

TRASPORTI

& cultura

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PORTI E CITTÀ



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2015
anno XV, numero 41

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2015 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

5 PORTI E CITTÀ

di Laura Facchinelli

7 LE AREE PORTUALI DISMESSE: INTERAZIONI CON LA CITTÀ

di Oriana Giovinnazzi

15 VENEZIA: IL PORTO COME RISORSA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA CITTÀ

di Paolo Costa

23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI TRANSIZIONI PER SUPERARE IL '900 INDUSTRIALE

di Francesco Gastaldi

29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE: IL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA

di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli

37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ

di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e
Giuseppe Inturri

45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME- DITERRANEO E SCENARI FUTURI

di Oriana Giovinnazzi

53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL PORTO DI AMBURGO

di Chiara Mazzoleni

61 PROGETTI DI RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE SULL'ESTUARIO DEL TAGO

di André Fernandes

69 LA RISCOPERTA DEL WATERFRONT DI ROTTERDAM

di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e
Walter de Vries

77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA- ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU- RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI WATERFRONT

di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena
Micheletti

85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL PROGETTO TANGER PORT FRA PROMOZIONE POLITICA E FRAMMENTAZIONE URBANA

di Zeila Tesoriere

93 DINAMICHE SULL'OCEANO INDIANO: TRASFORMAZIONI SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO

di Annick Miquel

103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E PORTO IN ASIA

di Yves Boquet

111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO: QUALE FUTURO?

di Pierre Gras

125 DA DESPINA A VALDRADA, ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO

di Cecilia Scoppetta

137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL BASSO CORSO DEL DANUBIO: BRĂILA

di Alexandru Damian

141 PORTO VECCHIO A TRIESTE, UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI SILENZIO

di Marta Moretti

145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI

di Giuseppe Mazzeo

149 LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO. UN FOCUS GROUP DEI PROTAGONISTI CAMPANI

di Alessandro Panaro

151 TRASPORTI, CULTURA, ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE DEL N. 38 DI T&C A PALERMO

di Zeila Tesoriere

155 PONTE SULLO STRETTO, PER VALORIZZARE IL MERIDIONE E RILANCIARE L'ECONOMIA ITA- LIANA. UN CONVEGNO A ROMA

di Laura Facchinelli

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.



Ponte sullo Stretto, per valorizzare il Meridione e rilanciare l'economia italiana. Un convegno a Roma

di Laura Facchinelli

Sono attualmente in atto grandiose trasformazioni che stanno cambiando molto rapidamente ruoli ed equilibri geoeconomici nel mondo. I traffici, in rapida crescita, si concentrano sul Mar Mediterraneo. Dove il nostro Paese si trova, geograficamente, in posizione baricentrica, senza però aver compreso né valorizzato le proprie potenzialità. Occorre concentrare lo studio sul Mediterraneo e sui paesi che vi si affacciano per scoprirne le possibili interazioni. È urgente puntare l'attenzione sulla Sicilia, collegandola (finalmente) al continente mediante il progettato Ponte sullo Stretto, segmento fondamentale del corridoio 1. È fondamentale potenziare e mettere a sistema i porti dell'area dello Stretto, primo fra quali quello di Gioia Tauro. Solo così l'Italia potrà intercettare i traffici, assumendo un ruolo da protagonista.

Questo il filo conduttore del convegno *La macro regione del Mezzogiorno*, che si è svolto il 17 giugno a Roma nella sede dello "Spazio Europa" (gestito dall'Ufficio di informazione in Italia del Parlamento Europeo e dalla rappresentanza in Italia della Commissione Europea). Sede significativa ed appropriata per sottolineare il concetto enunciato nel sottotitolo dell'evento: Sicilia-Calabria, binomio inscindibile nel TEN-T 5 per una nuova centralità dell'Italia e dell'Europa nel Mediterraneo. Ha organizzato l'evento l'Istituto di Alti Studi in Geopolitica e Scienze Ausiliarie (ISAG), per il quale è intervenuto, in apertura, Filippo Romeo, con la collaborazione di Innovatori Europei, che al convegno era rappresentato dal presidente Massimo Preziuso.

