



**LA STRATEGIA EUROPEA
PER UNA NUOVA STAGIONE GEOPOLITICA,
ECONOMICA E SOCIO-CULTURALE
DEL MEDITERRANEO**

**LIBRO BIANCO
QUARTA EDIZIONE**



INDICE

• Prefazione	pg.	5
• I 10 messaggi chiave del Libro Bianco	pg.	9
• Introduzione	pg.	23
• Prima parte: Le evoluzioni del contesto euro-mediterraneo	pg.	35
1.1 Lo scenario geopolitico di riferimento		35
1.2 Il Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) 2025		38
1.2.1 Il perimetro di riferimento e l'approccio metodologico		38
1.2.2 I risultati del Mediterranean Sustainable Development Index 2025		45
• Seconda parte: le opportunità di sviluppo del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo	pg.	55
2.1 La fotografia delle filiere ad alto potenziale		57
2.1.1 L'economia del mare		57
2.1.2 L'energia		73
2.1.3 La manifattura		88
2.1.4 Il turismo		104
2.2 La risorsa capitale umano		111
2.2.1 Il quadro demografico emergente nel Mediterraneo Allargato		111
2.2.2 Le opportunità e i rischi per il Sud Italia e il Paese nel contesto europeo		116
• Terza parte: gli strumenti e le proposte per il rilancio del Sud nel contesto euro-mediterraneo	pg.	123
3.1 Gli strumenti di programmazione europea e italiana		123
3.1.1 Le principali iniziative di cooperazione europee verso il Mediterraneo e l'Africa e il ruolo del Piano Mattei		124

3.2	Le politiche di coesione e il PNRR	132
3.2.1	La fotografia degli investimenti infrastrutturali pianificati e completati	133
3.3	La Zona Economica Speciale Unica per l'attrazione degli investimenti nelle filiere ad alto potenziale	137
3.4	Le proposte di Verso Sud	144
3.4.1	Le proposte per il potenziamento dell'economia del mare nel Sud Italia	144
3.4.2	Le proposte per il potenziamento del settore energetico nel Sud Italia	147
3.4.3	Le proposte per la connotazione del Sud Italia come hub manifatturiero	149
3.4.4	Le proposte per il settore turistico nel Sud Italia	154
3.4.5	Le proposte per la sostenibilità sociale e la valorizzazione del capitale umano	156
•	Bibliografia	pg. 163



PREFAZIONE

VALERIO DE MOLLI

Managing Partner & CEO

The European House - Ambrosetti e TEHA Group

“La sfida della realtà chiede anche la capacità di dialogare, di costruire ponti al posto dei muri. Questo è il tempo del dialogo, non della difesa di rigidità contrapposte.”

*Papa Francesco
Jorge Mario
Bergoglio*

Non è la prima volta che l'Italia e l'Europa si trovano ad affrontare dei momenti di complessità geopolitica, economica e sociale senza precedenti: dalla pandemia COVID-19 nel 2020, allo scoppio dei conflitti russo-ucraino e israelo-palestinese tra il 2022 e il 2023, al 2024 che ha visto la più grande ondata di elezioni nella storia contemporanea, con grandi impatti attesi dal nuovo quadro istituzionale americano. In tutti questi momenti, il nostro Paese – con il suo Sud – ha saputo dimostrare una straordinaria resilienza e reattività, superiore agli altri territori, ponendosi al centro della sfida strategica di esercitare il ruolo di baricentro e asset del bacino Mediterraneo, raccolta dalla piattaforma “Verso Sud: la strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo”.

Non a caso, in questo periodo il Sud Italia ha consolidato anche la propria performance di attrattività e sostenibilità – come misurata dal Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) 2025 elaborato da TEHA – confermando la terza posizione tra i Paesi del Mediterraneo Allargato e avvicinandosi ai territori benchmark come Francia e Spagna. Inoltre, per due anni consecutivi – sia nel 2022 sia nel 2023 – la crescita del PIL del Sud Italia ha superato quella delle altre macro-aree del Paese: secondo le ultime stime, il PIL del Sud Italia nel 2024 è cresciuto del +0,9%, rispetto a una media del +0,7% per il Centro-Nord. Con riferimento agli investimenti diretti esteri, gli ultimi dati disponibili evidenziano una crescita del +27% del Sud tra il 2021 e il 2022 (rispetto al +12% del Nord e al +18% del Centro Italia).

Il Libro Bianco fornisce un quadro dettagliato delle opportunità del Sud Italia, del Paese e dell'Europa in diversi ambiti, in primis economia del mare, energia, manifattura e turismo. Ampio spazio è dedicato agli strumenti che già oggi stanno sostenendo la crescita di questa area, come il Piano Mattei per l'Africa, su cui la piattaforma Verso Sud e TEHA Club hanno lanciato uno specifico Osservatorio di monitoraggio, ma anche gli investimenti infrastrutturali e la ZES Unica del Mezzogiorno. Il documento si sofferma poi sulle ulteriori leve di policy che possono contribuire a sostenere il posizionamento del nostro Sud quale cerniera con gli altri Paesi del Mediterraneo Allargato, come la creazione di un'Academy euro-mediterranea. Avanzata dalla piattaforma Verso Sud nella sua seconda edizione e sviluppata negli anni successivi grazie a un'estesa attività di dialogo e confronto portata avanti da TEHA Group, questa proposta è stata formalizzata in occasione dell'edizione 2025 del Forum di Sorrento con la stipula di un Memorandum of Understanding tra enti accademici del Sud Italia e della sponda sud del Mediterraneo.

Le sfide del Sud Italia, nel quadro euro-mediterraneo, non sono di breve periodo e devono costantemente adattarsi a uno scenario fortemente incerto e instabile. Per questo motivo, al di là delle proposte di policy e delle forme di collaborazione sovra-nazionale che possono lasciare un segno nei numeri chiave dello sviluppo, resta indispensabile restare ancorati alla dimensione

del “sogno” che, per il nostro Gruppo di Lavoro, è sintetizzata nella visione della piattaforma Verso Sud: *“Essere cerniera tra Europa e Mediterraneo Allargato, contribuendo costantemente a disegnare, interpretare e realizzare il piano di un’Europa protagonista e partner credibile dei grandi cambiamenti geopolitici, economici e sociali che influenzano la costruzione di una società mediterranea vasta più forte, giusta e coesa”*.

Prima di lasciarvi alla lettura del documento desidero ringraziare i membri del Comitato Scientifico che hanno guidato l’iniziativa composto da: Enrico Giovannini (Professore, Università di Roma Tor Vergata; già Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Governo italiano); Arancha Gonzalez (Dean, Sciences Po - Paris School for International Affairs; già Ministro degli Affari Esteri, Spagna); Fabrizia Lapecorella (Professoressa di Scienze delle Finanze, Università di Bari; già Direttore Generale del Dipartimento Finanze, Ministero dell’Economia); Stefano Manservigi (Professore, Sciences Po – Paris School for International Affairs e EUI School of Transnational Governance; già Direttore Generale Cooperazione internazionale e Sviluppo, Commissione europea).

Questo progetto non sarebbe stato possibile senza il contributo, anche e soprattutto nel merito dei contenuti, delle imprese Partner. Desidero, dunque, esprimere un sentito ringraziamento ai Vertici e ai colleghi di Intesa Sanpaolo, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Confederazione Italiana Sviluppo Sostenibile (CISE), Coldiretti, Edison, Gruppo Adler, Gruppo MSC e Mediocredito Centrale. Un ringraziamento anche al Comune di Sorrento per il supporto di organizzazione della nostra iniziativa ma, soprattutto, per avere aperto anche quest’anno – con una determinazione non scontata – un momento di dialogo sui contenuti dell’iniziativa “Verso Sud” con gli studenti delle scuole di Sorrento, attraverso l’Anteprima del Forum “Sorrento incontra il futuro: il Mediterraneo per i giovani”, quest’anno alla terza edizione e sempre più partecipata dalla comunità giovanile sorrentina.

Infine, un ringraziamento anche al Gruppo di Lavoro di TEHA Group composto, oltre che dal sottoscritto, da: Cetti Lauteta, Simone Ginesi, Luca Celotto, Claudio Conte, Leonardo Marconi, Livia Catalano, Emanuela Verger, Faiza Errais Borges, Valentina Mongardini, Manijeh Merlini, Eleonora Magnani, Lucrezia Degli Esposti, Rina Percio, Fabiola Gnocchi, Erika Panuccio, Walter Adorni, Simone Mancini, Irene Brignoli, Stefano Barone e tutti gli altri colleghi impegnati in questo progetto e nelle Regioni del Sud Italia.



I 10 MESSAGGI CHIAVE DEL LIBRO BIANCO

I. IL MEDITERRANEO ALLARGATO È SEMPRE PIÙ CENTRALE NELLO SCENARIO INTERNAZIONALE E CHIAMATO A FRONTEGGIARE CONTINUE SFIDE GEOECONOMICHE

1. L'iniziativa “**Verso Sud: La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo**” (di seguito anche solo Verso Sud) ha proposto un'interpretazione innovativa per studiare le priorità di sviluppo del Sud Italia e, quindi, del Paese delineando una nuova prospettiva di sviluppo e ridefinendo il suo modello di crescita: da fanalino di coda d'Europa a snodo strategico e piattaforma di connessione per l'Europa nella macro-area di riferimento del Mediterraneo Allargato.
2. I profili di dinamicità e crescita di questa macro-area sono rilevanti. Tra il 2022 e il 2023, il **prodotto interno lordo** (PIL) nel **Mediterraneo Core**, che include, oltre all'Italia, 22 Paesi della sponda nord e sud del Mediterraneo, è aumentato del **2,2%**, mentre nel **Mediterraneo Allargato**, che si estende dall'Oceano Atlantico al Golfo Persico e include 45 Paesi, è aumentato dell'**1,9%**. Anche sul piano commerciale le performance sono state rilevanti: nel 2023 le **esportazioni** sono cresciute del **3,4%** nel Mediterraneo Core e del **4,3%** nel Mediterraneo Allargato. In parallelo, si è registrata una **crescita della popolazione**: **+1,1%** nel Mediterraneo Core e **+1,2%** nei Paesi del Mediterraneo Allargato.
3. In questo quadro socioeconomico, l'area euro-mediterranea negli ultimi anni ha attraversato **profondi cambiamenti sul piano geopolitico**, che ne confermano l'importanza strategica crescente. L'intensità, la velocità e la portata sistemica di queste trasformazioni suggeriscono che non si tratti semplicemente di un periodo di transizione, ma dell'inizio di una **nuova fase storica**.
4. A partire dal 2021, anno del lancio dell'iniziativa Verso Sud e l'avvio del piano **Next Generation EU**, l'Italia ha intrapreso un percorso di riposizionamento strategico che punta a valorizzare il Sud come interfaccia privilegiata tra Europa, Mediterraneo e Africa. In quello stesso anno, a fronte della crescente influenza cinese attraverso la **Belt and Road Initiative**, l'Unione Europea e i Paesi del G7 hanno lanciato proprie strategie infrastrutturali globali – tra cui il **Global Gateway** e la **Build Back Better World** – con l'obiettivo di rafforzare le connessioni con l'area MENA¹ e promuovere una cooperazione più equa e sostenibile.
5. Nel triennio successivo, gli shock geopolitici hanno accelerato la ridefinizione degli equilibri internazionali: nel 2022, l'**invasione russa dell'Ucraina** ha causato una crisi energetica e l'interruzione delle catene del valore, mentre nel 2023

¹ Middle East and North Africa.

il **conflitto israelo-palestinese** ha aggravato l'instabilità regionale e messo a rischio la sicurezza delle rotte marittime nel Mar Rosso e nel Canale di Suez.

6. Il 2024 ha visto l'Italia rilanciare il proprio posizionamento nel Mediterraneo con il **Piano Mattei**, rafforzando il partenariato con l'Africa in un contesto segnato da crescenti regionalismi, nuove interdipendenze e competizione tecnologica. Al contempo, lo stesso anno si è distinto anche come **l'anno elettorale più imponente della storia recente**, con oltre **4 miliardi di persone al voto in più di 50 Paesi che rappresentano il 62% del PIL globale**. Gli esiti stanno già incidendo sui principali driver del cambiamento: conflitti, dazi, sicurezza energetica e transizione ecologica. Emblematico è il **caso degli Stati Uniti**, dove un ordine esecutivo del 4 aprile 2025 ("**Liberation Day**") ha innalzato i dazi medi sulle importazioni al **29%**, inaugurando una **nuova fase di protezionismo** con forti impatti potenziali per il commercio globale e per l'economia euromediterranea, ad oggi ancora poco chiari.

II. IN QUESTA FASE STORICA CARATTERIZZATA DA GRANDI CAMBIAMENTI, IL SUD ITALIA SI CONFERMA STRATEGICO NELL'AGGIORNAMENTO 2025 DEL MEDITERRANEAN SUSTAINABLE DEVELOPMENT INDEX (MSDI), METTENDO IN LUCE PROFILI DI ATTRATTIVITÀ, COMPETITIVITÀ E SOSTENIBILITÀ CHE NE POSSONO SOSTANZIARE IL RUOLO DI BARICENTRO DELL'AREA EURO-MEDITERRANEA

7. Nel 2023, TEHA Group ha sviluppato il **Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI)**, uno strumento pensato per valutare il grado di **attrattività e competitività** del Sud Italia nel contesto mediterraneo, con particolare attenzione alla **sostenibilità**. L'indice si basa su un insieme di indicatori chiave di performance (KPI), raggruppati in quattro ambiti principali: economico, di dotazione, di innovazione e cultura, e sociale.
8. Fin dalla sua ideazione, l'indice ha integrato nella selezione degli indicatori i principi degli **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs)** promossi dalle Nazioni Unite, riconoscendo il ruolo centrale della sostenibilità nella definizione delle strategie di crescita dell'intera area. Il raggiungimento degli SDGs, infatti, passa in larga misura dal **coinvolgimento attivo dei territori e delle comunità locali**, che risultano fondamentali sia nella pianificazione sia nel monitoraggio dei progressi.
9. Il MSDI prende in considerazione 24 KPI e meta-indicatori, analizzando dati relativi al Sud Italia, a 22 Paesi dell'area mediterranea e a 23 Paesi del Mediterraneo Allargato (presentati attraverso una media aggregata), su un arco temporale di 13 anni e un totale di oltre **16.500 dati raccolti**. Più che una classifica, il MSDI si propone come uno **strumento di supporto strategico** per orientare politiche e azioni utili al rilancio del Sud Italia in una prospettiva euro-mediterranea.
10. Nella sua edizione 2025, il **MSDI colloca il Sud Italia al terzo posto** tra i territori più attrattivi dei 22 Paesi dell'area mediterranea analizzati. Considerando i quattro ambiti dell'indice, il Sud si posiziona **quinto** nel dominio economico, **secondo** nel dominio di dotazione, **quinto** nel dominio di innovazione e cultura, e **ottavo** nel dominio sociale.

III. LA CENTRALITÀ ECONOMICA DEL SUD ITALIA È TESTIMONIATA DAL CRESCENTE NUMERO DI INVESTIMENTI PUBBLICI E PRIVATI NEL TERRITORIO

11. La rilevanza economica del Sud Italia, come evidenziato nel MSDI 2025, si configura come un elemento strategico per l'intero sistema-Paese. Tale posizione è stata progressivamente rafforzata grazie ai risultati positivi conseguiti in termini di crescita economica, nonché al consolidarsi di un trend di **investimenti** significativi nel territorio. Il Sud Italia si è affermato negli ultimi anni come un polo attrattivo per **capitali sia pubblici sia privati**, beneficiando di una molteplicità di interventi infrastrutturali, industriali e tecnologici. In questo contesto, l'iniziativa Verso Sud ha giocato un ruolo catalizzatore, contribuendo a consolidare una rete di attori istituzionali e privati impegnati nello sviluppo dell'area. Gli investimenti registrati provengono infatti sia dai Partner del progetto stesso, sia da grandi gruppi industriali nazionali e internazionali.
12. Negli ultimi due anni, il Sud Italia ha mostrato una dinamica di crescita del PIL superiore rispetto a tutte le altre macro-aree italiane. I dati relativi al biennio 2022-2023 evidenziano che il Sud Italia ha registrato un incremento del PIL pari al **+5,9%** nel **2022** e al **+1,5%** nel **2023**, confermandosi come l'area con le migliori performance a livello nazionale. Al contrario, le altre macro-aree del Paese hanno sperimentato un rallentamento significativo nel 2023, con tassi di crescita decisamente più contenuti: **+0,7%** nel **Nord-Ovest**, **+0,4%** nel **Nord-Est** e **+0,3%** nel **Centro**. Questa tendenza positiva si consolida anche secondo le stime relative al 2024, che indicano una crescita del **PIL nel Sud Italia** pari a **+0,9%**, superiore alla media del **+0,7%** registrata nel **Centro-Nord**.
13. Anche i recenti **indicatori socioeconomici** confermano il dinamismo crescente del **Sud Italia**. Il **mercato del lavoro** mostra un miglioramento significativo, con un incremento degli **occupati** pari al **+2,6%** tra il 2022 e il 2023, superiore rispetto a quanto osservato nel Nord (**+1,7%**) e nel **Centro** (**+1,2%**). Sul fronte degli investimenti, il Sud Italia si distingue per la robusta crescita degli **investimenti fissi lordi privati**, che segnano un aumento del **+12,9%** tra il 2021 e il 2022, superando il **Nord** (**+10,5%**) e il **Centro** (**+12,8%**). Tale dinamica testimonia una maggiore fiducia del settore privato nel potenziale di sviluppo dell'area. Anche il **Valore Aggiunto** evidenzia una crescita del **+4,7%** tra il 2022 e il 2023, lievemente superiore rispetto al **Nord** (**+4,4%**) e al **Centro** (**+4,6%**). Infine, il numero di società di capitali nel Sud è cresciuto del **+4,2%** tra il 2023 e il 2024, una dinamica più intensa rispetto a quella registrata nel **Centro-Nord** (**+2,7%**), confermando la crescente solidità del sistema economico.
14. Nel contesto post-pandemico, si rileva un contributo in crescita da parte dei **grandi gruppi multinazionali esteri** al tessuto produttivo italiano, con effetti significativi anche nel **Sud Italia**. Secondo i dati riferiti al 2022, l'incidenza delle multinazionali sul totale degli addetti si attesta al **10%** a **livello nazionale**, con una maggiore concentrazione nel **Nord** (**12%**) e livelli inferiori nel **Centro** (**8%**) e soprattutto nel **Sud** (**4,9%**); similmente, l'incidenza sul Valore Aggiunto livelli pari al **19%** nel **Nord**, **18%** nel **Centro** e **11%** nel **Sud**. Ancora più rilevante è la variazione registrata tra il 2021 e il 2022, che segnala una dinamica particolarmente favorevole per il Mezzogiorno: il **Valore Aggiun-**

to prodotto da queste imprese nell'area meridionale ha mostrato un incremento del **+27%**, molto superiore rispetto alla media italiana (**+13%**) e alle altre macro-aree (**Nord +10%, Centro +18%**). In questo quadro, un censimento da fonti dirette e fonti pubbliche effettuato dal Gruppo di Lavoro TEHA ha permesso di mappare investimenti italiani ed esteri nuovi o incrementali nel Sud Italia dal 2021 (anno di lancio dell'iniziativa Verso Sud) con orizzonte al 2030 **per oltre 177 miliardi di Euro investiti e oltre 574mila occupati**².

IV. LA ZES UNICA E GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DEL PNRR SONO UN'OCCASIONE STRATEGICA PER RILANCIARE IL SUD ITALIA, ATTRARRE INVESTIMENTI E VALORIZZARE IL TERRITORIO COME MOTORE DI SVILUPPO PER L'INTERO PAESE

15. Lo sviluppo economico del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo passa anche attraverso la crescita della sua attrattività per gli investimenti e gli insediamenti produttivi.
16. In questa prospettiva, un'opportunità chiave è quella connessa alle **Zone Economiche Speciali (ZES)**, introdotte in Italia nel 2017 e operative dal 2021. Tra il 2022 e il 2023, le 8 Zone Economiche Speciali (ZES) italiane hanno contribuito a favorire investimenti per un totale di quasi **2 miliardi di Euro** e ricadute occupazionali dirette potenziali superiori alle **6.000 unità**, con la **ZES Campania** prima tra le 8 sia in termini di Autorizzazioni Uniche (di seguito anche AU) rilasciate (105) che di investimenti (1,1 miliardi di Euro), seguita dalla ZES Adriatica, con 35 Autorizzazioni Uniche e 333 milioni di Euro investiti.
17. A distanza di soli 2 anni dalla partenza delle 8 ZES è stato definito un nuovo orientamento normativo volto a promuovere un più ampio e integrato coordinamento delle risorse, al fine di rendere l'area più attrattiva anche sul piano internazionale. Nasce così la **Zona Economica Speciale Unica del Mezzogiorno** (di seguito anche **ZES Unica**), comprendente le 8 Regioni del Sud Italia (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna), nella loro interezza.
18. Tra gennaio 2024 e maggio 2025, la ZES Unica del Mezzogiorno ha rilasciato **620 AU**, con un aumento del **+122,2%** rispetto alle AU rilasciate dalle 8 ZES in un anno e mezzo di operatività (279). Tale aumento si è riflesso in un incremento degli investimenti (**+73,7%** rispetto alle 8 ZES, per un totale di **3,4 miliardi di Euro**) e delle ricadute occupazionali registrate nei territori (**+97,9%**). Il **47,4%** delle AU rilasciate nel quadro normativo della ZES Unica hanno come oggetto investimenti in **Campania**, seguita dalla **Puglia (22,1%)** e dalla **Sicilia (14,7%)**. Dinamiche simili sono individuabili anche in termini di ricadute occupazionali (49,7% in Campania) e di importo degli investimenti (43,7% in Campania).
19. Complessivamente dalla sua costituzione (gennaio 2024) nella ZES Unica sono stati **attivati 8,5 miliardi di Euro di investimenti**, di cui 3,4 miliardi derivanti dal rilascio delle AU e 5,1 miliardi derivanti dalla concessione del credito di imposta. Al valore direttamente generato dalla ZES Unica del Mezzogiorno vanno però aggiunti gli ulteriori impatti economici ed occupazio-

² Dati aggiornati al 30 aprile 2025.

- nali conseguenti agli investimenti, declinabili in impatto indiretto e indotto³.
20. Gli 8,5 miliardi di Euro direttamente investiti nella ZES Unica hanno attivato ulteriori 11,6 miliardi di Euro in maniera indiretta e 1,9 miliardi di Euro in maniera indotta, per un impatto economico complessivo pari a **22,0 miliardi di Euro**. Il moltiplicatore economico è di **2,6**: per ogni Euro investito nella ZES Unica del Mezzogiorno se ne attiveranno 1,6 addizionali nell'economia. Tenendo in considerazione anche gli investimenti attivati nell'ambito delle 8 ZES⁴ (pari a 1,9 miliardi di Euro), l'impatto diretto complessivo raggiunge i 10,4 miliardi di euro, con un impatto economico totale stimato in 26,9 miliardi di euro. Inoltre, gli investimenti previsti nell'ambito della ZES Unica del Mezzogiorno sosterranno e genereranno **occupazione**: agli 11.930 occupati diretti vanno sommati 18.940 occupati indiretti e i 3.293 occupati indotti, per un totale di 34.163 occupati sostenuti (con un moltiplicatore occupazionale pari a 2,9).
 21. Al fine di rafforzare l'insieme dei fattori abilitanti, lo sviluppo e l'attrattività territoriale per il privato, un ulteriore strumento a disposizione è il PNRR, declinazione italiana del piano **Next Generation UE** dal valore complessivo di 122,1 miliardi di Euro (di cui il 63% erogati). Di particolare rilievo risultano essere, in questo caso, gli investimenti destinati a colmare **il divario infrastrutturale**, grazie a interventi mirati su mobilità sostenibile, digitalizzazione e logistica integrata. La piena attuazione dei progetti previsti potrà, infatti, contribuire a **rafforzare la coesione territoriale** e a **rilanciare** il ruolo strategico del **Sud** nel sistema produttivo nazionale ed euro-mediterraneo.
 22. In particolare, il Piano destina oltre **22,8 miliardi di Euro** a investimenti sulle infrastrutture ferroviarie, con l'obiettivo di migliorare la connettività, potenziare la resilienza della rete e favorire la mobilità sostenibile. Nel complesso, il Contratto di Programma 2022-2026 degli interventi RFI al Sud e Isole prevede 108 miliardi di Euro di investimenti per interventi di realizzazione, potenziamento velocità/capacità, resilienza, elettrificazione, ecc. sulle dorsali del Sud. Considerato che ogni Euro connesso a investimenti infrastrutturali può avere un **effetto moltiplicatore** sul resto dell'economia (in termini di PIL) in media di 1,7 Euro, l'impatto complessivo può arrivare fino a **184 miliardi di Euro**.

V. L'ECONOMIA DEL MARE RIMANE CENTRALE PER LA CRESCITA DEL SUD ITALIA, CHE HA LA POSSIBILITÀ DI DIVENTARE HUB MARITTIMO DEL MEDITERRANEO TRAMITE UN'OPPORTUNA ESPANSIONE INDUSTRIALE, SOPRATTUTTO NELLO SVILUPPO DELLA CANTIERISTICA E DEI PORTI

23. L'Economia del Mare è un asset strategico per il Sud Italia grazie alla sua **posizione geografica** e al **potenziale occupazionale, produttivo** e di **sviluppo sostenibile**: le 8 Regioni del Sud Italia contribuiscono all'Econo-

³ L'impatto indiretto è rappresentato dal valore delle forniture e subforniture attivate dagli investimenti lungo le filiere economiche e la relativa occupazione sostenuta. L'impatto indotto equivale ai consumi realizzati per effetto dei redditi pagati dalle imprese direttamente impegnate nei lavori e da quelle indirettamente coinvolte nelle filiere e la relativa occupazione sostenuta.

