

L'Area dello Stretto di Messina si impone come tema tra la fine degli anni sessanta e i primi anni settanta, rappresentando per la cultura urbanistica di quella fase uno scenario di grande rilievo entro cui inserire tra l'altro la problematica del collegamento stabile tra Sicilia e continente.

Il concetto di area integrata dello stretto è peraltro affatto recente: le tendenze all'individuazione di un contesto comune, marcato da relazioni dense tra le genti e gli insediamenti che gravitano attorno alla "striscia di mare" che si allunga tra "le strette cimose contornate dalle pendici aspromontane e peloritane", risale all'evocativo antico, almeno al periodo Magno-Greco.

Nel volume ci si sofferma sui caratteri distintivi ed evolutivi dell'area - con particolari sottolineature della ricchezza del patrimonio territoriale, ecopaesaggistico, sociale e storico-culturale -, attorno alle visioni, alle "immagini emergenti" su cui si è potuto prospettare nelle varie epoche e fasi lo scenario di Area dello Stretto. Costruito rilanciato nel 1969 dal "Progetto 80" che enfatizza l'idea di area integrata; ma attorno alle filosofie di sviluppo "meridionalistiche" dominanti nel periodo: ambito connotato dai grandi poli industriali e infrastrutturali, che lo avrebbero contornato e marcato, nonché alle attrezzature urbane previste nei centri maggiori; il tutto ruotante attorno all'idea del ponte come grande struttura di collegamento "tra elementi forti", ma quasi totalmente scollati dall'ecosistema circostante.

Oggi, fallite evidentemente le ipotesi legate ai grandi poli, tramontata anche l'idea del ponte con il suo carico di equivoci, inganni e sprechi, riemerge il paesaggio dello Stretto, con le sue "meraviglie", la sua ricchezza patrimoniale, ma anche le molte cesure, rotture da risanare.

L'area integrata dello Stretto può allora rilanciarsi attorno ai suoi immensi "valori verticali", cultura, ecologia, archeologia, storia, arte, tradizioni, oltre che alle relazioni coesive tra i suoi molti "luoghi cospicui". Il volume contiene studi che ricercano modi "intelligenti ed innovativi" di affermazioni di tale tematiche.

