

XXV Congresso INU
Infrastrutture, città e territori
Roma, 1-2 dicembre 2005

Il corridoio meridiano come “dispositivo territoriale” nello scenario di un Piano strategico del Mediterraneo

di Maurizio Carta¹

Negli ultimi anni il MIITT-Dicoter ha accelerato i processi di “territorializzazione strategica” del Mezzogiorno alimentati da una *vision* capace di orientare interventi di costituzione di cluster produttivi e innovativi, di connessione di piattaforme, di ricentralizzazione di aree urbane attraverso la riqualificazione dei nodi e la dotazione di servizi collettivi, ma soprattutto attraverso la ridefinizione di funzioni di rango metropolitano in grado di potenziare il ruolo di *gateways* che le città stanno progressivamente assumendo all'interno dei processi più avanzati di rigenerazione urbana e competitività territoriale, capaci di agire da “trasformatori” della potenza generata dai flussi di risorse che attraversano le armature di mobilità.

1. La dimensione territoriale del quadro strategico nazionale

Nell'ambito delle riflessioni che condurranno all'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale il *Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio* del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha recentemente avviato una serie di studi e ricerche orientate ad estrarre un'immagine del territorio italiano finalizzata alla costruzione di linee di assetto nazionale che superi la tradizionale articolazione in locale e globale, livelli territoriali e contesti amministrativi, nodi e reti. Viene invece proposta una nuova visione capace di integrare livelli istituzionali, settori di intervento, attori ed interventi, alimentando una ***governance multilivello*** che propone **un'Italia delle “interdipendenze selettive” come scenario di competitività, coesione e cooperazione** nel contesto europeo ed internazionale di sviluppo.

Dai documenti istituzionali sinora prodotti, la visione complessiva del MIITT-Dicoter è articolata in²:

- **«piattaforme produttive territoriali**, costituite da quei territori distrettuali emergenti che hanno saputo riconvertirsi ed accedere ai grandi circuiti internazionali, dando vita a sistemi produttivi che sono in grado di reggere con successo alla competizione, ma che hanno ancora bisogno di essere accompagnati da politiche pubbliche mirate ad accrescere l'accessibilità alle grandi reti e a potenziare la connettività tra locale e globale, a radicare la loro potenza nel territorio di contesto, evitando un insostenibile “strappo” tra poli di competitività e territori locali;
- **territori urbani di snodo**, costituiti da quei sistemi città-territorio che hanno la capacità di fungere da “commutatori” tra i grandi flussi europei e internazionali e i

¹ Professore ordinario di urbanistica, Università degli Studi di Palermo, Dipartimento Città e Territorio.

² Cfr. MIITT-Dicoter, *Verso il Disegno Strategico Nazionale*, I rapporto, giugno 2005.

territori locali, per loro natura predisposti a fungere da “ambienti innovatori” suscettibili di riverberare all’intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti. Le città quindi vengono interpretate e proposte nel modello di sviluppo come motori della competitività, come “trasformatori” delle energie che attraversano le reti globali e come “diffusori” e “fertilizzatori” del territorio locale, in una necessaria logica dell’equità territoriale come componente essenziale della coesione territoriale;

- **fasci infrastrutturali di connessione**, considerati come una combinazione efficace delle diverse reti di flusso che dovranno garantire non solo la facilità delle comunicazioni di beni e persone, ma anche una agevole propagazione dei servizi “quaternari” e delle conoscenze che rappresentano il vero valore aggiunto dell’economia contemporanea. Dunque non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche reti digitali a banda larga integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica».

Il contributo del MIITT-Dicoter alla definizione degli scenari prospettici a cui riferire la programmazione degli investimenti per il sistema integrato “infrastrutture-territorio” per il periodo 2007-13 si fonda quindi sulla combinazione di tre sistemi:

- «i **contesti insediativi ad elevato valore aggiunto** ai fini della coesione e della competitività del territorio (piattaforme territoriali transnazionali e nazionali);
- le **reti relazionali strategiche** (di infrastrutture ma anche di interdipendenze funzionali e organizzative tra i territori urbani);
- i “**poli di commutazione**” di rilevanza strategica per l’armatura spaziale e funzionale (città metropolitane e territori urbani di secondo livello)»³.

L’ambiente decisionale animato dalla *governance* multilivello conduce inevitabilmente ad un’azione interscalare in cui le risorse e gli interessi locali che compongono le piattaforme individuate vengono resi **coerenti** con le risorse e gli interessi regionali e nazionali, contribuendo alla costruzione di uno scenario di sviluppo in cui le dimensioni locali concorrono alla costruzione della competitività nazionale. Dall’altro lato, le risorse e gli interessi sovralocali diventano **convergenti** verso le risorse e gli interessi espressi dal locale, contribuendo ad una focalizzazione di interessi, investimenti.

Gli studi del MIITT-Dicoter intendono quindi offrire un contributo capace di affrontare le seguenti questioni:

- selezione delle strategie di intervento per restituire ai territori, alle identità e vocazioni locali quelle qualità di **connettori e elementi di coesione** che possono promuovere le logiche di *clustering* o di distrettualizzazione, alimentando costantemente i flussi che percorreranno i fasci infrastrutturali nazionali e transnazionali;
- definizione degli elementi cardinali di una efficace **territorializzazione strategica**, cioè di una visione dello sviluppo che non considera il territorio come la superficie euclidea su cui proiettare le scelte socio-economiche, ma guarda al territorio come “produttore di progetti”, come selezionatore di istanze, come “voce” da ascoltare e “capitale” da trasformare in valore;
- individuare le caratteristiche intrinseche, di contesto e di dispositivi di azione, che dovrebbero assumere progetti capaci di dare **concretezza di risultati** alla visione proposta.