Fondamentale il ruolo di Cosimo Inferrera del Centro Europeo di Studi Universitari e del Comitato Peloritano Ponte Subito. Il prof. Inferrera ha paragonato l'Italia a un grande molo situato nel Mediterraneo, mentre la Sicilia divide il Mediterraneo stesso in due parti: o si passa sotto o si passa sopra. Da medico (Inferrera è stato docente all'Università di Messina) ha ricordato che siamo andando incontro a un disastro ambientale, perché il Mediterraneo rappresenta l'1% dei mari, ma vi scorre il 33% del traffico container. Pertanto c'è un crescente inquinamento, con densità massima nel tratto fra la Sicilia e Gibilterra. Se fermiamo metà del traffico all'altezza di Augusta (porto ora utilizzato solo per scopi militari) noi salviamo il Mediterraneo.

La scrivente ha avuto l'occasione, in apertura, di sottolineare l'importanza del "Dare continuità alle vie terrestri": era questo il tema del numero 12 della rivista *Trasporti & Cultura* nel quale, esattamente 10 anni fa, si affrontò, da vari punti di vista, la questione del Ponte sullo Stretto di Messina. Un precedente storico – quello del ponte ferroviario che venne costruito negli anni '40 dell'800 per col-

legare Venezia con la terraferma - fa comprendere come, 170 dopo, debba considerarsi naturale, irrinunciabile, urgente collegare, finalmente, la Sicilia al resto dell'Italia e all'Europa.

Il panorama delineato dai relatori è stato molto ampio. Sintetizziamo alcuni argomenti ricordando la scansione del convegno in diverse aree tematiche, differenti ma complementari.

Dal ponte il primo passo per il rilancio economico del Mezzogiorno e del Paese

Sono intervenuti, fra gli altri, Maurizio Ballisteri (avvocato, università di Messina), Giorgio Diana (Politecnico di Milano), Domenico Napoli (CEFRIS Gioia Tauro) - Quello del ponte sullo Stretto è un progetto innovativo: si tratta del ponte più lungo mai progettato: 3.300 metri a campata unica. Secondo l'*Economist* l'Italia è arretrata dal punto di vista delle infrastrutture, e il fatto che la realizzazione dell'opera sia stata interrotta e la Società Stretto di Messina sia stata messa in liquidazione, con conseguenti risarcimenti per Impregilo, è una metafora dell'incapacità del nostro Stato.

Il ponte deve intendersi come segmento di completamento di una direttrice. Sono state studiate soluzioni per i possibili problemi tecnici: ad esempio il problema del vento può essere risolto adottando una forma aerodinamica dotata di barriere del vento con alettoni.

Il ponte – là dove si incontrano Europa, Asia e Africa – sarà un fulcro grandioso: dal punto di vista politico-economico, ma anche per la componente energetica (possibile produzione di energie alternative: eolica, solare, geotermica). Il ponte può pertanto essere volano di sviluppo. E può autofinanziarsi.

Domenico Napoli ricorda, infatti, che il raddoppio del canale di Suez porterà un aumento sensibile delle navi in transito nel Mediterraneo. Il porto di Gioia Tauro è localizzato sulla grande rotta per Gibilterra e pertanto fa gola alle multinazionali, che vorrebbero insediarsi. Occorre creare una zona economica speciale, con defiscalizzazione, potenziamento della ferrovia e tutto quel che serve per rendere appetibile l'area. Tutti i corridoi di traffico vanno in orizzontale, purtroppo sono state perse molte occasioni, causa le lungaggini burocratiche. Intanto si è sviluppato Tanger Med, che ha profondità, zona industriale e... l'idea di collegamento sottomarino con la Spagna.

Corridoio, porto e ponte potrebbero costituire, assieme, una risorsa. Tramite il ponte, la logistica

Nella pagina a fianco: un momento del convegno di Roma e immagini della localizzazione del Ponte sullo Stretto.

potrebbe creare ricerca e occupazione per i giovani. Si tratta di stimolare quello che già c'è, con un deciso intervento normativo.