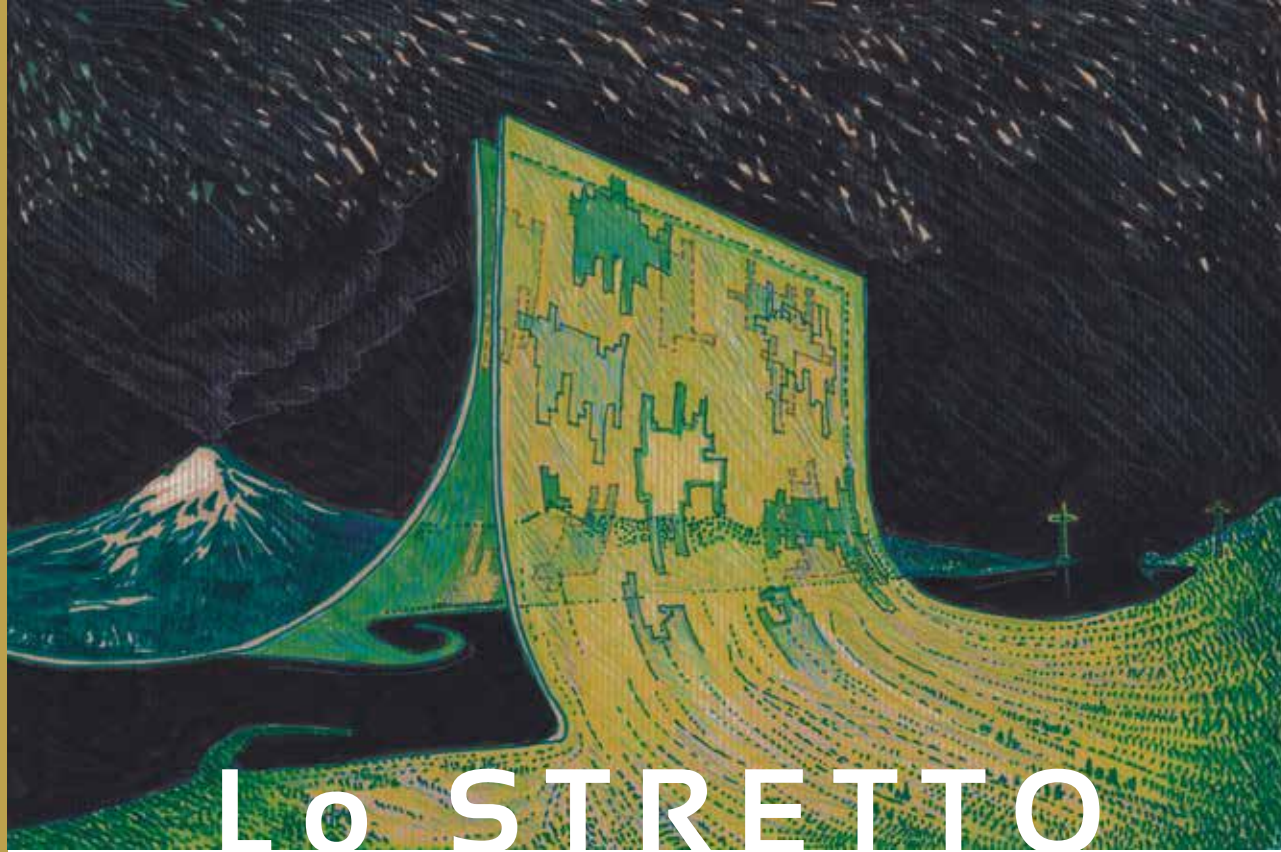
csd'A
Centro
Stampa
d'Ateneo

ISBN 978-88-99352-01-1



LO STRETTO in lungo e in largo

GIUSEPPE FERA e ALBERTO ZIPARO



LO STRETTO

in lungo e in largo

a cura di

GIUSEPPE FERA e ALBERTO ZIPARO



Giuseppe Fera è ordinario di Urbanistica presso l'Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria. Ha svolto ricerche sull'autocostruzione abusiva, sulla pianificazione per la mitigazione del rischio sismico e più recentemente sulla pianificazione interattiva. È autore di numerosi libri tra i quali si ricordano per l'editore Angeli, *Pianificazione territoriale paesaggistica e sostenibilità dello sviluppo* (2012-2014) e *Comunità, urbanistica, partecipazione* (2008); e per Gangemi *Urbanistica, teorie e storia* (2002) e *La città antisismica* (1992).

Alberto Ziparo è associato di Pianificazione urbanistica all'Università di Firenze, dove insegna principalmente presso i Corsi di Laurea in Pianificazione.

I suoi programmi di ricerca riguardano teorie e metodi di pianificazione ambientale del territorio, l'analisi di politiche e programmi per il Mezzogiorno, gli impatti ambientali di progetti infrastrutturali rispetto all'individuazione di scenari di mobilità sostenibile. Fra le sue pubblicazioni: per Angeli, *Pianificazione territoriale paesaggistica e sostenibilità dello sviluppo* (2012-2014); per Alinea *TAV sotto Firenze* (2011), *Il ponte insostenibile* (2002), *Pianificazione ambientale e sviluppo insostenibile nel Mezzogiorno* (1998); per Gangemi *Boston in the 1990's* (1994).