⁴ Sono stati tenuti in considerazione gli investimenti attivati nelle 8 ZES tra giugno 2022 e dicembre 2023.

mia del Mare nazionale per il **32,2%** del Valore Aggiunto (in crescita del **42%** rispetto al **2019**) e il **37,3%** dell'**occupazione del settore** (in crescita dell'**1,9%**). Si tratta di una filiera trasversale che include settori cruciali come turismo costiero, portualità, cantieristica, pesca, logistica marittima ed energia. Tuttavia, questo comparto è influenzato da **fattori geopolitici** ed **economici** persistenti: i conflitti in Medio Oriente hanno ridotto i traffici marittimi; le politiche economiche statunitensi e gli scenari di cooperazione internazionale pongono rischi per la cantieristica e gli scambi con gli USA; le normative ambientali dell'UE impongono standard stringenti nei trasporti marittimi per contrastare il cambiamento climatico.

24. In particolare, tra **dicembre 2023** e **dicembre 2024**, a causa delle instabilità nel Mar Rosso, il traffico navale attraverso il **Canale di Suez** è diminuito del **53,7%**. Molte compagnie di navigazione hanno quindi deviato le rotte verso **Capo di Buona Speranza**, dove i traffici sono cresciuti del **37,9%**. Questo cambiamento ha generato un forte incremento dei costi di trasporto marittimo: ad **aprile 2025** i prezzi dei container da 40ft erano aumentati di **2,2 volte rispetto a novembre 2023**. Questo scenario ha impattato anche i porti italiani, che nel 2023 hanno registrato un calo dei traffici: **-4,8% al Nord**, **-4,5% al Centro** e **-1,7% al Sud**. Tuttavia, già nel 2024 il Sud Italia ha mostrato segnali di ripresa con un aumento dell'**1%** rispetto all'anno precedente.
25. Un nuovo fattore di rischio per i traffici marittimi è rappresentato dalla proposta dell'amministrazione Trump, avanzata nel marzo 2025, di introdurre dazi sulle navi cinesi. La misura comporterebbe un costo aggiuntivo fino a **3 milioni di Dollari per ciascuno scalo negli Stati Uniti**, anche per armatori non cinesi che utilizzano quelle navi. Ipotizzando una riduzione del 25% dei traffici marittimi italiani verso gli USA, causata da queste misure, la perdita annua stimata sarebbe pari a **9,4 miliardi di Euro**. Oltre ai traffici, l'amministrazione Trump ha posto l'accento sul **rilancio della cantieristica nazionale**, un settore oggi dominato dai volumi dell'Asia. Nel quadro europeo l'Italia si distingue come produttore di eccellenze, contando **1.555 aziende (+8,1% rispetto al 2021)**, **10,9 miliardi di Euro di fatturato (+3,2%)**, **3 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (+12,8%)** e **34.585 addetti (+7,7%)**. Tuttavia, tra il 2022 e il 2024 l'export ha subito un calo del **-21,1%**, scendendo da **9,4 a 7,4 miliardi di Euro**, soprattutto per la riduzione delle commesse statunitensi (-62% nel 2024 rispetto al 2023).
26. Inoltre, l'industria marittima europea e italiana è fortemente coinvolta nella **transizione ecologica**, ma manca ancora una strategia coordinata per integrare le normative e gestire le risorse economiche derivanti. Tra le principali direttive figurano l'**Initial Strategy for International Shipping**, l'**Area SECA**, la **RED II**, la **FuelEU Maritime**, l'**AFIR**, l'**ETD** e l'**EU ETS**. A livello globale, l'**IMO** punta al **100% di emissioni zero entro il 2050**, mentre l'UE, attraverso il pacchetto **Fit-for-55**, impone il monitoraggio dei consumi energetici delle navi dal 2025 e l'obbligo di connessione alla rete elettrica terrestre (**OPS**) nei porti dal 2030.
27. Per potenziare l'Economia del Mare in Italia servono interventi mirati, che possono essere articolati lungo tre direttrici principali. La prima riguarda il **rafforzamento della governance portuale**, con una maggiore omoge-

neità normativa tra istituzioni e più autonomia operativa alle autorità portuali. La seconda direttrice punta a sviluppare l'intermodalità, soprattutto nei porti del Sud, aumentando i fondi per **Sea Modal Shift** e **Ferrobonus** e completando i collegamenti ferroviari retroportuali. La terza mira a rilanciare la **cantieristica navale italiana**, oggi penalizzata dal **dumping asiatico e dai costi ambientali**, con incentivi più efficaci e la creazione di poli cantieristici nel Sud Italia, anche in sinergia con gli investimenti previsti nella difesa e coerenti con le ambizioni del **Piano Readiness 2030**.

VI. IL SUD ITALIA PUÒ AFFERMARSI COME PIATTAFORMA ENERGETICA EURO-MEDITERRANEA, DIVENTANDO MACRO-AREA CHIAVE PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SICUREZZA ENERGETICA E DECARBONIZZAZIONE ITALIANI ED EUROPEI

28. La **transizione energetica** è oggi un fattore chiave per il cambiamento sostenibile e può valorizzare il ruolo del Sud Italia come **hub energetico del Mediterraneo**. L'Europa, storicamente importatrice di energia, si è trovata esposta alle tensioni geopolitiche, in particolare dopo lo scoppio del **conflitto russo-ucraino** nel **2022** e, successivamente, quello tra **Israele e Palestina** nel **2023**. Questi eventi hanno provocato un forte aumento dei prezzi di petrolio e gas naturale, con picchi nel 2022 e nuovi rialzi tra il 2024 e il 2025. Di conseguenza, sono aumentati anche i costi dell'**elettricità al consumo**, raggiungendo in Europa il massimo storico nel 2023 (**0,29 €/kWh**).
29. L'aggravata crisi energetica ha reso centrale il tema dell'approvvigionamento di gas per l'Italia e l'Europa. In questo scenario, il **Sud Italia** si conferma come snodo strategico: nel 2024, dai tre ingressi da gasdotto situati nel Sud (**Mazara del Vallo, Gela, Melendugno**) è transitato il **74,3%** del gas importato in Italia, quota salita all'**81%** dopo la chiusura del corridoio ucraino. Considerando tutte le riserve italiane (gasdotti, GNL e produzione interna), i **gasdotti del Sud hanno coperto il 57,2% del totale**.
30. A ciò si aggiunge l'importanza crescente del **GNL**, trasportato via mare, che richiede però maggiori investimenti infrastrutturali. L'Italia è in ritardo su depositi e servizi di bunkeraggio navale, soprattutto al Sud, dove mancano impianti dedicati. Un primo passo in questa direzione è il progetto di deposito GNL a **Brindisi**, che potrebbe trasformare il Sud in un punto strategico non solo per l'importazione, ma anche per il **rifornimento energetico delle navi** e la transizione verso combustibili alternativi, rafforzando decarbonizzazione e approvvigionamento locale. Con riferimento alle connessioni, l'Italia sarà, inoltre, il primo Paese europeo collegato elettricamente al **Nord Africa** grazie al progetto **ELMED**, un elettrodotto sottomarino tra **Sicilia e Tunisia** da **850 milioni di Euro**.
31. Inoltre, il Sud Italia ha un ruolo strategico nello sviluppo delle **energie rinnovabili**, grazie a condizioni climatiche e geografiche favorevoli. È al **7° posto nel Mediterraneo** per copertura dei consumi da **FER (26,7%)** e ha un elevato potenziale per l'eolico offshore galleggiante, soprattutto in Sardegna e Sicilia. A queste opportunità si aggiungono nuovi ambiti strategici come la **cattura della CO₂**, sfruttando giacimenti esauriti in Sicilia

e Calabria, e la **dissalazione**, sempre più necessaria a causa della siccità. Attualmente, sono in fase di sviluppo diversi impianti al Sud, tra cui il futuro più grande dissalatore d'Italia a Taranto e cinque nuovi progetti in Sicilia.

32. Le proposte per il settore energetico puntano a definire una strategia nazionale che valorizzi il contributo del Sud Italia alla decarbonizzazione e all'autonomia energetica, sostenendo la **diversificazione delle fonti e lo sviluppo di filiere industriali integrate**. In questo contesto, si suggerisce di recuperare e utilizzare i bacini presenti al Sud per il **pompaggio idroelettrico**, sviluppare **depositi costieri di GNL** per supportare la transizione energetica del settore marittimo e rafforzare la **competitività portuale**, promuovere **corridoi energetici** verso l'Est Mediterraneo come **EastMed** e **Poseidon**, e accelerare l'attuazione del piano europeo per la **produzione di batterie**, ancora assente in Italia. Un altro fronte cruciale riguarda la semplificazione normativa per l'**eolico offshore galleggiante** e la promozione della diversificazione delle fonti energetiche in generale, attraverso una chiara definizione delle aree idonee e il sostegno alla piena realizzazione a attrazione di investimenti privati attorno ai porti e alle aree collegate. Su questo insieme di aspetti la **Riforma dei Porti**, attualmente in discussione, dovrebbe offrire un contributo strategico.

VII. IL RILANCIO DELLE FILIERE STRATEGICHE MANIFATTURIERE NEL SUD ITALIA È ESSENZIALE PER VALORIZZARE LE RISORSE DEL TERRITORIO E COSTRUIRE UNO SVILUPPO DURATURO E INCLUSIVO

33. Nel quadro generale di ripresa del tessuto economico del Sud Italia, sono **quattro le filiere manifatturiere da attenzionare** maggiormente nel breve e medio periodo (**Automotive, Aerospazio, Farmaceutico e Agri-food**), per il contributo preponderante alla composizione del valore aggiunto e dell'export del Sud Italia, per i fattori di rischio che le caratterizzano ma anche per il contributo all'innovazione che generano.
34. Il settore **Automotive** è una componente tradizionale preponderante dell'economia italiana soprattutto al Sud che ospita il **34,1%** delle imprese del comparto e realizza l'**85% dei veicoli prodotti in Italia**. In **Basilicata, Abruzzo e Molise**, l'export automotive rappresenta una quota rilevante delle esportazioni manifatturiere totali (oltre il 50% in Basilicata nel 2024), evidenziando una forte **specializzazione** ma anche una maggiore vulnerabilità ed esposizione agli shock globali che colpiscono il settore. Infatti, ad oggi, il settore Automotive italiano sta attraversando una **crisi strutturale** profonda, le cui cause principali includono lo spostamento delle **catene produttive all'estero**, il **calo della domanda interna** e il **ritardo nella transizione verso l'elettrico**. Nel solo 2024, la produzione nazionale di autoveicoli è crollata del **36,8%**, tornando ai livelli del 1959. Al Sud, la contrazione è stata del **31,4%**, con lo stabilimento di **Melfi** che ha subito un crollo del **63,5%** della produzione.
35. Per quanto riguarda l'**Aerospazio**, il settore rappresenta una componente strategica per il futuro dell'industria italiana (è indicato nel Libro Verde 2030 del Governo italiano tra i settori industriali strategici insieme, tra gli altri,

all'Economia del Mare, l'Automotive, la Farmaceutica e la Cantieristica), con oltre **18 miliardi di Euro di fatturato** e più di **50.000 addetti** nel 2023 ed è caratterizzato da una prevalenza di **piccole e medie imprese**. A livello geografico, il Sud Italia ha un ruolo rilevante grazie in particolare a **Campania** e **Puglia**, che figurano tra le prime 10 Regioni italiane per export del comparto, coprendo insieme il **99,3% dell'export** aerospaziale del Mezzogiorno.

36. Per quanto riguarda la **Farmaceutica**, negli ultimi anni ha assunto un ruolo crescente nell'economia del Sud Italia, trainato da un forte aumento dell'export. Tra il 2019 e il 2024, le prime quattro Regioni italiane per crescita dell'export farmaceutico sono tutte meridionali, con incrementi record in **Molise (+1315,5%)**, **Calabria (+989,8%)**, **Abruzzo (+446,5%)** e **Campania (+385,8%)**. L'export farmaceutico rappresenta oggi il **16,1%** dell'export manifatturiero del Sud, con un'incidenza sul totale nazionale salita al **19,5%** (con un incremento di +9,8 punti percentuali negli ultimi 5 anni). Sebbene in termini assoluti prevalgano ancora **Centro** e **Nord**, il Sud ha registrato la **crescita** più rapida (**+221,3%** contro **+47,1%** e **+34,3%**).
37. Infine, per quanto riguarda l'**Agrifood**, il Sud Italia ha generato nel 2022 il **31%** del **Valore Aggiunto** dell'intera filiera agroalimentare nazionale, con **Campania**, **Sicilia** e **Puglia** tra le prime otto Regioni italiane. Tuttavia, la filiera agroalimentare meridionale resta ancora fortemente orientata al **settore primario**, che rappresenta in media oltre il **70% del Valore Aggiunto**, contro il **57,7%** nazionale. Nel 2024, l'Italia si conferma **1ª nell'UE per Valore Aggiunto agricolo**, un primato reso possibile in larga parte dal contributo del Sud, che produce il **65%** degli **ortaggi nazionali** e il **78%** dei sette ortaggi tipici del territorio.
38. In questo quadro di punti di forza, le elezioni statunitensi del novembre 2024 hanno introdotto nuove **incertezze** nello **scenario geopolitico ed economico globale**, con importanti ricadute potenziali anche per la manifattura italiana. In particolare, il ritorno a politiche commerciali protezionistiche, culminato con l'ordine esecutivo del 4 aprile 2025 – che impone **dazi medi del 29% sulle importazioni** – rappresenta una minaccia concreta per le filiere industriali italiane, in particolare quelle del Sud. I settori strategici del Sud (Automotive, Aerospazio, Farmaceutica e Agrifood) esportano verso gli Stati Uniti merci per un valore complessivo di **3,4 miliardi di Euro**. Qualora i dazi fossero confermati, si stima un impatto diretto di **1 miliardo di Euro per le filiere strategiche** (fino a 1,7 miliardi considerando anche gli altri settori) il quale, sulla base della sostituibilità dei singoli prodotti, potrà tradursi in un incremento del gettito fiscale derivante dai dazi o in un decremento delle esportazioni italiane in USA.
39. Le politiche protezionistiche USA insieme al ruolo crescente dell'UE nella difesa richiedono una strategia proattiva per **rafforzare la competitività delle imprese** tramite un sostegno all'internazionalizzazione e alla diversificazione dei mercati. Inoltre, è fondamentale **proteggere le aziende più esposte ai dazi USA** con incentivi alla riconversione e innovazione. In tal senso, il Piano Readiness 2030 dell'UE può offrire una significativa opportunità, ma è essenziale che i fondi non penalizzino il Sud, valorizzando invece le filiere locali come Aerospazio e Cantieristica, sopra citate.

40. Priorità aggiuntive includono il sostegno alla crescita dimensionale delle PMI meridionali, ancora troppo frammentate, anche attraverso un **migliore e maggiore accesso al credito**, il lancio di strumenti di **finanza innovativa** (soprattutto per agevolare le transizioni verde e digitale) e la riconferma di quelli a maggior successo) e **partenariati pubblico-privati** volti alla definizione di progetti ad alto impatto per il territorio, anche attraverso strategie di investimento comuni e cabine di regia con gli stakeholder territoriali. Tra le sfide tradizionali connesse al rafforzamento della base industriale del Sud, sono da segnalare – oltre alla crescita dimensionale – anche l'accompagnamento al percorso dei **passaggi generazionali nelle imprese familiari**, promuovendo percorsi di mentoring e formazione manageriale in collaborazione con le Università, e incentivando il rientro di giovani professionisti qualificati (non solo i ricercatori). Infine, il tessuto manifatturiero del Sud dovrà essere preparato alle **transizioni green e digitale**, grazie all'ausilio di strumenti finanziari mirati e percorsi formativi per imprese e lavoratori.

VIII. IL TURISMO NEL SUD ITALIA MOSTRA SEGNALE DI CRESCITA, MA DEVE PROMUOVERE STRATEGIE MIRATE A VALORIZZARE IL PATRIMONIO DIFFUSO, SVILUPPARE LE INFRASTRUTTURE, ATTRARRE INVESTIMENTI E DIVERSIFICARE L'OFFERTA

41. Nel 2023 il turismo nel Sud Italia ha registrato una crescita superiore alla media nazionale, con **86,1 milioni di presenze (+8,1%** sull'anno precedente e **+10,1%** rispetto a dieci anni prima), avvicinandosi ai livelli pre-Covid. Tuttavia, i flussi turistici dall'estero restano limitati: il Sud contribuisce solo al **14,3% degli arrivi internazionali**, con **Campania e Sicilia** in posizione relativamente forte, mentre **Molise, Abruzzo, Basilicata e Calabria** occupano le ultime posizioni. Gli **Stati Uniti** sono un mercato chiave: nel 2023 hanno rappresentato il **12,3%** degli arrivi esteri nel Sud, con un incremento del **+161,5%** nell'ultimo decennio.

42. Il **turismo crocieristico** rappresenta una risorsa strategica in forte crescita per il Sud Italia, contribuendo in modo rilevante all'economia locale e alla valorizzazione delle città costiere. Nel 2024, il Sud Italia ha raggiunto il **36,7% degli arrivi crocieristici nazionali**, con una crescita di **+2,8 p.p.** rispetto al 2023 e con porti come **Napoli, Palermo e Messina** figuranti tra i primi **20 del Mediterraneo per traffico passeggeri**. L'Italia è la prima destinazione europea per transiti crocieristici, e il Sud può sfruttare questa posizione per rafforzare l'attrattiva turistica internazionale. Tuttavia, la crescita del settore impone sfide legate alla sostenibilità ambientale e alla necessità di diversificare l'offerta turistica. In risposta, molte realtà meridionali stanno promuovendo un'integrazione tra crocierismo e sviluppo territoriale, puntando su itinerari alternativi e turismo esperienziale per contrastare l'**overtourism** e generare benefici diffusi sul territorio.

43. Il turismo nel Sud Italia affronta ancora diverse sfide strutturali e organizzative, in particolare per quanto riguarda le **isole minori**, la **stagionalità dei flussi**, la **valorizzazione del patrimonio** diffuso e l'**offerta ricettiva**. Il Sud ospita **44** delle **67** isole minori italiane (66%), ma queste soffrono di **gravi carenze infrastrutturali** e nei servizi essenziali. Inoltre, il turismo

è fortemente concentrato nei mesi estivi: il **75,3% delle presenze** si concentra tra maggio e settembre, a causa dell'alta incidenza del turismo balneare (**9,6% dei Comuni**) e di una scarsa diversificazione dell'offerta turistica. Ben il **44,1%** dei Comuni del Sud non presenta una chiara vocazione turistica, pur disponendo di un patrimonio naturale e culturale molto rilevante: 15 Parchi nazionali, 24 aree marine protette, **22 siti UNESCO**, **175 borghi autentici**, **45 strutture termali** e **58.000 km di itinerari ciclistici**. Infine, anche l'offerta ricettiva risulta debole: il Sud conta solo il **18,9%** delle **strutture alberghiere** nazionali, con una densità inferiore alla media, salvo la Campania.

44. Il patrimonio naturale e culturale del Sud Italia ha un grande potenziale per diventare motore di sviluppo economico, ma servono strategie mirate per superare ostacoli strutturali come la **frammentazione imprenditoriale** e la **debolezza infrastrutturale**. Occorre rafforzare la **dimensione delle imprese turistiche**, puntare sul **turismo alto spendente**, migliorare i **collegamenti** e **creare certificazioni tematiche** per qualificare l'offerta. Si propone di valorizzare la crescita del **crocierismo** e di usare la **ZES Unica** per attrarre investimenti trasformativi, anche attraverso il recupero del patrimonio dismesso.

IX. LA CRESCITA SOCIOECONOMICA DEL SUD ITALIA E DELL'INTERO PAESE PASSA ATTRAVERSO LA VALORIZZAZIONE DELL'IMMIGRAZIONE AFFIANCATA DAL RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA FORMATIVO, CON L'OBIETTIVO DI FARE DEL SUD UN HUB FORMATIVO DEL MEDITERRANEO

45. L'Italia, e in particolare il Sud, si trova ad affrontare una sfida urgente legata alla valorizzazione del **capitale umano**, resa ancora più critica dal **calo demografico** e dall'**emigrazione giovanile**. Tra il **2025 e il 2050**, la popolazione italiana calerà del **-7,0%**, con una flessione particolarmente grave nel Sud Italia (**-16,5%**), mentre il **Mediterraneo** e l'**Africa** cresceranno rispettivamente del **+14,5%** e **+59,2%**.
46. Il calo demografico in Italia sta aggravando la difficoltà di reperimento di manodopera, con il **45%** delle assunzioni previste nel 2023 considerate difficili da reperire, in particolare tra **operai specializzati (60,3%)** e **professioni tecniche (52,3%)**. Nonostante una presenza straniera crescente (**8,7%** della popolazione nel 2023), i residenti provenienti dal **Mediterraneo** restano pochi e concentrati nel **Nord Italia (58,8%)**, mentre solo il **16,6%** vive nel **Sud Italia**, che ha la più bassa incidenza straniera (**4,3 ogni 100 abitanti**).
47. Inoltre, l'Italia si distingue in Europa per la bassa incidenza di forza lavoro immigrata **altamente qualificata** (solo **12,2%**, contro oltre il **30%** in Paesi come Irlanda e Regno Unito) e per la scarsa **integrazione occupazionale** di questi lavoratori (il **70,8%** trova impiego, ultimo posto in Europa). A ciò si aggiunge il fenomeno della **mobilità selettiva giovanile**, che tra il 2014 e il 2024 ha visto l'Italia perdere quasi **900.000 giovani** (tra i 18 e i 39 anni), di cui oltre il **31%** dal **Sud Italia**. La sola emigrazione all'estero dal Mezzogiorno è cresciuta del **+81,9%**. Inoltre, ogni anno circa **85.000 giovani**

si trasferiscono dal Sud al Centro-Nord, aggravando i divari territoriali e riducendo il potenziale innovativo del Sud Italia.

48. Nel contesto euro-mediterraneo, il Sud Italia può giocare un ruolo strategico come ponte tra Europa e Mediterraneo, grazie anche al suo capitale umano giovane e dinamico. Regioni come **Campania, Sicilia, Puglia e Calabria** presentano una quota di giovani tra i **15 e i 29 anni** superiore alla media nazionale (con la **Campania al primo posto con il 16%**), offrendo un importante vantaggio demografico in un Paese che invecchia. Il Sud Italia mostra anche una forte propensione all'**imprenditorialità giovanile**, con le principali Regioni ben oltre la media nazionale dell'**8,7%** di titolari **under 35**. Infine, negli ultimi 5 anni si è registrata una significativa riduzione dei **NEET**, in particolare in **Sardegna (-35,7%)**, Basilicata **(-34,4%)** e **Sicilia (-32,4%)**, segnale di un lento ma positivo miglioramento nelle opportunità per le giovani generazioni del Sud Italia.
49. Nonostante alcuni segnali positivi, il Sud Italia continua a soffrire di gravi criticità strutturali sul fronte della formazione e del capitale umano. Il tasso di **dispersione scolastica** resta elevato, con punte del **17,3%** in **Sardegna** e **17,1%** in **Sicilia**, ben oltre la media nazionale del **10,5%**. Anche i **percorsi professionalizzanti ITS** mostrano una qualità insufficiente: solo il **15%** è valutato come **"eccellente"**, contro il **67%** del Nord Italia.
50. Il rafforzamento del capitale umano nel Sud Italia passa attraverso una strategia articolata che mira a trasformare il territorio in un centro dinamico di formazione, innovazione e impresa. Un primo asse d'intervento riguarda la promozione di partenariati accademici euro-mediterranei: iniziative come l'**Academy** proposta dalla piattaforma Verso Sud, con il coinvolgimento di atenei dell'area mediterranea, puntano a creare un polo formativo di eccellenza. Al tempo stesso, serve rafforzare la formazione professionale e tecnica, valorizzando il **ruolo degli ITS** all'interno di un piano industriale territoriale che colleghi direttamente i percorsi formativi alle esigenze delle imprese e favorisca una maggiore occupazione giovanile. Una terza priorità è data dal **superamento dello skill mismatch**, attraverso l'istituzione di un osservatorio permanente sulle competenze, percorsi di aggiornamento modulare e tirocini in azienda per accompagnare concretamente i giovani al lavoro. Infine, occorre promuovere e diffondere la **cultura dell'imprenditorialità**, in particolare quella giovanile e femminile, rendendo più capillari e accessibili strumenti esistenti.

X. IL PIANO MATTEI PUÒ RAPPRESENTARE UN MODELLO DI RIFERIMENTO A LIVELLO EURO-MEDITERRANEO PER LA PROMOZIONE DI INVESTIMENTI E PROGETTI PUBBLICO-PRIVATI SU SCALA INTERREGIONALE E INTERNAZIONALE

51. Negli ultimi anni, l'Africa ha conosciuto una significativa espansione demografica ed economica, che però non si è tradotta in un parallelo miglioramento delle condizioni di vita. Il continente presenta ancora gravi fragilità strutturali: il **PIL pro capite** a parità di potere d'acquisto è pari a **7.340 dollari**, contro i **59.020 dell'Europa**, mentre oltre il **32%** della popolazione vive in **povertà estrema** e il **58%** in condizioni di insicurezza

alimentare. In questo contesto, la **cooperazione internazionale**, e in particolare quella dell'Unione Europea, si configura come una leva cruciale per promuovere uno sviluppo più equo, sostenibile e resiliente. L'UE opera attraverso una serie di strumenti strategici, come l'**NDICI-Global Europe**, il **Global Gateway** e le **Team Europe Initiatives (TEI)**. Nonostante questo impegno europeo, il contributo dell'Italia alla cooperazione resta limitato. Nel 2023, la spesa pubblica italiana per la cooperazione internazionale è stata di 5,7 miliardi di dollari, ben al di sotto di Francia (14 miliardi), Regno Unito (18 miliardi) e Germania (35 miliardi).

