni associa il rifiuto del ponte alle identità di sinistra a partire proprio da quel tentativo delle opposizioni di caratterizzare la mobilitazione popolare in senso antifascista. Qualcosa, peraltro, facilitato dall'oggettiva presenza alle manifestazioni di bandiere rosse, della Cgil, di Rifondazione e, più di recente, anche del Pd (un partito che, malgrado l'assenza di una posizione univoca in ambito di grandi opere, localmente si è schierato con l'opposizione al progetto). Di richiamo in richiamo, sul fronte dei sostenitori dell'opera, con questi riferimenti si traccia anche un profilo «antropologico» degli oppositori del ponte, compatibile coi termini classici dell'anticomunismo: un movimento costituito da ipocriti, da finti poveri, che travisano i propri interessi materiali (per esempio quelli legati al possesso di una villa a mare) con delle supposte preoccupazioni ecologistiche. Com'è ovvio, da tutto questo deriva che non sia accettabile stare con una parte composta prevalentemente da ipocriti e che, necessariamente, il bene stia dall'altra parte. Ossia da quella dei sostenitori del progetto.

A questo punto si realizza l'ulteriore fase di tale operazione incentrata sulla manipolazione dei simboli: sostenere il ponte implicherebbe l'aver a cuore gli interessi collettivi e il volere arginare la disoccupazione, ottenendo finalmente lo sviluppo negato e agendo anche a favore dell'ambiente. Senza contare il peso che assume in questo quadro la prospettiva delle «opere compensative» agganciate al progetto e inerenti la viabilità, i trasporti pubblici urbani ed extraurbani, la portualità, gli spazi di relazione per la cittadinanza, i parchi, l'offerta museale e, con riferimento a un'immediata attualità caratterizzata dalla siccità, il reperimento di nuove risorse idriche. I classici fantasmi della «questione meridionale», oltre che dell'anticomunismo e dell'anti-antifascismo, incontrano così quelli del presente, come per l'appunto l'ambiente, la sostenibilità e la qualità della vita.

Altrettanto classicamente attraverso questa manipolazione simbolica si ripropone un'antichissima alleanza tra settori impoveriti della piccola-borghesia (per esempio i sopramenzionati ristoratori, piccoli costruttori, commercianti) e della locale borghesia delle professioni con un mondo superiore, di tipo imprenditoriale e politico, attivo sui piani locali e nazionali (lo dimostra, per esempio, una conferenza congiunta indetta dagli ordini degli avvocati, dei commercialisti e degli ingegneri all'indomani dell'avvio delle procedure di esproprio dei residenti nelle aree urbane soggette a cantierizzazione, che ha ottenuto l'istituzione presso il Comune di un «tavolo interistituzionale» dedicato al ponte). Questi mondi borghesi e piccolo-borghesi legati alle consulenze così come ai servizi, storicamente legati ai settori più estrattivi e clientelari della politica nazionale – che potrebbero essere identificati con quelli che hanno co-determinato il sottosviluppo meridionale a partire dall'Unità e che, non senza contraddizioni, sono al centro di varie forme di risentimento sociale di matrice neo-populista (Chubb 1982; Mastropaolo 2015; Saitta 2022) – proprio per effetto di questa manipolazione simbolica possono prendere a collocarsi in un

campo morale associato al bene e contrabbandarsi per credibili anche quando dicono delle chiare bugie. Per esempio quando raccontano che il ponte sarebbe più ecologico dei traghetti o della navigazione; ovvero di un'industria che non verrà certamente superata nella misura in cui tanto i trasporti locali quanto le navi mercantili e quelle da crociera continueranno a operare nello Stretto malgrado quel manufatto. Si tratta di un'azione retorica manipolativa, dunque, che svela l'assurdità dell'idea di una sostenibilità pressoché ontologica dell'opera, lì ove questa è solo un elemento aggiuntivo nel quadro ambientale deteriorato della città.

L'osservazione sulla relazione tra ponte e navigazione permette di integrare l'analisi notando che la suddetta manipolazione dei simboli consente di abdicare ai nessi logici così come all'obbligo di una corrispondenza tra enunciazioni e realtà nella comunicazione di matrice tecnica. Per esempio per questa retorica "tecnica" favorevole al ponte il fatto che l'opera implichi lo sviluppo della città appare come un truismo, ossia una realtà incontestabile, in quanto fondata su assunti logici immediati e di buon senso: se mancano le infrastrutture, allora non può esservi che arretratezza. Ugualmente il ponte connetterebbe e velocizzerebbe gli scambi, consentendo di realizzare forme intermodali di trasporto. Il ponte sarebbe anzi l'infrastruttura mancante che, come abbiamo osservato precedentemente, permetterebbe di ricollocare la Sicilia nel quadro della logistica mediterranea e di riscrivere così le gerarchie territoriali.

Per ognuna di queste affermazioni esiste una mole di letteratura basata non sull'analisi del futuro, ma delle tendenze di media e breve durata in materia economica, storica (inclusa la storia dei trasporti) e di politica internazionale, che mostra come nessuno di tali assunti andrebbe preso per ovvio quando si analizza la realtà nel suo concretizzarsi più probabile. È una letteratura, tuttavia, che mostra anche come simili enunciati costituiscano un elemento retorico ricorrente in qualsiasi campagna che precede la creazione di infrastrutture. Si tratta di assunti, aspettative e previsioni, purtroppo, destinate spessissimo a essere deluse (Holmgren, Merkel 2017).

Spostando il fuoco di queste analisi generali sul piano locale, il fatto che l'automatismo dell'associazione tra infrastrutture e sviluppo sia problematico è dimostrato anche da esperienze vicine all'area dello Stretto. Per dirla con Ramella (2023), in che misura, per esempio, l'autostrada in Calabria ha drasticamente mutato le condizioni del sottosviluppo in quella regione? O ancora, così come domandato da altri, fino a quando un'infrastruttura resta tale (Schouten, Bachmann 2022)? Ossia che ne è di un'infrastruttura quando viene a mancare la manutenzione, diventa obsoleta e, inoltre, non ha mai generato il valore atteso?

Per di più che relazione esiste tra infrastrutture e storia delle amministrazioni? La storia dei fallimenti statali di infrastrutturazione conta qualcosa nelle aspettative sociali? Continuando con esempi rinvenibili nella città osservata, la cronica storia dei contenziosi tra imprese e pubbliche amministrazioni, gli immancabili ritardi nei pagamenti dei subappaltatori, la sospensione dei lavori nella costruzione di opere pubbliche e tutto ciò che la città dello Stretto ha visto accadere ogni volta che una grande opera pubblica è stata avviata, conta o no ai fini delle attese? O, per meglio dire, ai fini del calcolo dei costi-benefici legati alla qualità della vita attesa negli anni della costruzione del ponte? La vita della città, non a caso, è composta di opere – come tangenziali e svincoli – dalla complessità nettamente inferiore rispetto a quella del ponte, la cui edificazione o manutenzione ha compreso periodi lunghi sino a vent'anni.

