

*The New Port Authority of the “Lower Tyrrhenian”:
an Opportunity for the Strait of Messina
Metropolitan Area*

LA NUOVA AUTORITA' PORTUALE DEL BASSO TIRRENO: UNA OPPORTUNITA' PER L'AREA DELLO STRETTO

Giuseppe Fera

Dipartimento DARTE

Via Salita Melissari, 89124,

Reggio di Calabria, Italia

gfera@unirc.it

Abstract

The article starts from the “National Strategic Plan of the Harbours and Logistics”, approved by the Italian Government in July 2015, setting out the development strategies of the Italian port system and providing, among the other things, the redesign of the governance of the Italian port system. The old existing 24 Port authorities are replaced by 15 Authorities of port- system, in which different ports are combined in order to create an efficient port system able to compete and succeed in the overall system of commercial traffic in the Mediterranean Sea. Within this framework, the creation of a new Authority is provided, which incorporates the former Calabrian Port System with the old Port Authority of Messina. In this way we are going to create a large port system, centred on the area of the Messina Strait, comprising 10 ports, including the transshipment port of Gioia Tauro, which represents the core of the entire port system, and the port of Messina, the most important passenger port in Italy and one of the most important as regards the cruise sector. The article analyses the development perspectives that this system can offer with regard to two important aspects: the realization of the project -already imagined in the late '60s- for an Integrated Metropolitan Area of the Strait, including the two metropolitan cities of Messina and Reggio Calabria; the transformation of the port of Gioia Tauro, from an exclusively transshipment port into an Intermodal Logistics Pole, which will be the central strategic hub of a large logistics platform of the Strait Area, which implementation should be a great opportunity for the development of the entire Mezzogiorno.

KEY WORDS: *Mediterranean Sea, Port Systems, Logistics, Metropolitan Integrated Area, Strait of Messina*

1. Una nuova governance per il sistema portuale italiano

Il Consiglio dei ministri ha approvato nel luglio del 2015, in via definitiva il, Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)¹ la cui finalità è quella di: “di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”. Il Piano disegna una strategia complessiva per il rilancio del settore della portualità e della logistica, a partire dai caratteri che condizionano le performance dei porti italiani; questi ultimi sono visti quali porte di scambio dei sistemi territoriali ed economico - produttivi ed alla luce

degli accordi Euro-Mediterranei, degli scenari geo-economici globali di riferimento, dell'andamento della domanda dei traffici nei diversi segmenti, e dell'attuale offerta infrastrutturale e dei servizi. Il Piano prevede degli interventi per il rilancio del settore portuale e logistico, da perseguire attraverso azioni di policy a carattere nazionale - sia settoriali che trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi ed infrastrutturali coinvolti - con l'obiettivo di recuperare competitività all'economia del “sistema mare”, in termini di produttività ed efficienza, con un particolare riferimento allo stesso come fattore prioritario di sviluppo e coesione del Mezzogiorno, anche in termini di sostenibilità e innovazione. Nella prima parte vengono, tra l'altro, esaminate le principali cause della scarsa competitività internazionale del sistema portuale

¹ Il Piano è stato redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164.