Le domande sopra espresse trovano risposta nella visione della specializzazione italiana, e del Mezzogiorno in particolare, nel cosiddetto “**capitalismo di territorio**”⁴, in cui la

³ Cfr. MIITT-Dicoter, *Verso il Disegno Strategico Nazionale*, I rapporto, giugno 2005.

risorsa primaria è costituita dalle eccellenze territoriali, dai palinsesti culturali e paesaggistici, dalla posizione geografica e dall'offerta di qualità che può generare. Risorsa potente del progetto di futuro dell'Italia è sicuramente la declinazione della nuova "economia arcipelago"⁵, in cui al conflitto tra la predominanza del locale e l'arroganza del globale si sostituisce la coerenza delle interdipendenze. Un capitalismo fondato sul valore di un territorio-rete che coopera piuttosto che su un territorio-zone che confligge: competitività vs competizione.

La questione centrale nelle politiche di sviluppo integrato regionale-nazionale-transnazionale, quindi, non sarà più orientata ad agire in termini di "messa in valore", ma di "**messa a sistema**" che possa garantire il rafforzamento – o la creazione – di reti e armature territoriali, a partire da *piattaforme* attualmente esistenti sulle quali sono già state attivate politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazione locale e sovralocale, intercettando e rafforzando le filiere produttive, le filiere turistiche, i sistemi formativi e le reti di trasporto in un'ottica di distretto.

La sfida della competizione territoriale che a partire dal 2010 si giocherà nell'area euromediterranea necessita di rafforzare, consolidare e connettere alle reti lunghe gli elementi di valore perché questi non soccombano a causa della presenza di soggetti competitivi sul mercato dell'offerta di territori.

1.1. Nodi urbani e policentrismo: i temi della competitività

L'Europa e il Mediterraneo sono oggi attraversati da potenti forze di agglomerazione capaci di agire come fattori importanti per l'addensazione spaziale dei sistemi locali (nei casi in cui la massa delle risorse non è abbastanza elevata), per l'interconnessione dei *milieux*, per il potenziamento dei tessuti territoriali dei contesti delle aree urbane, utilizzate a loro volta come connettrici ai fasci infrastrutturali che attraversano l'area mediterranea.

L'obiettivo generale da perseguire per il rilancio dell'intero Sistema Paese è quello di passare dall'Europa dei nodi (essenzialmente rappresentati dalle poche Metropolitan European Growth Areas) all'Europa delle **reti** in cui l'*asset* di sviluppo è l'interconnessione tra i nodi e la costruzione di armatura di II livello (le Functional Urban Areas), per giungere alla formazione dell'Europa delle **eccellenze**.

Nel quadro delle riflessioni sopra riportate il MIIT-Dicoter ha avviato la redazione di uno Studio di fattibilità per l'attivazione di un'armatura infrastrutturale mediterranea intermodale est-ovest, denominata "**Corridoio Meridiano**"⁶. Il fascio infrastrutturale che connota il corridoio dovrà essere capace di funzionare come **redistributore di flussi**, come **attivatore di nuove reti** e come **potenziatore di sistemi locali**, contribuendo ad una più generale "ricentralizzazione" del Mediterraneo in un'ottica di

⁴ Il "capitalismo di territorio" che caratterizza l'economia italiana è ben diverso da altre forme di capitale che connotano altri paesi europei: il capitalismo finanziario, quello logistico, il nuovo "turbocapitalismo" dei paesi dell'est, o il capitalismo centralista della Francia. Il capitalismo di territorio dell'Italia è basato sui capitali della qualità, dell'urbanesimo molecolare delle cento città, sull'intelligenza collettiva della comunità, sulla posizione geopolitica nel Mediterraneo. Ma a patto di saperlo mettere a valore, senza snobistici atteggiamenti da ricchi ereditieri.

⁵ Sul valore territoriale di un'economia arcipelago a rete si veda P. Veltz, *Mondialiation, villes et territoires*, Paris, Puf, 1996, concetto poi ripreso anche in successivi volumi.

⁶ Si è scelto il termine di "corridoio" in analogia – e in contrasto di prospettiva di sviluppo – con il disegno dei corridoi trans e pan-europei proposti dalla Commissione Europea e che innervano l'Europa continentale, soprattutto il *core* mitteleuropeo. L'utilizzo del termine "meridiano" è stato scelto per segnalare la diversa prospettiva che lo sviluppo delle regioni mediterranee potrebbe avere se traguadata attraverso il sole del mezzogiorno d'Europa.

riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo⁷.

L'obiettivo dello studio è quello di produrre un nuovo scenario di competitività entro cui possano agire i sistemi territoriali del Mezzogiorno, con particolare riferimento al sistema Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia, riequilibrando, attraverso il Corridoio Meridiano, il disegno dei corridoi trans e pan-europei, delle porte e dei terminali, dei nodi e delle connessioni, fortemente centrati sul rafforzamento ferro-strada dell'ipercentro mitteleuropeo. Se analizziamo le mappe degli eurocorridoi, infatti, risulta evidente la potenza delle connessioni agli aeroporti nell'area del cosiddetto "pentagono" e quella delle connessioni ai porti delle dorsali mediterranee e baltiche. Il Corridoio Meridiano, quindi, intersecando i corridoi esistenti produrrebbe un effetto di "armatura" capace di contribuire alla competitività, ma soprattutto alla "coesione" territoriale e al riposizionamento delle piattaforme produttive del Mediterraneo all'interno della temperie di flussi, domande, ambizioni dei paesi rivieraschi (fig. 1).