52. Il **Piano Mattei**, introdotto dal Governo italiano nel 2022 e formalizzato con decreto nel novembre 2023, rappresenta il nuovo quadro strategico per rafforzare la **cooperazione paritaria** tra **Italia** e **Paesi africani**. L'obiettivo è promuovere uno sviluppo comune con un focus iniziale su **9 Paesi africani** (tra cui Egitto, Kenya, Mozambico) e l'estensione dal 2025 ad altri 5 Paesi, per un totale di **14 nazioni coinvolte**. La governance del Piano si fonda su una struttura multilivello, composta da una Cabina di Regia presieduta dal Presidente del Consiglio, una Struttura di Missione, tavoli tecnici di coordinamento, e un Comitato Tecnico che supervisiona i fondi destinati ai progetti (Fondo Clima e Plafond Africa).
53. Il Piano Mattei interviene su **sei aree strategiche** (istruzione, agricoltura, salute, energia, acqua e infrastrutture), in maniera fortemente sinergica con le principali strategie di investimento europee e globali (come il Global Gateway e la G7 Global Partnership) e prevede l'attuazione di **22 progetti pilota**, di cui **17 nazionali** nei **9 Paesi africani prioritari** e **5 regionali o transnazionali**. Tra questi ultimi, si segnalano la **Roadmap UE** per le energie rinnovabili in Nord Africa, l'**AI Hub for Sustainable Development** in 9 Paesi, il **Corridoio ferroviario di Lobito** tra Angola e Zambia (finanziato dall'Italia per **320 milioni di dollari**), e **iniziative educative AFAM** in 38 Paesi africani. Completano il quadro i **Memorandum con Algeria, Egitto e Tunisia** per rafforzare la cooperazione formativa con il coinvolgimento di ITS e imprese.
54. Il **Piano Mattei** si distingue per la sua integrazione, condividendo obiettivi comuni di **sviluppo sostenibile** e **partenariato equo**. In sinergia con l'UE, il Piano promuove investimenti nei settori **energia, digitale, infrastrutture, sanità** e **agricoltura sostenibile**, mobilitando risorse pubbliche e private. Tra i progetti congiunti più rilevanti: **Elmed** (interconnessione elettrica Italia-Tunisia), **South2 Corridor** (trasporto di idrogeno), **Medlink** (cavo energetico Tunisia-Algeria-Italia), **AEGEI** (energia verde Africa-EU), **Corridoio di Lobito** (trasporto tra Africa meridionale ed Europa), il **cavo digitale Blue Raman**, e il programma per catene del valore sostenibili del **caffè** nell'Africa orientale.



INTRODUZIONE

GLI OBIETTIVI E LA MISSIONE DEL PROGETTO

1. TEHA Group e il Governo italiano nel 2022 hanno lanciato l'iniziativa "Verso Sud: la strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo" (di seguito anche "Verso Sud"), una piattaforma pubblico-privata a carattere internazionale che riunisce, in un unico **Think Tank**, le imprese, Istituzioni, nonché rappresentanti dell'accademia e della ricerca, allo scopo di costruire, valorizzare e comunicare una nuova idea di meridione e di Paese.
2. L'iniziativa "Verso Sud" ha contribuito a cambiare **il paradigma di sviluppo strategico del Sud Italia**: non una macro-area in perenne conflitto con il Nord e "fanalino di coda" d'Europa, ma baricentro delle strategie di crescita, competitività e cooperazione del **Mediterraneo**, una regione a crescente centralità, non solo sul fronte geopolitico, ma anche economico e sociale.
3. Crocevia di popoli e culture, a seguito del raddoppio del Canale di Suez, il Mediterraneo è diventato innanzitutto protagonista del 20% dello shipping globale, del 27% dei servizi di linea container e del 30% del traffico petrolifero, pur occupando solo l'1% della superficie globale di acqua marina. I Paesi accomunati dal mare Mediterraneo, generano ad oggi il 10% del Prodotto Interno Lordo (di seguito anche PIL) globale. Se si considera la macro-regione del Mediterraneo Allargato, la quota di PIL sale al 14%, con la popolazione (pari al 16% del totale globale) che cresce a doppia cifra (+13% nel 2023 rispetto al 2014).
4. Negli ultimi anni, le guerre commerciali, la pandemia da COVID-19, il conflitto in Ucraina e quello in Medio Oriente, nonché le urgenze connesse all'applicazione dell'agenda internazionale per mitigare gli effetti del cambiamento climatico, stanno contribuendo a rafforzare la necessità di individuare **modelli e programmi di cooperazione e sviluppo comune** all'interno dell'area, caratterizzata ancora oggi da vaste disuguaglianze. In questo senso, sono crescenti le iniziative guidate da attori geoeconomici sovranazionali (come l'Unione Europea) e nazionali, in primis i Paesi direttamente affacciati sul Mar Mediterraneo, ma anche altre potenze extra-europee (come USA e Cina). Particolarmente di rilievo è l'ambizione di rendere sempre più integrate e sinergiche queste strategie, come nel caso del Piano Mattei dell'Italia e del Global Gateway dell'Unione Europea. A questo modello di cooperazione e sviluppo partecipano, con intensità crescente, anche Istituzioni di cooperazione private, Istituzioni finanziarie e la business community.

5. Non a caso l'iniziativa "Verso Sud", lanciata alla presenza del Presidente della Repubblica Italiana Sergio Mattarella, nei tre cicli di lavoro ha ingaggiato e coinvolto più di 2.000 partecipanti e delegazioni politico-istituzionali e imprenditoriali da 35 Paesi. In particolare, alle tre edizioni del Forum hanno preso parte 19 Ministri del Governo italiano e 20 rappresentanti dei Governi e delle Istituzioni del Mediterraneo.
6. La quarta edizione di "Verso Sud" intende consolidare la piattaforma come **movimento di pensiero** che mette al centro la competitività e attrattività dell'Italia e della macro-regione nel suo complesso, aggregando le diverse componenti del sistema politico e socio-economico nazionale e internazionale e rendendo più concreto e incisivo il dibattito sulle opportunità, i rischi e i costi di una strategia orientata alla riduzione dei **divari territoriali**.
7. In particolare, gli obiettivi della quarta edizione di "Verso Sud" sono:
 - aggiornare la fotografia di riferimento relativa allo sviluppo del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo (Libro Bianco), attraverso:
 - **l'ampliamento dell'analisi socio-economica** già realizzata nelle prime tre edizioni, che ha al centro innanzitutto l'aggiornamento del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI), un set di indicatori finalizzati a valutare la performance del Sud Italia in termini di attrattività e competitività, coerentemente con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definitivi dalle Nazioni Unite (SDGs);
 - l'aggiornamento dell'**analisi di impatto di politiche pubbliche e investimenti** a caratterizzazione pubblica e privata orientati alla crescita, al fine di individuare punti di forza e di debolezza, eventuali "colli di bottiglia" e ostacoli, nonché modelli di cooperazione possibile;
 - la realizzazione di una **analisi impatto** dei principali accadimenti economici e geopolitici sulle filiere strategiche territoriali del Sud Italia (ad esempio nuove politiche USA, modifiche del quadro regolatorio europeo a tutela dell'ambiente, ecc.);
 - l'individuazione di **iniziative-benchmark** (progetti, investimenti, strategie di governo dei territori) che possano rappresentare delle buone pratiche di sviluppo valide per tutta la macro-regione e, in particolare, per il Sud Italia;
 - individuare proposte e progetti che possano contribuire ad attivare o rafforzare la "capacità trasformativa" del Sud Italia e dell'Italia nel contesto di cooperazione del Mediterraneo Allargato;
 - attivare un dibattito di alto profilo e comunicare i risultati e le proposte del lavoro svolto, per sensibilizzare i business leader, le Istituzioni e altri influencer circa le direzioni da intraprendere;
 - continuare a stimolare le relazioni bilaterali tra le Regioni e i Paesi del Mediterraneo Allargato.

LE ATTIVITÀ E IL PERCORSO DI LAVORO DELLA QUARTA EDIZIONE

8. A livello operativo, la **quarta edizione** dell'iniziativa "Verso Sud" ha previsto la riattivazione dell'Advisory Board, che si è riunito a porte chiuse in incontri tematici, un **percorso strutturato di ascolto** di opinion leader, esperti e imprese – anche tramite un apposito Roadshow territoriale – e l'organizzazione della quarta edizione del **Forum** internazionale sul Mediterraneo. L'intera iniziativa è accompagnata da una strategia di comunicazione e visibilità per rilanciare l'immagine del Sud nel quadro internazionale e ingaggiare tutti i protagonisti della programmazione territoriale nonché della cooperazione sovra-nazionale nell'ambito della strategia nazionale destinata al Mediterraneo Allargato.

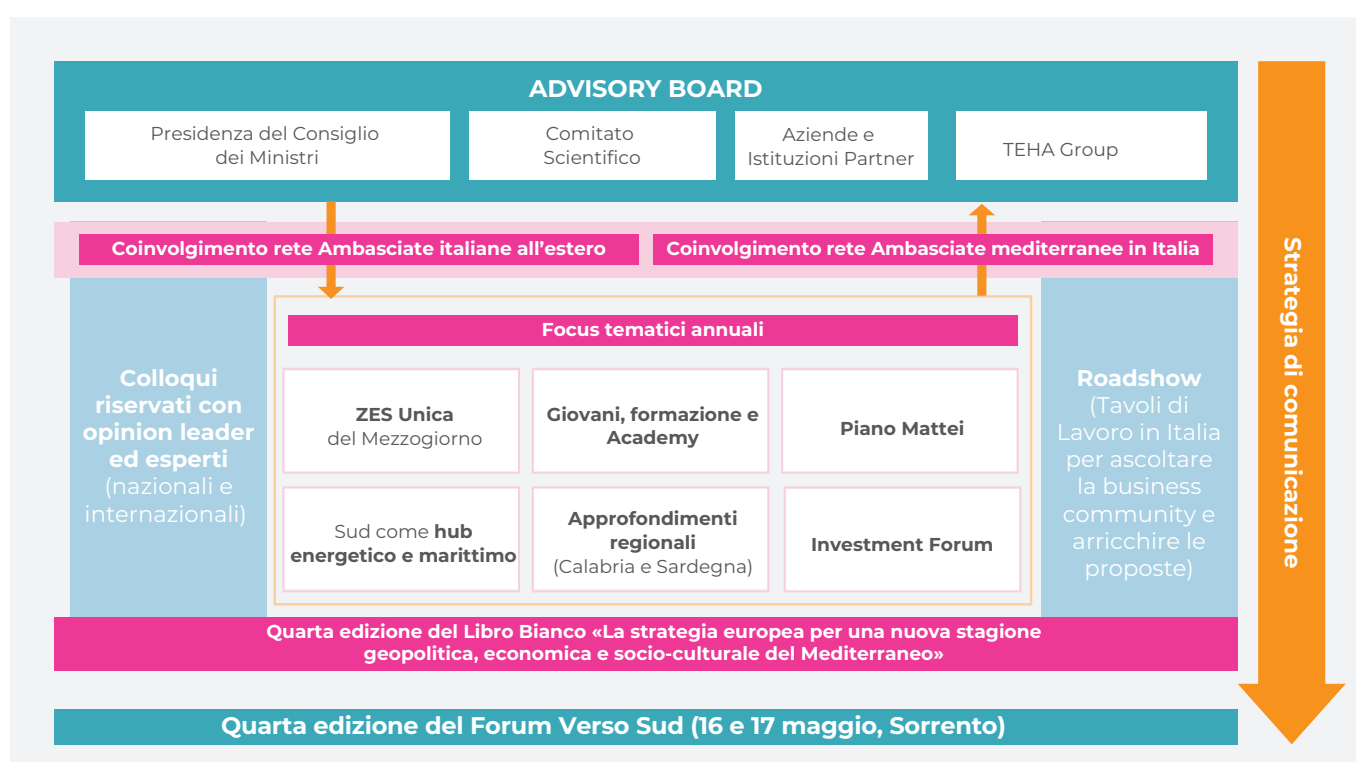


Figura 1.
I pilastri metodologici dell'iniziativa "Verso Sud". Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.

9. Più nel dettaglio, il Gruppo di Lavoro TEHA – grazie alle indicazioni ricevute dai membri del Comitato Scientifico e dai Partner dell'iniziativa "Verso Sud" – ha guidato:
- la realizzazione di incontri dell'Advisory Board tematici finalizzati a individuare modalità strategiche ed operative per valorizzare gli asset competitivi del Sud Italia nel contesto mediterraneo e tradurre la Visione di sviluppo delineata nella prima edizione del progetto in iniziative concrete. L'iniziativa ha previsto quattro riunioni tematiche, aventi ad oggetto: ZES Unica del Mezzogiorno (30 ottobre 2024); Giovani, formazione e Academy euro-mediterranea (25 novembre 2024); Piano Mattei (23 gennaio 2025); Sud come hub energetico e marittimo (13 febbraio 2025).

- la realizzazione di incontri riservati di approfondimento con alcuni dei protagonisti della programmazione territoriale (business community, associazioni, rappresentanze, sistema della ricerca e opinion leader), al fine di ottenere elementi e insight funzionali al perfezionamento delle attività di analisi e ricerca e raccogliere qualificati punti di vista sulle tematiche approfondite in questo documento;
- l'attivazione di iniziative finalizzate a valorizzare le opportunità del Sud e dell'Italia nel quadro nazionale e internazionale. In particolare, la quarta edizione ha previsto: l'avvio dell'Osservatorio TEHA Club sul Piano Mattei, volto a monitorare l'attuazione e gli impatti dei progetti del Piano Mattei; la progettazione di un Investment Summit in Africa volto a massimizzare le opportunità offerte dal Piano Mattei dell'Italia, favorendo un approccio integrato allo sviluppo con i partner in Africa e amplificando gli effetti degli strumenti di cooperazione nazionali e internazionali; il lancio dell'Academy euro-mediterranea, un progetto transnazionale volto a promuovere la collaborazione in ambito accademico tra università e imprese italiane e del Mediterraneo;
- l'organizzazione di un Roadshow di avvicinamento al Forum, sviluppato attraverso Tavoli di Lavoro tematici nelle Regioni del Sud Italia. Il Roadshow si pone l'obiettivo di coinvolgere attivamente gli stakeholder territoriali nel processo di ideazione e condivisione dei contenuti. Le tappe del Roadshow 2024-2025 si sono svolte in Calabria (Cosenza, 25 febbraio 2025) e Sardegna (Nuoro, 14 marzo 2025) e hanno coinvolto oltre 200 interlocutori territoriali;
- la redazione della quarta edizione del Libro Bianco, che integra le considerazioni emergenti negli incontri di approfondimento e nel Roadshow e aggiorna le analisi e il framework metodologico individuato nelle prime due edizioni;
- la riattivazione della collaborazione con le scuole di Sorrento (Campania) e l'organizzazione dell'evento conclusivo «Sorrento incontra il futuro: il Mediterraneo per i giovani» (15 maggio), anteprima della quarta edizione del Forum. La collaborazione è finalizzata a offrire agli studenti l'opportunità di sviluppare conoscenza e competenze sui temi chiave del Mediterraneo, favorendo una maggiore consapevolezza dei giovani sulle priorità strategiche dell'area e, al tempo stesso, rendere "Verso Sud" una piattaforma in cui le voci e le prospettive dei giovani siano ascoltate e valorizzate, consentendo loro di partecipare al processo di discussione della piattaforma.
- l'organizzazione della quarta edizione del Forum, prevista il 16 e 17 maggio a Sorrento (Campania). Il Forum raccoglie la leadership politica e imprenditoriale nazionale e internazionale, rappresentando un momento di riferimento per la discussione dei temi strategici per lo sviluppo e la competitività del Sud Italia nel contesto mediterraneo. Al Forum partecipano rappresentanti delle Istituzioni dell'Italia, dell'Europa e dei Paesi del Mediterraneo Allargato e Vertici di imprese e fondi di investimento nazionali e internazionali.

I PROTAGONISTI DELLA QUARTA EDIZIONE

10. A livello operativo, la quarta edizione del progetto ha poggato su un modello metodologico che ha previsto innanzitutto la riattivazione di un Advisory Board come organismo di indirizzo e controllo. L'Advisory Board è composto da:

- un Comitato Scientifico;
- i Vertici e il Gruppo di Lavoro delle aziende Partner;
- i Vertici e il Gruppo di Lavoro di TEHA Group.

L'iniziativa è realizzata con il Patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri del Governo italiano e ha visto, nel 2024 e nel 2025, il coinvolgimento di figure istituzionali dai seguenti Ministeri/Dipartimenti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministero per l'Istruzione e il Merito
- Dipartimento per le politiche del mare
- Dipartimento per gli Affari Europei
- Struttura di Missione del "Piano Mattei per l'Africa"
- Struttura di Missione della ZES Unica.

11. Il Comitato Scientifico della quarta edizione dell'iniziativa Verso Sud è composto da:

- Enrico Giovannini (Professore, Università di Roma Tor Vergata; già Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Governo italiano);
- Arancha González (Dean, Sciences Po - Paris School for International Affairs; già Ministro degli Affari Esteri, Governo spagnolo);
- Fabrizia Lapecorella (Professoressa di Scienze delle Finanze, Università di Bari; già Direttore Generale del Dipartimento Finanze, Ministero dell'Economia);
- Stefano Manservigi (Professore, Sciences Po – Paris School for International Affairs ed EUI School of Transnational Governance; già Direttore Generale Cooperazione internazionale e Sviluppo, Commissione europea).

12. I rappresentanti delle aziende Partner del progetto facenti parte dell'Advisory Board sono:

INTESA SANPAOLO:

- Stefano Lucchini (Group Chief Institutional Affairs and External Communication Officer)
- Gaetano Micciché (Chairman Divisioni IMI Corporate and Investment Banking e International Banks)
- Paola Papanicolau (Chief of International Banks Division)
- Anna Roscio (Executive Director Sales & Marketing Imprese, Divisione Banca dei Territori)
- Gregorio De Felice (Head of Research e Chief Economist)
- Massimo Deandreis (Direttore Generale SRM)

- GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE:

- Stefano Antonio Donnarumma (Amministratore Delegato e Direttore Generale)
- Giuseppe Inchingolo (Chief Corporate Affairs, Communication & Sustainability Officer)

CONFEDERAZIONE ITALIANA SVILUPPO ECONOMICO (CISE):

- Giuseppe Romano (Presidente; Coordinatore, Struttura di Missione ZES Unica, Presidenza del Consiglio dei Ministri)
- Salvatore Puca (Direttore Generale, Consorzio ASI Napoli)

COLDIRETTI:

- Ettore Prandini (Presidente)
- Enzo Gesmundo (Segretario Generale)
- Raffaele Grandolini (Chief Financial Officer)

EDISON:

- Nicola Monti (Amministratore Delegato)
- Marco Peruzzi (Executive Vice President Institutions Regulation & Climate Change)
- Simone Nisi (Direttore Affari Istituzionali)

GRUPPO ADLER:

- Alfredo Ferraro (Direttore delle Relazioni Istituzionali)

GRUPPO MSC:

- Aureliano Cicala (Direttore Generale, MSC Crociere)
- Luigi Merlo (Direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia)

MEDIOCREDITO CENTRALE:

- Francesco Minotti (Amministratore Delegato, Mediocredito Centrale)

Un ringraziamento anche ai Gruppi di Lavoro di progetto di ciascuna azienda Partner, composti da:

- **Intesa Sanpaolo:** Jacques Moscianese (Group Head of Institutional Affairs); Matteo Boaglio (Head of Institutional Special Projects & Policies, Institutional Affairs); Michela Picarazzi (Institutional Special Projects & Policies, Institutional Affairs); Maria Grazia Nazzicone (Institutional Special Projects & Policies, Institutional Affairs); Salvio Capasso (Responsabile Servizio Imprese&Territorio, SRM); Alessandro Panaro (Responsabile Servizio Maritime&Energy, SRM); Paola Musso (Executive Director Comunicazione e Immagine) Serena Bozzelli (Head of Partnership e Sponsorship di Business e Territoriali); Giada Patruno (Partnership e Sponsorship di Business e Territoriali).
- **Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane:** Angelo Esdra (Head of PM Office and Strategic Initiatives for Corporate Affairs, Communication & Sustainability); Alessandra Calise (Head of Communications and Exter-

nal Relations of the FS Group).

- **Confederazione Italiana Sviluppo Economico (CISE):** Marilù Cervone (Portavoce del Presidente, Consorzio ASI Napoli); Camilla Russo (Policy Analyst, Struttura di Missione ZES Unica).
 - **Coldiretti:** Alessandro Apolito (Capo Servizio Tecnico, Presidenza e Segreteria Generale); Roberto Mazzei (Capo Servizio Innovazione e AKIS).
 - **Edison:** Alessandra di Costanzo (Head of Associations & Stakeholders); Francesco Chierchia (Responsabile Affari Istituzionali Italia).
 - **Gruppo Adler:** Paolo Scudieri (Presidente e Amministratore Delegato); Alfredo Ferraro (Direttore delle Relazioni Istituzionali).
 - **Gruppo MSC:** Aureliano Cicala (Direttore Generale, MSC Crociere); Luigi Merlo (Direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia).
 - **Mediocredito Centrale:** Fabiana Tonna (Responsabile Communication & External Relation, Mediocredito Centrale); Tiziana Tarchioni (Marketing e Communication Specialist, Mediocredito Centrale); Fabio Ciabatti (Ufficio Stampa); Andrea Tommasi di Vignano (Responsabile Studi e governo iniziative, Mediocredito Centrale); Paolo Volterra (Studi e governo iniziative, Mediocredito Centrale); Giuseppe Sestito (Studi e governo iniziative, Mediocredito Centrale).
13. Si ringraziano anche gli Ambasciatori italiani nei Paesi del Mediterraneo Allargato coinvolti nell'iniziativa e gli Ambasciatori dei Paesi del Mediterraneo Allargato in Italia, per un totale di 23 Ambasciate coinvolte a vario titolo nel percorso.
14. Un elemento distintivo del progetto è stata la continua interazione con rappresentanti delle Istituzioni locali, business leader e stakeholder pubblici e privati. Si ringrazia per i contributi e i suggerimenti offerti nel corso delle riunioni e delle interviste realizzate dal Gruppo di Lavoro TEHA Group:
- Patrizio Bianchi (Professore emerito di Economia applicata e titolare della Cattedra UNESCO "Education, Growth and Equality", Università degli Studi di Ferrara; già Ministro italiano dell'Istruzione);
 - Silvia Botto (Head of IMI CIB Strategies & Marketing);
 - Mostafa Bousmina (Presidente, Euromed University of Fes);
 - Giovanni Brianza (CEO, Edison Next);
 - Stefano Cappellari (Direttore Regionale Piemonte Nord Valle D'Aosta e Sardegna Divisione Banca dei Territori, Intesa Sanpaolo);
 - Borhene Chakroun (Direttore, Politiche per l'apprendimento permanente, UNESCO);
 - Giorgio Colombo (Executive Vice President Human Resources & ICT, Edison);
 - Giovanni Costigliola (Head of Sud Region IMI CIB Italian Network, Intesa Sanpaolo);

- Leonardo Damiani (Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica, Politecnico di Bari);
- Massimo Deandreis (Direttore Generale, SRM);
- Gregorio De Felice (Head of Research e Chief Economist, Intesa Sanpaolo);
- Vincenzo De Luca (Ambasciatore; Principal Expert, TEHA Group);
- Paola Frassinetti (Sottosegretaria di Stato italiana per l'Istruzione e il merito);
- Nasser Kamel (Segretario Generale, Unione per il Mediterraneo);
- Lorenzo Lo Muzio (Rettore, Università degli Studi di Foggia);
- Francesco Lucianò (Capo Segreteria tecnica del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti);
- Fabrizio Mattana (Executive Vice President Gas Asset, Edison);
- Alessandra Modenese (Direttrice Regionale Basilicata Puglia e Molise, Divisione Banca dei Territori, Intesa Sanpaolo);
- Lorenzo Mottura (Executive Vice President Strategy, Corporate Development & Innovation, Edison);
- Giovanni Francesco Nicoletti (Rettore, Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli);
- Giuseppe Nargi (Direttore Regionale Campania Calabria e Sicilia, Divisione Banca dei Territori, Intesa Sanpaolo);
- Francesco Palumbo (Delegato del Rettore alla Didattica, Università degli Studi di Napoli Federico II);
- Paola Papanicolaou (Chief of International Banks Division, Intesa Sanpaolo);
- Pierpaolo Ribuffo (Capo Dipartimento per le politiche del mare; Ammiraglio di Squadra);
- Anna Roscio (Executive Director Sales & Marketing Imprese Divisione Banca dei Territori, Intesa Sanpaolo);
- Fabrizio Saggio (Ambasciatore; Consigliere diplomatico del Presidente del Consiglio);
- Amr Ezzat Salama (Segretario Generale, Associazione delle Università Arabe);
- Ahmed Sameh Farid (Presidente, New Giza University);
- Grazia Sgarra (Responsabile ufficio "Soggetti di cooperazione, partenariati e finanza per lo sviluppo", Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo);
- Michele Sorrentino (Head of IMI CIB Italian Network, Intesa Sanpaolo);
- Marco Stangalino (Executive Vice President Power Asset, Edison);
- Fabio Strinati (Responsabile ufficio "Opportunità e sviluppo economico", Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo);
- Barbara Terenghi (Executive Vice President Sustainability, Edison);
- Roberto Tottoli (Rettore, Università degli Studi di Napoli L'Orientale);
- Giorgio Ventre (Direttore Scientifico, Apple Developer Academy; Professore di sistemi di elaborazione delle informazioni, Università degli Studi di Napoli Federico II);

- Stefano Verrecchia (Capo Dipartimento per gli Affari Europei, Presidenza del Consiglio dei Ministri)
 - Elisa Zambito (Responsabile Education Ecosystem and Global Value Programs, Intesa Sanpaolo).
15. Il progetto è stato supervisionato da **Valerio De Molli** (Managing Partner & CEO, The European House – Ambrosetti e TEHA Group) e curato operativamente dal Gruppo di Lavoro di TEHA Group, composto da:
- Cetti Lauteta (Project Leader, Partner e Responsabile Practice Scenario Sud);
 - Simone Ginesi (Associate Partner e Area Leader Lazio e Sud);
 - Emanuela Verger (Senior Consultant, Area Eventi);
 - Luca Celotto (Consultant e Project Coordinator, Area Scenari e Intelligence);
 - Faiza Errais Borges (Consultant, Area Eventi);
 - Valentina Mongardini (Analyst, Area Eventi);
 - Livia Catalano (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
 - Claudio Conte (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
 - Leonardo Marconi (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
 - Aurora Martella (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
 - Stefano Barone (Developer Campania);
 - Serena Tundo (Developer Puglia);
 - Costanza Ruggiero (Developer Sicilia);
 - Lucrezia Degli Esposti (Assistant di progetto);
 - Rina Percio (Assistant di progetto);
 - Irene Brignoli (Assistant, Area Eventi);
 - Ines Lundra (Assistant, Area Eventi);
 - Maria Maggioni (Assistant, Area Eventi);
 - Manijeh Merlini (Assistant, Area Eventi);
 - Annalisa Pinto (Assistant, Area Eventi);
 - Alice Vertemati (Assistant, Area Eventi);
 - Fabiola Gnocchi (Responsabile Comunicazione);
 - Erika Panuccio (Coordinatrice web e social);
 - Walter Adorni (Responsabile IT);
 - Luca Bassi (IT System and Infrastructure Specialist)
 - Simone Mancini (IT manager);
 - Fisnik Godina (IT manager).