Tutto ciò, peraltro, partecipa a condurre la cittadinanza verso quelle forme di incertezza che Olson, Podesta e Nigg (1989) descrivono in un loro saggio dedicato all'attesa di un terremoto in Perù. Un evento "predetto" dal modello sperimentale messo a punto da un ricercatore. Quel testo rivela come l'attesa si sia rivelata essa stessa un disastro, rendendo difficili le scelte di politica urbana, sovraccaricando d'azzardo gli investimenti e, da ultimo, mettendo in moto dinamiche speculative cariche di effetti sull'economia e le condizioni di vita. Come nel caso sudamericano appena menzionato, anche nell'area dello Stretto le incertezze politiche e le controversie scientifiche legate ai materiali (in primo luogo i cavi), alla sismicità dell'area (che si affaccia su importanti faglie la cui condizione non è affatto chiara) e all'ambiente protetto dello Stretto hanno un impatto profondo sul quotidiano individuale e collettivo. Esse infatti protraggono condizioni di insicurezza, paure e attese che, di certo, non hanno un buon impatto sulla vita di molti cittadini. In primo luogo su quelli interessati da eventuali requisizioni di immobili; ma, evidentemente, anche dalla città nel proprio insieme, dato che gli eventuali progetti urbani preesistenti sono comunque minacciati o subordinati alla possibilità che i lavori per il ponte vengano effettivamente avviati.

FORME DELL'OPPOSIZIONE

Le domande poste poco sopra aiutano a entrare nelle ragioni dell'opposizione locale al progetto. Attingendo dal paesaggio urbano, si potrebbero fare ancora una volta degli esercizi di psicogeografia. Si potrebbe per esempio pensare all'impressionante viadotto autostradale che attraversa il quartiere messinese di Ritiro. Un'immagine aerea ripresa da un drone potrebbe mostrare un'opera interessante e, seppur fortemente impattante e chiaramente estranea alla sua "natura", ben integrata nel paesaggio. Vista dal basso e, come capita a tanti, frontalmente da un palazzo, lo stesso viadotto potrebbe apparire inquietante nel suo incombere sulle abitazioni e proiettare un'estesa ombra sull'area circostante, oltre che squallido, con segni di deterioramento sui pilastri e su più punti del corpo dell'opera. Si tratta, insomma, di ciò che nel quotidiano esperito dalle persone rende l'opera tutt'altro che attraente, integrata nell'ambiente e rassicurante. Per quale motivo, dunque, il ponte sullo Stretto dovrebbe seguire un destino diverso?

Se i *rendering* del progetto servono, tra le altre cose, a familiarizzare la popolazione con il progetto, «colonizzando» le percezioni sociali relative al paesaggio (e riuscendovi forse in parte), la reazione di altri – così come la si può giudicare a partire dai commenti in fondo ai primi articoli di quotidiano che introducevano tali grafiche – è che il conflitto tra sostenitori e (recenti) avversari del ponte non è di natura morale, né "politica" (qualsiasi cosa questo significhi per chi impiega tale espressione al fine di screditare gli oppositori), come suggeriscono gli interventi riportati precedentemente. Esso appare invece come un conflitto tra semplificazioni fideistiche, oltre che a volte assai interessate (guidate, per esempio, dalla speranza di un lavoro o dalla fedeltà a un politico di riferimento), incentrate su nozioni ottocentesche di progresso e la complessità nelle sue manifestazioni storiche, ossia giuridiche ed economiche (apprezzabili nel quotidiano). Sintetizzando brutalmente, infatti, potremmo dire che su canali social come *Facebook* i commentatori si dividono tra coloro per cui il ponte è garanzia del tutto autoevidente di lavoro, sviluppo e turismo e quelli per cui, invece, questo è sinonimo di sottrazione di risorse a vantaggio di ristrette "cricche", oltre che di danni alla cittadinanza, irrealizzabilità tecnica e produzione di rischi connessi ai terremoti e all'instabilità dell'infrastruttura. Potremmo dunque suggerire che è la scelta tra questi due orientamenti che marca, in prima istanza, le differenze in campo.

A partire dal collocamento degli attori sociali avversi all'opera e dalla differente reazione con la "storia" che questo loro posizionamento esprime (l'attesa di una ripetizione di esiti procedurali fallimentari, che molti danno ormai per scontati; oppure l'interesse per le svolte ecologiste e alcuni modi correnti di intendere l'autodeterminazione dei territori) nel mondo fisico si sviluppano una serie di condotte sociali accomunate dal sentimento oppositivo rispetto al progetto. E, tuttavia, anche differenziate per obiettivi e corsi di azione.

Ciò che si intende suggerire è che non esiste una sola modalità di avversare il progetto del ponte sullo Stretto, ma molteplici. Qualcosa, del resto, che appare compatibile con rassegne generali sui movimenti ambientalisti di opposizione alle grandi opere (Johnson et al. 2010; Silva et al. 2018). Nel caso qui osservato, la prima modalità di cui parleremo è forse anche la più significativa e diffusa. Questa consiste nell'assenza fisica dagli spazi della lotta e, in misura minore, della conversazione pubblica sull'opera. È, cioè, l'espressione di un sostanziale scetticismo rispetto alla serietà dei discorsi di autorità sul progetto. Si tratta, in altri termini, di quel sentimento, facilmente deducibile dai copiosi commenti in coda a post di personaggi politici e agli articoli di quotidiani online, che vede in queste promesse il consumarsi di un periodico rituale legato alle convocazioni elettorali (per esempio le elezioni politiche del 2022, che annunciavano il rilancio del progetto, e quelle europee del 2024). Ancora prima che adottare una posizione favorevole o contraria alla realizzazione dell'infrastruttura in sé, questa tipologia di cittadino vede nei pronunciamenti politici sul ponte il consumarsi di una rappresentazione "teatrale" che lo accompagna da sempre, a prescindere da quale sia la sua età (è dopotutto una storia centenaria quella di cui discutiamo). Questa ripetizione lo rende di volta in volta annoiato e "divertito", ma anche consapevole del fatto che è l'idea stessa del ponte ben più della sua materialità a costituire una risorsa per politici e imprenditori.

Questo, inoltre, è un mondo silenzioso che viene spesso confuso con quello che propende per l'opera. È un mondo, infatti, che, con l'esclusione dei commenti sui social network, per lo più tace e non si mobilita. Lo si è visto in particolare a partire dall'aprile del 2024, allorché sono iniziate le procedure di esproprio per le aree urbane interessate. Nelle aree a sud della città, che per la prima volta scoprivano di essere interessate dai cantieri per le opere compensative (metropolitana, stazioni etc.), la notizia aveva sì sconvolto, ma non aveva generato nessuna mobilitazione fisica di massa. Le manifestazioni indette nella zona, già limitate nel numero, non avevano visto infatti una significativa presenza di abitanti dell'area sud. Questa immobilità fa sì che le operazioni di propaganda politica che puntano sull'infrastruttura (si veda la Lega in vista delle elezioni europee del 2024), tendono frequentemente a sovrastimare la parte di popolazione a favore dell'opera. Al momento del voto, non a caso, il leader leghista locale che ha puntato tutto sul progetto, martellando per mesi l'elettorato a base di *claim* pubblicitari ripetuti centinaia, se non migliaia di volte, in coda a post, articoli online e *rendering* patinatissimi, ha preso in città appena duemiladuecento voti. Una bazzecola rispetto, per esempio, a quel Cateno De Luca, ex sindaco di Messina, che, pur essendosi dichiarato negli anni precedenti a favore del progetto, a un certo punto recepisce il sentimento popolare montante e prende vistosamente a opporsi all'opera, raccogliendo oltre diciassettemila voti personali. Una buona parte dei quali raccolti proprio in quella zona sud della città che, secondo i piani, ospiterebbe il cantiere più grande della città dopo quello di Faro, l'area urbana dove, materialmente, sorgerebbe il ponte.