La prospettiva entro cui intende agire lo Studio è quella che mira a **ridisegnare complessivamente le armature di connettività e di mobilità** nel bacino del Mediterraneo, contribuendo ad un riposizionamento di aree oggi "periferiche" rispetto ai grandi flussi, in un'ottica di allargamento dello scenario di sviluppo alle sponde africane, balcaniche e mediorientali del Mediterraneo.

2. Il Corridoio Meridiano come scenario di cooperazione e dispositivo territoriale per la competitività

L'attivazione del Corridoio Meridiano funge quindi da vero e proprio "dispositivo territoriale" – non solo trasportistico o commerciale – in grado di alimentare la creazione di una **armatura** euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della redazione di un **Piano Strategico per il Mediterraneo** capace di agire, nella fase di *phasing out* che caratterizzerà la programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013, per la definizione di politiche di convergenza verso obiettivi di sviluppo comuni dell'area MEDA fondati sull'uso equilibrato e competitivo delle risorse locali.

Nella visione di un Piano Strategico del Mediterraneo, la nuova stagione di pianificazione strategica delle città e dei sistemi territoriali di riferimento rappresenta un'occasione per infondere nuovo impulso allo **sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città e attraverso la connettività di reti lunghe alle armature territoriali locali**.

Il contributo dello studio sul Corridoio Meridiano si inserisce anche nel quadro della nuova stagione di "gestione strategica del mutamento" inaugurata dal MIITT-Dicoter con il programma relativo ai Piani Strategici delle città di II livello, intercettando i temi dell'accessibilità e della connettività in termini di:

- redistribuzione dei **flussi** (fisici e immateriali);
- riequilibrio delle **polarizzazioni**;
- incremento della potenza attraverso operazioni di **clustering**;
- intercettazione di **risorse e vocazioni** e loro ricentralizzazione;
- incremento delle azioni di sistema e di **specializzazione**.

La nuova prospettiva meridiana produce quindi alcune visioni di sfondo e la definizione di conseguenti scenari attraverso un'analisi multicriteria con l'utilizzo di specifici

⁷ Alla redazione dello Studio di fattibilità sul Corridoio Meridiano ha contribuito un gruppo di ricerca dell'Università degli Studi di Palermo (responsabile scientifico: Prof. Maurizio Carta, componenti: Prof. Nicola Giuliano Leone, Prof. Ferdinando Corriere, Arch. Daniele Ronsivalle, Arch. Daniele Gagliano).

indicatori afferenti alle seguenti tematiche:

- **sinergie tra reti infrastrutturali e sistemi territoriali**, in termini di dotazione infrastrutturale esistente e programmata e in termini di specializzazioni territoriali delle “piattaforme produttive” (sia hard che soft);
- **dinamicità dello sviluppo**, in termini di competitività complessiva e soprattutto di sviluppo dei settori legati alla ricerca, all’innovazione e all’internazionalizzazione (secondo le indicazioni dell’Agenda di Lisbona);
- **vitalità amministrativa**, in termini di capacità di progettazione e gestione di programmi complessi, nell’ottica di una necessaria *capacity building*;
- **connettività e policentrismo** in termini di capacità di costituire sistemi tra i nodi di primo livello delle reti pan-europee ed i sistemi locali intesi come “generatori di potenza” dei nodi di primo livello, come alimentatori costanti delle produzioni di beni e servizi, dei flussi, delle domande di mobilità e accessibilità.

I principi di competitività e coesione dell’Agenda di Lisbona e del Terzo Rapporto di Coesione indicano con chiarezza che la strada da percorrere è quella di promuovere ed alimentare la nascita di un “**policentrismo produttivo**”, identificando, sostenendo ed incrementando nuove “centralità periferiche” che possano avere la capacità di essere le **cerniere territoriali** tra l’armatura europea e le nuove armature del mediterraneo meridionale, dei balcani, del medio-oriente.

In una necessaria ottica **interscalare** le domande di trasformazione e sviluppo del locale vengono rafforzate da una maggiore capacità di proporre i sistemi territoriali locali come tasselli strategici di competitività entro sistemi più vasti, che le legittimino e le rafforzino. In questo scenario un elevato valore strategico assume il contributo che può provenire dalle identità territoriali, dalle eccellenze culturali e ambientali, dai *milieux* territoriali. L’interscalarietà, inoltre, assume un ruolo fondamentale nel ridisegno delle reti pan-europee e nell’approfondimento delle connessioni territoriali di secondo livello. La connessione alle reti TEN, infatti, deve essere pensata come problema di livello territoriale e non può essere limitata alla selezione dei nodi attraversati.

In quest’ottica il Corridoio Meridiano potrebbe essere ridefinito come una **Meso-European Transport Armature** (META), cioè un progetto di armatura euromediterranea che connette nodi, corridoi e piattaforme produttive per “riconfigurare le geografie economiche” dell’area Mediterranea⁸.