Un ringraziamento anche ai colleghi responsabili della Community del **TEHA Club, guidato da Silvia Lovati** (Associate Partner). TEHA Club è una piattaforma permanente esclusiva di oltre 600 selezionati top executive e business leader attraverso la quale il Top Management di gruppi e imprese multinazionali propone idee e promuove cambiamenti concreti all'insegna di una cultura pro-business, pro-industry e pro-innovazione.

LA STRUTTURA DEL LIBRO BIANCO

PRIMA PARTE: le evoluzioni del contesto euro-mediterraneo

La prima parte illustra il contesto di riferimento del Mediterraneo, delineando i principali cambiamenti intercorsi dall'avvio dell'iniziativa di "Verso Sud" a oggi e le implicazioni per il Sud Italia e il Mediterraneo. Inoltre, viene approfondita la performance del Sud nel quadro euro-mediterraneo attraverso l'analisi del Mediterranean Sustainable Development Index, l'innovativo indice elaborato nel 2023 nell'ambito dell'iniziativa "Verso Sud" e volto al monitoraggio delle variabili socioeconomiche fondamentali per lo sviluppo sostenibile e alla misurazione del potenziale di un sistema economico.

SECONDA PARTE: le opportunità di sviluppo del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo

La terza parte identifica gli strumenti di programmazione europea e italiana a disposizione per lo sviluppo del Sud Italia e della macro-area, approfondendo il ruolo delle iniziative di cooperazione, delle politiche di coesione e delle strategie di attrazione degli investimenti. Infine, vengono illustrate le priorità e le proposte d'azione volte a concretizzare l'Agenda di Sviluppo per il Sud Italia.

TERZA PARTE: gli strumenti e le proposte per il rilancio del Sud nel contesto euro-mediterraneo

La terza parte identifica gli strumenti di programmazione europea e italiana a disposizione per lo sviluppo del Sud Italia e della macro-area, approfondendo il ruolo delle iniziative di cooperazione, delle politiche di coesione e delle strategie di attrazione degli investimenti. Infine, vengono illustrate le priorità e le proposte d'azione volte a concretizzare l'Agenda di Sviluppo per il Sud Italia.





PRIMA PARTE



PRIMA PARTE:

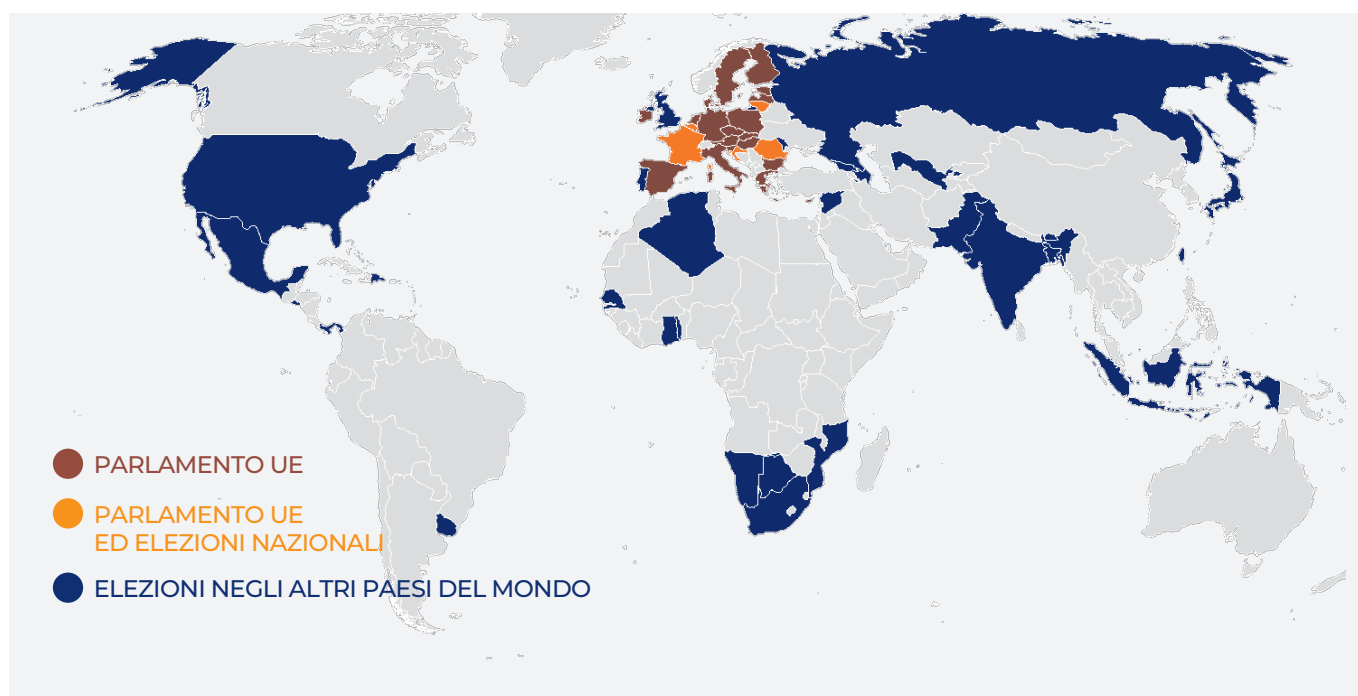
Le evoluzioni del contesto euro-mediterraneo

1.1 LO SCENARIO GEOPOLITICO DI RIFERIMENTO

1. Negli ultimi anni, l'area del Mediterraneo Allargato si è trovata al centro di una profonda riconfigurazione degli equilibri globali, attraversata da eventi che hanno inciso in modo determinante sulle dinamiche geopolitiche, economiche e sociali. A partire dal 2021, anno del lancio dell'iniziativa Verso Sud, è diventato operativo il piano **Next Generation EU 2021-2027**, e la sua declinazione italiana tramite il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** rappresenta uno degli strumenti chiave per sostenere la ripresa post-pandemica e rilanciare le traiettorie di sviluppo sostenibile, in un contesto segnato da crisi ricorrenti. Nello stesso anno, in alternativa alla strategia cinese **One Belt One Road (OBOR) initiative**, per collegare gli hub portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo, passando attraverso gli stretti di Malacca (Malesia) e di Suez, i Paesi del G7 e l'UE annunciano le proprie **iniziative per lo sviluppo infrastrutturale** (in primis nell'area MENA¹), rispettivamente **Build Back Better World (B3W)** e **Global Gateway**.
2. Sul piano internazionale, il 2022 ha segnato l'inizio dell'**invasione russa dell'Ucraina**, innescando **gravi shock economici ed energetici**, sconvolgendo le catene del valore globali e accrescendo la pressione su Europa e Mediterraneo. Nello stesso anno, inoltre, i Paesi del G7 – su stimolo della presidenza statunitense Biden – hanno lanciato la **Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII)**, progetto strategico volto a sostenere lo sviluppo e la crescita economica dei Paesi più fragili, in particolare in Africa e in Asia, con l'ambizione di mobilitare 600 miliardi di Dollari in investimenti infrastrutturali entro il 2027.
3. Nel 2023, il riaccendersi del **conflitto israelo-palestinese** ha ulteriormente aggravato l'instabilità regionale, con effetti geopolitici assimilabili a quelli del conflitto ucraino. Le tensioni si sono riflesse anche sulla sicurezza delle rotte commerciali internazionali: il **Mar Rosso e il Canale di Suez**, snodi critici per l'economia globale, sono stati al centro di interruzioni e modifiche alla navigazione con ripercussioni rilevanti per il commercio euromediterraneo.

¹ Middle East and North Africa

4. Il 2024 ha poi visto rilevanti novità nell'ambito della cooperazione e dello sviluppo italiana. Nel gennaio 2024 l'Italia ha rilanciato il proprio posizionamento strategico attraverso il **Piano Mattei**, ufficializzato durante il **Vertice Italia-Africa di gennaio 2024**, con l'obiettivo di rafforzare le relazioni socio-economiche e infrastrutturali con i Paesi africani. Questo si inserisce in un più ampio ripensamento europeo delle relazioni esterne, in un contesto in cui si riaffermano competizioni tra potenze globali, regionalismi economici, e nuove forme di interdipendenza energetica e tecnologica.
5. Al contempo, il 2024 si è distinto come l'**anno elettorale più imponente della storia contemporanea**, con **circa 4 miliardi di persone chiamate al voto** in oltre 50 Paesi del mondo. Le elezioni si sono svolte in **7 dei 10 Paesi più popolosi del pianeta**, compresi Stati Uniti, India e Indonesia, e hanno coinvolto anche il **Parlamento Europeo** e numerosi Stati membri con consultazioni nazionali (**Francia e Germania**). A livello economico, i Paesi al voto nel 2024 rappresentano circa il **62% del PIL mondiale**, includendo **10 delle prime 15 economie globali**: un dato che sottolinea quanto gli esiti politici di questo anno cruciale incidano direttamente sugli equilibri economici planetari².



6. Tali appuntamenti elettorali hanno rappresentato un passaggio fondamentale per ridefinire la geografia del potere in un contesto globale segnato da tensioni militari e commerciali senza precedenti. Le scelte dei governi entranti condizioneranno profondamente due dei maggiori driver di cambiamento geostrategico del nostro tempo: i **conflitti militari** e le **guerre commerciali**. Sul primo fronte, restano aperte e instabili le situazioni in Ucraina, in Medio Oriente e nel Pacifico — quest'ultima legata alla

Figura 1.1. Paesi andati al voto nel 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie 2025.

² Occorre sottolineare come non tutti i contesti elettorali possano essere considerati autenticamente democratici: circa il 20% degli elettori si è espresso in contesti classificabili come democrazie, ovvero regimi autoritari che conservano formalmente le apparenze della democrazia.

Figura 1.2. Questioni geopolitiche del nostro tempo, 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.

crescente competizione tra Cina, Stati Uniti e Giappone. Sul fronte economico, invece, si acuiscono le tensioni legate a dazi, protezionismo, regole sul commercio globale, sicurezza energetica e transizione ecologica.

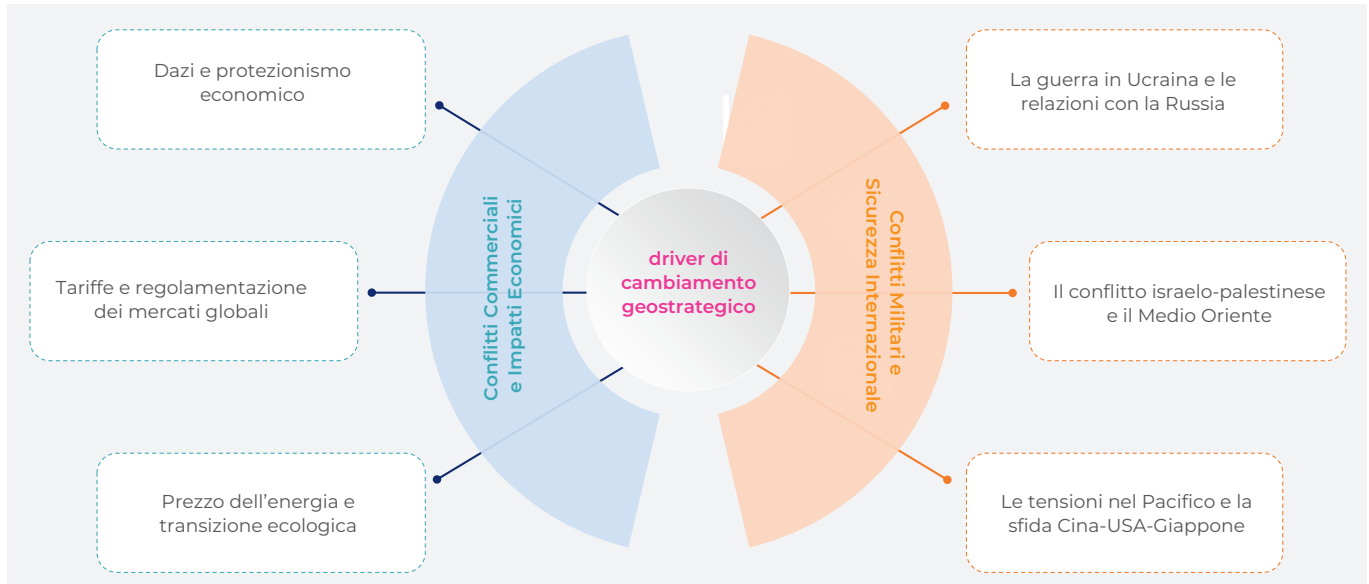
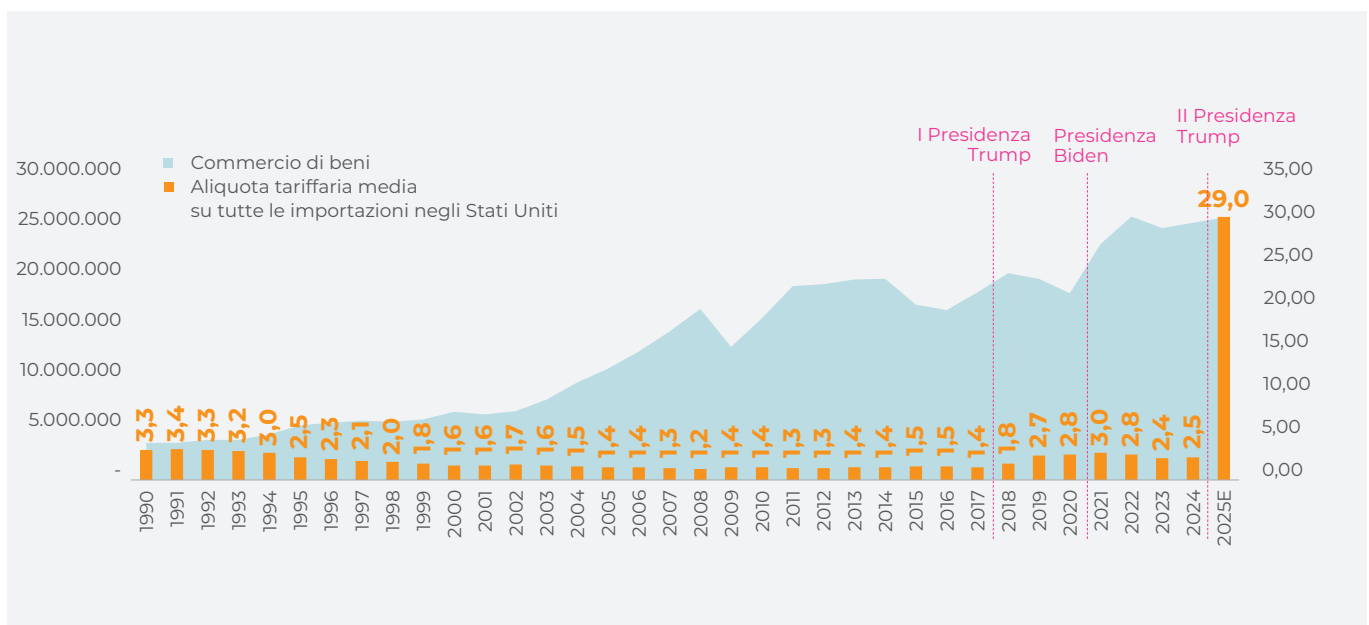


Figura 1.3. Aliquota tariffaria media su tutte le importazioni negli Stati Uniti (valori percentuali) e commercio di beni globale (triloni di Dollari), 1990-2025E*. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Tax Foundation e US Census Bureau, 2025. (*) Aliquota media prevista per il 2025 secondo le proposte e annunci del Presidente Trump del 4 aprile 2025.

7. Un caso emblematico in questa prospettiva è rappresentato dalle elezioni negli USA³. Dopo oltre **35 anni di relativa stabilità tariffaria**, con la prima e ancor più con la seconda presidenza Trump, gli Stati Uniti hanno adottato una **strategia apertamente protezionistica**. Il 4 aprile 2025, un ordine esecutivo ha annunciato l'introduzione di un'aliquota tariffaria media del **29% sulle importazioni** — un livello che non si registrava dal 1930, ai tempi dello Smoot-Hawley Act. Questa scelta, lanciata nel cosiddetto **"Liberation Day"**, segna una svolta storica che rischia di compromettere le dinamiche del commercio multilaterale e di alimentare nuove tensioni con i principali partner economici, in primis l'Unione Europea e la Cina.



³ Per maggiori approfondimenti sugli impatti delle nuove politiche commerciali statunitensi sulle filiere del Sud Italia si rimanda al capitolo 2.1

1.2 IL MEDITERRANEAN SUSTAINABLE DEVELOPMENT INDEX (MSDI) 2025

1.2.1 IL PERIMETRO DI RIFERIMENTO E L'APPROCCIO METODOLOGICO

8. La **rinnovata rilevanza** dello spazio euro-mediterraneo, unitamente agli sviluppi geopolitici più recenti, evidenzia in modo inequivocabile come le dinamiche economiche, sociali e culturali che attraversano l'area mediterranea abbiano un'influenza che supera i limiti geografici dei singoli Stati che si affacciano sul Mediterraneo. Di conseguenza, l'analisi della competitività e dello sviluppo socioeconomico del Sud deve essere collocata all'interno di una prospettiva più ampia, che comprenda l'intero **Mediterraneo Allargato**⁴, includendo anche le aree del Mar Nero, del Mar Rosso e del Golfo Persico.
9. Fin dalla prima edizione di Verso Sud, è emersa con chiarezza la vocazione del Sud Italia a costituirsi quale snodo centrale e polo strategico di sviluppo e attrattività all'interno della macro-regione mediterranea. Al fine di consolidare tale posizionamento e fornire strumenti di misurazione oggettiva dell'attrattività e della competitività del Sud Italia, il Gruppo di Lavoro di TEHA Group, in collaborazione con i membri dell'Advisory Board, ha sviluppato il **Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI)**.
10. L'indice si articola su due ambiti geografici distinti: il "**Mediterraneo Core**", che comprende i Paesi affacciati direttamente sul bacino mediterraneo o che lo considerano un'area di riferimento strategico, e il "**Mediterraneo Allargato**". Il primo gruppo include **22 Stati**, con una popolazione complessiva superiore ai **564,8 milioni di abitanti** e un Prodotto Interno Lordo aggregato pari a **9,4 trilioni di Dollari**⁵.
11. Il Mediterraneo Allargato si estende invece a **45 Paesi**, che complessivamente accolgono circa **1,3 miliardi di abitanti** e generano un PIL totale prossimo ai **13 trilioni di Dollari**. Si tratta di una Regione storicamente determinante, in cui il Mar Mediterraneo ha svolto, e continua a svolgere, un ruolo cruciale quale crocevia di civiltà e snodo strategico per i rapporti tra Europa, Africa e Asia. Tale spazio costituisce un ambito privilegiato di cooperazione su questioni di rilevanza strategica, quali i flussi migratori, gli scambi commerciali, l'energia e le dinamiche geopolitiche.

⁴ Introdotta dall'Istituto di Guerra Marittima di Livorno già a partire dagli anni Settanta del secolo scorso. Secondo questa nuova lettura, oggi ampiamente sostenuta nella letteratura economica, le strategie geopolitiche italiane dovevano considerare non solo la geografia fisica, ma anche la geografia etnica ed economica e soprattutto gli interessi commerciali italiani. Ramoino P.P., "La NATO e il "Mediterraneo allargato": primavera araba, intervento in Libia, partnerships", 2012.

⁵ Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank, 2025.

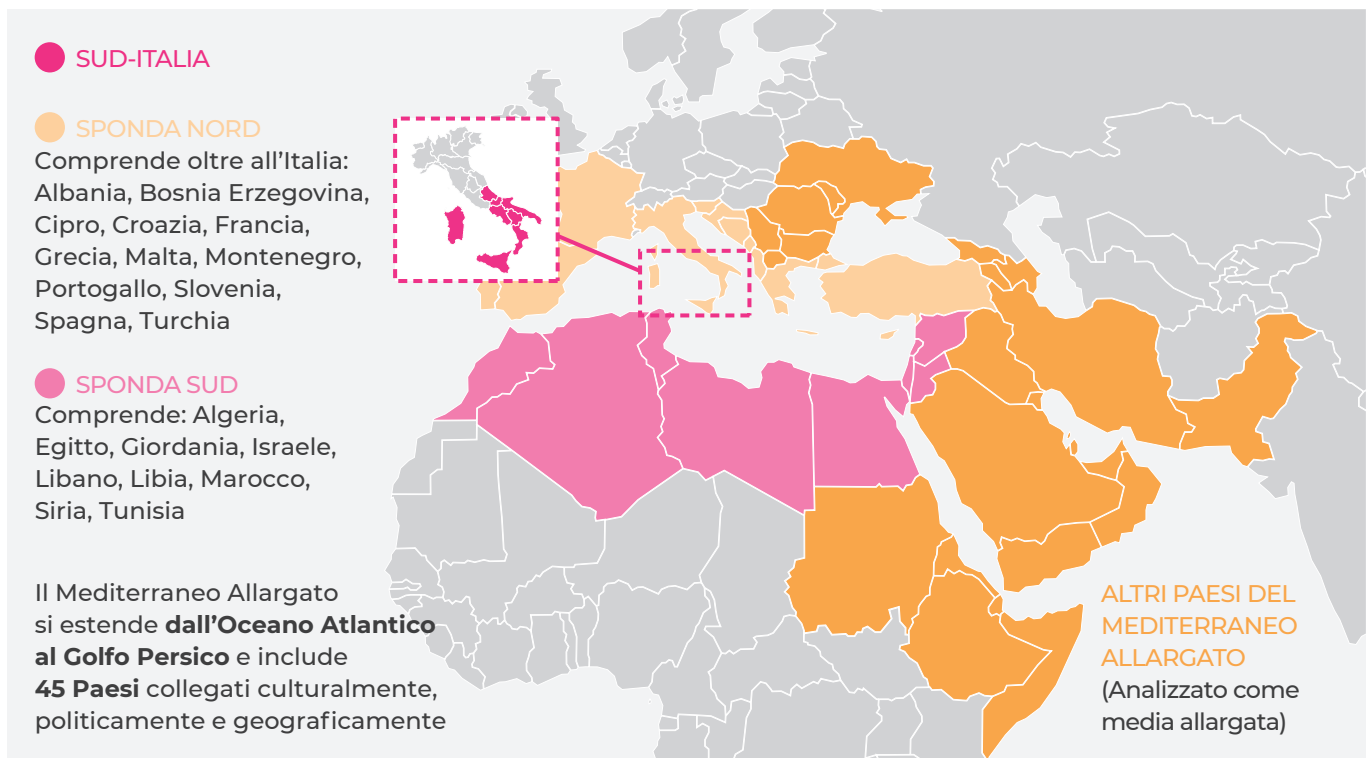


Figura 1.4. Perimetro analitico del MSDI, Paesi e aggregati economici considerati (illustrativo), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su 2025.

12. L'anno 2023 ha rappresentato, per l'area del Mediterraneo Allargato, una fase di crescita economica complessivamente positiva. Tuttavia, occorre evidenziare che l'aggiornamento delle serie storiche da parte degli organismi statistici internazionali può limitare la capacità dell'Indice di riflettere in maniera tempestiva l'impatto di eventi geopolitici rilevanti (si pensi per esempio ai conflitti in corso o alle nuove politiche commerciali delle potenze globali). Pertanto, pur rappresentando uno strumento utile per una lettura d'insieme delle dinamiche economiche regionali, l'Indice deve essere integrato da un'analisi attenta dei fattori esogeni per una valutazione più completa del contesto.
13. Tra il 2022 e il 2023, il Prodotto Interno Lordo dell'area del Mediterraneo Allargato ha registrato una crescita del **+1,9%**, mentre nell'ambito del Mediterraneo Core l'incremento è stato pari al **+2,2%**. Particolarmente rilevante è stata la crescita economica di Paesi come **Malta (+7,5%)**, **Libia (+10,2%)** e **Georgia (+7,8%)**.
14. Anche sotto il **profilo commerciale** si sono registrati segnali positivi: nel 2023 le esportazioni sono aumentate del **+4,3%** nell'intero Mediterraneo Allargato e del **+3,4%** nei Paesi del Mediterraneo Core. Spiccano, in particolare, le performance dell'**Albania (+28,7%)** dell'**Iraq (+63,5%)** e dell'**Oman (+53,6%)**.
15. A fronte di un quadro macroeconomico in espansione, emergono invece **criticità sul piano demografico**, che si manifestano in maniera differenziata tra le due sponde del Mediterraneo. Mentre i Paesi della sponda meridionale – e in misura ancor più marcata quelli del Mediterraneo Allargato – presentano tassi di crescita della popolazione in continuo aumento, alcuni Paesi europei, come Italia e Grecia, sperimentano un trend di progressiva contrazione demografica, destinato a proseguire anche nei prossimi anni.

16. Tra il 2022 e il 2023, l'Italia ha infatti registrato una diminuzione della popolazione (**-0,1%**). Nello stesso periodo, la popolazione dei Paesi del Mediterraneo Core è aumentata del **1,1%**, mentre l'incremento è stato pari all'**1,2%** nei Paesi del Mediterraneo Allargato. Le crescite demografiche più rilevanti sono registrate in **Oman (+6,7%)** e **Kuwait (+5,7%)**.