In copertina
Marcello Sestito, *Morgana Impennata*
pennarelli su carta di pane, cm 50x70, 2010

Lo STRETTO

in lungo e in largo

*Prime esplorazioni sulle ragioni di
un'area metropolitana integrata dello Stretto di Messina*

a cura di

GIUSEPPE FERA
ALBERTO ZIPARO

Scritti di:

Marina Arena, Francesco Calabrò, Lucia Della Spina, Rosa Grazia De Paoli, Celestina Fazia, Maria Concetta Fera, Gaetano Giunta, Stefano Gresta, Elena Gugliuzzo, Michele Limosani, Domenico Marino, Marcello Mento, Domenico Minuto, Francesca Moraci, Gianfranco Neri, Nicola Alessandro Pino, Gabriella Pultrone, Giuseppe Restifo, Antonello Russo, Adolfo Santini, Gaetano Scarcella, Marcello Sestito, Angelo Vecchio Ruggeri, Angela Viglianisi, Alberto Ziparo.

Questo volume costituisce il rapporto finale del ciclo di seminari sullo sviluppo sostenibile dell'area metropolitana dello Stretto di Messina, promossi nel periodo marzo-novembre 2014, dal Laboratorio per lo Sviluppo Sostenibile dell'Area dello Stretto.

Lo stesso laboratorio è coordinato dal prof. Giuseppe Fera del Dipartimento Architettura e Territorio dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria in collaborazione con l'Università di Messina ed il LAPEI (Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti) del DIDA dell'Università degli Studi di Firenze.

Al presente volume, curato da **Giuseppe Fera** ed **Alberto Ziparo**, hanno contribuito:

Marina Arena, Francesco Calabrò, Lucia Della Spina, Rosa Grazia De Paoli, Celestina Fazia, Maria Concetta Fera, Gaetano Giunta, Stefano Gresta, Elena Gugliuzzo, Michele Limosani, Domenico Marino, Marcello Mento, Domenico Minuto, Francesca Moraci, Gianfranco Neri, Nicola Alessandro Pino, Gabriella Pultrone, Giuseppe Restifo, Antonello Russo, Adolfo Santini, Gaetano Scarcella, Marcello Sestito, Angelo Vecchio Ruggeri, Angela Viglianisi, Alberto Ziparo.

Per il repertorio fotografico concernente immagini del paesaggio e vedute panoramiche dello Stretto si ringraziano: Maurizio Marzolla, Maria Tarzia, Giuseppe Giofrè Florio, Gabriele Morabito e Giuseppe Fotia

**Edizioni Centro Stampa di Ateneo
Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria**
Finito di stampare nel mese di gennaio 2016

Progetto grafico e Impaginazione:

Giuseppe Fotia

Ufficio Marketing e Comunicazione Strategica

Viale Amendola 8/B

89122 Reggio Calabria

www.unirc.it

ISBN 978-88-99352-01-1



INDICE

INTRODUZIONE

1. L'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO: STORIA, PRESENTE, PROSPETTIVE
Giuseppe Fera..... pag. 9

PARTE PRIMA

Il patrimonio culturale identitario

2. UNA LETTURA DELLO STRETTO
Gianfranco Neri..... pag. 25
3. LO STRETTO È STORIA, MITO, POESIA E... TANTO ALTRO ANCORA
Maria Concetta Fera..... pag. 29
4. LO STRETTO DI MESSINA SEMPRE PIÙ LARGO
Marcello Sestito..... pag. 35
5. IL PROGETTO UNESCO PER LO STRETTO DI MESSINA
Marcello Mento..... pag. 43
6. I TEMI CULTURALI EMERGENTI NELLA COEVOLUZIONE DI AMBIENTE
E SOCIETÀ DELLO STRETTO
Elena Gugliuzzo, Giuseppe Restifo..... pag. 47

PARTE SECONDA

Per una economia sostenibile

7. NUOVI PARADIGMI INTERPRETATIVI, STRATEGIE E OBIETTIVI DELLE POLITICHE DI
Lotta alla povertà: il caso della Fondazione di Comunità.
Gaetano Giunta, Mimmo Marino..... pag. 57
8. LA CULTURA COME KEY-DRIVER DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE:
OPPORTUNITÀ E PROSPETTIVE PER L'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO
Gabriella Pultrone..... pag. 65

PARTE TERZA

Il territorio e il paesaggio.