2.1. Competitività e riequilibrio: i temi della ricentralizzazione meridiana

Le considerazioni sin qui condotte e gli scenari prospettati come campo di esistenza della nuova competitività dell’Italia e in particolare delle regioni del Mezzogiorno, richiedono che l’ambito di analisi, interpretazione e diagnosi delle prospettive di sviluppo dell’Italia, soprattutto meridionale, si allarghi all’intero bacino del Mediterraneo. Lo studio⁹ analizza infatti le *performances* complessive del tratto meridionale del Corridoio I e del Corridoio VIII in rapporto agli effetti territoriali prodotti sulle grandi isole (Cipro, Creta, Malta, Sicilia, Sardegna, Baleari) e alla

⁸ Il termine di Meso-European Transport Armature è mutuato da una delle più interessanti esperienze, maturata nell’ambito di un progetto Interreg III tra Inghilterra e Olanda, di territorializzazione delle strategie di potenziamento del sistema infrastrutturale inteso come alimentatore di sviluppo e come armatura di coesione territoriale. Cfr. *NETA Platform: Scoping study*, Draft Final Report, July 2003.

⁹ Cfr. MIIT-Dicoter, *Il Corridoio Meridiano come “opera territoriale” nello scenario di un Piano Strategico per il Mediterraneo*, Primo Rapporto, giugno 2005.

capacità di intercettare la crescente domanda di mobilità dei grandi porti della sponda sud (Algeri, Tunisi, Tripoli, Alessandria, Haifa).

Dal punto di vista demografico, oggi i paesi che si affacciano sul Mediterraneo possiedono una popolazione di 438 milioni di abitanti, paragonabile all'intera popolazione dell'Unione Europea (455 milioni) e molto superiore all'attuale popolazione degli Stati Uniti (290 milioni)¹⁰.

Il vero terreno della sfida della competitività dell'Italia in area MEDA è tuttavia quello dei trasporti. I dati del traffico aereo passeggeri e quelli del traffico marittimo mostrano quanto il centro delle connessioni sia inequivocabilmente il centro-europa e che la strada da percorrere richiede di attivare processi strategici con i paesi che si affacciano sul Mediterraneo capaci di invertire le rotte (figg. 2, 3). Numerosi segnali in tal senso sono già evidenti nelle politiche della Spagna e della Francia Mediterranee così come anche in quelle dei paesi Balcanici.

L'analisi sintetica dei flussi che attraversano il Mediterraneo e che ne configurano relazioni, prossimità, scambi e opportunità, consente di comprendere quali siano gli obiettivi del negoziato e degli accordi in vista di un Piano Strategico per il mediterraneo che i paesi interessati potrebbero avviare come azione volontaristica legittimata dall'adesione ad una visione comune e dall'accordo su alcuni obiettivi condivisi.

Alcune prime riflessioni possono essere effettuate evidenziando l'entità degli scambi tra i quattro principali Paesi UE (Spagna, Francia, Italia, Grecia) e le principali aree geografiche esterne all'Unione (Nord Africa, Medio Oriente, Balcani) (tabb. 1, 2):

- l'Italia presenta indici di specializzazione positivi con la maggior parte dei paesi mediterranei, a testimonianza del ruolo strategico che i traffici nell'area rivestono per il nostro paese;
- la Francia evidenzia una specializzazione positiva con le sue ex colonie maghrebine;
- la Grecia mostra legami commerciali preferenziali con i paesi vicini della penisola balcanica e della Turchia;
- la Spagna evidenzia legami forti soltanto con il Marocco.

I percorsi effettuati dai flussi di commercio estero Asia-Europa possono distinguersi in tre rotte/modi principali:

- a. rotte marittime che utilizzano il Canale di Suez e che hanno come destinazione/origine porti del Mediterraneo Nord-Occidentale;
- b. rotte marittime che circumnavigano l'Africa e che hanno come destinazione/origine porti del Nord Europa;
- c. rotte terrestri (via ferro e/o gomma) che hanno come destinazione/origine paesi dell'Est Europeo.

Le conseguenze sul sistema della logistica riguardano la scelta fra la rotta di circumnavigazione dell'Africa e quella che utilizza il Canale di Suez, la quale è in stretta relazione con la organizzazione della logistica delle compagnie di trasporto e con lo sviluppo tecnologico dei trasporti marittimi. In particolare i costi di trasporto sono funzione inversa delle dimensioni del naviglio, pertanto la linea di tendenza degli operatori è quella di utilizzare naviglio con stazze sempre più elevate per ridurre i costi¹¹.

¹⁰ Le stime al 2020 già danno per certo il sorpasso nei confronti dell'UE, che aumenterà ulteriormente nel 2050, quando il "Mediterraneo" raggiungerà una popolazione di più di 570 milioni di abitanti, ancora superiori a quella degli USA, anch'essi in forte crescita (420 milioni di abitanti al 2050). Cfr. MIITT-Dicoter, *Il Corridoio Meridiano come "opera territoriale" nello scenario di un Piano Strategico per il Mediterraneo*, Secondo Rapporto, luglio 2005.

¹¹ L'utilizzazione di naviglio a stazza elevata preclude l'utilizzazione del Canale di Suez che alla fine degli ampliamenti in atto potrà garantire il passaggio a navi con 250.000 tonnellate di stazza. Tuttavia lo sviluppo tecnologico del settore prevede entro i prossimi 10-20 anni uno spostamento a stazze di naviglio più elevate (400 mila tonnellate) specialmente per la merce in container. In ogni caso, qualunque sia l'origine/destinazione dei traffici

Nell'ottica territorialista che anima lo Studio, notevolmente importanti sono i potenziali vantaggi economici e territoriali dell'intercettazione dei flussi mediterranei, soprattutto per la possibilità di sviluppare l'indotto dei servizi specializzati ad alta tecnologia, e per la possibilità di sviluppare un indotto di attività di prima lavorazione, in grado di accrescere il valore aggiunto delle merci nell'ambito di alcune filiere produttive.