nazionale, fra cui si individua il permanere di una normativa eccessivamente complessa e disomogenea in relazione agli iter procedurali ed amministrativi. Il piano, inoltre, prefigura alcuni scenari tendenziali di domanda sulla base di analisi macroeconomiche, geopolitiche e sociali, che fanno da riferimento ad alcune ipotesi di cambiamenti dell'organizzazione delle filiere logistiche e trasportistiche. Sulla scorta delle analisi condotte, il PSNPL individua una strategia integrata, articolata in dieci Obiettivi strategici, articolati in specifiche azioni di semplificazione e snellimento delle procedure, rafforzamento dei servizi e miglioramento delle prestazioni infrastrutturali. Fra le criticità riscontrate, il Piano individua l'attuale assetto della governance portuale, plasmato dalla legge n.84 del 1994, legato alla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti, ovvero delle Autorità portuali. Viene quindi proposto un nuovo modello di governance, basato sull'accorpamento delle autorità portuali esistenti, sostituite da Autorità di Sistema Portuale (AdSP); a tale proposito il piano propone la costituzione di 15 Autorità di sistema (in sostituzione delle attuali 24 autorità portuali)². In questo quadro generale nazionale si propone la costituzione di un'Autorità di sistema portuale, denominata nella sua stesura più recente del "Tirreno meridionale", comprendente l'Autorità portuale di Gioia Tauro (che accorpava l'intero sistema portuale della Calabria (Hub di Gioia Tauro, Corigliano, Crotona, Vibo Valentia, Villa San Giovanni e Reggio Calabria) e l'Autorità portuale di Messina, comprendente i porti di Messina-Tremestieri e Milazzo. In tal modo si viene a costituire un ampio e complesso sistema portuale che, a dispetto del nome di "Tirreno meridionale", interessa anche la costa ionica dello Stretto di Messina e della Calabria, venendosi a configurare come il più ampio sistema portuale italiano, con 10 diversi porti che si affacciano su tre mari e con due primati nazionali, quello del più importante porto di transhipment (Gioia Tauro) e quello del più importante porto passeggeri con oltre 8 milioni di utenti l'anno (Messina). La scelta di questo accorpamento, venuta a conclusione di una continua serie di ripensamenti (una prima ipotesi vedeva Messina accorpata con Catania ed Augusta), ha sollevato diverse perplessità tanto sul versante calabro che su quello messinese, con argomentazioni di carattere tuttavia prevalentemente "politico", ma che quasi mai sono entrate nel merito delle questioni territoriali ed economiche che la scelta comporta. Una scelta, invece, che va analizzata alla luce di due diverse, ma integrate considerazioni che

cercheremo di sviluppare all'interno di queste brevi note:

- ruolo dell'area dello Stretto nel complessivo sistema dei trasporti e della logistica, alla luce della nuova centralità del Mediterraneo nel sistema del traffico commerciale globale;
- le prospettive di concreta realizzazione del progetto di Area metropolitana integrata dello Stretto.

2. L'Area metropolitana integrata dello Stretto

A parte le vicende più antiche, risalenti al periodo greco³, di Area metropolitana dello Stretto si è iniziato a parlare negli anni '60, grazie ad alcuni contributi di geografi ed urbanisti. Una delle prime ipotesi di realizzazione di un'area metropolitana dello Stretto venne, all'inizio degli anni sessanta, da alcuni studi di geografi (1) e da due dei massimi esponenti della cultura urbanistica dell'epoca: Giuseppe Samonà, nell'ambito di un concorso per il nuovo Prg di Messina, del quale risultò vincitore, e Ludovico Quaroni, progettista del Piano regolatore generale della città di Reggio Calabria, insieme ai suoi collaboratori A. Quistelli e P. D'Orsi Villani (2). Il tema dell'Area dello Stretto fu rilanciato a livello nazionale dal Progetto 80, la sigla con cui viene comunemente denominato il "Documento preliminare al programma economico nazionale 71-75", redatto dal Ministero del Bilancio e della Programmazione economica nel 1969⁴. Il documento assumeva la presenza di una forte armatura urbana come un fattore determinante dello sviluppo economico del paese e proponeva, pertanto, un sostanziale rafforzamento ed una razionalizzazione dell'intero sistema urbano italiano, con particolare riferimento al sistema urbano meridionale⁵. L'Area metropolitana dello Stretto era inclusa nelle aree di tipo C1, "caratterizzate da ristagno economico e da armatura urbana estremamente debole, denotative tuttavia di una ricchezza di risorse ambientali e di tradizioni culturali, nonché di un'elevata dinamica demografica, tali da meritare interventi che permettano il loro sviluppo in senso metropolitano" (3). Tale sviluppo era reso possibile solo attraverso una massiccia dotazione di investimenti infrastrutturali, ovvero il potenziamento del porto di Messina, dell'aeroporto di Reggio Calabria e, soprattutto, la costruzione del Ponte. Dopo un breve periodo di attenzione dedicato al tema dell'Area dello Stretto⁶, a partire dalla seconda metà degli anni '70 si è registrata una perdita di tensione, che ha avuto probabilmente come causa principale il nuovo qua-

² Il Decreto istitutivo prevede le Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure), del Mare Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara), del Mare Tirreno Settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraio e Rio Marina), del Mare Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta), del Mare Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), del Mare Tirreno Meridionale (Gioia Tauro, Crotona porto vecchio e nuovo, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria), del Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura, ma solo la banchina commerciale), del Mare di Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani), del Mare di Sicilia Orientale (Catania e Augusta), del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli), del Mar Ionio (Taranto), del Mar Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto esclusa darsena turistica, e Ortona), del Mare Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna), del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia) e del Mare Adriatico Orientale (Trieste).