Ciò serve a osservare che una lettura delle opposizioni sociali dovrebbe evitare di confrontarsi unicamente sulle forme visibili di partecipazione politica, le quali risultano sì percepibili, ma anche marginali se analizzate con criteri quantitativi, come per esempio quelli che si concentrano sul numero di partecipanti alle manifestazioni o agli altri appuntamenti pubblici. Nel corso degli anni, per esempio, i cortei in città hanno visto una drastica e tangibile diminuzione dei partecipanti, ridottisi di almeno diecimila persone (le cronache attuali parlano mediamente di 5.000 partecipanti, compresi i manifestanti provenienti anche da altre città della Sicilia e della Calabria); e anche le altre iniziative, per quanto frequentate, non vedono un'intensa adesione di cittadini estranei ai circuiti dell'attivismo. La corsa da parte di membri di fazioni opposte a "contare" i partecipanti agli eventi è dopo tutto una caratteristica delle mobilitazioni contemporanee e il movimento contrario al ponte non fa eccezione (Caspanello 2025).

Una partecipazione contenuta rispetto alla popolazione, dunque, potrebbe colpire e spingere verso certe conclusioni perché la posta in gioco è in qualche modo peculiare, ossia "materiale". Essa, infatti, non è solo una lotta intorno a un'idea o a una misura legislativa, che potrebbe non essere colta o interessare. La battaglia contro il ponte, infatti, ha per oggetto un evento a proprio modo "tangibile", facilmente concepibile dalle persone e dotato di impatto sulla vita quotidiana ben prima di realizzarsi (si può pensare per esempio al processo per gli espropri, che, se non riguarda sé stessi, ha certamente effetti su qualcuno che si conosce o su qualche parente). Alla luce di queste premesse, sarebbe lecito ritenere che la partecipazione contenuta non vada perciò compresa limitatamente alla consolidata tendenza generale a disertare le classiche forme fisiche di partecipazione (a favore magari di quelle virtuali). Al contrario questa astensione dalla partecipazione potrebbe essere intesa come un dato effettivamente rivelatore di una volontà maggioritaria favorevole al manufatto. Qualcosa, peraltro, che apparirebbe confermato a partire dagli spuri dati disponibili: dopo tutto, come osserva Canepa (2025) le indagini condotte a livello nazionale – per lo più commissionate da quotidiani non neutrali e dai risultati vistosamente contraddittori – indicano costantemente che gli intervistati siciliani e meridionali tendono a essere più favorevoli al ponte rispetto alle persone nel resto d'Italia (un dato che non riguarda la città, ma la macro-area).

Ma anche criteri d'analisi maggiormente qualitativi, che puntassero per esempio a comprendere chi sono i partecipanti, presenterebbero il rischio di distorcere la realtà. Come si è appena detto, osservazioni di tale tipo mostrerebbero infatti che l'opposizione sociale al ponte è, storicamente, costituita effettivamente da un gruppo relativamente ristretto di persone, appartenenti per una parte significativa alla galassia dell'attivismo sociale, di matrice postcomunista e cattolica. A cui, successivamente, si sono aggiunti gli "espropriandi" della zona nord della città, che, al contrario di quelli delle aree poste a sud, hanno sempre saputo di essere a rischio e hanno avuto dunque anni a disposizione per coltivare la propria opposizione e allargare il consenso. Senza contare l'importanza della caratterizzazione di classe di questa parte della popolazione, mediamente superiore per capitale economico e culturale rispetto a quella del polo

meridionale della città, la quale appena adesso inizia a organizzarsi con l'ausilio dei veterani della lotta. Proprio gli espropriandi della zona nord, però, rappresentano ciò che sul piano della retorica pubblica ha consentito ai sostenitori del ponte di impiegare il piano simbolico della classe e del privilegio per caratterizzare la protesta generale. Puntando, però, su caratteristiche (per buona parte immaginarie) che, di fronte al concretizzarsi del progetto, diventano improvvisamente relativamente marginali. E che, inoltre, concorrono con un crescente disincanto della cittadinanza rispetto alla politica.

L'ipotesi che si avanza, dunque, è che soffermandosi sui piani maggiormente visibili e a proprio modo quantitativi, si perdono di vista altri elementi. Tra cui quelli, anch'essi quantitativi, che alle elezioni europee del 2024 hanno partecipato a fare prevalere localmente chi si opponeva al progetto rispetto a chi lo sosteneva. Tra le ragioni di quello che appare come un nuovo, diffuso e timido sentimento popolare di opposizione non compaiono infatti solo interessi personali come quelli costituiti dalla possibilità di un esproprio, ma anche il graduale rigetto dell'idea del ponte sullo Stretto come panacea ai mali territoriali. Tale rigetto appare caratterizzato dalla graduale diffusione della sfiducia in merito tanto alla reale fattibilità tecnica quanto alla sostenibilità economica dell'opera, oltre che dallo scetticismo circa la natura reale della volontà politica che la promuove. Quest'ultima è vista spesso come posta al servizio di gruppi industriali ristretti, anziché essere volta alla soddisfazione di interessi collettivi. La tesi, insomma, è che siamo dinanzi a un nucleo simbolico in cui, ancora una volta, convergono antiche e nuove rappresentazioni che hanno al centro la storia, la «questione meridionale» e la sfiducia istituzionale.

A tale riguardo, ultimamente i commenti negativi presenti sui social network, che, come abbiamo detto, riflettono le scelte elettorali più recenti, insistono per esempio sulla pessima condizione delle vie di collegamento, sull'insufficienza delle reti idriche e, in generale, sull'assenza di infrastrutture interne all'isola. Questi, del resto, sono alcuni dei punti sollevati anche da una delle componenti del movimento avverso al ponte – denominato «Invece del Ponte» – che, respingendo la retorica dell'essere contrari a tutto, ha a lungo insistito sul bisogno di dirottare la spesa pubblica verso il miglioramento delle infrastrutture esistenti.

Al di là del ruolo dei movimenti organizzati, a contare è dunque anche l'opposizione “istintiva”, che non appare sensibile ai grandi principi proposti dai movimenti e che è estranea alle mobilitazioni. Ma che sa riconoscere qual è il proprio interesse nel momento in cui si profila un discorso che investe *realmente* il territorio, oltre che il privato. Un progetto come quello del ponte, infatti, impone una cronopolitica che congela gli scambi e ha evidenti ricadute economiche. L'annuncio di un cantiere impone una perdita del valore degli immobili presenti in aree interessate dai lavori, che, dunque, non possono essere alienati facilmente: qualunque investimento da parte di terzi costituirebbe infatti un salto nel buio. Ciò altera tanto la dinamica del mercato quanto i corsi di vita. Limita, cioè, la possibilità degli individui di scambiare il proprio capitale – e dunque la propria vita – per dirottarlo altrove. A maggiore ragione se questo capitale è limitato e se la prospettiva di vendere un immobile è per esempio essenziale per trasferirsi e cambiare esistenza. Senza contare che – nello scenario di un effettivo avvio dei cantieri – le prospettive di chi è attualmente impegnato a sostenere un mutuo, ma anche di chi è proprietario, sarebbero difficilmente fondabili sull'aspettativa di un'esatta compensazione del valore perduto. Una perdita, inoltre, che sarebbe verosimilmente aggravata da una dinamica del mercato immobiliare alterata dall'ingresso pressoché simultaneo di centinaia di nuovi acquirenti (ossia espropriati) alla ricerca di immobili.

D'altra parte non andrebbe meglio neanche a chi fosse espropriato del proprio immobile soltanto a tempo determinato, ossia per il periodo necessario al completamento dei lavori. Né, tantomeno, a chi non lo fosse in quanto residente in aree limitrofe a quelle dei cantieri. Anche in questi casi l'impossibilità di avvalersi dell'abitazione oppure l'esposizione di una casa ai rumori, alle polveri e alle limitazioni all'accesso derivanti dal passaggio dei camion necessari per la mobilitazione della terra (tra 4 e 10 all'ora ogni giorno a seconda delle zone, per un tempo quantificabile da progetto in circa otto anni).

