

Il Corridoio Meridiano come “dispositivo territoriale” per la competitività del Mezzogiorno

di Maurizio CARTA

La territorializzazione strategica dello sviluppo

Una nuova *vision* ha animato la redazione del *Quadro Strategico Nazionale 2007-13* per il settore delle “infrastrutture e città”: una strategia reticolare di innovazione 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. La strategia mira soprattutto alla ridefinizione di funzioni di rango metropolitano in grado di potenziare il ruolo di *Global 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 che innervano l’area mediterranea.

Nell’ambito della redazione del QSN, infatti, nel 2005 il Dipartimento per il Coordinamento delle Politiche Territoriali (Dicoter) del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha avviato alcuni studi sulla “territorializzazione strategica” dell’Italia e del Mezzogiorno come area su cui concentrare alcune scelte strategiche per la competitività del paese¹. Gli studi del MIITT-Dicoter sono orientati 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 infatti 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.

La visione proposta è articolata in tre categorie-topologie di territorio della nuova competitività del paese²:

- le **piattaforme produttive territoriali** sono costituite dai territori distrettuali emergenti capaci di accedere ai grandi circuiti internazionali, dando vita a sistemi produttivi che, pur reggendo con successo alla competizione, hanno bisogno di essere accompagnati da politiche pubbliche mirate ad accrescere l’accessibilità alle grandi reti e a radicare la loro potenza nel territorio di contesto, evitando un insostenibile “strappo” tra poli di competitività e territori locali;
- i **territori urbani di snodo** sono costituiti da quei sistemi città-territorio che hanno la capacità di fungere da “commutatori” tra i grandi flussi europei e internazionali e i 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

1 Gli studi per la redazione del QSN 2007-13 sono stati affidati alla IZI SpA (coord. Scientifico M. Carta, N. Savarese, G. Spaini), ad Ecosfera SpA (coord. Scient. A. Fiorani), alla SIU (coord. Scient. A. Clementi), al CLES (coord. Scient. P. Leon) e ad altri istituti di ricerca.

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

energie che attraversano le reti globali e come “fertilizzatori” del territorio locale, in una necessaria logica dell’equità territoriale come componente essenziale della coesione territoriale;

- infine i **fasci infrastrutturali di connessione** sono 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: reti digitali a banda larga integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica.

Visioni gerarchiche, fasci infrastrutturali e nodi di commutazione

A partire dalla definizione degli scenari prospettici per la programmazione 2007-13 degli investimenti per il sistema integrato “infrastrutture-territorio”, gli studi di settore avviati hanno indagato 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 entro cui agisce la visione dello sviluppo è animato da 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 sulla strategia di sviluppo del “sistema paese” 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 distrettualizzazione, alimentando costantemente i flussi che percorreranno i fasci infrastrutturali;
- definizione degli elementi cardinali 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.

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

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 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 e la potenza 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, sarà orientata ad agire in termini 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.

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 MIITT-Dicoter ha avviato la redazione di uno Studio di Scenario e di Fattibilità, sotto la responsabilità scientifica di chi scrive, per l’attivazione di un’armatura infrastrutturale intermodale est-ovest, denominata “**Corridoio Meridiano**”, nell’ambito del quadro delle connessioni materiali e immateriali nel

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. Cfr. A. Cianciullo, E. Realacci, *Soft economy*, Milano, Rizzoli, 2005.

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.

Mediterraneo⁶. La *mission* del nuovo Corridoio è 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 riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo⁷.

L’obiettivo dello studio è quello di attivare un “nuovo scenario di competitività” entro cui possano agire i sistemi territoriali del Mezzogiorno, con particolare riferimento al sistema Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia, riequilibrando 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 e ambizioni geopolitiche 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.