dro di riferimento istituzionale, rappresentato dalla nascita delle Regioni, che hanno limitato al proprio ambito geografico le riflessioni e i programmi sui temi dell'assetto del territorio e dello sviluppo economico. La prospettiva della una costruzione di un'Area metropolitana integrata sta oggi riemergendo con maggiore convinzione; anzi sembra proprio che negli ultimi mesi si siano compiuti i primi concreti passi in questa direzione⁷. Fra i motivi di tale rinnovata attenzione, due ci sembrano i più importanti: il definitivo tramonto del sogno (per alcuni, dell'incubo per altri) del Ponte, che ha consentito di guardare finalmente alle reali condizioni dei trasporti fra le due sponde, e dall'altro le nuove strategie territoriali dell'Unione europea, che ha posto le Aree metropolitane al centro delle future strategie di sviluppo del Continente [4]. Ovviamente, rispetto a quando l'ipotesi di un'area integrata fu formulata, le condizioni territoriali ed istituzionali si sono profondamente modificate. In primo luogo occorre considerare i diversi rapporti che ormai si sono venuti configurando fra le due sponde dello Stretto, che fotografano una realtà territoriale diversa da quella della fine degli anni '60, con Messina come polo centrale e la sponda calabra in condizioni di dipendenza gerarchica. Oggi i rapporti fra le due aree urbane di Reggio e Messina sembrano essersi riequilibrati in forma meno gerarchica e più integrata, nel momento in cui Reggio Calabria si è dotata di infrastrutture prima esistenti solo a Messina; valga per tutti come esempio la nascita dell'Università Mediterranea. Anche l'estensione e la definizione territoriale dell'area metropolitana si sono sostanzialmente modificate e, dalla originaria concezione comprendente Reggio, Messina e Villa S. Giovanni, oggi si è giunti a considerare come Area integrata dello Stretto un territorio decisamente più ampio. Da un punto di vista dei flussi relazionali e del sistema urbanizzato tale territorio interessa, sulla sponda calabra, l'area che da Reggio Calabria giunge sino al porto di Gioia Tauro lungo il Tirreno e a Melito Porto salvo nel versante Ionico⁸; sul versante siciliano tale area ad urbanizzazione elevata include

anche i centri di Milazzo e Barcellona da un lato e Taormina dall'altro; un assetto conseguenza delle forme di urbanizzazione diffusa che hanno interessato in questi anni le due sponde dello Stretto (vedi Fig.1).

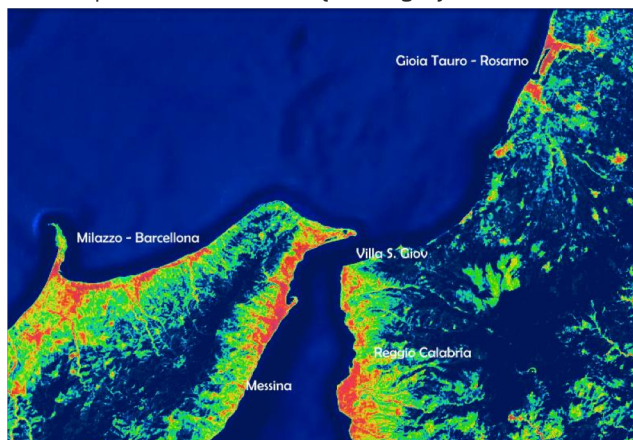


Fig. 1- Il sistema di urbanizzazione diffusa nell'Area dello Stretto

Alle spalle di questa area costiera a più densa ed elevata urbanizzazione si estende un "territorio dell'interno", collinare e montano, interessato da diversi decenni da un processo di abbandono demografico e di conseguente depauperamento economico e sociale. Ed è anche a questo territorio che occorre guardare, se si vuole evitare che la costruzione dell'area metropolitana diventi un volano per un processo di ulteriore degrado e svuotamento delle aree interne. In questa direzione ci spinge, del resto, a riflettere la Legge 7 aprile 2014 n° 56 che ha disciplinato la costituzione delle aree metropolitane, la quale all'art.1, c.6. stabilisce che il territorio della città metropolitana di Reggio Calabria coincide con quello della provincia omonima. Sempre da un punto di vista istituzionale, la situazione del versante messinese appare diversa, dal momento che la Legge regionale siciliana n° 8/2014, già citata, istitutiva delle aree metropolitane di Palermo, Catania e Messina, stabiliva che esse coincidono preliminarmente con il territorio del comune capoluogo, e assegna la possibilità ai comuni limitrofi di decidere la loro

³ Narrano gli storici della Magna Grecia [5] che fra il 496 e il 476 a.C. Anassila, tiranno di Reggio Calabria, riuscì nell'intento di dare un unico governo alle due città di Messina e Reggio, creando in tal modo la prima Città dello Stretto, in grado di esercitare il controllo assoluto dei traffici in quel tratto di mare.