Figura 1.5. KPI fondamentali dei Paesi del Mediterraneo Core, 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank, 2023. (*) Prezzi costanti 2015. (**) Quota della forza lavoro che non ha un lavoro ma è disponibile e in cerca di un'occupazione.

Territori	Abitanti (mln)	Var. vs 2022	PIL (mld \$ corr)	Var. vs 2022	Export (mld \$)	Var. vs 2022	Disoccupazione	Var. vs 2022
Italia	59,0	-0,1%	2.011,0	0,7%	776,1	5,1%	7,6	-0,4 p.p.
Albania	2,7	-1,1%	14,9	3,9%	9,1	28,7%	10,1	0,0 p.p.
Bosnia	3,2	-0,6%	20,7	2,2%	12,1	2,3%	10,7	-2,0 p.p.
Cipro	1,3	1,0%	30,0	2,6%	32,9	3,8%	6,1	-0,7 p.p.
Croazia	3,9	0,1%	66,2	3,3%	44,7	5,5%	6,1	-0,9 p.p.
Francia	68,3	0,3%	2.671,2	0,9%	1.046,2	2,5%	7,3	0,0 p.p.
Grecia	10,4	-0,3%	220,0	2,3%	106,4	-0,8%	11,1	-1,4 p.p.
Malta	0,6	4,0%	18,2	7,5%	27,4	11,0%	3,1	0,2 p.p.
Montenegro	0,6	-0,2%	5,2	6,3%	3,8	17,2%	14,6	-0,2 p.p.
Portogallo	10,6	1,4%	235,8	2,5%	136,9	7,7%	6,5	0,5 p.p.
Slovenia	2,1	0,4%	54,5	2,1%	57,6	2,2%	3,7	-0,4 p.p.
Spagna	48,3	1,2%	1.381,3	2,7%	616,6	7,2%	12,2	-0,7 p.p.
Turchia	85,3	0,4%	1.255,4	5,1%	356,9	2,0%	9,4	-1,1 p.p.
Algeria	46,2	1,5%	215,1	4,1%	58,5	-15,9%	11,7	-0,6 p.p.
Egitto	114,5	1,7%	470,9	3,8%	75,6	5,2%	7,3	0,0
Giordania	11,4	1,6%	45,2	2,7%	22,2	7,0%	18,0	-0,2 p.p.
Israele	9,8	2,1%	418,1	2,4%	157,2	-5,6%	3,6	-0,1 p.p.
Libano	5,8	0,5%	33,9	-0,6%	7,3	21,4%	11,5	-0,1 p.p.
Libia	7,3	1,1%	55,8	10,2%	38,4	-3,5%	18,8	-0,5 p.p.
Marocco	37,7	1,0%	130,3	3,4%	61,7	5,2%	9,0	-0,4 p.p.
Siria	23,6	5,0%	16,0	0,7%	1,6	-27,7%	13,2	-0,1 p.p.
Tunisia	12,2	0,7%	48,3	0,0%	25,2	12,0%	15,1	-0,2 p.p.
Mediterraneo	564,8	1,1%	9.418,1	2,2%	3.674,3	3,4%	9,8	-0,4 p.p.

Valori al 2023

Territori	Abitanti (mln)	Var. vs 2022	PIL (mld \$ corr)	Var. vs 2022	Export (mld \$)	Var. vs 2022	Disoccupazione	Var. vs 2022
Sudan	50,0	1,3%	38,4	-20,1%	1,2	49,2%	7,5	-3,5 p.p.
Eritrea	3,5	1,8%	2,3	8,7%	N.D.	N.D.	5,6	-0,1 p.p.
Etiopia	128,7	2,6%	112,7	6,5%	10,8	3,3%	3,4	0,0
Somalia	18,4	3,1%	8,5	4,2%	2,2	20,0%	18,9	-0,1 p.p.
Arabia Saudita	33,3	3,4%	776,1	-0,8%	371,0	-16,8%	4,0	-1,6 p.p.
Yemen	39,4	3,1%	36,8	0,8%	1,9	-27,3%	17,1	-0,3 p.p.
Oman	5,0	6,7%	91,4	1,3%	66,3	53,6%	3,2	-0,1 p.p.
Emirati Arabi	10,5	4,1%	445,6	3,6%	558,4	7,0%	2,2	-0,7 p.p.
Qatar	2,7	0,0%	172,9	1,2%	161,7	53,2%	0,1	0,0
Bahrain	1,6	3,4%	39,5	3,0%	40,3	-9,5%	1,2	-0,2 p.p.
Kuwait	4,9	5,7%	117,2	-3,6%	110,9	44,6%	2,1	0,0
Iraq	45,1	2,3%	188,2	-2,9%	128,0	63,5%	15,4	-0,1 p.p.
Iran	90,6	1,2%	513,5	5,0%	97,9	-7,4%	9,0	0,0
Pakistan	247,5	1,6%	400,1	0,0%	35,4	-10,4%	5,4	-0,1 p.p.
Armenia	3,0	0,7%	15,4	8,3%	14,3	46,1%	13,2	-0,1 p.p.
Azerbaijan	10,2	0,1%	57,4	1,1%	35,5	-24,9%	5,6	0,0
Georgia	3,7	0,1%	23,0	7,8%	15,2	15,6%	11,5	-0,1 p.p.
Mac. del Nord	1,8	-0,2%	11,7	2,1%	10,7	5,4%	13,2	-1,3 p.p.
Bulgaria	6,4	-3,0%	63,3	1,9%	63,4	-0,1%	4,3	0,1 p.p.
Serbia	6,6	-0,6%	54,4	3,8%	44,8	10,4%	8,3	-0,2 p.p.
Romania	19,1	0,1%	236,3	2,4%	137,3	6,9%	5,6	0,0
Moldavia	2,5	-2,8%	9,2	0,8%	5,9	-1,8%	1,6	0,7 p.p.
Ucraina	37,7	-8,1%	76,2	5,3%	51,1	-11,0%	9,8	0,4 p.p.
Med. All.	772,0	1,3%	3.490,1	1,2%	1.964,1	6,0%	7,3	-0,3 p.p.
Tot. Med.***	1.336,9	1,2%	12.908,1	1,9%	5.638,4	4,3%	8,6	-0,4 p.p.

Valori al 2023

17. In tale contesto, il Sud Italia ha storicamente svolto il ruolo di **naturale crocevia di scambi economici, sociali e culturali** tra le due sponde del Mediterraneo. Oggi, in virtù della sua posizione geografica strategica e delle risorse di cui dispone, il Sud Italia è nelle condizioni di proporsi come piattaforma continentale di connessione tra l'Europa, la sponda settentrionale del bacino mediterraneo – di cui esso stesso fa parte – e la sponda meridionale.

Figura 1.6. KPI fondamentali dei Paesi del Mediterraneo Allargato, 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank, 2023. (*) Prezzi costanti 2015. (**) Quota della forza lavoro che non ha un lavoro ma è disponibile e in cerca di un'occupazione. (***) Include i Paesi del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato.

18. Questa visione trova un supporto analitico nei risultati del **Mediterranean Sustainable Development Index** (MSDI). Con l'obiettivo di sostenere il posizionamento strategico del Sud Italia e favorirne la valorizzazione in chiave geopolitica e di sviluppo sostenibile, il Gruppo di Lavoro TEHA – in coordinamento con l'Advisory Board – ha individuato e analizzato i **punti di forza di numerosi Paesi del Mediterraneo** (incluso il Sud Italia) rispetto ad alcuni ambiti tematici considerati prioritari nell'agenda di sviluppo nazionale ed europea.
19. L'indice propone un'analisi multidimensionale, concepita per essere aggiornata nel tempo e consentire confronti tra Paesi e aree geografiche. Esso si configura come uno **strumento operativo a supporto delle scelte di policy e delle decisioni di investimento**, rivolto a decisori pubblici, investitori e stakeholder interessati a promuovere lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'Italia nel più ampio quadro euro-mediterraneo.
20. Per la costruzione dell'Indice, è stata avviata nel 2023 una revisione degli indicatori di performance (Key Performance Indicators – KPI), con l'obiettivo di **allinearli agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile** (Sustainable Development Goals – SDGs) delineati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Il set di indicatori selezionati tiene conto di **dimensioni socio-economiche fondamentali per lo sviluppo territoriale di medio-lungo periodo**, quali l'istruzione, l'equità sociale, la riduzione della povertà, l'occupazione giovanile, l'innovazione, l'uso di fonti energetiche rinnovabili, la tutela della biodiversità e la qualità della governance ambientale.
21. Gli SDGs costituiscono una cornice di riferimento essenziale per l'orientamento delle politiche di sviluppo sostenibile a livello globale. Il raggiungimento di tali obiettivi dipende in larga misura dal coinvolgimento attivo delle comunità locali e dei territori, che rivestono un ruolo cruciale nella definizione delle strategie di attuazione e nel monitoraggio dei risultati. Organismi come il Joint Research Centre (JRC) della Commissione Europea e Eurostat hanno predisposto strumenti analitici e report dedicati per facilitare l'attuazione degli SDGs a livello locale. All'interno dell'MSDI, **ciascun KPI è stato messo in relazione con uno specifico SDG**, al fine di consentire un monitoraggio diretto e una valutazione dell'efficacia delle politiche implementate.
22. Gli indicatori sono stati selezionati con criteri che ne garantiscano l'aggiornabilità nel tempo. La struttura dell'Indice consente inoltre l'ampliamento e la revisione del set di KPI, sia per motivazioni di carattere statistico sia per meglio cogliere l'evoluzione delle dinamiche nell'area euro-mediterranea, mantenendo sempre come obiettivo principale quello di restituire un quadro aggiornato e attendibile dei punti di forza del Sud Italia in tale contesto.
23. I risultati dell'Indice sono articolati secondo tre livelli di lettura:
 - una **dimensione regionale**, che considera il Sud Italia come entità socio-economica aggregata, costruita sulla media ponderata delle Regioni meridionali italiane (la media nazionale non viene riportata nella classifica dei Paesi per evitare sovrapposizioni con il dato del Mezzogiorno);

- una **dimensione-Paese**, che analizza le variabili selezionate per i 22 Paesi del Mediterraneo Core, suddivisi teoricamente tra Sponda Nord (che comprende Italia, Albania, Bosnia Erzegovina, Cipro, Croazia, Francia, Grecia, Malta, Montenegro, Portogallo, Slovenia, Spagna, Turchia) e Sponda Sud (che include Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Libia, Marocco, Siria, Tunisia), a partire dalle loro differenti condizioni di sviluppo;
 - dei **benchmark di riferimento**, costituiti da medie aggregate rappresentative dei Paesi del Mediterraneo Core e di quelli del Mediterraneo Allargato.
24. Il presente capitolo illustra i risultati dell'Indice composito, ottenuto come media dei punteggi dei singoli KPI, e fornisce inoltre un'analisi disaggregata per ciascuno dei quattro domini tematici che compongono l'Indice. Questi domini – individuati per garantire una lettura equilibrata e sistemica delle dinamiche di sostenibilità e attrattività – sono:
- il **Dominio Economico**, che restituisce un quadro complessivo delle performance economiche dei Paesi, con un bilanciamento tra indicatori pertinenti per economie avanzate e in via di sviluppo;
 - il **Dominio di Dotazioni**, che valuta le risorse materiali e infrastrutturali dei territori, tra cui produzione energetica, infrastrutture logistiche, aree marine protette e uso delle fonti rinnovabili, in linea con le agende green dell'ONU e dell'UE⁶;
 - il **Dominio Innovazione e Cultura**, che esamina i fattori abilitanti per la crescita di lungo periodo e gli asset culturali nazionali, attraverso indicatori quali la spesa in ricerca e sviluppo, il numero di brevetti, la partecipazione universitaria e la valorizzazione del patrimonio culturale⁷;
 - il **Dominio Sociale**, che comprende dimensioni quali inclusione sociale, partecipazione al mercato del lavoro, coesione territoriale, qualità del welfare e stabilità politica.
25. L'Indice si fonda sull'osservazione di **24 KPI**, articolati nei quattro domini sopra descritti, monitorabili su un arco temporale di tredici anni e applicati a **45 Paesi** e **20 Regioni italiane**. In totale, la base informativa dell'MSDI comprende oltre **16.500 datapoint**.

⁶ Il net-zero-target prefissato dall'ONU e condiviso dall'UE propone di arrivare ad un livello di emissioni nette di gas serra pari a zero entro il 2050.

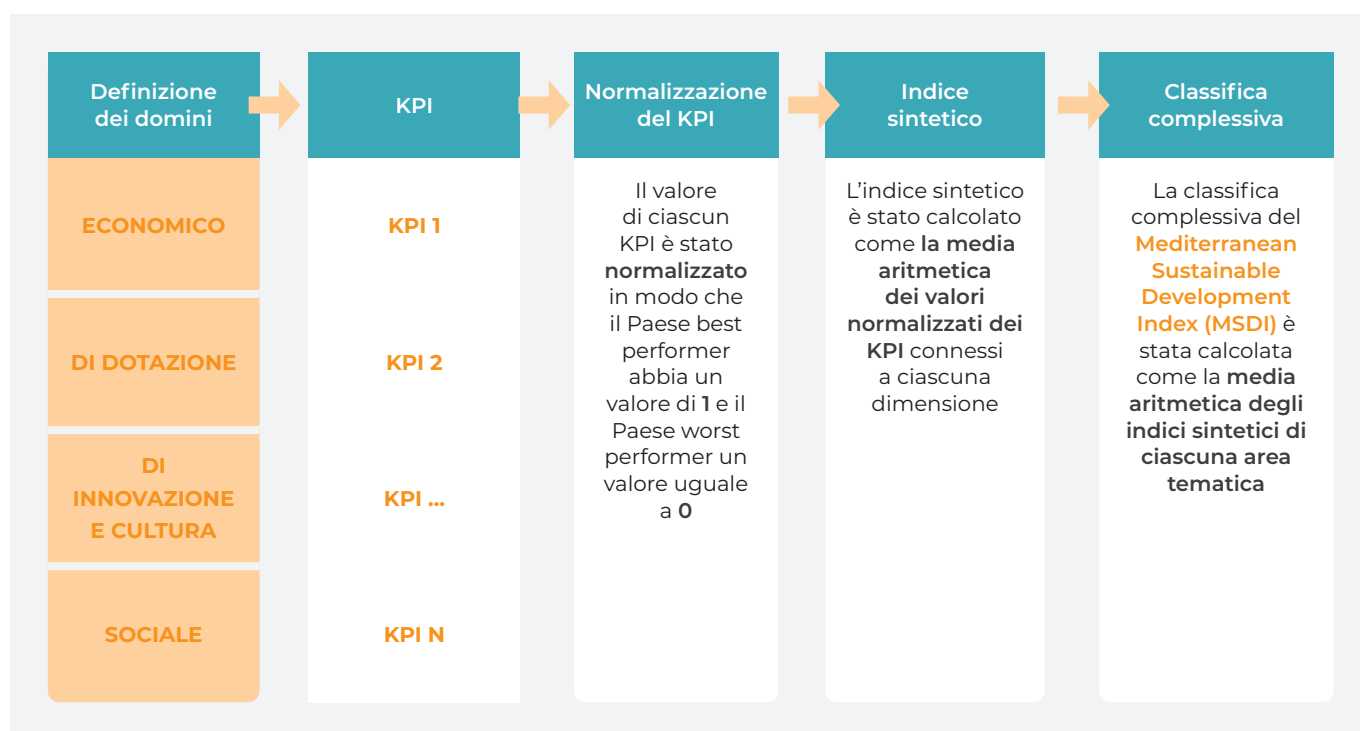
⁷ L'innovazione tecnologica è considerata, nella letteratura economica, uno dei principali driver della crescita di lungo periodo del PIL di un Paese.



Figura 1.7. I domini di analisi alla base del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) e i KPI sottostanti (illustrativo, ciascun indicatore riporta l'unità di misura associata e la data o il periodo di riferimento), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Groupi, 2025. (*) Reverse indicator.

26. La fase di definizione degli indicatori ha tenuto conto dell'elevata eterogeneità dei Paesi inclusi nel perimetro di analisi, con particolare attenzione al divario strutturale tra la sponda settentrionale e quella meridionale del Mediterraneo. Per assicurare una maggiore omogeneità e leggibilità comparativa, **tutti gli indicatori sono stati relativizzati**, ove possibile, in rapporto a denominatori di riferimento (ad esempio, PIL, popolazione residente, ecc.). La selezione dei KPI è stata inoltre orientata secondo criteri di confrontabilità interregionale.
27. Dal punto di vista metodologico, tutti gli indicatori selezionati – ciascuno con la propria unità di misura originaria – sono stati sottoposti a un **processo di normalizzazione** su una scala compresa tra 0 e 1. Il punteggio minimo (0) è assegnato al Paese con la performance meno favorevole, mentre il punteggio massimo (1) al Paese con la performance migliore. Per gli indicatori cosiddetti “reverse” – ovvero quelli per i quali un valore elevato corrisponde a un peggioramento della performance – la logica di attribuzione è invertita: al valore massimo viene attribuito un punteggio pari a 0 e al valore minimo un punteggio pari a 1. Questa metodologia consente di rendere comparabili tra loro indicatori di segno opposto, garantendo una coerenza interpretativa nell'analisi dei risultati.
28. Sulla base di tale impianto metodologico, viene elaborato annualmente l'Indice, il cui output – presentato di seguito – mira a rappresentare il **posizionamento competitivo e l'attrattività dei Paesi dell'area euro-mediterranea**, con un'attenzione prioritaria alle traiettorie di sviluppo sostenibile individuate a livello internazionale ed europeo.

29. Successivamente alla normalizzazione dei KPI, viene calcolato un **indice sintetico per ciascuno dei quattro domini tematici** – Economico, di Dotazione, di Innovazione e Cultura, e Sociale – mediante media aritmetica dei rispettivi valori normalizzati. Tali indici parziali consentono di valutare il posizionamento del Sud Italia, sia in un'ottica di confronto con sé stesso nel tempo, sia rispetto agli altri Paesi del Mediterraneo, per ciascuno degli ambiti considerati.
30. Infine, la media aritmetica dei quattro indici di dominio consente la costruzione di una classifica complessiva che comprende il Sud Italia, i Paesi del Mediterraneo Core e i benchmark regionali di riferimento. Tale classifica fornisce un'indicazione sintetica della performance relativa e del **posizionamento generale di ciascun Paese nell'ambito dell'area euro-mediterranea**, costituendo uno strumento utile per orientare strategie di sviluppo e interventi di policy.



Sotto il profilo metodologico, è opportuno evidenziare alcune criticità che accompagnano la costruzione dell'Indice, con particolare riferimento a tre ordini di vincoli:

- la **disponibilità e comparabilità dei dati**, condizionata dall'eterogeneità dei sistemi statistici nazionali dei Paesi inclusi nel perimetro di analisi;
- la **tempestività degli aggiornamenti**, che rappresenta una sfida costante per garantire la piena attualità delle informazioni utilizzate;
- la **ricostruzione del perimetro relativo al Sud Italia**, che richiede operazioni di riaggregazione statistica per isolare e rappresentare in modo coerente tale area come entità socioeconomica autonoma nel confronto con i Paesi dell'area euro-mediterranea.

Figura 1.8. Schema metodologico per il calcolo degli indici sintetici per singolo KPI e degli indici sintetici per dominio di analisi dell'Indice dei Paesi del Mediterraneo. Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.

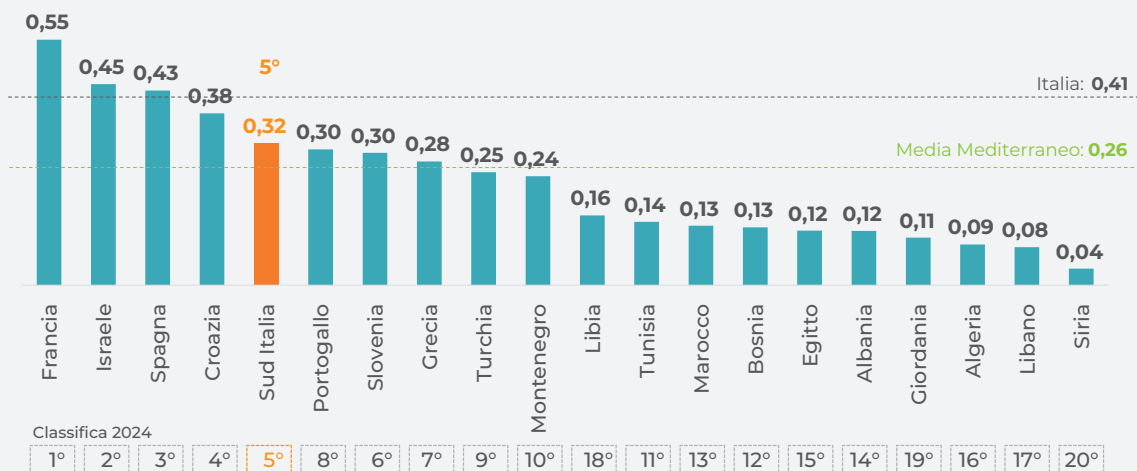
1.2.2. I RISULTATI DEL MEDITERRANEAN SUSTAINABLE DEVELOPMENT INDEX 2025

31. La graduatoria complessiva del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI), ottenuta aggregando le performance dei Paesi analizzati nei quattro domini tematici, colloca il **Sud Italia al terzo posto tra le economie più attrattive e competitive dell'area mediterranea** oggetto di indagine. Tale posizionamento, invariato rispetto all'edizione precedente, riflette un punteggio complessivo pari a **0,63** (su una scala da 0 a 1), superiore alla media dei Paesi del Mediterraneo Core (**0,45**).



Figura 1.9. Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) dei principali Paesi* del Mediterraneo, 2025 (valore dell'indice relativo, da 0 = worst performer a 1 = best performer). Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025. (*) I Paesi Malta e Cipro sono inclusi nel calcolo dell'Indice (e nella media del Mediterraneo) ma non nella classifica finale in quanto outliers. Il Sud Italia è considerato come uno dei 23 Paesi.

32. Il posizionamento conseguito dal Sud Italia conferma la **presenza di elementi di forza strutturale**. In particolare, si evidenziano risultati positivi nella quasi totalità degli indicatori economici considerati, una dotazione competitiva – con riferimento specifico al comparto delle fonti energetiche rinnovabili – e l'inserimento in un contesto istituzionale e monetario stabile, quale quello dell'Unione Europea e dell'Eurozona, che rappresenta un fattore rilevante in termini di attrattività per gli investimenti. Tuttavia, un'analisi disaggregata per dominio rivela anche aree di criticità su cui è opportuno intervenire attraverso politiche mirate.
33. Con riferimento al **dominio Economico**, il Sud Italia si posiziona al **quinto posto**, confermando il risultato dell'edizione precedente, con un punteggio pari a **0,32**. Tale valore risulta superiore alla media regionale di riferimento: **0,26** per il Mediterraneo Core. Al vertice della classifica si colloca la **Francia (0,55)**, trainata da indicatori particolarmente favorevoli relativi alla produttività e alla capacità di attrazione degli investimenti, seguita da Israele, Spagna e Croazia.

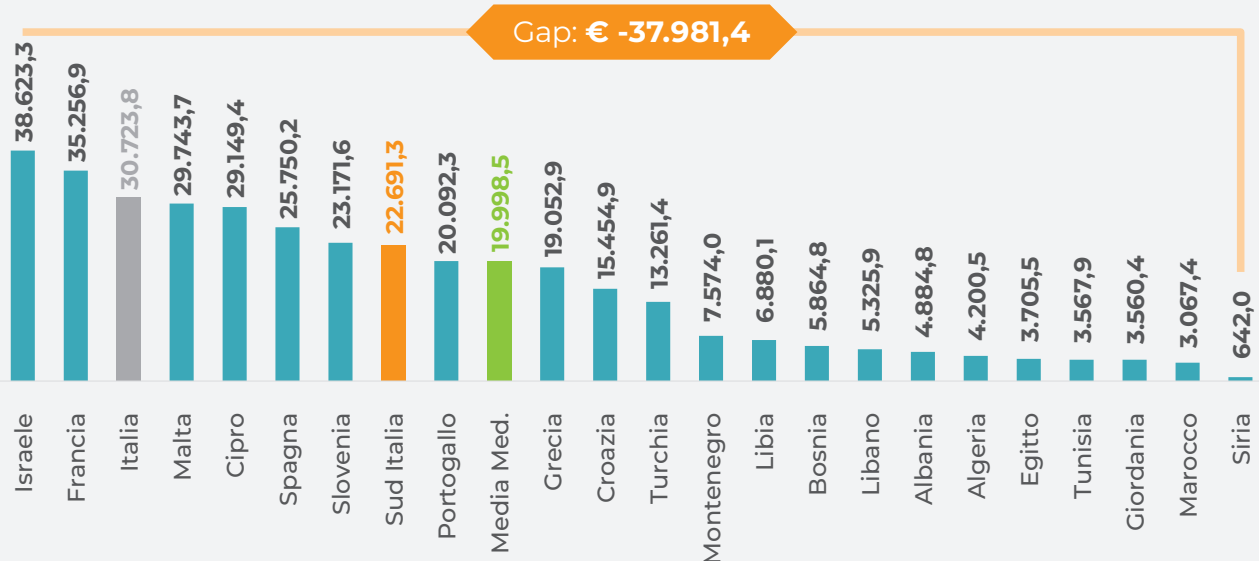


34. Esaminando nel dettaglio alcuni KPI relativi a questo ambito, va evidenziato che, nel caso del **PIL pro capite** – ambito in cui prevalgono i Paesi europei, con l'eccezione di **Israele** che si colloca al primo posto – il Sud Italia si attesta nella parte alta della graduatoria, con un valore pari a **€22.691,3 Euro**. Questo dato risulta superiore alla media del Mediterraneo Core (**€19.998,5**), anche se distante dalla media dei Paesi best performer.

35. Un altro dato rilevante riguarda l'**export manifatturiero ad alta tecnologia**, ambito in cui il Sud Italia si colloca al **4° posto**, confermando una forte specializzazione tecnologica. La quota di export high-tech sul totale manifatturiero è pari al **23,9%**, ovvero **11,6 punti percentuali** sopra la media del Mediterraneo.

Figura 1.10. Classifica del Dominio Economico (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.