Dinanzi al rischio di una materializzazione del manufatto, le forme di opposizione basate su un intreccio tra sentimento e ragione – e non dunque su motivazioni ideologiche astratte – prendono perciò a rifiutare la prospettiva del «sacrificio»; ossia quella che richiede a delle aree di immolarsi in nome dell'interesse generale e del bene comune (Atwood 1975; Panico 2025). E si comportano così anche perché, fondamentalmente, non hanno alcuna fiducia nelle illusioni prospettate da istituzioni giudicate, in ragione della propria storia, poco credibili. Come si è già osservato, in questo quadro anche la semplice attesa di

un evento comporta danni economici e biografici rilevanti. Il voto delle elezioni amministrative o politiche finisce così col riflettere un voto di interesse, che, sia pure tardivamente e contraddittoriamente, mostra la capacità dell'elettorato di sapere ancora distinguere tra le offerte politiche. Ma che, purtroppo, è generalmente estraneo all'attivazione. Ossia alla messa in pratica di azione collettive. In tale cornice – malgrado l'astensionismo ricorrente – la delega ai partiti o alle personalità politiche rimane dunque il comportamento di massa prevalente. Ciò che vale in generale, sia quando i temi posti alla base dell'offerta politica non appaiono connessi ai propri interessi, sia quando, come in questo caso, tale interesse sia pressoché assoluto.

Il profilo borghese della mobilitazione

Certo, a indebolire le considerazioni precedenti resta il fatto che i movimenti organizzati – specie quello della zona nord della città (l'area, cioè, dove sorgerebbe il ponte) – appaiono effettivamente capaci di mobilitare numeri ingenti di cittadini, una parte dei quali rappresentati da residenti direttamente interessati dagli espropri, ai propri appuntamenti divulgativi o politici. A spiegare il fenomeno partecipa, come già osservato, il profilo di classe della zona nord (sostanzialmente elevato in termini comparativi) così come la presenza nell'area di un nucleo storico di attivisti ecologisti, nonché ex politici alla guida della città negli anni Dieci di questo secolo, che hanno dunque avuto molto tempo per fare sedimentare il proprio percorso e che possono agire sulla base di elementi tanto simbolici quanto giuridici molto pregnanti: per esempio la presenza di aree protette nelle zone in via di esproprio; il carattere unico dell'ambiente naturale dello Stretto; i significati attribuiti dalle persone all'abitare *quel* luogo etc. Quei punti, insomma, che emergono da numerose interviste, documenti e dichiarazioni pubbliche. Dopo tutto l'elevata visibilità nei media nazionali e internazionali è stata a lungo fondamentale per la loro strategia. Probabilmente grazie al capitale sociale dei leader, questo gruppo ha attirato l'attenzione dei media sin dall'inizio, e con l'aumentare dell'interesse per il ponte, la loro presenza nei canali nazionali e internazionali è diventata costante.

L'ala borghese del movimento – come possiamo definirla per comodità d'analisi – non è in realtà unitaria. Essa si compone di due anime – una tecnica e una residenziale – che però si sovrappongono e intrattengono tra loro una relazione di simbiosi mutua. Ossia una relazione di interdipendenza benefica per entrambe le parti coinvolte. Una interdipendenza che nasconde, in realtà, una frequente sovrapposizione e indistinzione in ragione della residenza di alcune figure chiave oppure di comuni percorsi biografici e politici delle persone. Le anime sono dunque due formalmente, ma più spesso sono indistinguibili. I “residenti” non potrebbero fare a meno dei tecnici e questi ultimi non disporrebbero di una massa critica senza il contributo dei residenti. Tratteremo dunque queste due anime del movimento come se fossero un unico gruppo.

Dal punto di vista della composizione, le caratteristiche di classe delle persone mobilitate in quella specifica zona non implicano il superamento delle gerarchie di fatto normalmente attive in seno ai comitati di cittadini (Morris, Staggenborg 2004; Rucht 2012). Gerarchie che anche in questo caso si manifestano, come abbiamo detto, in una divisione del lavoro politico e in impliciti meccanismi di delega, che consentono così di distinguere tra “tecnici”, “militanti attivi” e “poco-più-che-comparse”. In effetti questa è una distinzione del tutto rigida, che, in tali termini, ignora i processi consultivi tra appartenenti, il confronto che guida le assemblee e la dinamica determinata dalle chat, che consentono partecipazione, confronto e diffusione di informazioni, commenti, idee e suggerimenti non di rado velleitari, ma anche creativi e utili ai fini delle sortite pubbliche. Questi sono scambi che si svolgono al di fuori degli spazi canonici delle assemblee e che, aggirando il meccanismo del voto, conducono talvolta a un'efficace mobilitazione di idee, risorse simboliche e reti sociali che altrimenti rimarrebbero inespresse. Tuttavia, nei fatti, è evidente che nel gruppo primeggiano figure di giuristi, economisti, sociologi, ambientalisti e ingegneri che, di caso in caso, contribuiscono alla mobilitazione perché appartenenti essi stessi ai luoghi interessati dai lavori oppure perché spinti da motivazioni ideali e appartenenze politiche di lunghissimo corso, il cui impegno risulta di gran lunga più significativo e complesso di quello svolti da altri. I leader di questo gruppo, tuttavia, appaiono tali in quanto tecnici. La guida, dunque, non è primariamente

carismatica; non è fondata sul primato di un individuo ed è anzi compartita. La relazione tra i “tecnici” è sostanzialmente egualitaria, mentre le gerarchie di fatto sono attive rispetto agli altri, ovvero i “gregari”. Tra cui si celano, comunque, professori universitari, professionisti e altri esponenti di una classe medio-superiore. Un’aggregazione spesso culturalmente qualificata a cui, a ogni modo, manca proprio la capacità tecnica: quella, cioè, che possa consentire loro decifrare autonomamente il complesso degli atti e delle documentazioni che nel corso del processo amministrativo si susseguono, individuando le reazioni più opportune.

Quello che apporta la componente “borghese” del movimento è dunque un contributo complesso, che, come accade per molti altri casi discussi in letteratura (Silva 1994; Stearns, Almeida 2004), si avvale di ricorsi e interrogazioni presentate ai massimi livelli istituzionali nazionali ed europei. Oltre che del coinvolgimento di associazioni, tecnici e politici di rilievo internazionali. I principali tratti di questa componente sociale di opposizione consistono dunque nella propria centratura amministrativa, ecologica ed economica sull’oggetto (ovvero il ponte e i suoi variegati effetti sull’ambiente naturale e sociale urbano) e nella sostanziale predilezione per i canali e gli strumenti istituzionali come veicoli dell’opposizione al progetto. Nelle elezioni europee del 2024, per esempio, si è registrata la candidatura – risultata perdente – di una degli esponenti di quest’ala del movimento nelle liste Europa verde.