⁴ La pubblicazione originale del Progetto '80 del Ministero è del 1970; recentemente sono state prodotte delle sintesi, una delle quali nel sito <http://eddyburg.it/article/articleview/2441/0/45/>. Si veda, inoltre: [6].

⁵ Il Progetto '80 prevedeva un sostanziale rafforzamento dei sistemi urbani del Sud mediante la creazione di Aree metropolitane in funzione di riequilibrio territoriale e motori per lo sviluppo economico. Si prevedeva, pertanto, la formazione di 30 sistemi metropolitani, contro i 9 esistenti all'epoca (Sistemi A, di cui due nel Mezzogiorno); 6 aree metropolitane erano considerate di "riequilibrio" perché vicine alle aree metropolitane esistenti (sistemi di tipo B), mentre si proponeva la creazione di 15 sistemi metropolitani alternativi, di cui ben 11 nel Mezzogiorno (sistemi metropolitani di tipo C e C1).

⁶ Per un esame del dibattito sviluppatosi agli inizi degli anni 70 si rimanda a due principali contributi: il primo è di G. Campione "La conurbazione nell'Area dello Stretto", relazione introduttiva tenuta al convegno I trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina [7]; il secondo è il volume di Sandro Bianchi e Manlio Vendittelli [8]. Ambedue i contributi contengono un'ampia disamina del dibattito e dei documenti che hanno affrontato il tema dell'Area dello Stretto.

⁷ Si veda il Protocollo d'intesa del maggio 2004 fra le Province di Messina e di Reggio Calabria e la costituzione di un "Osservatorio dell'Area integrata dello Stretto"; oggi la prospettiva dell'Area integrata può oggi contare su un atto legislativo importante: infatti, la Legge 24/marzo 2014 n° 8 "Istituzione dei liberi consorzi comunali e delle città metropolitane", approvata dall'Assemblea regionale siciliana, impegna la Regione Sicilia alla "promozione di accordi con lo Stato, la Regione Calabria e la Città metropolitana di Reggio Calabria" allo scopo di garantire ai cittadini delle due sponde dello Stretto di "usufruire di servizi secondo il principio di prossimità".



adesione o meno alla città metropolitana o procedere alla istituzione di liberi consorzi comunali. Ad oggi sembra ormai decisamente consolidata l'idea di una città metropolitana di Messina che interessa tutto il versante ionico della provincia fino a Taormina e il versante tirrenico sino a Barcellona Pozzo di Gotto⁹ (vedi Fig. 2). Non è obiettivo di queste note quello di addentrarsi nella complessa tematica appena accennata; ci è sufficiente in questa sede sottolineare come la creazione di un'area metropolitana integrata dello Stretto, tendente in generale ad includere, secondo le spinte istituzionali attuali, i territori delle due province, può certamente ricevere un importante impulso dalla presenza di un'Autorità portuale con competenza sull'intero territorio costiero delle due province ed in grado di programmare e gestire al meglio i collegamenti fra le due sponde.



Fig. 2 - L'area metropolitana messinese

3. Il sistema dei trasporti e la logistica

Un secondo livello di riflessione riguarda le prospettive che, in termini di economia dei trasporti e di logistica, potranno venire dalla costituzione dell'Autorità portuale di sistema calabro sicula. Il sistema urbano territoriale dello Stretto, infatti, possiede importanti potenzialità di sviluppo legate, in primo luogo, alla sua posizione al centro del Mediterraneo, posizione che è stata storicamente determinante per l'area, sin dai tempi della fondazione delle due città. E' fuor di dubbio, infatti, che la fondazione dell'antica colonia calcidese di Zancle (e quella successiva di Reghion) fosse motivata dalla posizione strategica "lungo" lo Stretto, lungo le rotte che collegavano lo Ionio con il Tirreno, e più in generale l'Egeo e il bacino orientale