Figura 1.11. PIL pro-capite (valore assoluto), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.



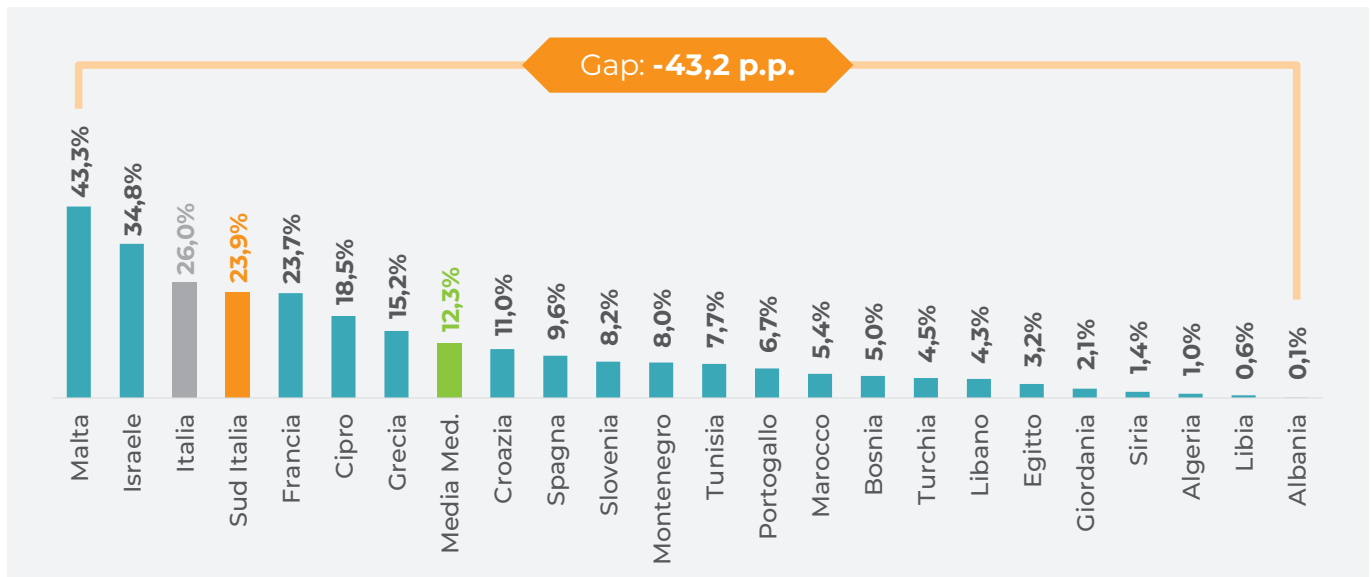


Figura 1.12. Export di manifattura high-tech (% dell'export manifatturiero), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.

36. Il quadro, invece, è nettamente meno favorevole sul fronte dell'**export in rapporto al PIL**, ambito in cui il Sud Italia si colloca al **23°** posto con un valore del **15,2%**, inferiore alla media del Mediterraneo Core (**50,6%**) e superando soltanto la **Siria (6,8%)**.

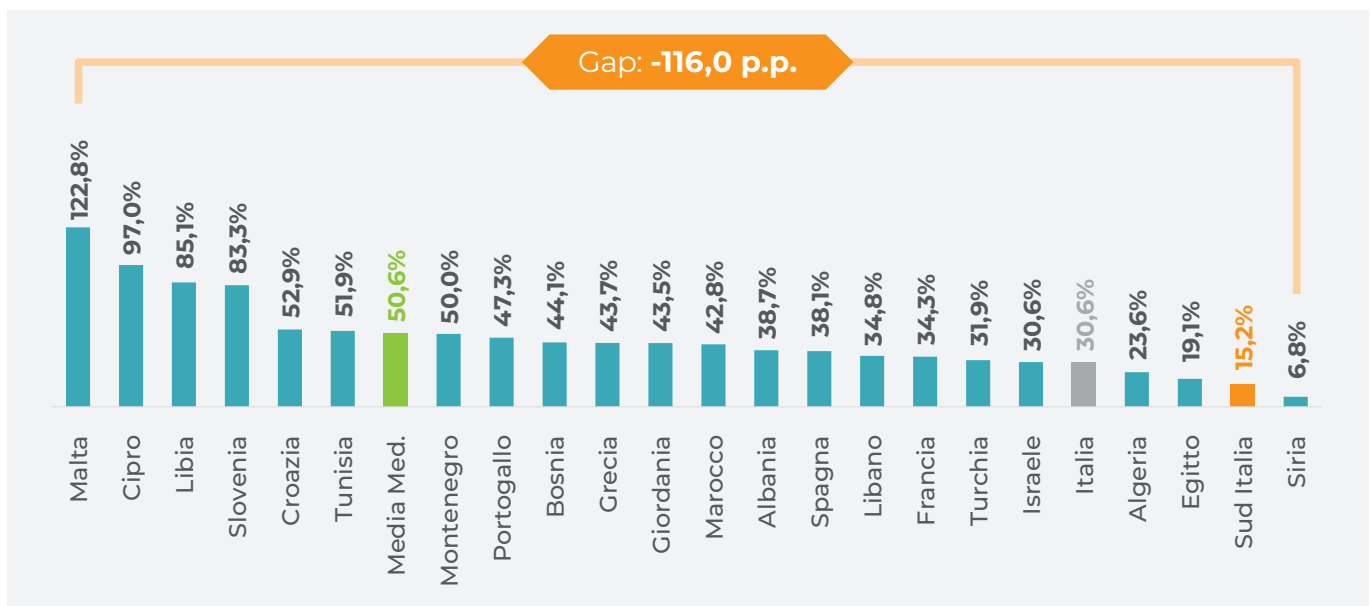
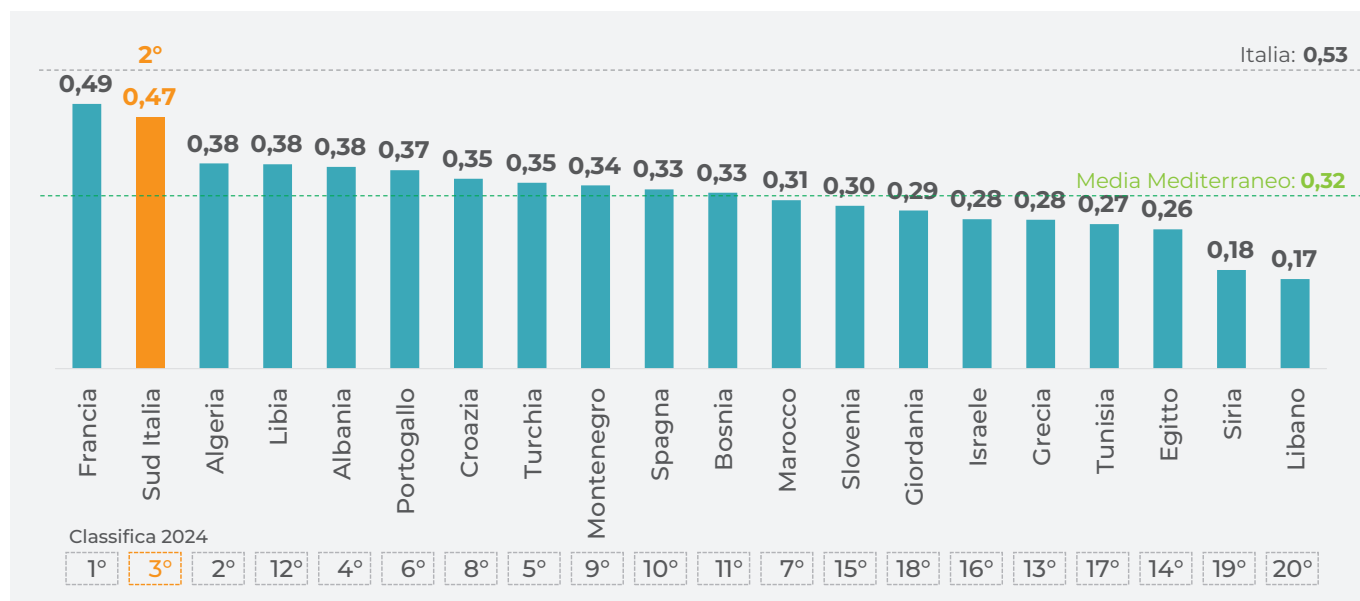


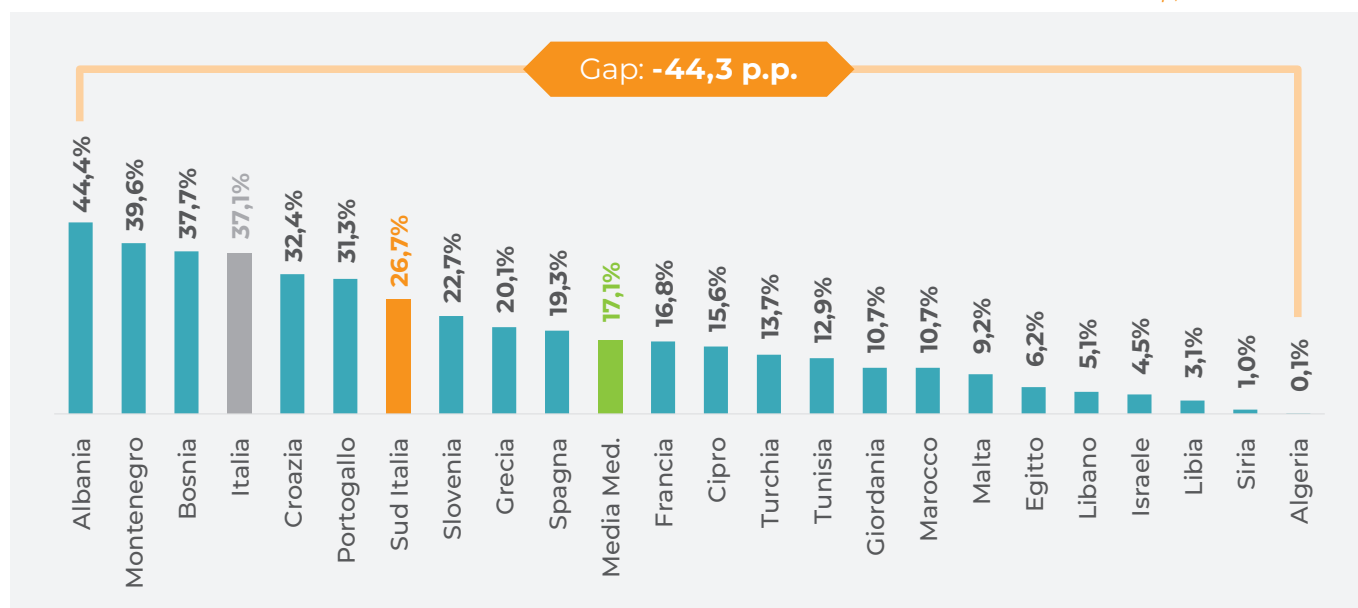
Figura 1.13. Export (% PIL), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.

37. Il secondo dominio, relativo alla **Dotazione**, è finalizzato a rappresentare la disponibilità complessiva di risorse di un territorio, con particolare attenzione alla dimensione della sostenibilità, soprattutto in una prospettiva di medio-lungo periodo. In tale ambito, agli indicatori riferiti a risorse tradizionali, rilevanti per la competitività economica nel breve e medio termine, sono affiancati KPI relativi a componenti meno tangibili ma strategiche, quali la tutela del patrimonio ambientale e naturale. Nel complesso, il Sud Italia si colloca al **secondo posto (0,47)** tra le economie dell'area mediterranea, seguita dalla **Francia**, migliorando di una posizione rispetto alla rilevazione precedente.



38. Nel dominio della Dotazione, uno degli indicatori più favorevoli per il Sud Italia è la **quota di consumi energetici coperti da fonti rinnovabili**. Su questo fronte, il Sud si colloca al **7° posto** tra le economie considerate, con un dato superiore alla media del Mediterraneo, superandola di **9,6 punti percentuali**.

Figura 1.14. Classifica del Dominio di Dotazione (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.



39. Per quanto riguarda la **percentuale di aree marine protette**, il Sud Italia si colloca al 2° posto tra le economie analizzate. L'indicatore considera zone di terreno intertidale o sublitorale, insieme alle acque sovrastanti, alla biodiversità e agli elementi culturali e storici associati, che siano soggetti a tutela legale o ad altre forme efficaci di protezione ambientale. In questo ambito, la **Francia** guida la classifica con il **49,8%** delle sue aree marine sottoposte a protezione. Il Sud Italia supera sia la **media nazionale (10,6%)** sia le **media dell'area di riferimento (6,2%)**.

Figura 1.15. Consumi da fonti energetiche rinnovabili (% su consumi del territorio), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.

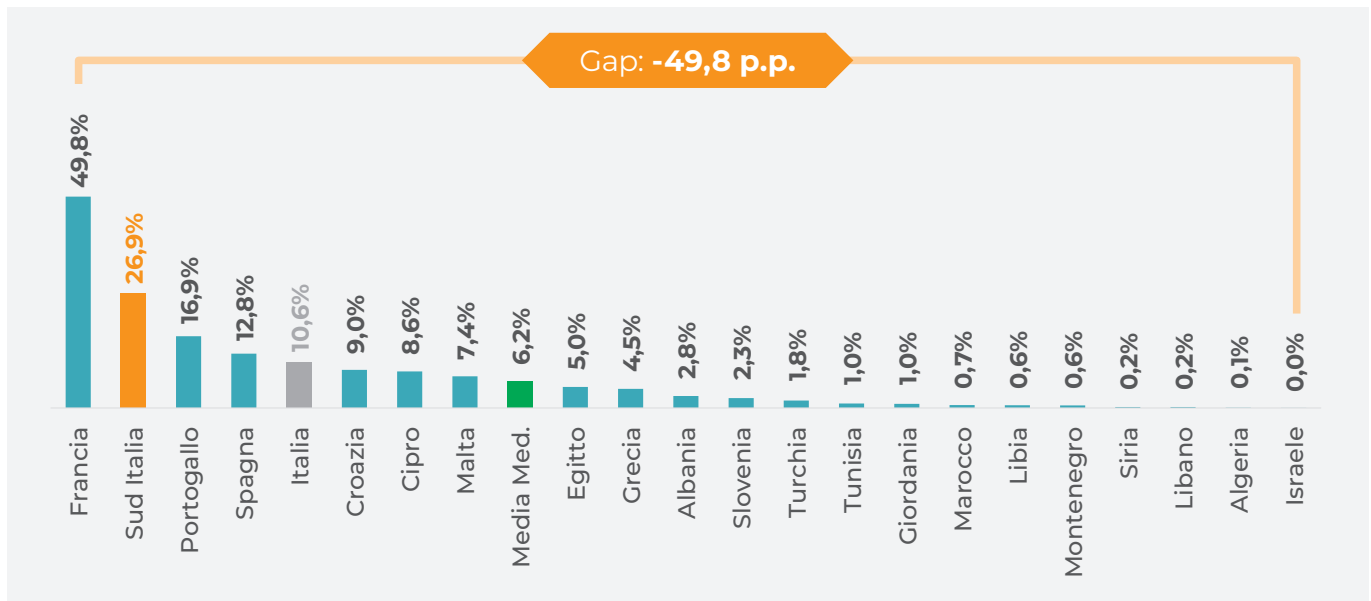


Figura 1.16. Aree marine protette (% sulle aree marine del territorio), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.

40. Tra i fattori che pesano negativamente sulla performance del Sud Italia vi sono gli investimenti complessivi, misurati attraverso l'indicatore della **formazione lorda di capitale fisso**. In questo ambito, il Sud si colloca al **10° posto**, con un valore pari al **22,3%**, nonostante la crescita costante registrata nel Paese negli ultimi anni.

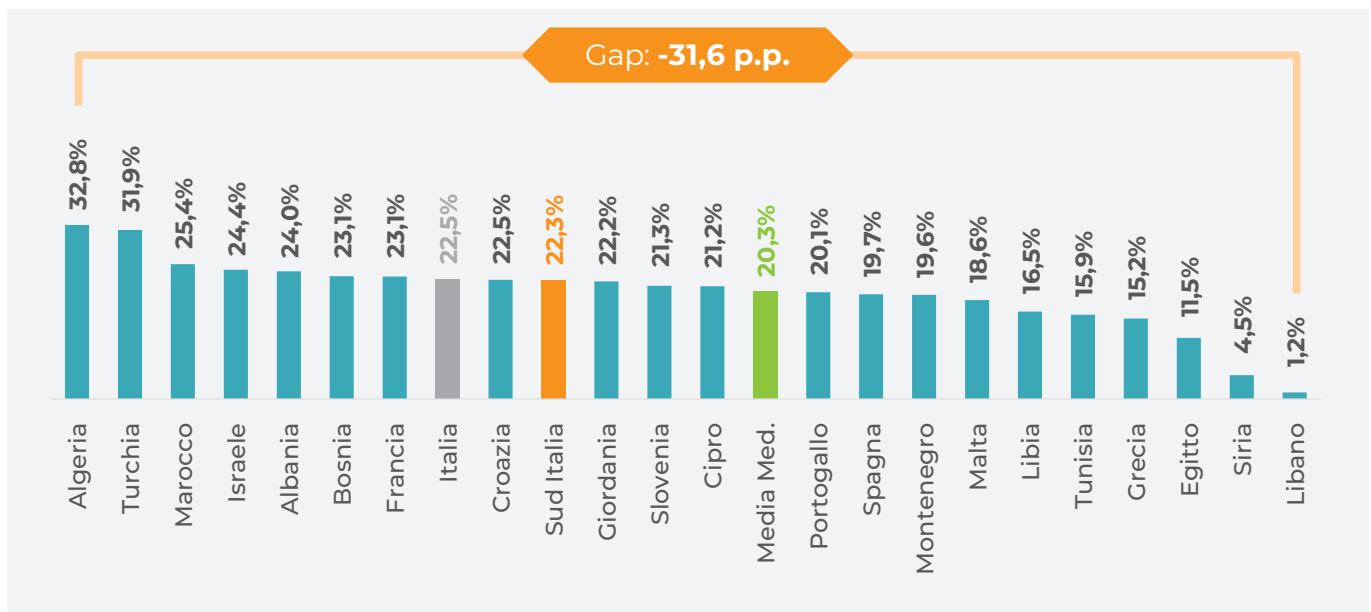
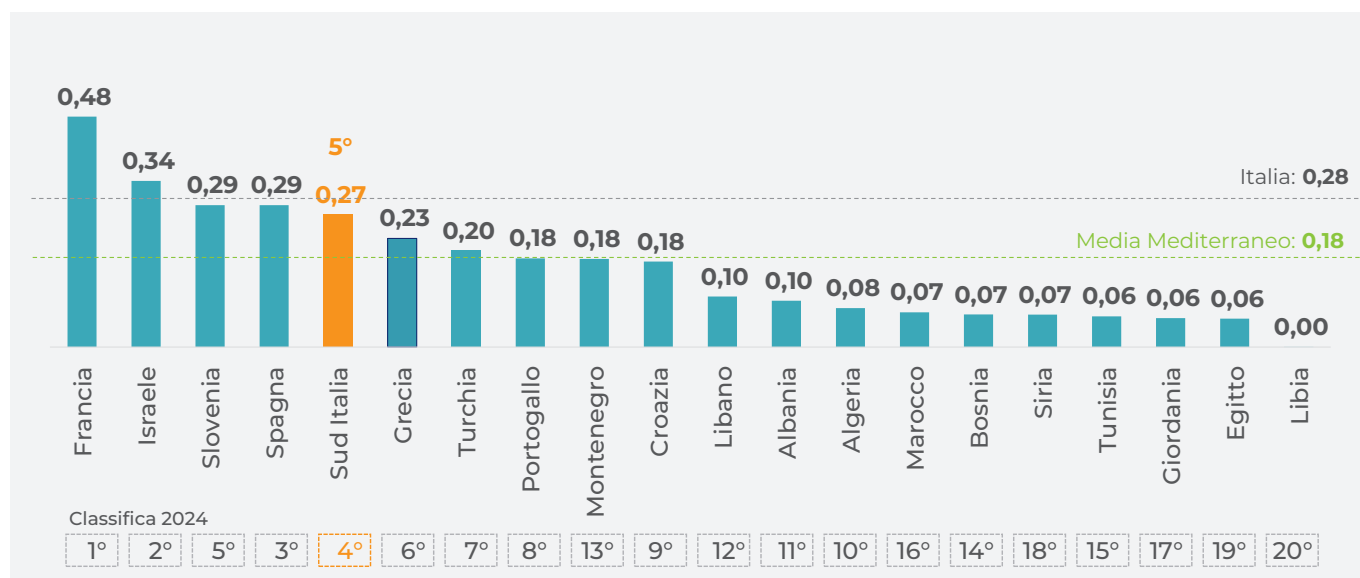


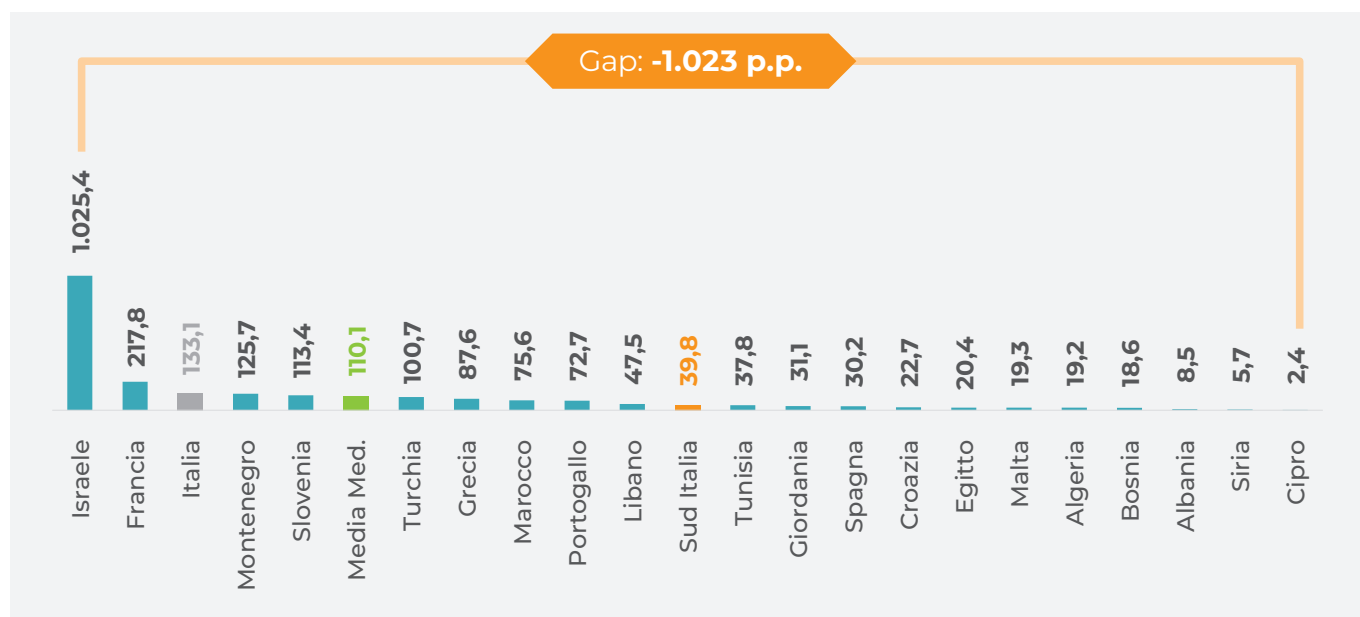
Figura 1.17. Asset produttivi (Gross Fixed Capital Formation come % del PIL), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.

41. Nel terzo dominio, dedicato a **Innovazione e Cultura**, il Sud Italia si attesta al **quarto posto** tra le economie dell'area mediterranea, perdendo una posizione rispetto all'edizione precedente.
42. All'interno di tale dominio è incluso anche un **indicatore composito**, che integra tramite una media aritmetica sia le parti di input che di output dell'ecosistema della ricerca. In particolare, al suo interno vengono considerati tre KPI: **spesa in R&S** (% su PIL); **brevetti depositati** (per milione abitanti); **numero di ricercatori** (per milione di abitanti), rappresentativi dello stato di sviluppo di un Paese in termini di investimenti nell'innovazione e di propensione alla ricerca. In questo indicatore, il Sud Italia si



classifica al **9° posto**. Tuttavia, si evidenzia la necessità di investire di più in ricerca: con **39,8 brevetti ogni milione di abitanti**, il numero di brevetti depositati rappresenta uno degli ambiti in cui il Sud Italia mostra margine di miglioramento. Restando distante dalla media dell'Italia (**133,1**) e del **Mediterraneo Core** (**110,1**), il Sud si colloca all'**12° posto**, a metà della classifica.

Figura 1.18. Classifica del Dominio di Innovazione e Cultura (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.



43. Un ulteriore elemento di criticità per il Sud Italia riguarda il **tasso di iscrizione all'università**, misurato in percentuale rispetto alla popolazione in età universitaria. Con il **46,1%** dei giovani tra i 18 e i 22 anni iscritti, il Sud si colloca al **19° posto**, ben al di sotto della media nazionale, che si attesta al **56,1%**. In netto contrasto, la Grecia guida la classifica con un valore pari al **166,7%**⁸.

Figura 1.19. Numero di brevetti depositati (per milione di abitanti), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.

⁸ Un valore molto alto, o addirittura superiore al 100%, può riflettere un numero sostanziale di maggiorenni iscritti a ciascun grado a causa di ripetizioni o ingressi tardivi piuttosto che un sistema educativo di successo. La Grecia, ad esempio, presenta un valore del 166,7%. In questo caso, il numero di iscritti al sistema educativo terziario comprende anche molte persone di età superiore ai 22 anni. 18-22 anni è l'età considerata dalle metodologie UNESCO e World Bank.