9. IL PARADIGMA DELL'AREA METROPOLITANA INTEGRATA DELLO STRETTO.
Francesca Moraci pag. 73
10. PERCORSI SMART PER LA METROPOLIZZAZIONE
DELL'AREA INTEGRATA DELLO STRETTO
Celestina Fazio pag. 81
11. TERRITORIO, PAESAGGIO E AMBIENTE DELLO STRETTO,
AREA DI SOSTENIBILITÀ MEDITERRANEA
Alberto Ziparo pag. 87
12. L'AREA DELLO STRETTO TRA PROSSIMITÀ E DISTANZA
Antonello Russo pag. 109
13. LA RESILIENZA DEL PAESAGGIO DELLO STRETTO
Marina Arena pag. 115

PARTE QUARTA

I Terremoti e i rischi ambientali

14. L'AREA DELLO STRETTO ED I TERREMOTI
Giuseppe Fera pag. 127
15. I DISASTRI NATURALI:
DA CRITICITÀ AD OCCASIONE DI SVILUPPO PER L'AREA DELLO STRETTO
Rosa Grazia De Paoli pag. 133
16. L'INGV E IL RISCHIO SISMICO NELLO STRETTO DI MESSINA.
NECESSITÀ DI MONITORAGGIO, OCCASIONE DI RICERCA, OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO
Nicola Alessandro Pino, Stefano Gresta pag. 139
17. BREVI NOTE SULLA VULNERABILITÀ SISMICA
Adolfo Santini pag.143

PARTE QUINTA

Mobilità e Trasporti

18. TERRITORIO E MOBILITÀ: ALLA RICERCA DI UNA SOLUZIONE PER
L'ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA
Michele Limosani pag. 149
19. LA DIMENSIONE INFRASTRUTTURALE DELL'AREA DELLO STRETTO.
SCENARI DI PROGETTO
Gaetano Scarcella pag. 161

20. IL NODO DEI TRASPORTI NELL'ASSETTO DELL'AREA
Alberto Ziparo..... pag. 169

21. IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ PER L'INCREMENTO DELLA COMPETITIVITÀ
DELL'AEROPORTO DELLO STRETTO: IL CONTRIBUTO DELLA CULTURA DELLA VALUTAZIONE
Francesco Calabrò, Lucia Della Spina, Angela Viglianisi..... pag.173

ALLEGATI

A. L'ACCORDO DI PROGRAMMA FRA LE UNIVERSITÀ DI MESSINA E REGGIO CALABRIA..... pag. 181

B. LA CARTA DEL PAESAGGIO DELLO STRETTO..... pag. 183

C. L'ACCADEMIA DEI VAGABONDI
di *Domenico Minuto, Angelo Vecchio Ruggeri*..... pag. 189

20. IL NODO DEI TRASPORTI NELL'ASSETTO DELL'AREA

Alberto Ziparo

Il tema della mobilità ha storicamente ricoperto un ruolo strategico nel modello di assetto socio-spaziale dell'Area dello Stretto. La rassegna sintetica di “visioni dominanti” per la strutturazione del contesto nelle varie fasi ne evidenzia nel tempo la storica funzione di controllo e regolazione delle relazioni di tipo militare, commerciale, amministrativo ed in generale socio-economico, legata soprattutto al traffico marittimo di attraversamento longitudinale dello Stretto ed alla possibilità di governare e determinare uno spazio strategico nei traffici mediterranei.