del Mediterraneo con quello occidentale. Per circa 2000 anni lo Stretto è stato un punto di passaggio quasi obbligato per i collegamenti all'interno del Mediterraneo, e questo ha fatto la storia e la fortuna dell'area; e la città di Messina è stata per secoli una delle città economicamente e culturalmente più ricche e vivaci del Mediterraneo. Similmente il suo lento, ma inarrestabile declino iniziò proprio quando, in conseguenza della scoperta dell'America, il cuore dello sviluppo economico mondiale si spostò dal bacino del Mediterraneo verso l'Europa settentrionale e le coste dell'Atlantico¹⁰. Negli anni più recenti, l'affermazione del porto di Gioia Tauro, come uno dei principali porti container europei e del Mediterraneo, consente di poter pensare di riassegnare all'area quella funzione di organizzazione e controllo dei traffici navali "lungo lo Stretto", che è stata la ragion d'essere di Messina e di Reggio Calabria. La principale potenzialità del porto di Gioia risiede, infatti, nella sua posizione geografica al centro del Mediterraneo, all'incrocio di due delle più importanti Reti di Trasporto Trans Europeo, il Corridoio Meridiano, che attraversa il Mediterraneo in tutta la sua lunghezza da est ad ovest ed il Corridoio Transeuropeo 1 Palermo-Berlino; posizione ancor più strategica anche alla luce del recente raddoppio del Canale di Suez, che fa prevedere un sostanziale incremento del traffico navale complessivo. Come emerge da numerosi studi condotti sul tema, ma anche dal dibattito che ha coinvolto in questi anni istituzioni politiche, imprese ed amministrazioni locali, il limite principale del porto di Gioia Tauro è quello di essere un porto sino ad oggi esclusivamente legato al transhipment; una monofunzionalità che non ha sinora consentito di estendere al territorio circostante i benefici di natura economica, che sono rimasti limitati allo stretto ambito portuale. Tale situazione ha fatto emergere in questi anni un obiettivo strategico generale, ovvero quello di trasformare l'attuale porto di transhipment in un Polo intermodale mare - ferro - gomma, in grado di sfruttare al massimo le potenzialità derivanti dalla localizzazione geografica, di cui dicevamo in precedenza, e in una Piattaforma logistica dove potranno essere insediate aziende che svolgono attività di natura logistico/distributiva, industriale (prime trasformazioni) e di servizi, consentendo operazioni di importazione, di deposito, confezionamento, trasformazione ed assemblaggio di merci e riesportazione delle stesse. Soprattutto in questa direzione si stanno concentrando i programmi e gli investimenti finalizzati a incrementare l'afflusso di capitali nazionali e stranieri; fra questi va se-

⁹ IL QTR della Calabria [10] aveva già nel 2010 individuato questo sistema metropolitano con circa 270.000 abitanti distribuiti in 23 comuni; tale sistema (esteso tuttavia all'intera provincia) ha avuto un riconoscimento istituzionale con il voto del Parlamento nel marzo 2009 che ha inserito Reggio Calabria fra le 10 Città metropolitane.

⁹ Si tratta di un sistema di 51 comuni per un totale di circa 480.000 abitanti, mentre i comuni dell'area tirrenica compresa fra Patti e Santo Stefano di Camastra dovrebbero dar vita ad un libero consorzio dei Nebrodi

¹⁰ Alla fine dell'800 l'avvento del servizio di traghettamento fra la Sicilia e la Calabria sancì l'affermazione del traffico "attraverso" lo Stretto come quello nettamente predominante rispetto a quello "lungo" lo Stretto, segnando anche la fine di Messina come città marinara e commerciale e l'inizio del suo nuovo ruolo di "porta della Sicilia", processo definitivamente sancito dal catastrofico terremoto del 1908 che cancellò a Messina ogni traccia della preesistente economia commerciale.