3. Le Piattaforme territoriali della Sicilia nell'ottica dell'armatura meridiana di connettività

La visione dello sviluppo del "Sistema Italia" portata avanti per piattaforme territoriali connesse da fasci infrastrutturali e animate da territori urbani richiede un'analisi territoriale volta alla selezione di precisi *assets* di sviluppo e competitività da offrire come fattori di eccellenza al sistema nazionale e da trasformare in componenti dell'attrattività attorno a cui tessere l'armatura delle decisioni del Quadro Strategico Nazionale.

Relativamente alle piattaforme individuate nella macro-area Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia (fig. 4) è in corso di redazione un primo quadro delle trasformazioni tendenziali e delle strategie in atto, indispensabile per individuare gli scenari di sviluppo entro cui le azioni locali dovranno agire, nell'ottica interscalare propria dello studio¹².

I progetti di riqualificazione e sviluppo delle città metropolitane, i programmi innovativi per la rigenerazione urbana (e tra questi soprattutto il Programma "Porti & Stazioni" come esperimento per verificare la dimensione territoriale delle Autostrade del mare), i progetti di sviluppo delle reti infrastrutturali (soprattutto il potenziamento dei nodi) e il potenziamento delle piattaforme logistiche integrate formano un'armatura di potenzialità e progettualità che deve essere ricondotta a coerenza generale, che deve perseguire la competitività non a discapito della coesione.

A tale fine si è redatta la carta delle trasformazioni (fig. 5), la quale consente di interpretare gli scenari di mutamento entro cui i contesti locali e i centri decisionali centrali dovranno agire.

La visione strategica contenuta nello Studio di fattibilità per il Corridoio Meridiano, integrata con quella proveniente dagli altri studi, può essere in grado di alimentare in maniera efficace i programmi di potenziamento dei sistemi integrati porto-città-infrastrutture-territorio, offrendo alcune opportunità di seguito sintetizzate:

- orientare e costruire una visione condivisa tra gli interessi del mediterraneo europeo e il mediterraneo nordafricano, balcanico e mediorientale;
- incrementare la disponibilità delle risorse finanziarie attivate sul territorio nazionale attraverso l'aumento della massa critica della produzione, dello scambio, della trasformazione e mosaico del know-how in un'ottica di filiera transnazionale;
- vantaggi nell'utilizzo del potenziale territoriale, soprattutto a larga scala attraverso la definizione di "piattaforme produttive, logistiche e di servizio";
- promozione delle identità e marketing territoriale in un'ottica di distretto

marittimi di tipo intercontinentale, le implicazioni sulle infrastrutture portuali sono molto differenti da quelle correlate ai traffici di corto e medio raggio. Il problema centrale, infatti, è sul lato dell'offerta: individuare un numero limitatissimo di strutture portuali in grado di assolvere con la massima efficienza alle funzioni di *transshipment* e cioè di frammentazione del carico di origine (sempre più legato a navi di enorme tonnellaggio) e di indirizzamento ai porti di destinazione finale con navi più piccole. Cfr. MIIT-Dicoter, *Il Corridoio Meridiano come "opera territoriale" nello scenario di un Piano Strategico per il Mediterraneo*, Primo Rapporto, giugno 2005.

¹² Cfr. MIIT-Dicoter, *Contributi al QSN 2007-13*, settembre 2005.

- mediterraneo¹³;
- coordinamento e co-pianificazione delle decisioni e delle azioni localizzative nell'ambito della costruzione di una strategia generale di *co-opetition*¹⁴ tra i paesi dell'area MEDA, cioè di una cooperazione finalizzata all'incremento della competitività del sistema.

La finalità generale delle politiche di territorializzazione strategica del Mezzogiorno, all'interno della *vision* promossa dal MIITT-Dicoter, è dunque un mirato intervento di costituzione di *cluster* e connessione di piattaforme, di ricentralizzazione di aree urbane attraverso la riqualificazione dei nodi (contesti ferroviari e portuali) e la dotazione di servizi collettivi, ma soprattutto attraverso la ridefinizione di funzioni di rango metropolitano in grado di potenziare il ruolo di *gateways* che le città stanno progressivamente assumendo all'interno dei processi più avanzati di rigenerazione urbana e competitività territoriale, produttori di nuovi ranghi urbani alimentati dalle nuove economie territoriali e capaci di agire da “trasformatori di potenza” e dalle nuove sinergie con le armature infrastrutturali.

¹³ I documenti europei più maturi sul tema della cooperazione e sulle politiche di prossimità propongono alla riflessione e all'azione la formazione di *cluster* europei di sviluppo, di veri e propri distretti transeuropei e paneuropei che possano agire come aree di competitività piuttosto che come nodi di un'armatura senza coesione.

¹⁴ Il termine “co-opetition” (unione di “cooperation” e “competition”) appare oggi il termine più fecondo per indicare la necessità di una competitività territoriale che produca coalizioni istituzionali e territoriali, e contemporaneamente di una cooperazione che ambisca alla messa a sistema dei fattori competitivi di sviluppo, soprattutto quelli innovativi.