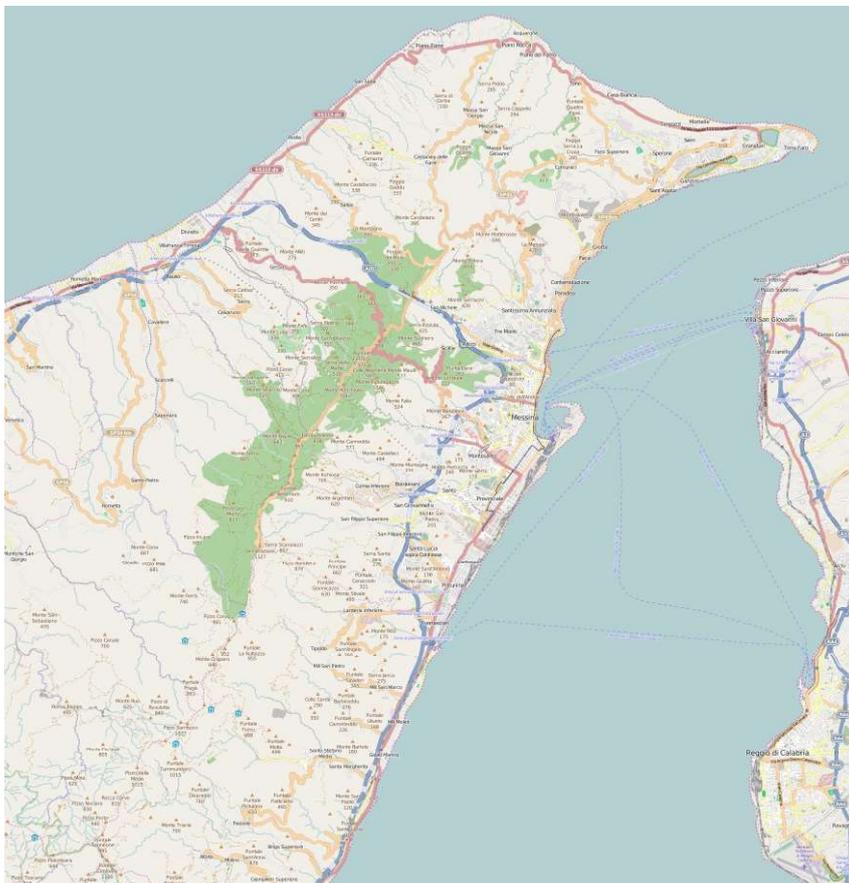
Nel Mediterraneo, la posizione della Sicilia è centrale: lo ha ricordato Gian Luigi Corinto (Università di Macerata) ma c'è uno strabismo della politica italiana che, attratta dall'Europa, ha abdicato alla visione mediterranea. Fra le molte culture, in un'area complessa e turbolenta, non abbiamo trovato il modo di creare una cultura unica: ma se siamo frammentati, nel contesto globale avremo un ruolo marginale.

Il mondo sta cambiando, lo sta cambiando la Cina, con la nuova Via della Seta marittima, ma anche con l'idea di grandiose opere infrastrutturali come la ferrovia più lunga del mondo, da Madrid alla costa orientale. Nell'orizzonte 2030 l'Oriente e il sud-est asiatico saranno protagonisti, e noi diventeremo zona di vacanze. Lo ha affermato con forza Alessandro Di Liberto dell'ISAG. Nel previsto, sensibile incremento dei traffici legato al raddoppio di Suez, la chiave di volta è la Sicilia col Meridione. Occorrono infrastrutture per diventare centrali nei traffici marittimi. Ma non stiamo facendo niente. Dobbiamo agire adesso!

Il futuro tra innovazione e utopia

Occorre ampliare lo sguardo. Secondo Enzo Siviero (Università Luav, Venezia) l'Italia dovrebbe guardare di più all'Africa. Grandi ponti sono stati costruiti nel mondo: ed ecco Tune.it, l'idea nuova e ambiziosa di collegare la Sicilia con la Tunisia. Con un continente che da tempo ha espresso l'idea di un corridoio pan-africano. Non concentriamoci troppo sull'India e sulla Cina: quelle sono il presen-

1 - Localizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina (fonte: OpenStreetMap contributor).



te, ma il futuro è nell'Africa.

L'America del nord non punta più sul manifatturiero, ma su innovazione e ricerca. Ugualmente il nord Europa. L'area euroasiatica e gli Emirati Arabi hanno i giacimenti di petrolio e metano mentre il corridoio africano valorizzerà i giacimenti di materie prime. In questa nuova geografia dello sviluppo, l'Italia – sottolinea Rocco Giordano (Consulta Autotrasporto e Logistica) – ha una posizione geografica favorevole, ma il mercato degli scambi è penalizzato dalle Alpi e dalla debolezza del sistema economico-infrastrutturale del Mezzogiorno.