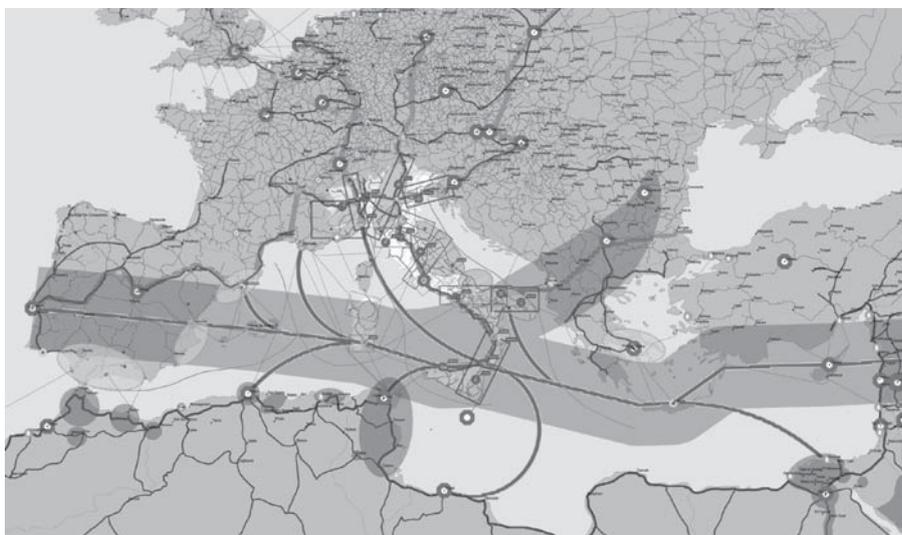


Figura 1

Schema delle principali risorse e relazioni attuali intercettate dal Corridoio Meridiano

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 truardata attraverso il sole del mezzogiorno d’Europa.

7 Alla redazione dello Studio di fattibilità sul Corridoio Meridiano ha contribuito in qualità di partner principale la IZI SpA, insieme al gruppo di ricerca dell’Università degli Studi di Palermo (Maurizio Carta, Daniele Ronsivalle, Daniele Gagliano e Claudio Schifani) e a Ecosfera SpA.

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, e capace di orientare le politiche di convergenza verso obiettivi di sviluppo comuni dell'area MEDA fondati sull'uso equilibrato e competitivo delle risorse locali.

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

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* prodotte dalle eccellenze culturali e ambientali, dai *milieux* culturali, dai distretti produttivi e dai cluster innovativi. La connessione alle reti lunghe, infatti, deve essere pensata come un'occasione capace di produrre effetti di coesione e sviluppo territoriale. Non può essere limitata alla selezione dei nodi attraversati, ma deve “produrre territorio”.

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.

Dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto e dei nodi logistici il Corridoio Meridiano possiede già una prima ossatura che ne consente un'immediata attivazione, formata dai corridoi transeuropei, dai grandi porti e aeroporti del Mediterraneo e dalle principali rotte navali (Fig. 2). Il successivo potenziamento potrà essere attuato a partire dalla concentrazione di interventi mirati sui nodi e sulle reti di maggiore potenza o sui quali vi è già una concentrazione di investimenti (come ad esempio alcuni sistemi portuali del Maghreb).

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.