Illustrazioni e tabelle

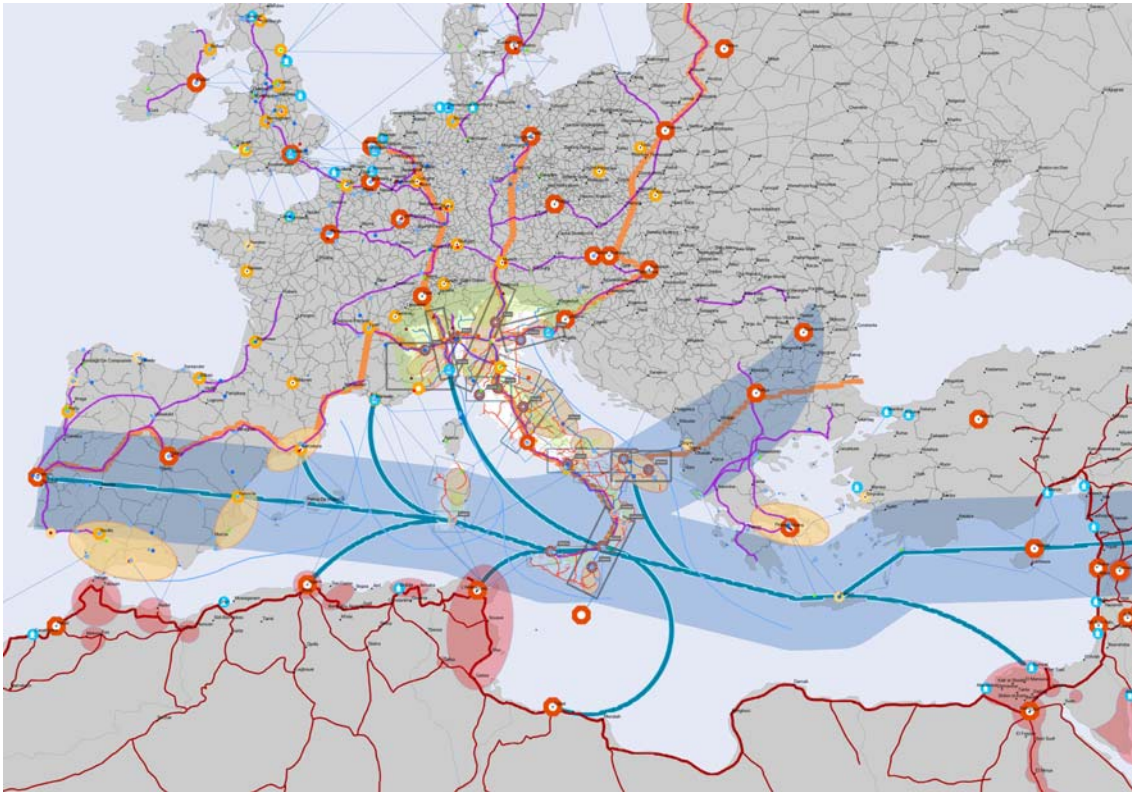


Figura 1. Schema delle principali relazioni intercettate dal Corridoio Meridiano

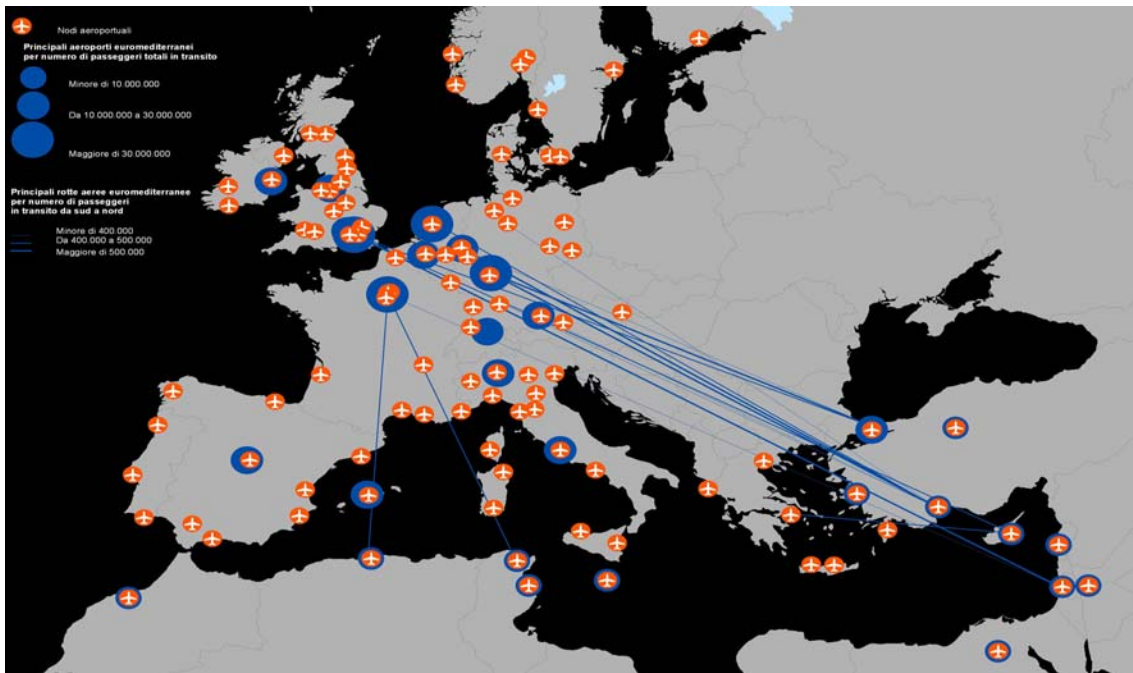


Figura 2. Principali nodi aeroportuali

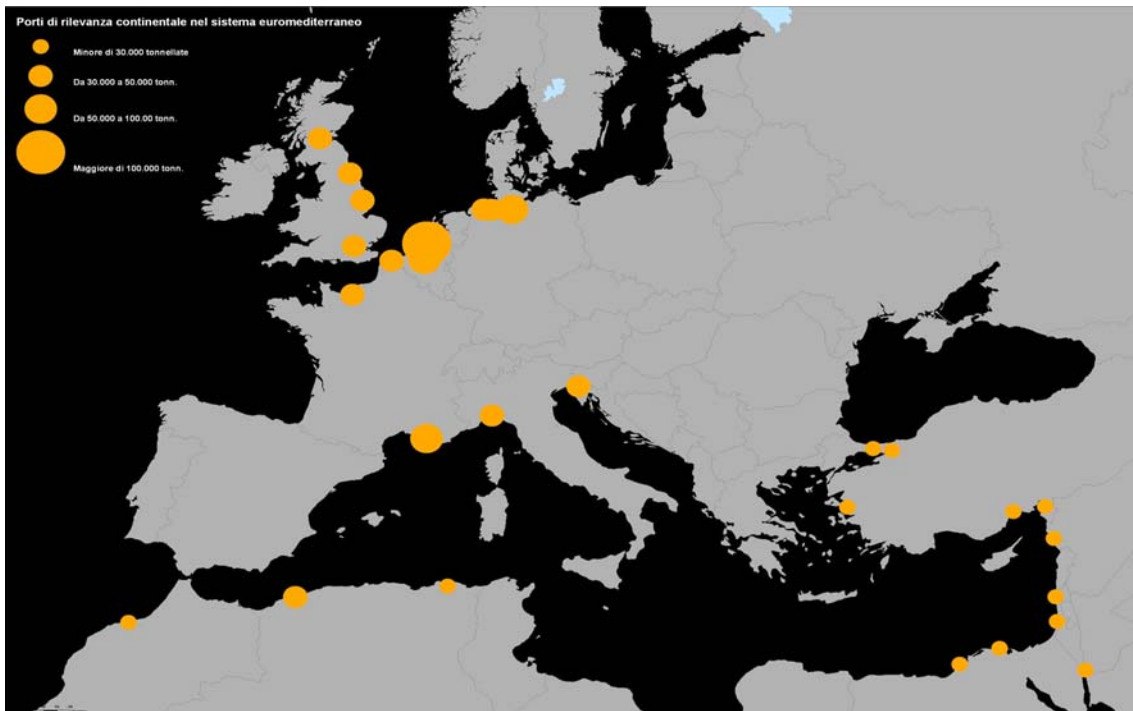


Figura 3. Principali porti

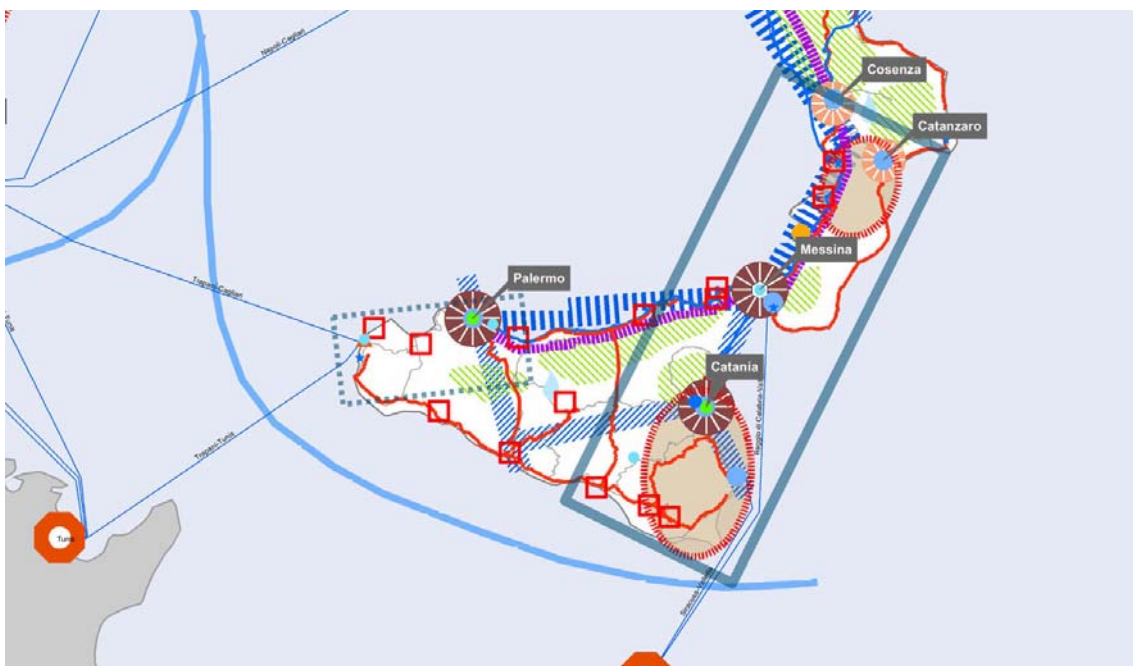


Figura 4. Le piattaforme territoriali del Mezzogiorno

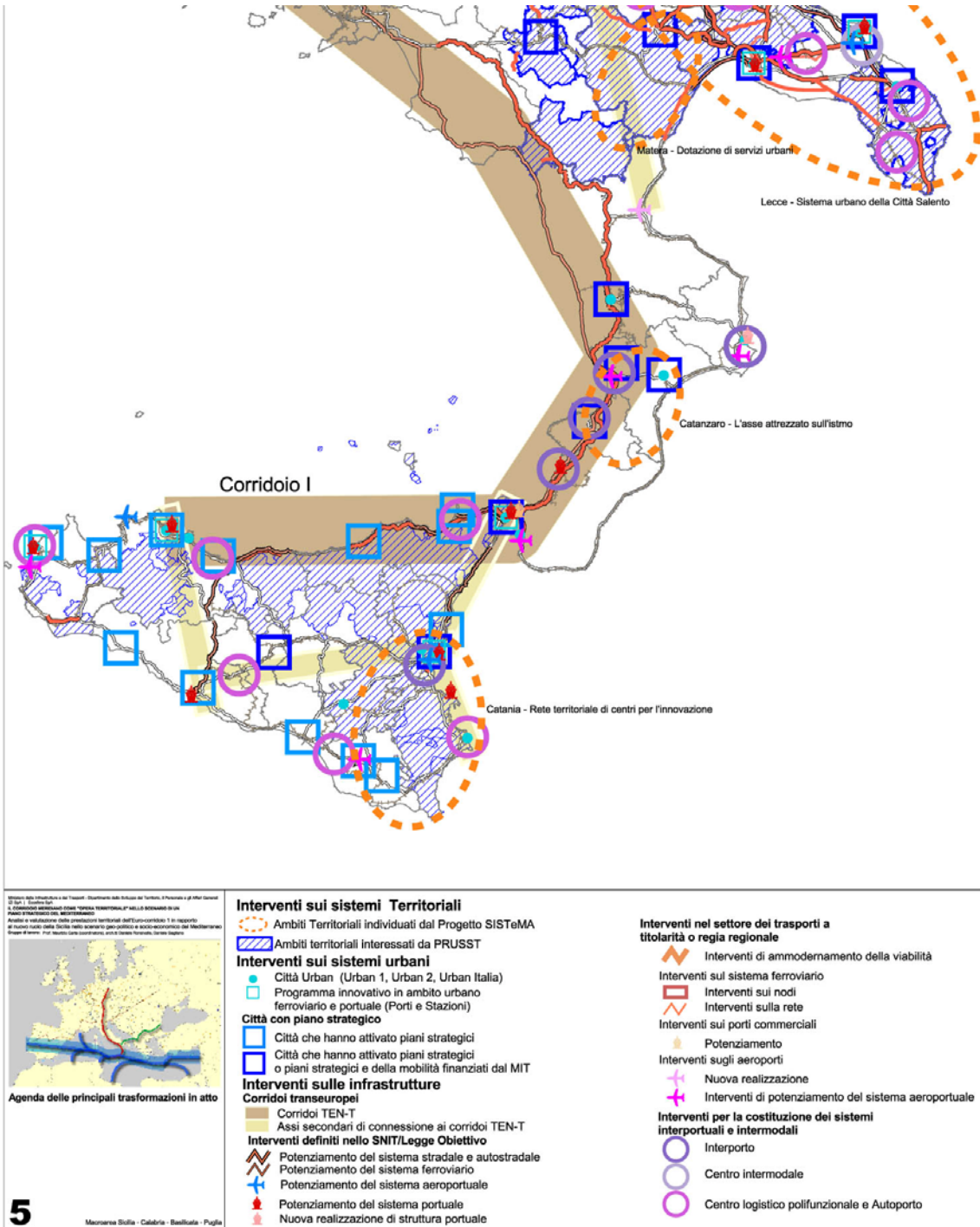