Ciò ci conduce a sottolineare come la natura tecnica della leadership di quest’ala non impedisca a essa di essere anche politica. Ossia non estranea ai partiti. I legami organici tra alcuni componenti della “direzione” del gruppo e alcuni partiti del centro-sinistra – in primo luogo il Pd – sono oggettivi; per quanto non siano centrali nella relazione con la base del movimento e, perciò, neanche problematici per gli aderenti. È invece nella relazione con l’esterno che tale vicinanza produce tensioni. Il legame passionario di alcuni con questo partito si è infatti rivelato foriero di scontri con l’altra principale ala del movimento (quella dei “radicali” su cui ci soffermeremo tra poco). Per esempio, in occasione di una grande manifestazione svoltasi nel dicembre del 2025, la determinazione dell’ala “radicale” di minare l’associazione pubblica tra movimento avverso al ponte e sinistra, giudicata ora come problematica per l’allargamento del consenso, si è scontrato con l’ostinazione da parte del gruppo della zona nord di invitare la segretaria nazionale del Pd Elly Schlein. Ciò ha determinato la rottura del corteo di dicembre che, a un certo punto dell’itinerario, si è concluso in due piazze cittadine diverse, trasmettendo così un pericoloso segnale pubblico di divisione e facendo apparire il corteo molto meno numeroso di quanto non fosse.

Tutto ciò significa, tra le altre cose, che l’opposizione al ponte riflette effettivamente i caratteri propri della società locale: le sue divisioni di classe, la distribuzione geografica del capitale culturale, le affiliazioni e anche le divisioni interne al mondo progressista.

L’anima radicale

A quest’ultimo riguardo se esiste effettivamente un profilo borghese dell’opposizione organizzata (legato alla residenza, alle professioni e al capitale culturale), ve n’è un altro che appare più propriamente di classe media, se non medio-bassa. Si tratta del gruppo, come abbiamo già anticipato, che potremmo definire dei “radicali”. Questo è un mondo che appare legato alle evoluzioni dei centri sociali, del post-lavorismo e, di recente, delle convergenze verso forme di “regionalismo” fondate su una base libertaria (dunque da non confondersi con quella leghista oppure con l’indipendentismo sicilianista classico o di matrice neoborbonica). Questa parte del movimento ha intrattenuto con l’altra una relazione discontinua. A tratti più o meno conflittuale (in relazione a metodi e obiettivi), a volte di non-ostilità, se non pienamente cooperativa. Un rapporto, dunque, che non rinuncia alle distinzioni così come all’autonomia e, a volte, persino all’astensione dalla partecipazione alle iniziative degli altri.

È questa, dunque, una componente meno “tecnica”, in quanto sprovvista delle professionalità necessarie ad articolare una critica o delle azioni definibili come “esperte” (nel senso più classico e non in quello critico, che considera le persone «esperte della propria vita»). Questi tratti specifici, insieme agli effetti che generano in termine di ricezione, sono abbastanza ricorrenti negli scenari conflittuali di tale tipo (Lastrico 2014). Ciò che però conta per l’analisi del caso discusso qui, è che quest’ala del movimento

comprende qualche sparuto professionista, alcuni addetti al mondo della cultura e attivisti politici del mondo antagonista di lunghissimo corso, di età compresa tra i trenta e gli ottant'anni (con una prevalenza degli ultracinquantenni e dei sessantenni). Costoro non si qualificano primariamente per l'essere residenti delle aree interessate, né per intrattenere rapporti privilegiati con le comunità. Essi, piuttosto, aspirano a un "universalismo" dell'opposizione. Mirano, cioè, a sviluppare un'egemonia del pensiero avverso al ponte che non soltanto coinvolga l'interesse della cittadinanza, ma che apra le porte a una radicale critica dell'esistente, oltre che a una sovversione dei rapporti politici locali. Si tratta, dunque, della componente più propriamente politica del movimento avverso al ponte, per la quale tale infrastruttura è solo un tassello di un più ampio mosaico di relazioni estrattive e «coloniali» poste alla base dell'ordine politico contemporaneo. Essi, per esempio, pongono abitualmente in luce i legami che intercorrono tra le grandi opere, la militarizzazione dei territori e le guerre lontane. La produzione culturale di questa parte del movimento appare derivativa per gli aspetti tecnici, che per lo più prende a prestito dall'altra ala dell'opposizione. Ma essa appare maggiormente densa per la capacità, come abbiamo appena detto, di porre in connessione processi finanziari, guerre e varie forme di estrattivismo propri del processo capitalistico contemporaneo. Inoltre è la componente che ha tentato più spesso di entrare in dialogo con l'ampia parte di cittadinanza estranea alla mobilitazione. È quella, per esempio che, in occasioni di una mobilitazione, ha attraversato per decine di chilometri la città da nord a sud, consegnando volantini e intentando dialoghi con i cittadini incontrati per strada. Oppure è quella che tenta di aggregare e riunire in assemblee i residenti della zona sud. Senza dimenticare le forme di impiego dello spazio pubblico, che trasformano le piazze della città in luoghi assembleari aperti alla cittadinanza così come in spazi performativi. In palcoscenici, cioè, per spettacoli incentrati su temi politici. Nelle mani di questa parte del movimento, dunque, la dimensione urbana viene riadattata per finalità d'incontro, secondo modalità che hanno scopi informativi così come dialogici. Finalità, cioè, incentrate sulle forme della lotta, da individuare secondo un metodo – almeno virtualmente – collettivo, ugualitario e aperto a chiunque intenda contribuire al dibattito. Quella "radicale" è, insomma, l'anima della lotta che più investe fisicamente e ideologicamente sulla relazione con la città.

Inoltre si annida qui anche la componente più «estetica» del movimento. Quella, cioè, capace di dare luogo agli spezzoni maggiormente creativi delle manifestazioni oppure ai dibattiti più articolati in termini di tematiche, alleanze territoriali, ospiti internazionali e sedi prescelte per gli incontri: dai campeggi di lotta in località amene sino alle piazze della città. Tuttavia questa creatività dei contenuti e delle forme è anche quell'elemento che – al pari dei tratti discussi a proposito dell'altra anima del movimento – rende tale componente estranea al sentire intimo della cittadinanza; ed è anche quella caratteristica che permette di identificare chiaramente le ragioni complessive dell'opposizione con quei richiami simbolici anticomunisti e anti-antifascisti di cui è discusso precedentemente.

Nel marzo del 2025, per esempio, una manifestazione organizzata dall'ala "radicale" vede una parte degli attivisti sommergere di scritte i muri di una via della città. Ciò che precede di poco delle scaramucce con le forze dell'ordine e, di conseguenza, il fermo rocambolesco di un piccolo numero di attivisti provenienti da altre città. I gesti costituiti dalle scritte e dal minuscolo scontro con le forze dell'ordine hanno prevedibilmente suscitato lo scandalo dell'opinione pubblica e, soprattutto, hanno ampliato la frattura esistente tra le due principali anime del movimento. Una frattura che ha richiesto molte settimane e riunioni congiunte per essere precariamente ricomposta.

La componente "radicale" del movimento, dunque, appare forse come uno degli elementi che maggiormente partecipa alla riproduzione e permanenza del sentimento pro-ponte. Un sentimento che può avvalersi così non soltanto dell'adesione di molti alle ragioni del progetto, ma anche di quella di coloro che, pur essendo scettici circa tali ragioni, sono comunque avversi a chi le oppone. Si tratta, dopo tutto, del complesso gioco della cultura in una società pluralistica e dei suoi effetti politici.