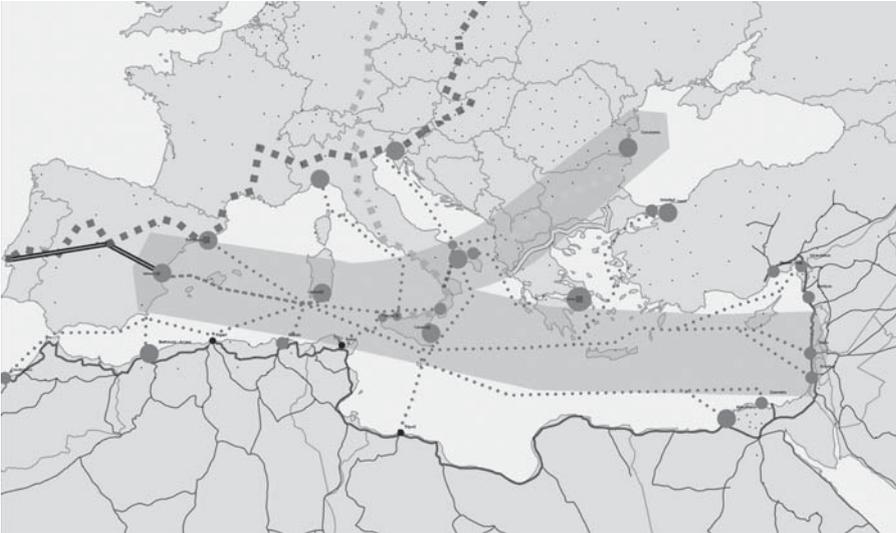


Figura 2

Le principali componenti infrastrutturali del Corridoio Meridiano già esistenti e che dovranno essere integrate in un'ottica di sistema.

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 studio analizza infatti le *performances* complessive del tratto meridionale del Corridoio I e del Corridoio VIII in rapporto agli effetti territoriali prodotti sulle grandi isole e alla capacità di intercettare la crescente domanda di mobilità dei grandi porti della sponda sud⁹.

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): il sistema mediterraneo si propone quindi come un potente produttore di domande, ambizioni e progetti¹⁰.

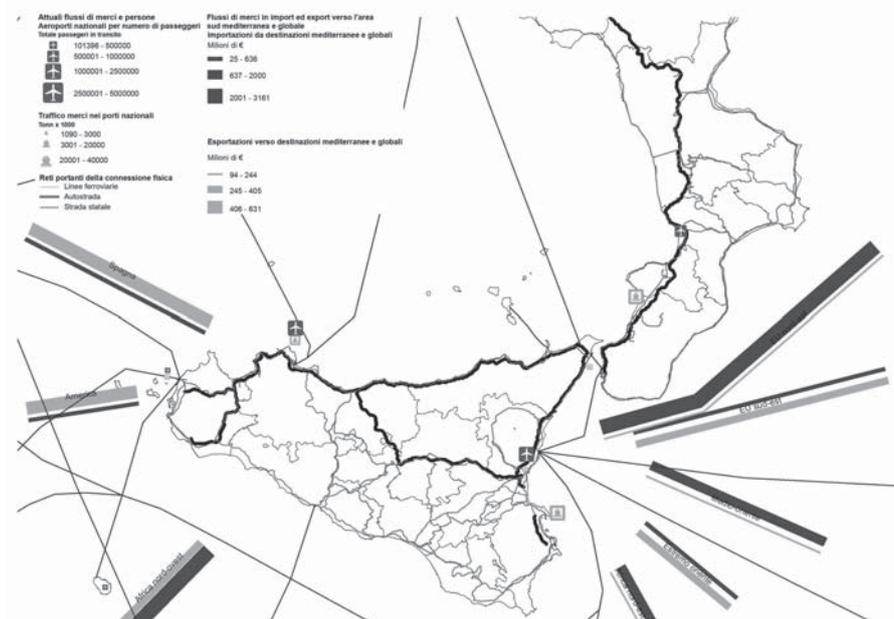
Il vero terreno della sfida della competitività dell'Italia in area MEDA è tuttavia quello dei trasporti. I dati dei traffici delle merci mostrano quanto il centro di gravitazione delle connessioni sia ancora oggi inequivocabilmente il centro-europa e che la strada da percorrere richiede di attivare processi strategici con i paesi che si affacciano sul Mediterraneo capaci di invertire le rotte e di "territorializzare" gli enormi flussi di attraversano l'area e che possono alimentare i sistemi produttivi locali (fig. 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, in avvio con alcune criticità quelle italiane.

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

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.