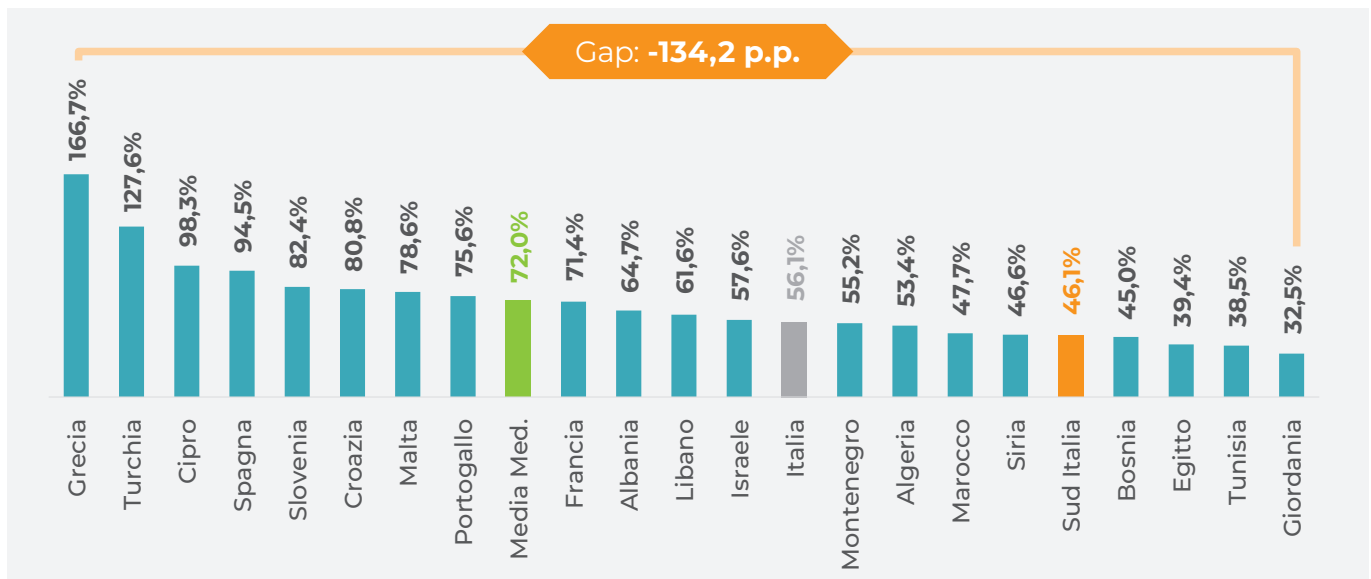


Figura 1.20. Iscritti all'università (percentuale della popolazione in età universitaria), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025.

44. Con riferimento al quarto e ultimo dominio, relativo alla **dimensione Sociale**, il Sud Italia evidenzia la performance meno favorevole tra i quattro ambiti analizzati, registrando inoltre un peggioramento di una posizione rispetto all'anno precedente. Attualmente all'**ottavo posto (0,59)**, il Sud presenta un punteggio inferiore rispetto alla media nazionale (**0,64**), ma superiore rispetto ai valori medi rilevati per l'area del Mediterraneo Core (**0,56**).

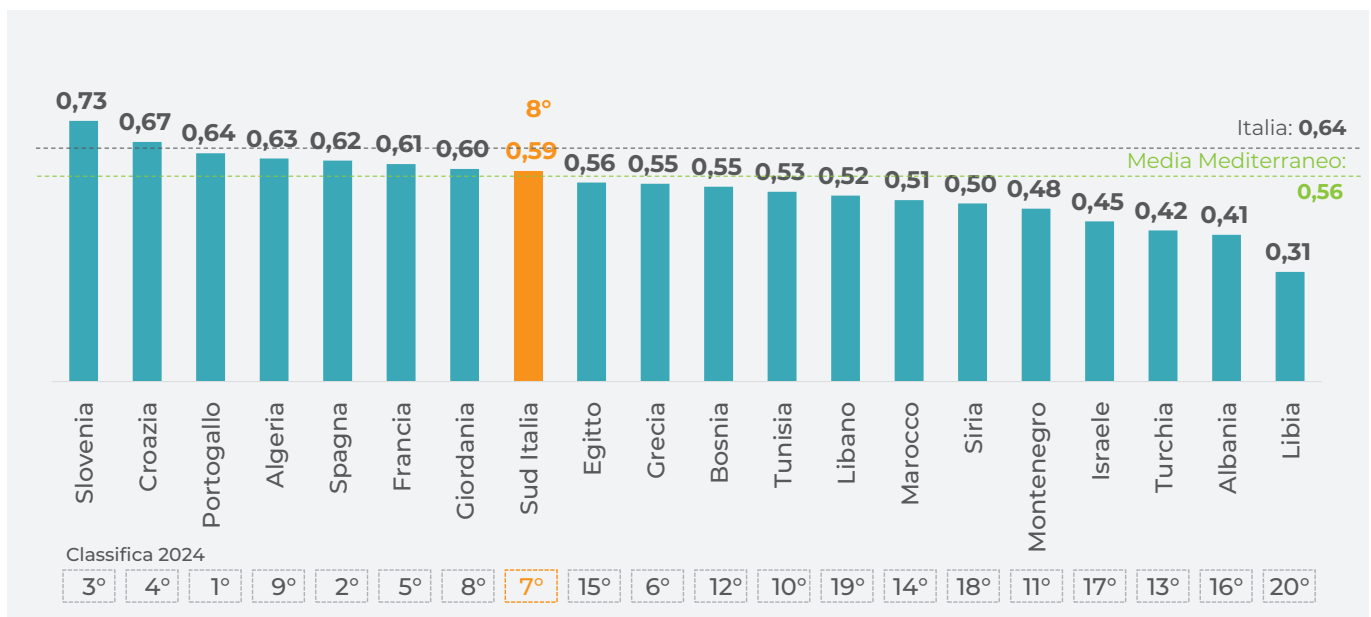
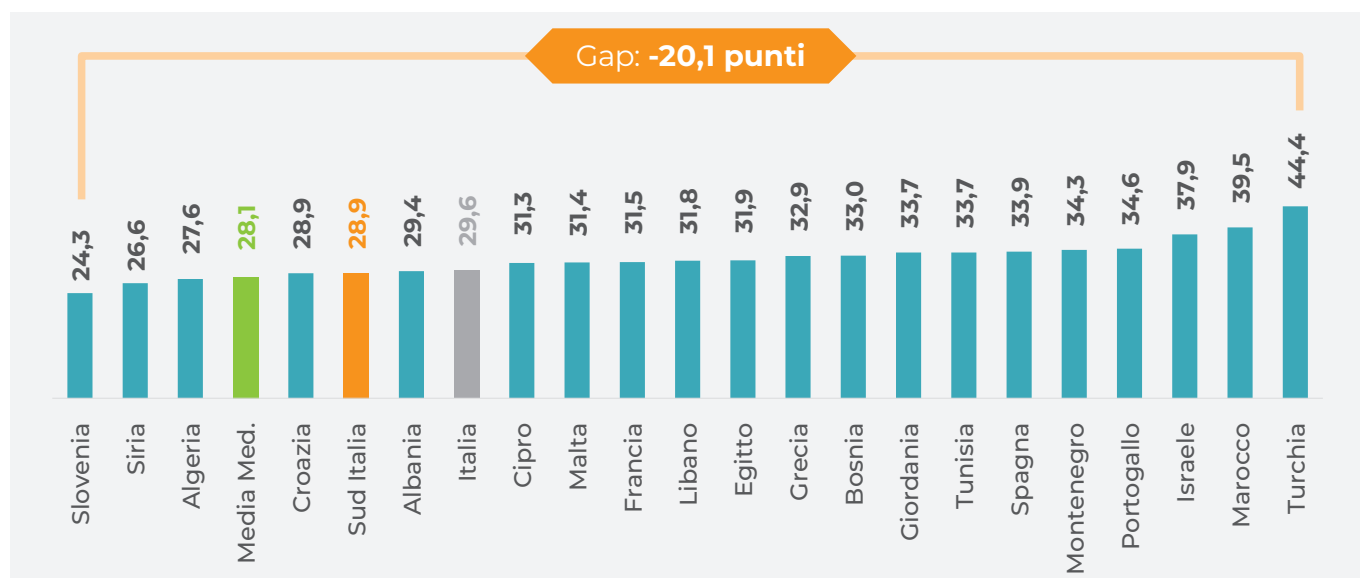


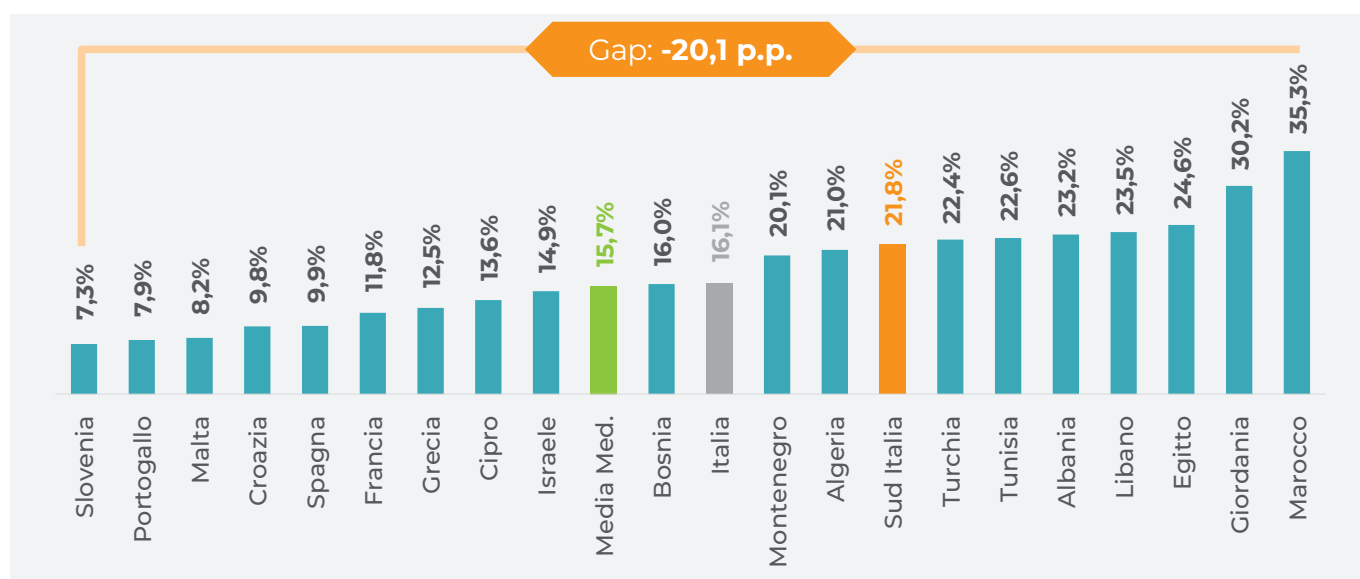
Figura 1.21. Classifica del Dominio Sociale (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.

45. Nella dimensione sociale, uno degli indicatori che restituiscono un'immagine positiva del Sud Italia è il **coefficiente di GINI**, utilizzato per misurare il grado di disuguaglianza nella distribuzione del reddito o della ricchezza all'interno della popolazione. L'indice varia da 0 a 100, dove valori più bassi indicano una maggiore equità. Con un valore di **28,9**, il Sud Italia si colloca tra le prime posizioni, insieme alla media nazionale (**29,6**), segnalando una buona omogeneità nella distribuzione del reddito rispetto al resto dei Paesi analizzati.



46. Uno degli indicatori più problematici, soprattutto alla luce del ruolo cruciale delle competenze per il futuro socioeconomico dell'area (analizzato nel capitolo 2), è quello relativo ai **NEET**, ovvero i giovani che non lavorano, non studiano e non sono coinvolti in percorsi formativi. Il Sud Italia si colloca al **15° posto (21,8%)**, mentre l'Italia si ferma al **12° posto** con un tasso del **16,1%**. Questo dato colloca l'Italia al di sotto della media del Mediterraneo Core (**15,7%**).

Figura 1.22. Indice di GINI* (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 100=massimo), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025. (*) Reverse indicator.



47. La classifica complessiva, risultante dall'aggregazione dei punteggi ottenuti nei quattro domini di analisi, colloca il **Sud Italia al terzo posto tra i Paesi del Mediterraneo Core, con una performance comparabile a quella delle principali economie europee, quali Francia e Spagna**. In particolare, dal confronto con i benchmark individuati nell'ambito dell'analisi, emerge chiaramente come il **Sud Italia consegua risultati superiori alla media dei Paesi del Mediterraneo Core in ciascuno dei domini considerati**.

Figura 1.23. NEET* (% della popolazione tra i 15 e i 29 anni)**, 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2025. (*) Not in Education, Employment, or Training. (**) Reverse indicator.

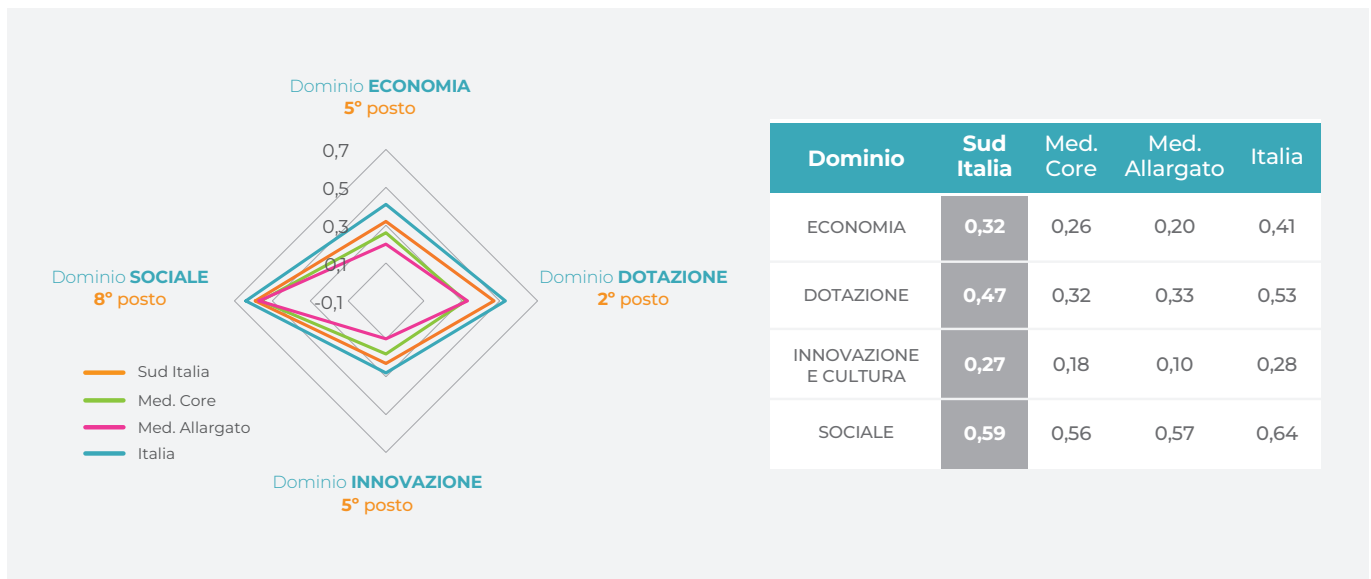


Figura 1.24.
Rappresentazione grafica dei 4 domini (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo) e confronto tra Sud Italia, media dei Paesi del Mediterraneo Core, degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato e dell'Italia, 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group, 2025.

The background is a solid teal color. On the left side, there are several thick, curved, brushstroke-like shapes in various colors: a dark teal shape, a light blue shape, a bright pink shape, an orange shape, and another light blue shape. These shapes are arranged in a way that suggests a stylized, abstract figure or a series of overlapping elements.

SECONDA PARTE



SECONDA PARTE:

Le opportunità di sviluppo del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo

2.1 INTRODUZIONE

1. Il contesto euro-mediterraneo, come illustrato nella prima parte del Libro Bianco e nel MSDI 2025, è caratterizzato da importanti sfide (legate principalmente al superamento di disuguaglianze storiche) e opportunità per i suoi territori, con il Sud Italia che – grazie ai propri asset – si distingue per avere un potenziale molto importante in termini di competitività e **sviluppo sostenibile**.
2. In particolare, il Sud Italia ha una dotazione di risorse che può fungere da leva per una crescita economica orientata all'inclusività e alla tutela ambientale, senza compromettere la competitività di medio e lungo periodo. Tra questi asset/risorse si segnalano quattro filiere ad alto potenziale – **economia del mare, energia, manifattura e turismo** – che, se adeguatamente considerate e valorizzate in un approccio di policy making di lungo periodo, possono contribuire a garantire il consolidamento dei ritmi di crescita e dinamismo riscontrati nella fase successiva al post COVID (2022 e 2023).
3. L'**economia del mare** una delle principali risorse economiche del Sud Italia, che ha una posizione geografica strategica nel Mediterraneo. Portualità e logistica via mare ma anche cantieristica e turismo costiero costituiscono un volano per lo sviluppo, come emerge chiaramente dal contributo del settore al valore aggiunto totale della macro-area: **5,3%** vs 4,9% al Centro e 2,5% al Nord. Oltre a considerare una serie di stress test congiunturali (crisi del Mar Rosso, possibili effetti dei dazi USA, ecc.) il futuro dell'economia del mare è oggi intrinsecamente legato a quello della transizione ambientale.
4. Per questo motivo la capacità del settore di continuare a produrre crescita e valore senza compromettere il raggiungimento dei target di sostenibilità va inquadrata all'interno della strategia-Paese collegata alla **sicurezza e alla transizione energetica** in senso ampio. Gli investimenti volti al rafforzamento delle infrastrutture energetiche per il trasporto delle fonti tradizionali (come il gas) devono andare di pari passo con il consolidamento del contributo delle fonti rinnovabili al mix energetico complessivo, trasformando il Sud Italia in un modello di riferimento per gestire le sfide della decarbonizzazione delle principali filiere industriali del Paese ed europee. In questa visione, l'**energia** stessa si configura a sua volta come un settore industriale capace di produrre innovazione e competenze e di attrarre investimenti ad elevato valore aggiunto.

5. Per la sua capacità di generare innovazione, occupazione a medio-alta qualifica e di accrescere la produttività, il settore manifatturiero deve restare al centro delle politiche di attrazione degli investimenti nel Sud Italia, in particolare nei comparti dell'**automotive**, della **farmaceutica**, dell'**aerospazio** e dell'**agrifood**, sui cui le Regioni meridionali presentano degli elementi di distintività e vantaggio competitivo storici nel quadro mediterraneo. Senza il contributo di questi settori, infatti, l'export manifatturiero del Sud Italia perderebbe **30,7 miliardi di Euro** (il **47,4%** del totale dell'export manifatturiero del meridione).
6. Infine, il **turismo** resta il settore dei servizi a maggiore potenziale di crescita nelle Regioni del Sud Italia, in considerazione dei flussi stranieri ancora sottodimensionati, dell'elevata stagionalità e di un sistema di accoglienza che ha importanti margini di miglioramento sia nella quantità di strutture che nella qualità. Nella strategia di promozione integrata del turismo, i maggiori benefici proveranno da un adeguato percorso di **sviluppo infrastrutturale** che, tra l'altro, consideri anche l'integrazione tra mezzi e vettori e lo sviluppo/collegamento di porti e aeroporti, particolarmente importante nel percorso di crescita del **settore crocieristico**.
7. Di seguito viene presentato il **dettaglio di ciascuna delle filiere** sopra menzionate, con evidenza dei cambiamenti intervenuti dall'edizione 2024 del Libro Bianco, dei fattori di rischio e delle azioni di policy indispensabili a garantire alto il contributo economico delle stesse, senza ridimensionarne la capacità trasformativa ed evolutiva di medio-lungo periodo.

2.1 LA FOTOGRAFIA DELLE FILIERE AD ALTO POTENZIALE

2.1.1 L'ECONOMIA DEL MARE

8. L'economia del mare rappresenta un **asset strategico per il Sud Italia**, non solo per la sua collocazione geografica privilegiata, ma anche per le **opportunità occupazionali, produttive** e di **sviluppo sostenibile** che offre. Se si considera l'**economia del mare nazionale** nel suo complesso, le **otto Regioni del Sud Italia** contribuiscono al **32,2% del Valore Aggiunto** (con una crescita di +42% rispetto al 2019) e il **37,3% degli occupati** (con una crescita di +1,9% rispetto al 2019)¹.

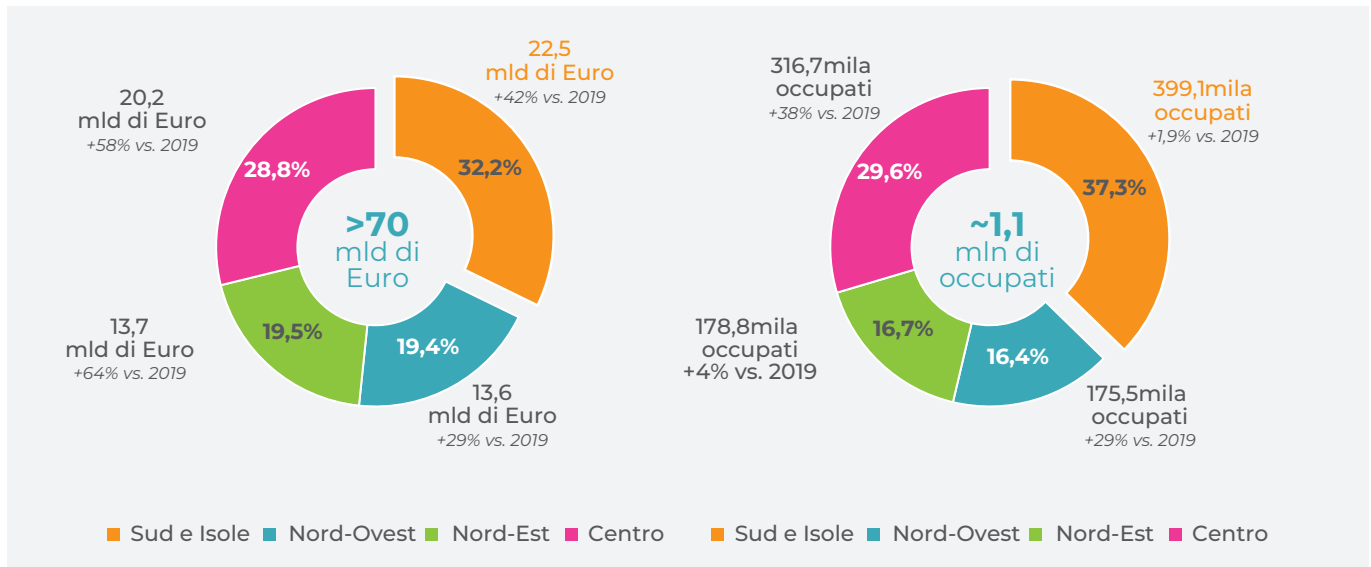
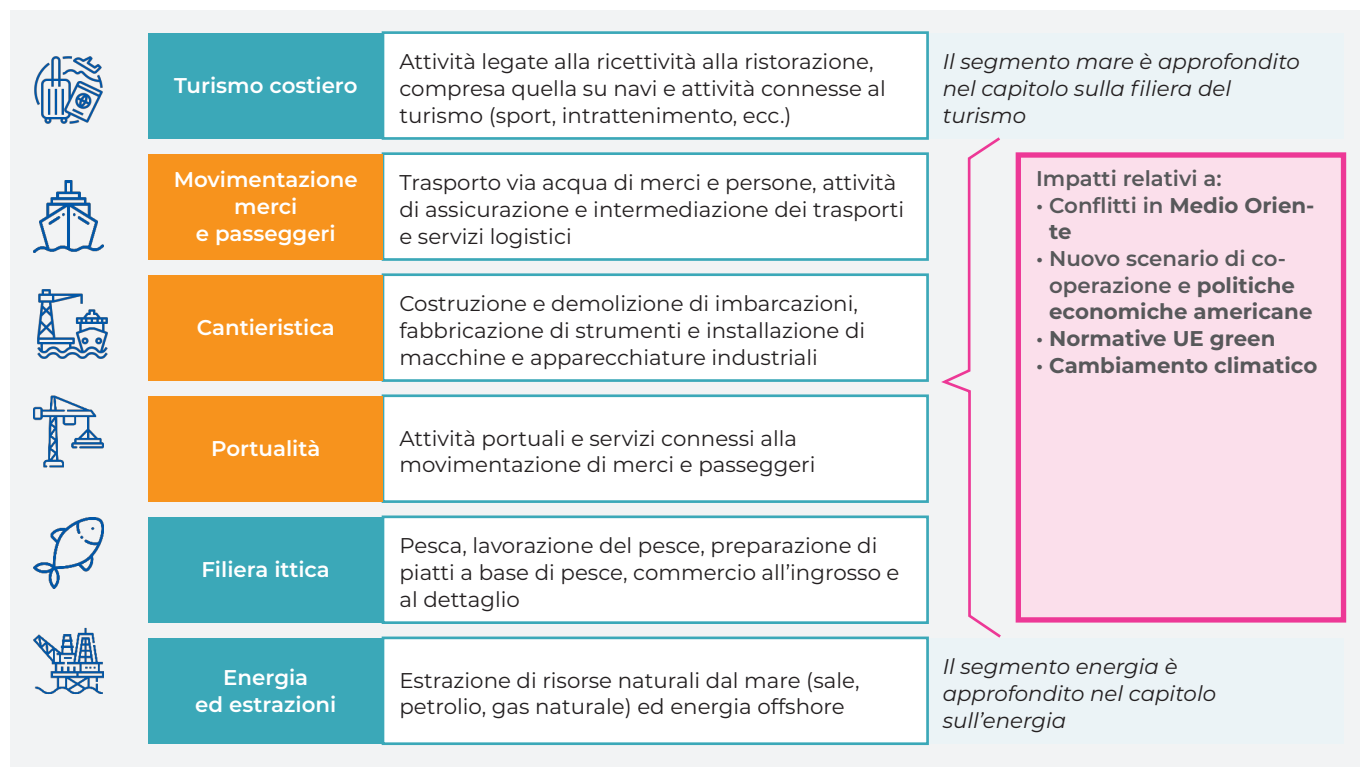


Figura 2.1. Sinistra: Stima del Valore Aggiunto dell'economia del mare in Italia per macroarea (incidenza % sul totale e miliardi di Euro), 2023. Destra: Stima degli occupati dell'economia del mare in Italia per macroarea (incidenza % sul totale e valori in migliaia), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare, 2025.