Dopo l'Unità d'Italia il progetto economico e tecnologico ha permesso la “messa in discussione” dell'insularità della Sicilia, prima raggiungibile soltanto via mare e, più tardi, per via aerea: lo sviluppo dei trasporti terrestri su rotaia e su gomma, insieme all'immane impegno per la realizzazione della Rete Infrastrutturale nazionale, rilanciavano il problema del collegamento “concreto” della Sicilia al resto del Paese “e al continente” e quindi all'attraversamento trasversale dello Stretto. In effetti, nell'Italia post-unitaria si discuteva del possibile “attraversamento stabile”, Ponte, Istmo o Tunnel, in modo analogo agli approcci prospettati – e poi divenuti programmi e progetti – per il “superamento” dei grandi corsi d'acqua (Biagi, Ziparo, 1998). Lo “shock sismico” del 1908 ha contribuito a chiarire le difficoltà tecniche, programmatiche, economiche ed ambientali legate alla possibile progettazione del Ponte: tuttavia la domanda di relazioni – anche su gomma e rotaia – con la Sicilia si è mantenuta costante e crescente. Con la realizzazione della rete ferroviaria nazionale, i traffici sullo Stretto sono diventati regolari. Dopo il secondo conflitto mondiale si sono fortemente intensificati, con l'avvio nel 1956 del collegamento veloce tra Reggio e Messina, anche per i salti tecnologici comportati dalla organizzazione bellica nei settori dei traffici marittimi.

E, successivamente, per un aumento delle modalità dovute agli effetti di uno sviluppo economico divenuto, alla fine degli anni cinquanta, vero e proprio “boom”; di cui però le regioni dello Stretto hanno beneficiato molto dopo e relativamente; registrando effetti rilevanti nel settore dei trasporti, ma legati soprattutto alla fuoriuscita di capitale umano e sociale, ovvero alla emigrazione di milioni di Siciliani e di Calabresi verso le aree, dapprima estere poi dell'Italia settentrionale, che si andavano sviluppando.

A partire dalla fine degli anni sessanta si registrano anche al sud i primi effetti della crescita economica e della trasformazione socio-spaziale: anche in Calabria e Sicilia ad uno “sviluppo più lento”, corrisponde tra l'altro una maggiore domanda di mobilità. Nello Stretto si consolida la domanda di collegamenti di lunga distanza; anche perché nel frattempo si è realizzato

il doppio binario ferroviario su tutto il basso arco tirrenico, fino a Reggio, e si costruisce la Salerno-Reggio Calabria (Bianchi, Vendittelli, 1982). Il “Progetto ‘80” (Programma di Sviluppo Economico Nazionale 1971-75) individua l’Area dello Stretto come una delle aree strategiche del Paese e propone per essa uno scenario di sviluppo che resterà riferimento scientifico, culturale e politico per diversi decenni.

Per il Mezzogiorno si propone un modello di sviluppo fortemente centrato sui “Grandi Poli” Industriali e Infrastrutturali. Per molti anni – e in diversi programmi e studi – il comparto dei trasporti viene reinterpretato addirittura con valenze molto più ampie di quelle di un settore che deve assicurare “le condizioni dello sviluppo”: esso è considerato su un vero e proprio fattore strutturante della crescita. Si afferma allora un concetto rimasto dominante forse fino a qualche anno fa, allorchè proprio gli studi sul Ponte hanno contribuito a chiarire non pochi equivoci: risolvendo i collegamenti di lunga distanza, tra la Sicilia e il continente (“possibilmente con l’attraversamento stabile”), si sarebbe affrontato anche felicemente il problema dei collegamenti interni dell’area. Nonostante, però, la nascita della Società “che dovrà realizzare il Ponte” – sotto forma di Comitato Promotore ex lege 1158/1971, da cui dieci anni dopo nascerà la Stretto di Messina spa – nei tardi anni settanta i primi “programmi di sviluppo economico” in qualche modo organici delle due regioni, formulano scelte piuttosto diverse: il Reggino guarda soprattutto al suo interno, alle relazioni con la Piana, la Locride, i “nuovi poli industriali calabresi, fino all’asse Lametino-Catanzarese; “Messina, con l’autostrada” rafforza le relazioni con le altre città della fascia costiera siciliana e, più vicino, con il polo produttivo di Milazzo e quello turistico di Taormina”. Qualche anno dopo, negli studi per il Piano Generale dei Trasporti (Bettini, Guerzoni, Ziparo, 2002), si sottolinea come l’attraversamento stabile, progetto ancora non risolto dal punto di vista tecnico, rischia di essere già obsoleto dal punto di vista programmatico.