Figura 3

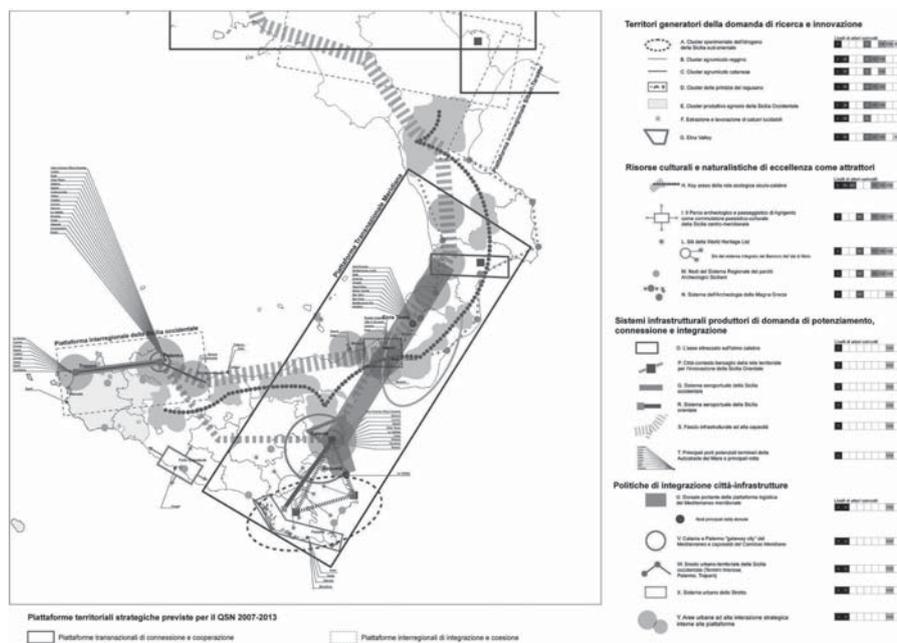
I flussi di merci e persone che attraversano il Mediterraneo e che usano la Sicilia come hub, potenziali risorse per produrre economie locali.



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 "patto per lo sviluppo infrastrutturale" 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.

Figura 4

Stralcio dei cluster e degli interventi strategici per la Piattaforma Meridiana.



Nell'ottica territorialista che anima lo Studio, l'intercettazione dei flussi mediterranei offre vantaggi economici e territoriali soprattutto per la possibilità di sviluppare l'indotto dei servizi specializzati ad alta tecnologia, e per la possibilità di sviluppare processi di prima lavorazione, in grado di accrescere il valore aggiunto delle merci nell'ambito di alcune filiere produttive. L'approccio proposto, discendendo direttamente dalla stagione del *Progetto 80*, risponde alle indicazioni dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo: lo sviluppo policentrico costituisce infatti il punto chiave per superare le disparità economiche e sociali fra le regioni interessate.

La presenza di cluster di eccellenze territoriali nelle regioni attraversate diventa quindi uno dei punti di partenza da capitalizzare nella visione dello sviluppo policentrico. Il progetto pilota dello Studio ha riguardato la macro-area Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia, per la quale sono stati individuati i principali fattori di competitività da connettere al Corridoio Meridiano e in grado di alimentarne la produzione dei flussi (Fig. 4), basati sul riconoscimento – e le conseguenti *policy* – di tre elementi:

- creazione e alimentazione di *global gateways* in termini di sviluppo di attività economiche sinergiche e complementari in corrispondenza di reti policentriche composte da città di media dimensione lungo il Corridoio in grado di fornire un'alternativa credibile in termini competitivi alle grandi città mondiali;
- attivazione di nuovi *clusters* di attività economiche a partire dalla constatazione della presenza all'interno del Corridoio di nuovi centri economici allo stato embrionale ed in fase di crescita, a cui far riferimento valorizzando le forze esistenti e intervenendo appropriatamente a livello di *governance* multilivello. In particolare la ricerca ritiene fortemente dipendente la questione dello sviluppo di tali centri dalle conseguenti misure ed azioni promosse all'interno del Quadro Strategico Nazionale;
- connessione di armature di risorse culturali ed ecologiche come trama dei sistemi di identità territoriale e nuove risorse di competitività e strategie di usi del suolo in un'ottica di sistema mediterraneo.