Figura 5. Il quadro tendenziale delle trasformazioni e dei progetti relativi ai nodi urbani e ai fasci infrastrutturali

Tabella 1. Valore degli scambi commerciali con paesi partner del Mediterraneo (in Milioni di \$)

	Francia	Grecia	Italia	Spagna
Nord Africa	21.257	917	20.806	11.304
Medio Oriente	4.251	528	5.680	1.894
Balcani	7.794	2.355	15.719	4.265
Totale Paesi Partner (a)	33.302	3.800	42.205	17.463
Altri paesi Med UE (b)	144.113	15.089	121.002	107.156
Totale complessivo (a)+(b)	177.415	18.889	163.207	124.619

Tabella 2. Valore degli scambi commerciali totali dei paesi dell'area mediterranea (in Milioni di \$)

Nazione	Totale export	Totale import
Algeria	12662	7383
Libia	10594	2933
Marocco	5316	6854
Tunisia	4948	6337
Egitto	2112	3911
Giordania	416	1246
Israele	3084	4542
Libano	386	2588
Siria	4241	1955
Turchia	13140	15054
Albania	409	1229
Bosnia	856	2049
Croazia	3769	4962
Serbia	1178	2330
Cipro	249	2499
Francia	93987	83428
Grecia	5060	13829
Italia	88984	74223
Malta	503	2175
Slovenia	4882	4950
Spagna	56160	68459