Nel 1990, mentre l’ “ultimo esecutivo della prima repubblica” si accinge a varare l’ennesima “grande cascata” di progetti di opere pubbliche per il Sud – riproponendo una ricetta ormai fallimentare – le due Regioni, insieme alla Provincia e agli altri Enti interessati, varano un Accordo di Programma per i collegamenti nello Stretto, documento politico-programmatico che contiene interessanti elementi di innovazione e, lasciando sullo sfondo l’Attraversamento Stabile e qualsiasi retorica sull’integrazione forte dell’Area, mira a risolvere i reali problemi emergenti nel sistema di mobilità. Per la prima volta si assumono gli studi sui flussi reali che vengono reinterpretati per “riequilibrare” il peso delle strategie mirate a soddisfare la “crescente domanda di traffico locale” e non soltanto i traffici di lunga distanza, la cui componente inizia a declinare.

Nelle ultime fasi le elaborazioni ed i dibattiti, viziati da tantissime forzature, sul Ponte “prossimo alla realizzazione”, a dispetto della sua discutibile utilità e fattibilità, hanno spesso occultato i reali problemi del sistema dei trasporti nell’area (sempre più legata alla crescita del traffico locale) rilanciando continuamente quanto forzosamente il peso dei collegamenti di lunga distanza. Proprio gli studi sul Ponte, tuttavia, hanno chiarito, forse definitivamente, tale equivoco.

Domenico Gattuso è tra gli studiosi che hanno più osservato il traffico sullo Stretto; sottolinea appunto come ormai la mobilità sia soprattutto interna all’area. *“Le indagini e l’analisi delle serie storiche evidenziano nettamente una tendenza alla contrazione dei traffici sullo Stretto; in particolare la mobilità passeggeri complessiva si riduce da 13,4 Mni a 9,9 Mni di unità/anno negli ultimi 15 anni (1995-2010) con un tasso medio di decrescita pari a -2,6%; in termini di autovetture equivalenti il discorso è analogo: da 2,8 Mni di autolanno a 2,0 Mni, con un -2,8%. Di contro aumenta significativamente la quota modale aerea (da 6 a 10,2 Mni di passeggeri. Da notare che nel complesso la mobilità passeggeri da e per la Sicilia appare piuttosto stabile (attorno a 21 Mni di passeggeri/anno). Nel caso del trasporto merci si rileva una stasi del traffico camionale (da 0,9 Mni*

di veicoli commerciali a 0,8 Mni) ed una crescita del trasporto mediante navi (da 0,3 Mni a 0,6 Mni di mezzi). Del tutto insignificante è l'entità del traffico merci ferroviario" (Gattuso,2011).

Tutti gli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica recenti, dal Piano Generale delle Mobilità Nazionali, ai documenti programmatici regionali, ai piani territoriali e paesaggistici, alla programmazione strategica e comunitaria, hanno colto il crescente peso del sistema interno dell'area, rispetto ai grandi collegamenti di lunga distanza. Il sempre crescente peso del traffico aereo per passeggeri e marittimo per le merci, rendono il problema dei collegamenti di lunga distanza assai relativo, risolvibile per quanto riguarda le merci pesanti con l'attuazione piena dell'approdo di Tremestieri- Messina Sud da relazionare in futuro al nuovo scalo di Reggio Nord- Villa Sud, probabilmente a Bolano.