gnalata, per l'indubbia rilevanza, l'istituzione di una Zona franca e di una Zona economica speciale (ZES). Tale strategia è stata concretizzata nell' Accordo di Programma Quadro - Polo logistico intermodale di Gioia Tauro, sottoscritto nel settembre 2010 dai Ministeri dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti [9], dell'Università e della ricerca scientifica, e dalla Regione Calabria, il Consorzio delle ASI di Reggio Calabria, l'Autorità portuale di Gioia Tauro e RFI. Un progetto che per realizzarsi deve rimuovere le tante criticità che lo ostacolano e ne rallentano o impediscono la realizzazione. La prima, e forse più importante è rappresentata dall'assenza di un collegamento del porto con la rete ferroviaria nazionale ad Alta capacità - Alta velocità (AC-AV) attualmente ferma a Salerno. Senza questa grande opera infrastrutturale, a cui sinora RFI ha opposto una serie di inaccettabili ragioni di carattere economico, non saremo in grado di sfruttare il vantaggio localizzativo, non potendo utilizzare a pieno la modalità su ferro. La creazione di un'Autorità di sistema portuale fra la Calabria e Messina dà corpo istituzionale all'idea di un sistema portuale integrato dell'Area dello Stretto, già è maturata in questi anni all'interno di numerosi documenti programmatici ed in particolare all'interno del QTR/P della regione Calabria [10] (Vedi Fig. 3).



Fig. 3 - Il sistema portuale nell'area dello Stretto

“Il ruolo potenziale di questo territorio, caratterizzato dalla posizione strategica nel cuore del Mediterraneo e dall'elevato livello di servizi direzionali offerti, è quello di terminale di un ideale sistema di flussi e relazioni che collega la sponda calabra dello Stretto con quella siciliana, da Messina, a Catania, fino a Siracusa. In tal senso l'obiettivo generale del QTR/P è di rafforzare il ruolo di Reggio Calabria come nodo di servizi qualificati per la struttura logistica Reggio - Villa S. Giovanni, nell'ambito del sistema delle connessioni verso la Sicilia, con la prospettiva in particolare di creare un Sistema integrato dei trasporti dell'Area dello Stretto. Questo dovrà, in particolare, integrarsi sulla sponda calabra con il porto di Gioia Tauro, e sulla sponda siciliana con il nodo autostradale e ferroviario di Messina e quello portuale di Milazzo, realizzando

un hub multifunzionale dei flussi provenienti dalla direttrice Trapani - Palermo da un lato e Siracusa - Catania dall'altro” [11]. La realizzazione di un'unica autorità portuale di sistema potrà avere effetti certamente benefici in termini economici e territoriali, favorendo un processo di integrazione fra i diversi porti. Infatti, la realtà territoriale di Gioia Tauro potrà avvalersi del know how e della grande tradizione di attività legate al mare esistenti a Messina (cantieristica, riparazione e manutenzione, attività commerciali, ecc...); dall'altro lato alcune attività oggi in difficoltà a Messina per carenza di spazi, potrebbero trovare localizzazione nell'area portuale ed industriale di Gioia Tauro. Ed ancora nuove opportunità potrebbero derivare per il porto di Milazzo come gate commerciale per le merci dirette in Sicilia, anche mediante l'apertura di nuove rotte. Nel complesso le sinergie che potranno derivare dal “sistema integrato portuale” potranno favorire la realizzazione dell'obiettivo strategico di realizzare il Polo intermodale - piattaforma logistica.

Bibliografia

- [1] Gambi L., *La Calabria. Atlante delle Regioni d'Italia*, Utet, Torino, 1965
- [2] Fera G., *Il Ponte sullo Stretto*, in Belli A. (a cura di), *Il territorio speranza*, Alinea, Firenze, 2002
- [3] Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, *Rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-1975*, Sansoni, Firenze, 1970
- [4] European Union, Regional Policy Dept., *Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward*, 2011. reperibile sul sito: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf
- [5] Berard I., *La Magna Grecia*, Einaudi, Torino, 1963
- [6] Archibugi F., *Gli obiettivi strategici del Progetto 80 e il 'Quadro territoriale di riferimento' Intervento al seminario del Ministero Infrastrutture e trasporti*, “Dal Progetto 80 all'Italia che verrà”, Roma, 20 Febbraio 2007
- [7] Campione G., (a cura di) [1976], *I trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina*, numero monografico de “La loggia dei mercanti”, periodico della Camera di commercio di Messina, n° 5, 2007
- [8] Bianchi A., Vendittelli M., *L'attraversamento dello Stretto: programmazione, pianificazione, trasporti*, Casa del libro editore, Reggio Calabria - Roma, 1982
- [9] Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*, Roma, 2014, reperibile sul sito: http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291
- [10] Fera G., Ziparo A. (a cura di), *Pianificazione territoriale paesaggistica e sostenibilità dello sviluppo. Studi per il quadro territoriale regionale della Calabria*, Franco Angeli ed., Milano, 2014
- [11] Regione Calabria, *Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTR/P) - Relazione generale*, Catanzaro, dicembre 2009