A tale proposito, se alcuni dei tratti culturali e politici contemporanei sono il particolarismo e la difficoltà a rappresentarsi come unità, non si può non notare come, accanto alle articolazioni storiche, negli ultimi tempi l'opposizione al ponte coinvolga episodicamente variegata figure: per esempio gli insegnanti (prevalentemente, anche se non esclusivamente, delle scuole), i docenti universitari (in modo specifico), gli studenti e persino i singoli (come per esempio qualche rara professionista che, forte di un'alternativa economica, annuncia il proprio ritiro da un qualche ordine professionale che si è mostrato eccessivamente

entusiasta rispetto al progetto infrastrutturale). L'opposizione al ponte, cioè, diventa uno spazio testimoniale e di affermazione di presenza che si manifesta per lo più nella produzione di qualche comunicato stampa oppure petizione che invadono lo spazio pubblico per qualche giorno, svanendo rapidamente e non lasciando più alcuna traccia di sé. Mentre le motivazioni per questi gesti sono spesso interessanti per le idee di civismo ed etica che li contraddistinguono (per esempio il dovere di un docente di trasmettere i valori relativi all'ambiente, oppure quello di dovere rispondere alla propria coscienza di intellettuale), oltre che per i processi sociali che mettono in moto (riunioni fisiche e virtuali incentrate sulla produzione dei documenti; oppure, come nel caso degli universitari, la divisione in commissioni tematiche che licenziano bozze di testi destinati a essere precocemente abortiti), ciò che si nota è anche la natura effimera di questi tentativi. Lì ove a essere effimeri sono non solo i gruppi, ma le motivazioni individuali a partecipare a un processo politico. Il "sonno" della partecipazione si interrompe infatti per qualche attimo sull'onda di un evento (per esempio un avanzamento delle procedure amministrative o la scoperta di un fatto tecnico particolarmente grave), ma poi riprende rapidamente in assenza probabilmente di motivazioni sufficientemente forti.

Un punto da aggiungere, tuttavia, è che i livelli di partecipazione dipendono dalla ricorrenza di eventi idonei a suscitare reazioni. Nell'estate del 2025, per esempio, i gesti di una figura chiave del processo politico hanno causato per qualche giorno un diffuso malessere. Quell'anno la tradizionale manifestazione di agosto è stata infatti preceduta da una visita in città del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini. Il quale ha concluso un evento politico lanciando baci in tono di scherno agli oppositori. Una donna che intendeva reagire alla provocazione avvicinandosi al Ministro è stata placcata dal collo e bruscamente fermata da una guardia privata. Questa combinazione di ironia e aggressività ha alimentato un vasto malcontento pubblico, come si è dedotto da numerosi post online. La manifestazione che ne è seguita dopo un paio di giorni, probabilmente non a caso, è stata una delle più partecipate degli ultimi anni. Come spesso accade, dunque, le emozioni sembrano plasmare la partecipazione e i sentimenti collettivi (Piven, Cloward 1977), sebbene siano per loro natura effimere. Per l'insieme di tali ragioni l'opposizione al progetto del ponte sullo Stretto non sembra avere grandi possibilità di estendersi sul piano sociale, restando saldamente nelle mani di quei soggetti collettivi che la coltivano ormai da un paio di decenni, costituendo tanto i custodi di un conflitto quanto le concause della cristallizzazione delle posizioni politiche prevalenti in città (l'anti-antifascismo; l'avversione verso i «privilegiati» e i loro rituali pubblici etc.).

CONCLUSIONI

La tesi qui esposta è che la vicenda del ponte ha tratti tipici delle realtà interessate da grandi progetti. Ma che esso ha anche caratteristiche specifiche, che meritano di essere riconosciute. I tratti tipici attengono essenzialmente alle funzioni economiche e sociali attribuite a una simile infrastruttura; così come alle retoriche che questa mobilita, agli interessi che sollecita, alle passioni che genera e alle forme di opposizione che fa maturare. Sul piano particolare si è invece visto come il progetto del ponte abbia origine al centro dell'organizzazione politica, ma si sia sviluppato col contributo attivo del piano locale. Sin da subito – ovvero già a partire dall'Ottocento – l'infrastruttura è apparsa infatti come una grande opportunità per l'intricato blocco nazionale del capitalismo dei lavori pubblici e dei servizi, ma anche per la società imprenditoriale e la politica regionali, che hanno collaborato attivamente nel mantenere vivo l'interesse per il progetto attraverso i decenni. La possibilità di intestare l'opera a una personalità o a un partito costituisce da sempre una partita simbolica altrettanto importante che quella finanziaria. Soprattutto, però, costituisce per le parti politiche fautrici del progetto una leva per stabilizzare il consenso di blocchi sociali fondamentali per la propria supremazia.

La natura simbolica del ponte implica comunque una straordinaria capacità di mobilitare passioni, che sono spesso anche di segno negativo. Insieme al resto, il fantasma dell'opera ha dunque prodotto una significativa e duratura avversione pubblica, che si estende e si contrae in funzione dei momenti storici, delle culture politiche dominanti e della demografia locale (attualmente caratterizzata da emigrazione,

invecchiamento della popolazione e da un sensibile crollo dei residenti). La grande capacità dei fautori maggiori dell'opera, tuttavia, è stata quella di esautorare a un certo punto il piano locale di qualsiasi diritto di parola e di trasformare il progetto in un'opera di interesse nazionale, rendendo quasi del tutto irrilevanti le opinioni locali e le preoccupazioni per l'impatto dell'infrastruttura sul territorio e l'ambiente. La partita ha preso così a farsi tecnica. Perciò, molto più che le manifestazioni, a contare è adesso la capacità della società concessionaria e dei movimenti avversi di agire sui piani del diritto, dell'analisi economica e ambientale nelle sedi istituzionali appropriate.

A tale riguardo, il progetto ha dovuto affrontare importanti battute d'arresto istituzionali. Nel settembre 2025, per esempio, la Corte dei conti ha messo in discussione l'approvazione del progetto, citando documentazione mancante, costi poco chiari, necessità di una nuova gara per l'assegnazione dei lavori progettuali, mancato rispetto delle previsioni ambientali e previsioni relative al traffico metodologicamente deboli. Il 29 ottobre dello stesso anno, inoltre, la stessa Corte si è rifiutata di convalidare l'atto chiave di approvazione del governo, bloccando legalmente il progetto. Un secondo rifiuto è seguito il successivo 17 novembre, questa volta riguardante l'accordo correlato con l'impresa di costruzione. Come al solito questi sviluppi amministrativi della questione hanno alimentato narrazioni opposte. I critici hanno sostenuto che i vizi individuati dalla Corte svelavano la natura di un progetto che serviva principalmente alle grandi aziende delle costruzioni e ai loro alleati politici, e che per questo era risultato privo di solide basi amministrative. I sostenitori, invece, hanno osservato che le azioni della Corte erano tentativi politicamente motivati finalizzati a ostacolare il governo; e, per alcuni, tesi anche a bloccare lo sviluppo nel sud Italia e lasciare inalterate le asimmetrie. Ciascuna parte, insomma, ha interpretato gli eventi attraverso schemi cognitivi familiari che rafforzavano le proprie opinioni preesistenti.

Il governo e la *Società Ponte sullo Stretto*, da parte loro, hanno alternato atteggiamenti di scontro con la magistratura ad atteggiamenti più cauti (verosimilmente in ragione del rischio di dovere successivamente rispondere erarialmente e personalmente di eventuali vizi, qualora la procedura fosse stata fatta avanzare ugualmente). A ogni modo entrambi gli organi si dichiarano determinati a continuare col procedimento e, non a caso, la comunicazione del ponte sui canali social continua esattamente come prima, aggiungendo ai rendering e ai post più o meno tecnici, frequenti attacchi politici agli oppositori sociali e istituzionali.