Il residuo traffico passeggeri via terra per il Messinese è gestibile con innovazioni tecnologiche, macchine fisse e mobili e opportune rotture di carico quelle "relazioni tra treni e merci veloci".

Le nuove amministrazioni comunali di Messina e Reggio sostengono la necessità di integrare il traffico "tra le due sponde", assumendo lo Stretto come "elemento di unificazione, non di barriera" e puntando sulla continuità della rete "mare-terra".

In effetti, lo stesso Domenico Gattuso ha ipotizzato – in uno studio recente – un vettore di collegamento costante sotto forma di "Metropolitana del Mare", in funzione continua nell'arco delle 24 ore, sia con collegamenti "diretti" tra i centri di Messina e Villa e Reggio, sia con corse "circolari" tra le relazioni inter ed intra sponde (Gattuso,2010). Molta parte del problema si risolverebbe così. Laddove relazioni parziali, discrete, discontinue, sarebbero tese a coprire la domanda di mobilità tra "i luoghi cospicui", localizzazioni di attività notevoli dell'area; che però non esprimono una domanda costante.

La proposta di un'Agenzia per i Trasporti nell'area, spesso avanzata da elementi della governance locali e regionali, costituirebbe elemento probabilmente decisivo per la gestione del comparto. Va sottolineato come negli ultimi anni il peso del dibattito sul Ponte abbia coperto – forse strumentalmente – anche grandi operazioni di autentico disinvestimento pubblico nell'area, che hanno peggiorato la qualità del sistema e dei collegamenti, riportando per molti anni, le condizioni del trasporto ai livelli che si registravano diversi decenni addietro (Marino, 2010).

È probabile peraltro che le peggiori condizioni si registrino non nella "parte insulare dello Stretto", ma proprio in quella Calabria che è "fisicamente legata al continente", ma risulta spesso ancora troppo distante dai suoi centri nevralgici, come da quelli nazionali.

Appare illusorio in ogni caso pensare di poter rilanciare il settore senza un massiccio programma di investimenti soprattutto pubblici – nazionali e comunitari – per l'area.

Esso sarebbe utile tra l'altro al riutilizzo e al rilancio delle infrastrutture, anche grandi, già realizzate (aeroporto, porti, ecc.), attualmente giacenti in condizioni di forte sottoutilizzo che ne favoriscono il degrado.

Riferimenti bibliografici e documentali

a) Documenti

Camera dei Deputati - Senato della repubblica (1996) Documenti X Legislatura. Considerazioni sulla fattibilità delle opere di attraversamento (dello Stretto di Messina), Roma

CIPE (2003 ottobre/ 2005 agosto/ 2009 dicembre) Deliberazioni sulle Procedure di approvazione del Progetto preliminare e di avvio del Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina, Mimeo, Roma.

Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici (1997) Parere di Compatibilità del progetto di Attraversamento Aereo dello Stretto di Messina, mimeo, Roma, ottobre.

Eni (Consorzio per lo Stretto di Messina) (1992) Attraversamento in alveo dello Stretto di Messina. Progetto di massima. Roma.