Verso un Piano Strategico per il Mediterraneo

La visione strategica contenuta nello Studio di fattibilità per il Corridoio Meridiano, confluita nel *Quadro Strategico Nazionale*, 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:

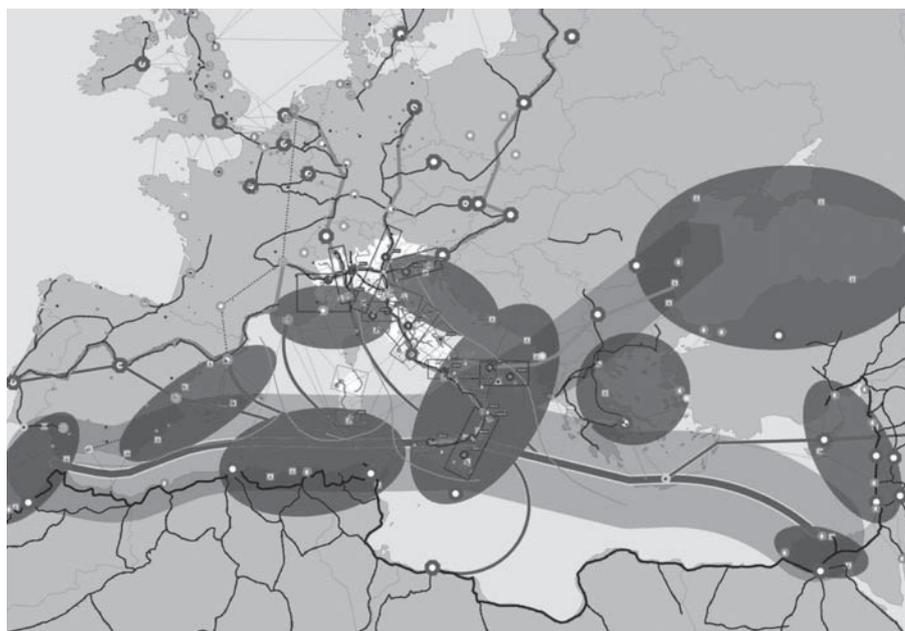
- orientare e costruire una visione condivisa tra gli interessi del mediterraneo europeo e il mediterraneo nordafricano, balcanico e mediorientale;
- incrementare la disponibilità delle risorse finanziarie attivate sul territorio nazionale attraverso l'aumento della massa critica della produzione, dello 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 mediterraneo¹¹;
- coordinamento e co-pianificazione delle decisioni e delle azioni localizzative nell'ambito della costruzione di una strategia generale di *co-opetition*¹² 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 distretti 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 (Fig. 5).

Figura 5

Il Corridoio Meridiano come attivatore e alimentatore di progetti locali nel quadro di un piano strategico per il Mediterraneo.



La ricerca di una più matura e consapevole relazione tra il disegno delle opere fisiche, i caratteri identitari dei luoghi attraversati, le attese e le aspirazioni delle società locali ad una

11 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.

12 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.

vita migliore ha caratterizzato le esperienze di rigenerazione urbana e territoriale. In quelle di maggior significato, i sistemi a rete della mobilità, della direzionalità, dei servizi e della produzione si intrecciano con quelli ecologici, del tempo libero e della cultura e divengono sistemi interconnessi di sostegno alla organizzazione morfologica e funzionale del territorio. I corridoi infrastrutturali si caricano quindi di ulteriori valenze: **sono la dorsale della competitività e il quadro di coerenza di progetti complementari capaci di mobilitare le risorse locali.**

Le armature infrastrutturali vengono quindi concepite come *attivatori di contesto*, come occasioni per stimolare ed integrare la concomitanza di altre iniziative progettuali, pubbliche e private. Questo approccio non nega i problemi tecnici specifici posti dal progetto dell'infrastruttura, ma ne sposta la validità oltre le frontiere del funzionalismo: si apre ai rapporti con la società locale. Il dialogo tra gli attori e i portatori di interessi modella i contenuti del progetto ed è garanzia reale della sua fattibilità e realizzabilità.