L'analisi evidenzia errori macroscopici: il Corridoio 1 è stato interrotto a Napoli; l'Europa non guarda all'Africa, anzi tende a indebolire i paesi della fascia sud; non si fa più ricerca e innovazione. È centrale la politica dei trasporti. È necessario – a ricordarlo è Gustavo Gagliardi dell'Università di Tor Vergata – un piano d'azione sui corridoi marittimi transmediterranei. È urgente una politica di rilancio dell'economia del mare considerando il Mediterraneo bene comune, bacino sul quale i paesi della sponda sud si interfacciano con quelli della sponda nord, con piattaforme logistiche che dialogano tra loro. L'Italia può proporsi per la regia dei corridoi mediterranei. Ma c'è carenza decisionale e si stanno perdendo troppe occasioni.

Iniziative nuove, però, ci sono ad iniziativa di privati. Nel nostro sud - dove arriva solo il 10% degli investimenti pubblici per l'Alta Velocità; dove il porto di Gioia Tauro non è in grado di attrarre traffici anche per l'arretratezza della rete ferroviaria – un gruppo di imprenditori ha costituito una società di trasporto ferroviario a partire dai porti di Gioia Tauro e Augusta. E ha anche brevettato un carro ferroviario che può circolare su tutte le linee europee, e ha acquistato una locomotiva multitenzione con pianale di carico ad assetto variabile che può transitare nelle gallerie a sagoma inadeguata. È un tentativo concreto di uscire dalla paralisi del Mezzogiorno. La testimonianza è di Giuseppe Bova di Progetto Ferroviario Reggio Calabria.

L'Area integrata dello Stretto. Le infrastrutture del Sud per invertire il declino

Sul piano infrastrutturale è fondamentale il completamento del corridoio scandinavo-mediterraneo. Giovanni Mollica, ingegnere e imprenditore di Messina, afferma che "la logistica dei trasporti può essere, per l'Italia e per il sud, quello che è il petrolio per i paesi arabi". Il concetto è chiaro, ma il corridoio Berlino-Palermo è stato prolungato a nord verso Helsinki, mentre è stata tagliata la parte sud. Questo significa che la Salerno-Reggio e il ponte sono stati ritenuti interventi non prioritari. Ma le infrastrutture, oltre alla funzione trasportistica, sono fondamentali anche per lo sviluppo economico-sociale dell'area: i benefici, spiega Mollica, dipendono da come l'infrastruttura è progettata e da come viene coinvolto il territorio. L'infrastruttura va assunta come asset strategico. Ci sono importanti esempi di collegamento fra infrastrutture e università. Si pensi all'Oresund link, che ha portato occupazione e ricchezza in settori completamente diversi, con la creazione di un consorzio di 12 università, 6 parchi scientifici-tecnologici, coinvolgendo 2.000 aziende e una medical valley. E consentendo di ridurre l'inquinamento e

di migliorare la qualità della vita. Nel nostro paese la delocalizzazione degli insediamenti industriali che si concentrano nel nord potrebbe creare sviluppo al sud.

Del complemento del corridoio Berlino-Palermo ha parlato, dati alla mano, anche Giovanni Saccà (Università di Verona), che ha illustrato alcuni grandi progetti riguardanti la Scandinavia passando, successivamente, ai problemi tecnici da affrontare per la realizzazione del collegamento nel sud Italia.

Bartolomeo Giachino, già sottosegretario, ha confrontato l'azione decisa e lungimirante di Cavour con i mancati interventi che hanno portato, negli ultimi decenni, all'attuale paese privo di disegno strategico. "Occorre cambiare il corso delle cose e promuovere la crescita: altrimenti il paese non ha futuro".

"Promuovere il sud porterà benefici al nord". Giacomo Borruso (Università di Trieste) accenna, però, alle reazioni negative suscitate dal nuovo Piano Strategico per i porti e la logistica, che prevede un accentramento di governance con riduzione delle autorità portuali.