In ogni caso, a prescindere da quale sarà il risultato finale di questo scontro impari, ciò che appare importante sottolineare è che il progetto del ponte non costituisce un ennesimo caso di sacrificio territoriale, ma un processo complesso che nel tempo ha visto il contributo favorevole e attivo di ampi spezzoni della società locale. Qualcosa, del resto, che appare confermato dal sentimento dominante, che, come abbiamo visto, nelle isole, per differenti sondaggi, vede comunque prevalere sia pure di poco i cittadini favorevoli al progetto. Con un cinismo probabilmente poco tollerabile per alcuni, ci si potrebbe spingere a dire che, persino da una prospettiva critica (quella, tra l'altro, di chi scrive), il progetto dovrebbe essere visto più correttamente come un processo «democratico» che non come il segno di uno spietato e strumentale sadismo di stato indifferente al benessere delle popolazioni e dell'ambiente (ciò che verosimilmente, alla luce anche dei rilievi della Corte dei conti, evidentemente è). Il ponte, insomma, è in fondo l'opera calamitosa e insieme «creativa» (dal punto di vista procedurale, dell'ideologia intimamente schumpeteriana che la orienta e delle aspettative lasciate artatamente assurgere) che la città di Messina in fondo merita dopo averla così a lungo perseguita. Oppure, se si preferisce, così poco caldamente opposta. E che, quando prende a farlo, dà mostra di farlo solo limitatamente e per lo più solo in ragione di calcoli molto personalistici e individualistici.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Alasia F. (1973), *Nota sul centro studi ed iniziative di Partinico*, Testo disponibile al sito: <https://danilodolci.org/centro-studi-iniziative/>
- Altshuler A., Luberoff D. (2003), *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment*, Washington, D. C.: Brookings Institution.
- Angelini A. (2011), *Il mitico ponte sullo Stretto di Messina Da Lucio Cecilio Metello ai giorni nostri: la storia, la cultura, l'ambiente*, Milano: Franco Angeli.
- Arrighi G. (1994), *The Long Twentieth Century. Money, Power, and the Origins of Our Times*, London-New York: Verso.
- Arrighi G., Piselli F. (1987), *Capitalist Development in Hostile Environments: Feuds, Class Struggles, and Migrations in a Peripheral Region of Southern Italy*, in «Review», X, 4, 649-751.
- Atwood G. (1975), *The Strip-Mining of Western Coal*. in «Scientific American», 233 (6), 23–29.
- Badescu S. (2007, ed.), *From One Shore to Another: Reflections on the Symbolism of the Bridge*, Angerton Gardens: Cambridge Scholars Publishing.
- Battaglia R. (2010), *Messina tra crisi e tentativi di rilancio dal “lungo Ottocento” al terremoto*, in Baglio A., Bottari S. (a cura di), *Messina dalla vigilia del Terremoto del 1908 all'avvio della ricostruzione*, Messina: Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, 57-70.
- Bickerton C.J., Invernizzi Accetti C. (2021), *Technopopulism: The New Logic of Democratic Politics*, Oxford: Oxford University Press.
- Brancato M., Caltabiano A., Orecchio F. (2007), *Calabria e Area dello Stretto. Sottosviluppo insostenibile vs competitività in sostenibilità*, in «Geotema», 31-32, 115-124.
- Burawoy M. (1998), *The Extended Case Method*, in «Sociological Theory», 16, 1, 4–33.
- Canepa C. (2025), *Gli italiani vogliono davvero il ponte sullo Stretto? Che cosa dicono i sondaggi*. «Pagella politica», 28 agosto. Testo disponibile su: <https://pagellapolitica.it/articoli/sondaggi-favorevoli-contrari-ponte-stretto-messina>
- Caronte&Tourist (n.d.), *L'impatto socio-economico e ambientale sulla comunità dello Stretto*. Testo disponibile su: <https://carontetourist.it/it/bilancio-di-sostenibilita>
- Caspanello A. (2025), *Ma quindi, quanta gente c'era al corteo contro il ponte?*, in «Letteraemme», 20 novembre. Testo disponibile su: <https://www.letteraemme.it/ma-quindi-quanta-gente-cera-al-corteo-contro-il-ponte/>
- Chiaromonte X. (2019), *Governare il conflitto. La criminalizzazione del movimento No Tav*, Milano: Meltemi.
- Chubb J. (1982), *Patronage, Power and Poverty in Southern Italy: A Tale of Two Cities*, Cambridge: Cambridge University Press.
- D'Amico L. (2025), *Ponte sullo Stretto, a Messina nasce la società consortile “Aziende riunite”: da Franza a Ricciardello*, in «Gazzetta del Sud», 20 agosto. Testo disponibile su: <https://messina.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2025/08/20/a-messina-nasce-la-societa-consortile-aziende-riunite-3d6d9b76-ba08-44a4-9cb3-c39d260d78e2/>
- Debord G. (1955), *Introduction à une critique de la géographie urbaine*, in «Les Lèvres Nues», 6, 204-209.
- della Porta D., Piazza G. (2007), *Local Contention, Global Framing: The Protest Campaigns Against the TAV in Val di Susa and the Bridge on the Messina Strait*, in «Environmental Politics», 16 (5), 864–882.
- De Pasquale D. (1992), *Modalità e tecniche di accumulazione fondiaria a Messina nell'Ottocento*, Messina: Sikelia.

- De Pasquale D. (2006), *Le mani su Messina. Prima e dopo il terremoto del 1908*, Messina: Armando Siciliano Editore.
- Esposito G., Terlizzi A., Crutzen N. (2022), *Policy Narratives and Megaprojects: The Case of the Lyon-Turin High-Speed Railway*, in «Public Management Review», 24, 1, 55-79.
- Frosina P. (2024), *Fino a 25 anni di carcere a chi manifesta per “impedire di realizzare un’opera pubblica”: l’emendamento leghista al pacchetto sicurezza*, in «Il Fatto Quotidiano», 24 maggio.
- Gluckman M. (1958), *Analysis of a Social Situation in Modern Zululand*, New York: Humanities Press.
- Haas P.M. (1992), *Epistemic Communities and International Policy Coordination*, in «International Organization», 46(1), 1–35.
- Hall S., Jefferson D. (1976, eds.) *Resistance Through Rituals: Youth Subcultures in Post-War Britain*, London: Routledge
- Hebdige D. (1979), *Subculture: The Meaning of Style*, London: Routledge.
- Holmgren J., Merkel A. (2017), *Much Ado About Nothing? – A Meta-Analysis of the Relationship Between Infrastructure and Economic Growth*, in «Research in Transportation Economics», 63, 13-26.
- Hytten E., Marchioni M. (1970), *Industrializzazione senza sviluppo: Gela: una storia meridionale*, Milano: Franco Angeli.
- Imperatore P. (2025), *Grandi opere, disuguaglianze territoriali e conflitti sociali. L’estrattivismo infrastrutturale nel contesto italiano*, in «Società e trasformazioni sociali», 11, 443-461.
- Jesi F. (1979), *Cultura di destra. Il linguaggio delle “idee senza parole”*, Milano: Garzanti.
- Jia G., Yang F., Wang G., Hong B., You R. (2011), *A study of mega project from a perspective of social conflict theory*, in «International Journal of Project Management», 29, 7, 817-827.
- Johnson E.W., Agnone J., McCarthy J.D. (2010), *Movement organizations, synergistic tactics and environmental public policy*, in «Social Forces», 88, 5, 2267-2292.
- Lastrico V. (2014), *Conflitti ambientali come conflitti di valore: un’analisi empirica su strumenti di mediazione inappropriati*, in «Working Paper Lpf», Torino: Centro Einaudi.
- Limosani M. (2021), *Messina: un’istantanea sull’economia della città*, Parliament Watch: Messina, <http://parliamentwatch.it/wp-content/uploads/2021/04/Report-Limosani.pdf>
- Maggi S. (2012), *Le ferrovie*, Bologna: il Mulino.
- Mancini P. (2016), *... Mi pare si chiamasse Mancini...*, Cosenza: Pellegrini.
- Mangano A. (2013), *Zenobia. Dalla Salerno-Reggio Calabria ai cantieri del Nord. Il laboratorio dei rapporti tra 'ndrangheta e imprese*, Roma: Castelvecchi.
- Mangano A., Mazzeo A. (2006), *Il mostro sullo Stretto. Sette ottimi motivi per non costruire il Ponte*, Ragusa: Sicilia Punto L./Terrelibere.org
- Marcus S. (2001), *Hausmannization as Anti-Modernity: The Apartment House in Parisian Urban Discourse, 1850-1880*. in «Journal of Urban History», 27, 6, pp. 723-745.
- Martinez J. (2002), *The Environmentalism of the Poor. A Study of Ecological Conflicts and Valuation*, Cheltenham: Edward Elgar.
- Massari A. (2025), *Visual Governance. Theorizing the Role of Images in Migration Governance. Ethnicities*, online first.
- Mastropaolo A. (2015), *La questione meridionale è una questione politica*, in «Parolechiave», 2, 43-56.
- Mazzeo A. (2013), *The Role of Organized Crime in Infrastructure Development. The Case of Messina Bridge*, in Saitta P., Shapland J., Verhage A. (eds), *Getting by or Getting Rich? The Formal, Informal and Criminal Economy in a Globalized World*, The Hague: Eleven International Publishing.
- Menduni E. (1999), *L’autostrada del sole*, Bologna: il Mulino.