Il progetto dell'armatura meridiana diventa quindi "strategia mediterranea", grande opzione di sviluppo dei paesi rivieraschi, federazione di domande e di bisogni, ma anche di interessi, di competenze e di eccellenze. L'avvio di un processo di pianificazione strategica per il Mediterraneo, infine, si inserisce a pieno titolo nel quadro offerto dai nuovi strumenti di prossimità e cooperazione, i quali richiamano i paesi del sistema euromediterraneo ad una politica di forte convergenza e coalizione sugli obiettivi di sviluppo relativi ai temi strategici per la competitività e la coesione.

Nella visione di un Piano Strategico del Mediterraneo, l'integrazione della visione proposta dal Corridoio Meridiano e la missione declinata dalla nuova stagione di pianificazione strategica delle città e dei sistemi territoriali 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, attraverso la connettività di reti lunghe alle armature territoriali locali generando, in ultima analisi, "produzione di territorio".

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv., NETA Platform: Scoping study, Draft Final Report, July 2003.
- Carta M., "Il corridoio meridiano come "dispositivo territoriale" nello scenario di un Piano strategico del Mediterraneo", Atti del XXV Congresso dell'Istituto Nazionale di Urbanistica "Città, infrastrutture e territori", Roma, Inu Edizioni, 2005.
- Carta M., "Il Corridoio Meridiano come armatura di connessione delle piattaforme produttive del Mezzogiorno", in Urbanistica n. 129, gen-apr 2006.
- Carta M., "Il Corridoio Meridiano come scenario di cooperazione e competitività", in A. Lanzani, S. Moroni (a cura di), Città e azione pubblica. Riformismo al plurale, pp. 210-220, Roma, Carocci, 2007.
- Carta M., "Il Corridoio Meridiano come dispositivo per la competitività delle Gateway Cities del Mediterraneo. I progetti di connessione e rigenerazione per Palermo Capitale", in Giacobone Francesco, a cura di, Azioni Integrate Innovative, Roma, Ministero delle Infrastrutture, 2007.

- Centro di studi e piani economici (1971), *Le proiezioni territoriali del Progetto 80*, Roma, Quaderni del Centro di studi e piani economici.
- Fontana G. “La dimensione spaziale delle politiche europee”, in *Urbanistica dossier*, n. 83, febbraio 2006.
- Malanima P., *Rapporto sulle economie del Mediterraneo*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- Ministero delle Economie e Finanze, DPS, *Documento Preliminare Strategico Nazionale. Continuità, discontinuità, priorità per la politica regionale 2007-2013*, Roma, 2005.
- Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Dicoter, *Verso il QSN 2007-13*, Roma, 2005.
- Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Dicoter, *Il Corridoio Meridiano come “opera territoriale” nello scenario di un Piano Strategico per il Mediterraneo*, Secondo Rapporto, Roma, 2005.
- Ministero delle Infrastrutture, Dicoter, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Roma, Ministero delle Infrastrutture, 2007.
- Ministero delle Infrastrutture, Dicoter, *Il territorio come infrastruttura di contesto. Contributi alla programmazione 2007-2013*, Roma, Ministero delle Infrastrutture, 2007.
- Palermo P.C., *Trasformazioni e governo del territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2004.
- Rossi N., *Mediterraneo del Nord. Un'altra idea del Mezzogiorno*, Roma-Bari, Laterza, 2005.
- Veltz P., *Des lieux et des liens. Politique du territoire à l'heure de la mondialisation*, Paris, Aube, 2002.