LO STRETTO IN LUNGO E IN LARGO

- Ferrovie dello Stato spa (1987) (a cura di Giulio Vinci), *Attraversamento stabile viario e ferroviario dello stretto di Messina*, Roma.
- Legambiente Reggio Calabria (1997) "Uno sguardo sul Ponte", Reggio Calabria, mimeo.
- Legambiente ed altri (2003) Osservazioni al SIA del Progetto preliminare del Ponte sullo Stretto, (Gruppo di Lavoro coordinato da Alberto Ziparo), Roma, bozza.
- Legambiente ed altri (2011) Osservazioni al SIA del Progetto preliminare e alla relazione di Ottemperanza Ambientale del Ponte sullo Stretto, (Prima Bozza), Roma.
- Legambiente ed altri (2012), Integrazioni alle Osservazioni al SIA del Progetto preliminare e alla relazione di Ottemperanza Ambientale del Ponte sullo Stretto, (Prima Bozza), Roma.
- Ponte di Archimede spa (1984) Il ponte di Archimede nello stretto di Messina, (Progetto, fattibilità, traffico), Roma, mimeo.
- SOMEA - Stretto di Messina spa (1982) Analisi costi benefici relativi alla realizzazione di un collegamento stabile tra Sicilia e Continente, Messina, mimeo.
- Stretto di Messina spa (1986) Rapporto di fattibilità (voi. 3 Fenomeni economici ed analisi costi benefici - voi. 9 Impatto sul territorio e gli ecosistemi), Messina, mimeo.
- Stretto di Messina spa (1991) Analisi della configurazione attuale e futura della rete plurimodale nel comprensorio dello Stretto di Messina, mimeo.
- Stretto di Messina spa (2003) Studio di Impatto Ambientale, parte terza: Relazione di sintesi non tecnica del progetto del Ponte, Messina/Roma, mimeo.
- Id. (2003) Progetto di massima del Ponte sullo Stretto di Messina, Roma, bozza.
- Stretto di Messina spa (2003) Ponte sullo Stretto, Progetto preliminare, Relazione, Roma.
- Stretto di Messina spa (2005) Ponte sullo Stretto, Progetto preliminare (versione finale conseguente alle osservazioni CIPE e ministeriali), Relazione, Roma.
- Stretto di Messina spa (2011) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Relazione, Roma, mimeo.
- Stretto di Messina spa (2011) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale, Roma, mimeo.
- Stretto di Messina spa (2012) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale, (Aggiornamento), Roma, mimeo.
- Tecnomare (1986) Proposal for a permanent underwater strait connection based on offshore technologies. Strait of Messina, Roma, mimeo.

b) Bibliografia

- AA.VV. (2006) *La cattiva strada. La prima ricerca sulla Legge Obiettivo, dal Ponte sullo Stretto alla TAV*, WWF Italia, Perdisa, Bologna.
- Bettini V., Guerzoni M., Ziparo A. eds. (2002) *Il Ponte insostenibile*, Allinea. Firenze.
- Bianchi A., Vendittelli M. (1982) *L'attraversamento dello Stretto*, Casa del Libro, Reggio Calabria.
- Bresso M. (1988) "L'economia e gli indicatori ambientali: dalle valutazioni monetarie alle VIA", in id. ed. *Gli indicatori ambientali: valori metri e strumenti nello studio dell'impatto ambientale*, Franco Angeli, Milano.
- Di Cilio A., Manio D., Miceli G., Minniti G. (1990) *L'attraversamento dello Stretto, problemi e prospettive*, Editoriale Mac Aiello, Napoli.
- Gattuso D., (2010), *Proposta progettuale per il collegamento marittimo metropolitano nello Stretto di Messina*, Bozzastampa, Reggio Calabria
- Gattuso D., (2011) "Trasporti" in Legambiente et al., "Osservazioni al Siacit.
- Hellmann D., Schachter G., Sum A., Ziparo A., Zoppi C. (1997) "The impact of Mega infrastructure Projects on urban Development: Boston and the Messina Strait", in *European Planning Studies*, n. 5.
- Mancosu C. ed. (2010) *Il Ponte sullo Stretto. Rischi dubbi verità nascoste*, Mancosu, Roma
- Marino D. (2010) *L'insostenibile leggerezza del Ponte*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Pieroni O. (2002) *Tra Scilla e Cariddi*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Secchi C. (1992) "Metodologie di valutazione dell'impatto turistico di attraversamento stabile", Mimeo, Università di Pavia.
- Secchi C. (1997) "Elementi per una analisi degli effetti economici di attraversamento stabile dello Stretto di Messina", Università di Pavia, bozza.
- Ziparo A. (1997) "Ascesa e declino della città del Ponte" in *Urbanistica Informazioni*.