- Messina Today (2023), *Ancora polemiche sul ponte: “Accozzaglia al corteo”, la replica con le parole di Granata: “Cosche già in azione”*, in «Messinatoday», 14 agosto, <https://www.messinatoday.it/cronaca/ponte-stretto-manifestazione-bilanci-polemiche.html>
- Morris A.D., Staggenborg S. (2004), *Leadership in Social Movements*, in Snow D.A., Soule S., Kriesi H.S. (eds.), *The Blackwell Companion to Social Movement Research*, Oxford: Blackwell, 171–196.
- Muggleton D., Threadgold S. (2025). *Subculture in the 21st Century: An Introduction to Subculture Studies*, London: Routledge.
- Nixon R. (2011), *Slow Violence and the Environmentalism of the Poor*. Cambridge: Harvard University Press.
- Olson R.S., Podesta B., Nigg J.M. (1989), *The Politics of Earthquake Prediction*, Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Orsina G. (2013), *Il berlusconismo nella storia d'Italia*, Venezia: Marsilio.
- Panico A. (2025), *Vivere in una zona di sacrificio. I giovani del quartiere Tamburi di Taranto tra presente doloroso e futuro nebuloso*, in «Rassegna Italiana di Sociologia», 2/2025, 345-368.
- Park C., Han S., Lee K.-W., Lee Y. (2017), *Analyzing Drivers of Conflict in Energy Infrastructure Projects: Empirical Case Study of Natural Gas Pipeline Sectors*, in «Sustainability» 9 (November), 1–16.
- Pellizzoni L. (2014), *Territorio e movimenti sociali. Continuità, innovazione o integrazione?*, in «Poliarchie», 2, 6-33.
- Piven F.F., Cloward R.A. (1977), *Poor People's Movements: Why they Succeed, How they Fail*. New York: Pantheon Books.
- Ramella F. (2023), *The Strait of Messina Bridge: Put Your Money Where Your Mouth Is*. IrefEurop.org. Testo disponibile su: https://en.irefeurope.org/publications/online-articles/article/the-strait-of-messina-bridge-put-your-money-where-your-mouth-is/?fbclid=IwAR0bqUYLsjkCJR_NPU-ZMnkmk0rDQeK870eXiCV95Ko79STuThBrgDcbIMs
- Regione Siciliana (2020), *Stima dei costi dell'insularità per la Sicilia*, Palermo, Regione Siciliana.
- Repetto A. (1958), *Un ponte per l'economia siciliana*, Bologna: il Mulino.
- Rucht D. (2012), *Leadership in Social and Political Movements: A Comparative Exploration*, in Helms L. (ed.), *Comparative Political Leadership*, London: Palgrave Macmillan.
- Ruef M. (2015), *Sociology of Entrepreneurship*, in Scott R., Kosslyn S. (eds.), *Emerging Trends in the Social and Behavioral Sciences*, Oxford: John Wiley & Sons.
- Saitta P. (2013), *Quota zero*, Roma: Donzelli.
- Saitta P. (2022), *Populismo urbano. Autoritarismo e conflitto in una città del sud (Messina 2018-2022)*, Meltemi: Milano.
- Salet W., Bertolini L., Giezen M. (2013), *Complexity and Uncertainty: Problem or Asset in Decision Making of Mega Infrastructure Projects?*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 37, 6, 1984–2000.
- Samset K., Volden G.H. (2016), *Front-End Definition of Projects: Ten Paradoxes and Some Reflections Regarding Project Management and Project Governance*, in «International Journal of Project Management», 34, 2, pp. 297–313.
- Schouten P., Bachmann J. (2022), *Infrastructural frontiers: Terrains of resistance at the material edge of the state*. in «Geoforum», 136, 219-224.
- Senaldi A. (2016), *Cattivi e primitivi. Il movimento No Tav tra discorso pubblico, controllo e pratiche di sottrazione*, Verona: Ombre Corte.
- Silva E. (1994), *Thinking Politically about Sustainable Development in the Tropical Forests of Latin America*, in «Development and Change», 25, 697-721.

- Silva E., Akchurin M., Bebbington A. (2018), *Policy Effects of Resistance against Mega-Projects in Latin America: An Introduction*, in «European Review of Latin American and Caribbean Studies / Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y Del Caribe», 106, 25–46.
- Spice A. (2018), *Fighting Invasive Infrastructures*, in «Environment and Society», 9, 40-56.
- Stearns L.B., Almeida P.D. (2004), *The Formation of State Actor-Social Movement Coalitions and Favorable Policy Outcomes*, in «Social Problems», 51, 4, 478-504.
- Strettoweb (2023), *Non chiamiamoli no-ponte, sono semplicemente cavernicoli*
<https://www.strettoweb.com/2023/04/non-chiamiamoli-no-ponte-sono-semplicemente-cavernicoli/1499542/>
- Svimez (2024), *L'economia e la società del Mezzogiorno. Cittadinanza, lavoro, imprese: l'inclusione fa crescere*, Bologna: il Mulino.
- Thamhain, H.J., Wilemon, D.L. (1975), *Diagnosing conflict determinants in project management*, in «Transactions on Engineering Management», 22, 1, 35–44.
- Thornton P.H. (1999), *The Sociology of Entrepreneurship*, in «Annual Review of Sociology», 25. 19-46.
- Trigilia C. (1992), *Sviluppo senza autonomia. Effetti perversi delle politiche nel Mezzogiorno*, Bologna: il Mulino.
- Turner V. (1967), *The Forest of Symbols: Aspects of Ndembu Ritual*. Ithaca/NY: Cornell University Press.
- Tuttitalia (2025), *Censimenti popolazione Messina 1861-2021*, <https://www.tuttitalia.it/sicilia/38-messina/statistiche/censimenti-popolazione/>
- Viesti G. (2013), *«Il Sud vive sulle spalle dell'Italia che produce». Falso!*, Roma-Bari: Laterza.
- Viesti G. (2021), *Centri e periferie. Europa, Italia, Mezzogiorno dal XX al XXI secolo*, Roma-Bari: Laterza.
- Walston J. (2016), *The Mafia and Clientelism: Roads to Rome in Post-War Calabria*, London: Routledge.