Grande apprezzamento ha suscitato un grande personaggio come Giuseppe Zamberletti, già ministro della Protezione Civile. Era necessario puntare, sì sulle strade, ma anche sulle ferrovie, dice Zamberletti. Si diceva che l'Alta Velocità era costosa e non serviva, così nessuno si azzardava più ad affrontare una questione così importante e, per uscire dall'impasse, si è dovuta creare una società apposita, la TAV, tanto per partire. Va considerato che l'Alta Velocità vuol dire anche Alta Capacità, perché liberando le "tracce" si possono far circolare più treni, con grande beneficio complessivo.

Purtroppo l'Italia delle infrastrutture finisce in Campania e Puglia, e questo proprio mentre si affacciano potenze mondiali come Cina e India. Oggi c'è la crisi economica, e poi ci sono i nemici ideologici... Il ponte sembra un'infrastruttura per Calabria e Sicilia, ma è parte di un sistema.

Le grandi potenze dell'Estremo Oriente hanno bisogno di una piattaforma europea nel Mediterraneo, ma perché, allora, il ponte dobbiamo pagarlo noi? Vogliamo il finanziamento del ponte - che dev'essere soprattutto ferroviario - e la partecipazione al costo delle infrastrutture del sud: si tratta di mettere in atto una grande operazione internazionale. Le tecnologie ci sono (le nostre imprese imparano le tecnologie e le applicano altrove). Questa operazione può smontare gran parte dell'opposizione politica (si pensa che l'opera gravi sul contribuente

con rientro in tempi lunghi), ma occorre abilità nelle trattative con le forze politiche. La strada che abbiamo individuato è quella giusta.

La possibilità di un finanziamento è stata confermata da Francesco Attaguile (presidente Hub Sicilia Internazionale): c'è effettivamente la disponibilità della Cina a finanziare le opere del sud Italia. Deve nascere la lobby delle infrastrutture nel sud. L'Europa è convinta di essere al centro del mondo, ma, come con Papa Francesco la chiesa si è girata dall'altra parte, così sappiamo che i goal si fanno verso sud (Cina, India, Africa, Turchia, sud America). Occorre aprire l'Europa verso questi paesi che dominano, ed è urgente: altrimenti il declino dell'Europa sarà irreversibile.

Questa è la visione strategica che dobbiamo far arrivare ai nostri governanti!

Da notare che, dagli anni '90, si è verificata una caduta verticale degli investimenti al sud (su questo fondamentale aspetto interverrà anche Aurelio Misiti, già presidente del Consiglio Nazionale dei Lavori Pubblici). Ma questa politica è contraddittoria rispetto a quella visione strategica che ha portato altri paesi ad investire proprio per promuovere le proprie aree meno sviluppate (come ha fatto la Spagna avviando l'Alta Velocità partendo da Siviglia, per recuperare l'Andalusia). È necessario riconvertire la visione: le risorse possono anche non essere pubbliche. Il ponte di Messina si farà: il problema è quando. Il ritardo provoca danno. Le regioni meridionali, oggi, sono protese verso la ricchezza, che porterà un ritorno di investimento.

Che sia realistico pensare a finanziamenti privati per grandi infrastrutture lo ha detto, in chiusura del convegno, anche l'economista Stefano Baietti, con un cenno alle idee di grandi attraversamenti, come quello che potrebbe essere realizzato sulla direttrice Londra-Parigi-Mosca-Bering-New York. I grandi enti di finanziamento - spiega Baietti - non sono più favorevoli alle grandi trasformazioni territoriali: c'è interesse, invece, per i grandi progetti di collegamento. Questi sono strumento di sviluppo e di pace, ma per promuovere risultati importanti è utile, da sempre, creare istituzioni sovranazionali. Per dare slancio ai progetti infrastrutture dobbiamo vedere sempre tre aspetti: i grandi istituti economici, l'ingegneria visionaria, il momento geopolitico geostrategico. E considerare che, fra i grandi collegamenti mondiali, di importanza cruciale sono quelli del Mediterraneo.

Riproduzione riservata ©

2 - In questa pagina: lo Stretto visto da Messina, sullo sfondo la costa calabrese col pilone di Santa Trada (fonte: Wikipedia).

Nella pagina seguente: navi davanti alla Stazione Marittima di Venezia.