9. L'economia del mare è una filiera trasversale che include numerosi settori, di cui alcuni particolarmente rilevanti nel quadro del Sud e del Mediterraneo: turismo costiero, movimentazione di merci e passeggeri, portualità, cantieristica, filiera ittica ed energia ed estrazioni. Alcuni di questi settori sono oggi impattati da **scenari geopolitici ed economici** destinati a perdurare:
- i **conflitti in Medio Oriente** che hanno ridimensionato i traffici marittimi;
 - il nuovo scenario di cooperazione e le **politiche economiche americane**, che rischiano di creare criticità sui traffici soprattutto verso gli Stati Uniti e sulla cantieristica;
 - gli standard nei trasporti marittimi e nelle attività portuali **imposti dalle normative UE green** per affrontare l'emergenza del **cambiamento climatico**.
10. Gli impatti diretti della congiuntura mondiale sul comparto marittimo derivano dal fatto che il mare rappresenta l'**elemento di congiunzione** tra tutte le economie del Mediterraneo Allargato. Infatti, seppur il Mar Mediterraneo occupi soltanto l'**1% della superficie dei mari** del mondo, è protagonista di circa il 20% del traffico marittimo e del 30% di quello petrolifero mondiale e del 27% dei servizi di linea container. In particolare,

¹ Nel contesto campano, una relazione dell'Unione degli Industriali di Napoli evidenzia come il sistema portuale rappresenti la principale industria regionale in termini di contributo al PIL. Questo sottolinea la rilevanza strategica del settore marittimo e portuale e rende quanto mai urgente l'avvio di interventi strutturati e prioritari, in particolare in ambito infrastrutturale, di transizione ecologica, digitalizzazione e logistica integrata.



il Mar Mediterraneo è punto d'incontro di 4 grandi aree geoeconomiche (AfCFTA, Mercato Unico Europeo, NAFTA e RCEP), una caratteristica che ne sostanzia la strategicità nei flussi mondiali di trasporto di merci, materie prime, flussi finanziari e per la mobilità di persone.

11. Insieme, i **porti del Mediterraneo**, di cui fanno parte anche quelli italiani, assorbono quasi la **metà del traffico commerciale europeo**, il **47%** al 2023 (in aumento di 11 p.p. rispetto al 2008), svolgendo un ruolo strategico per tutti gli scambi globali.

Figura 2.2. I settori che compongono l'economia del mare (illustrativo). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare e Eurostat, 2025.

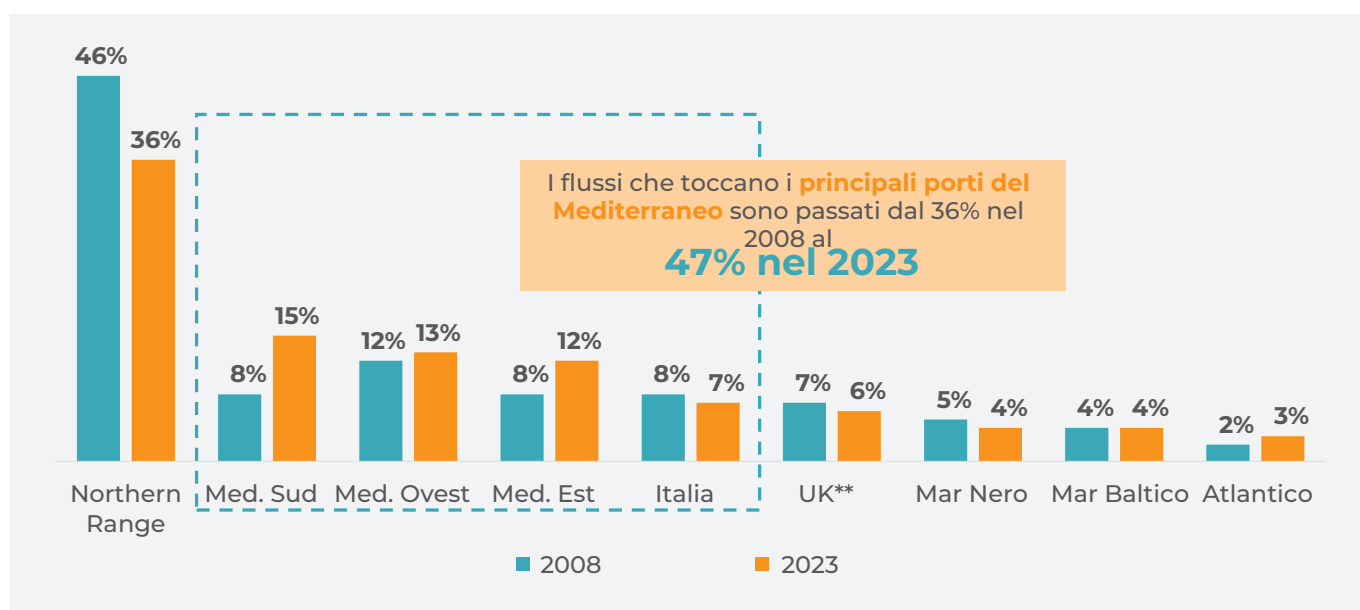


Figura 2.3. Ripartizione dei flussi commerciali dei principali porti europei e mediterranei* (valori %), 2008 e 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Intesa Sanpaolo - SRM e fonti varie, 2025. (*) Sono stati considerati solo i porti con movimentazione superiore a 700mila TEU nel 2023.

12. Tuttavia, i **principali snodi atlantici** nelle rotte marittime sono oggi interessati da **criticità geopolitiche e ambientali**, che minano i flussi commerciali da e verso il Mediterraneo. In particolare, i c.d. “chokepoints” (o colli di bottiglia) dei traffici marittimi in Europa e Africa, **Canale di Suez** e **Capo di Buona Speranza**, e il **Canale di Panama** tra le due Americhe², sono oggetto di tensioni belliche, rivendicazioni politiche e rischi meteorologici dovuti a siccità e tempeste. La strategicità di questi snodi è **testimoniata dal fatto che si trovino** tra i **primi 20** “chokepoints” internazionali per numero medio annuale di navi in transito.

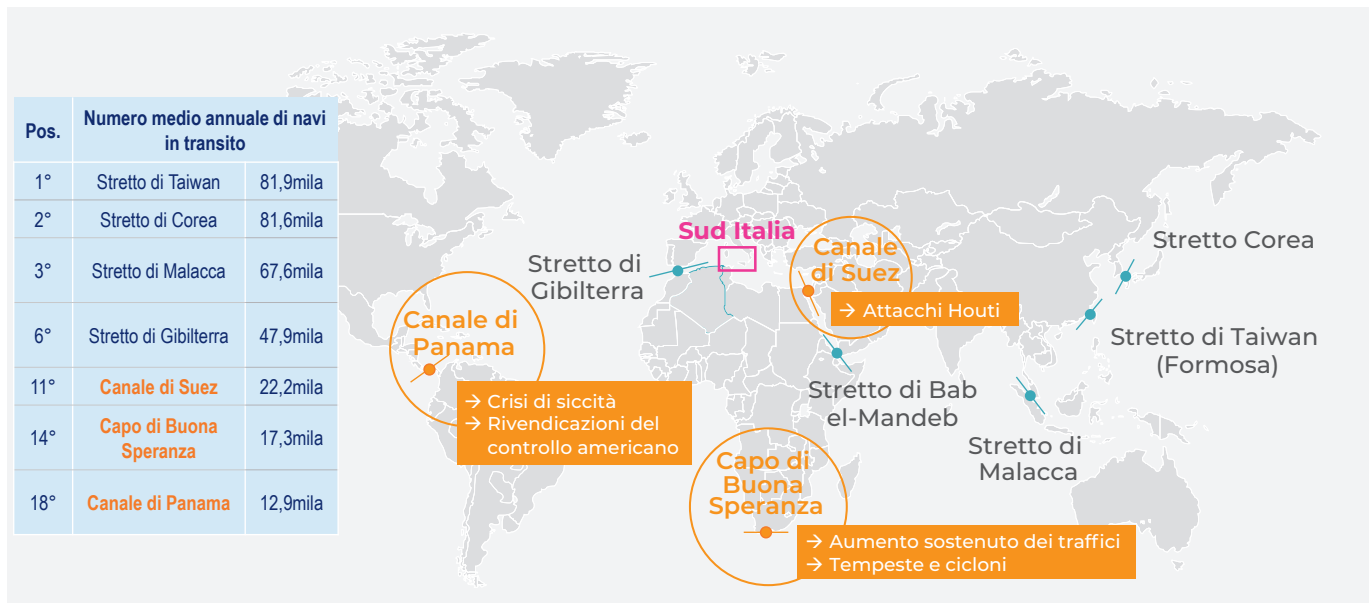


Figura 2.4. Alcuni dei principali «chokepoints» nelle rotte marittime globali (illustrativo), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UN Global Platform (IMF PortWatch) e Oxford University, 2025.

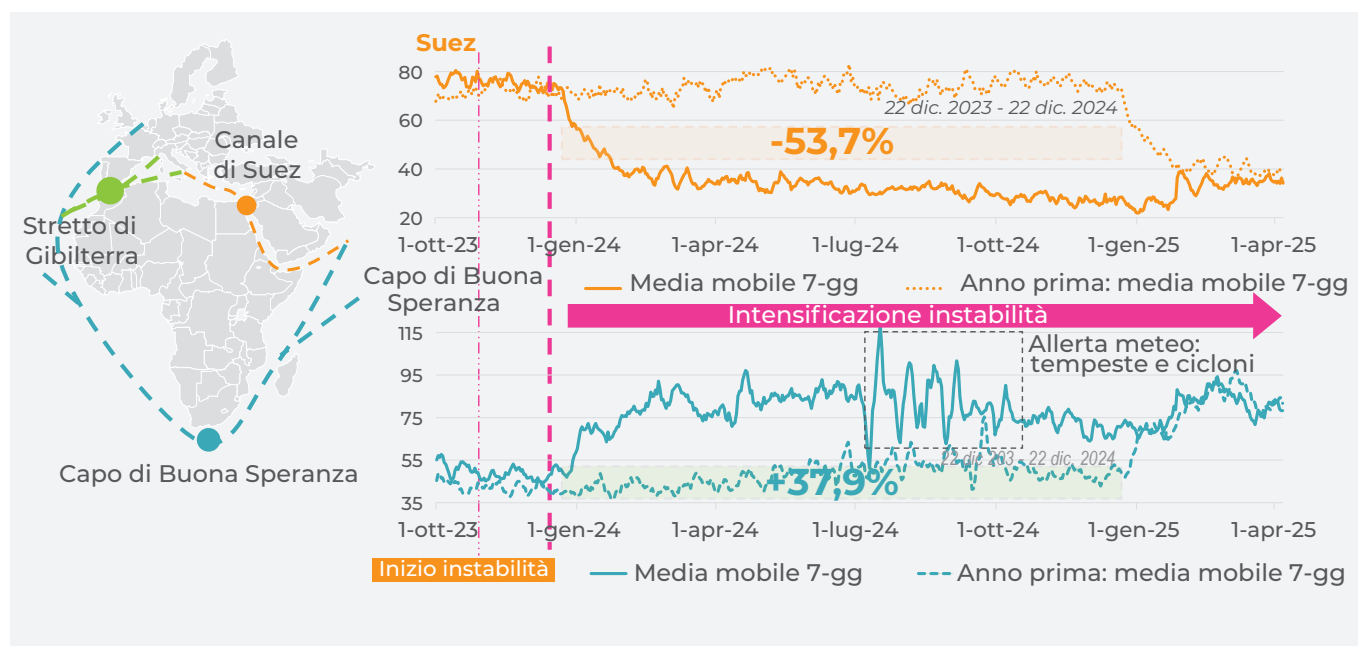
13. Più nel dettaglio, il gruppo degli Houthi³ sta **rallentando il traffico di navi nel Mar Rosso** (caratterizzato dal Canale di Suez a Nord e dallo Stretto di Bab el-Mandeb a Sud), soprattutto nei pressi del **Canale di Suez** (da cui transitano 22,2mila navi l'anno). Questo sta spingendo molte compagnie a deviare le rotte, portandole a **favorire Capo di Buona Speranza**, allungando così tempi e costi di trasporto. Gli attacchi alle navi mercantili nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden sono parte della strategia degli Houthi per compromettere le rotte commerciali e minacciare la sicurezza delle navi nella regione, attirando così l'attenzione della comunità internazionale sul conflitto in corso in Yemen⁴.

² Dal Canale di Panama passa il 5% del volume totale del commercio marittimo globale e il 40% del traffico container annuale degli Stati Uniti (circa 270 miliardi di Euro di merci). Dal 1999 gli Stati Uniti hanno trasferito piena proprietà del Canale a Panama. Da allora, le aziende cinesi, sia private che statali, hanno rafforzato la loro presenza con investimenti, tra cui un terminal crociere (Amador Cruise terminal) e un ponte da costruire sul canale (Fourth Bridge). Trump rivendica la messa in operazione del Canale e sostiene che Panama lo abbia dato in gestione alla Cina. Per questo motivo, gli Stati Uniti hanno scoraggiato investimenti nella compagnia di navigazione statale cinese COSCO e nella compagnia di petrolio CNOOC (China National Offshore Oil Corporation), inserendoli in una “black list”. L’obiettivo degli USA è il controllo (ed eventuale aumento) dei dazi commerciali, già recentemente aumentati a causa della crisi idrica nel Canale. Per questo motivo ha supportato BlackRock, assieme a MSC, ad acquisire (per circa 22,8 miliardi di Dollari) da CK Hutchison (il conglomerato di Hong Kong che controlla i porti del canale) i due porti posti alle estremità del canale di Panama.

³ Il gruppo dello Yemen, di matrice sciita zaydita e sostenuto dall'Iran, è al centro della cronaca internazionale marittima per il rallentamento e, in alcuni casi, il blocco nel Mar Rosso delle navi mercantili dirette in Israele, anche come forma di ritorsione e pressione contro i bombardamenti israeliani nella Striscia di Gaza.

⁴ Tra le cause originarie dell'attuale conflitto vi sono le rivolte yemenite iniziate nel 2011, durante la Primavera Araba, quando il presidente yemenita Ali Abdullah Saleh fu rovesciato, portando ad una transizione politica incerta. Nel 2015, una coalizione di Paesi arabi guidata dall'Arabia Saudita ha lanciato un intervento militare in Yemen per sostenere il governo yemenita riconosciuto a livello internazionale, combattendo contro i ribelli Houthi che avevano preso il controllo di vaste aree del Paese.

14. Le tensioni hanno, inoltre, visto il coinvolgimento diretto e indiretto di attori internazionali, inclusi gli Stati Uniti⁵, l'Iran e l'Unione europea. Quest'ultima ha lanciato a inizio 2024 l'**operazione Aspides**, per proteggere le navi mercantili dagli attacchi aerei, in particolare quelli condotti dagli Houthi yemeniti. Questa missione vede la partecipazione dell'Italia insieme a Francia e Germania, con l'obiettivo di proteggere il traffico marittimo e la libertà di navigazione nella regione, oltre che tutelare le rotte del petrolio e del gas (il Mar Rosso è una via strategica per il trasporto di greggio, prodotti petroliferi e gas naturale liquefatto).
15. Tra dicembre 2023 (mese di intensificazione delle instabilità nel Mar Rosso) e dicembre 2024, dal Canale di Suez il **traffico medio di navi è calato di circa il 53,7%**, venendo **in parte assorbito** da **Capo di Buona Speranza**, protagonista (nello stesso periodo) di un aumento dei traffici del **+37,9%**. È importante sottolineare che alcune delle principali compagnie di navigazione hanno dirottato i propri traffici su quest'ultimo "choke-point", togliendo Suez dalle proprie rotte strategiche marittime.



16. In questo scenario, l'**impatto moltiplicativo sui costi** causato da queste dinamiche è particolarmente rilevante. Ad aprile 2025, infatti, i **costi del trasporto marittimo** di container (40 foot equivalent unit, 2 TEUs) erano superiori di **x2,2** volte rispetto a quelli di novembre 2023. In particolare, nella **tratta dalla Cina/Asia Orientale verso il Mediterraneo** (passando dal **Canale di Suez**) e nella **tratta dalla Cina/Asia Orientale verso il Nord Europa** (passando da **Capo di Buona Speranza**) ad aprile 2025 i costi hanno visto un aumento rispettivo di oltre il **+123%** e il **+108%**. Nel picco massimo, a luglio 2024, i prezzi avevano raggiunto i **7.727 Dollari** per container nella tratta verso il Mediterraneo (+573%) e gli **8.267 Dollari** nella tratta verso il Nord Europa (+502%)⁶. In sintesi, per una grande nave

Figura 2.5. Numero di transiti per il Canale di Suez e Capo di Buona Speranza (media al giorno), 1 ottobre 2023 – 6 aprile 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UN Global Platform (IMF PortWatch) e Oxford University, 2025.

⁵ Il 18 dicembre 2023 gli Stati Uniti annunciano la missione di sicurezza per le navi merci nel Mar Rosso e Golfo di Aden.

⁶ L'indice dei prezzi dei container per il trasporto marittimo misura la media dei prezzi dei container in coppie di porti chiave dalla Cina/Asia Orientale verso il Nord Europa (Shanghai-Rotterdam) e verso il Mediterraneo (Shanghai-Genova).

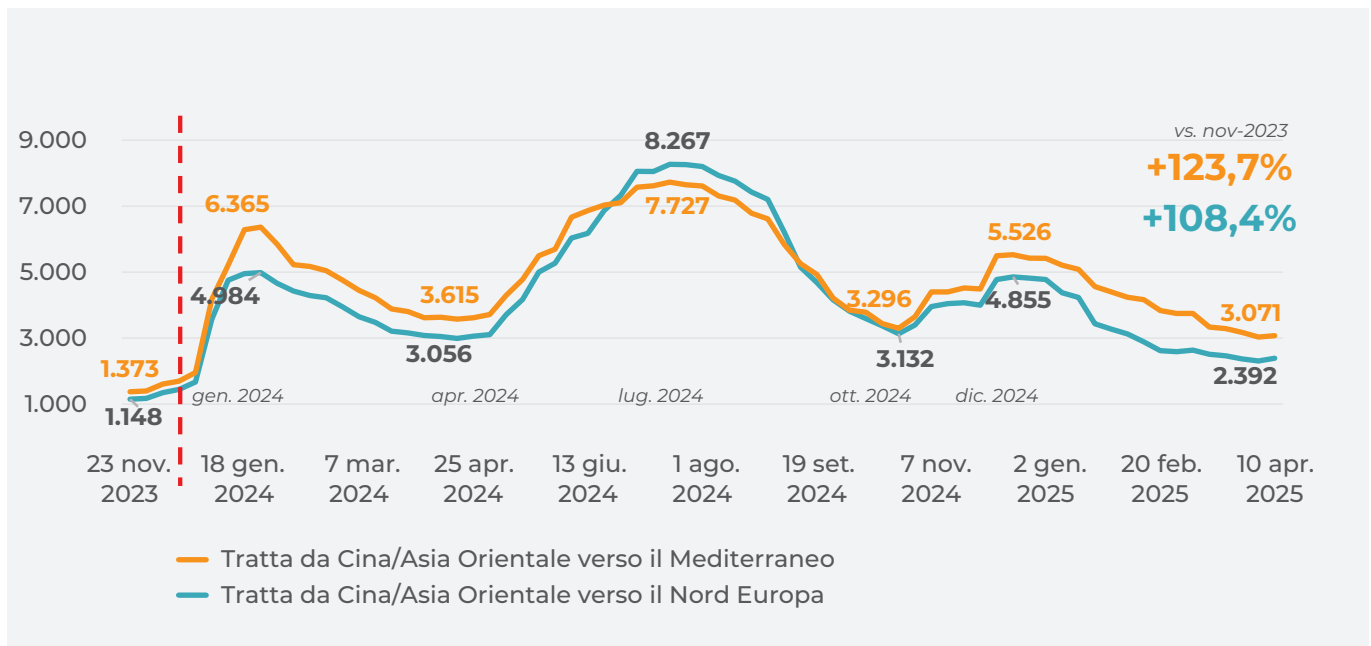
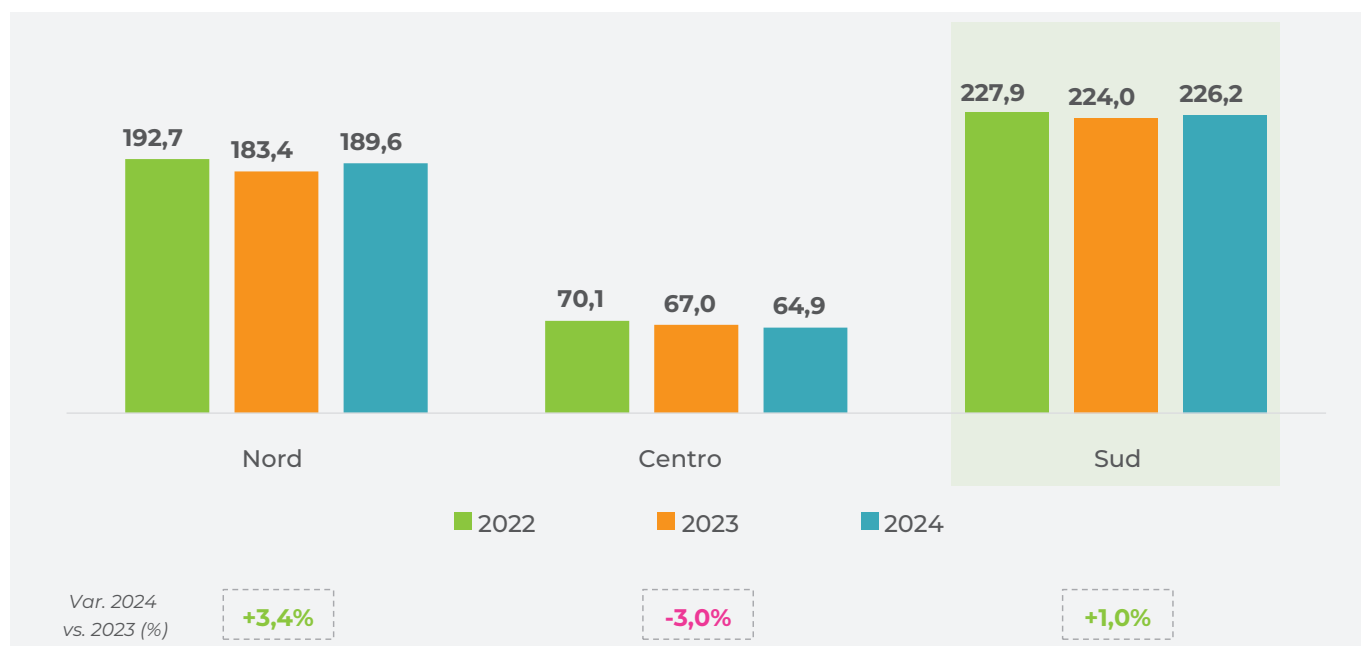


Figura 2.6. Indici di rotta regionale per il trasporto marittimo, costo per container (40ft=2TEU) (valore assoluto, US\$/40ft), nov. 2023 – gen. 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati International Chamber of Shipping e Drewry, aprile 2025.

portacontainer in grado di trasportare **15.000 TEU**, da novembre 2023 ad aprile 2025 il **prezzo medio per nave** sulla **tratta dall'Asia al Mediterraneo** è aumentato di **+12,7 milioni di Euro** (da 10,3 a 23,0 milioni di Euro).

17. Il **commercio** marittimo che passa per il **Canale di Suez è cruciale**, in primis **per l'Italia**. Il valore dell'import-export italiano che annualmente vi transita supera, infatti, i **148 miliardi di Euro**, con circa il 54% delle importazioni marittime italiane e il 40% delle esportazioni che passano attraverso i porti del Canale. La riduzione dei traffici dal Canale di Suez, a causa degli attacchi degli Houthi e delle conseguenti modifiche nelle rotte di navigazione, ha ridimensionato il traffico verso i porti italiani e il commercio internazionale del Paese.
18. A causa del contesto di criticità descritto, tra i porti italiani, si è verificato un **calo generalizzato nel 2023**: Nord (-4,8%), Centro (-4,5%) e **Sud (-1,7%)**. Ma nel **2024 per il Sud Italia** si è registrato un **aumento sul 2023 del +1%** (nessuna area è ancora tornata ai volumi del 2022), di cui: **+1,1%** le **rinfuse solide e in container** e **+0,7%** le **rinfuse liquide** (gas, petrolio, ecc.). I porti del Sud hanno smistato nel 2024 quasi **la metà delle merci totali italiane** (**47,1%** vs. 47,2% nel 2023): nel dettaglio, il Sud Italia ha smistato il **46,9%** delle **rinfuse solide e in container** (145,7 milioni di tonnellate) e il **47,4%** delle **rinfuse liquide** (80,5 milioni di tonnellate), per un totale di **226,2 milioni di tonnellate di merci movimentate**.
19. Oltre alla ripresa della movimentazione delle merci verso gli "home port" (destinazione finale delle merci) italiani, il **Sud Italia** (specialmente il porto di Gioia Tauro) si distingue come **hub logistico** cruciale nel ricevere le merci dirottate a causa delle tensioni nel Mar Rosso ed effettuare **operazioni di transhipment** verso i porti del Nord Italia (specialmente l'Adriatico: **Trieste** e **Venezia** risultano i porti maggiormente impattati dalla congiuntura geopolitica, subendo il maggior calo di traffico nel 2023, rispettivamente -1,9 milioni e -2,3 milioni di tonnellate di merci). In particolare, il porto di **Gioia Tauro** ha effettuato trasbordi per un totale di 3,9 milioni di TEU nel 2024, segnando un **+11% rispetto al 2023** e rappresentando il 78,8% del traffico container transhipment italiano.



20. Se gli effetti dell'attuale congiuntura geopolitica sono destinati auspicabilmente ad esaurirsi, un nuovo rischio per i traffici è rappresentato dal **sistema tariffario** proposto dall'amministrazione Trump a marzo 2025. La proposta di imposizione di **dazi sulle navi cinesi** potrebbe determinare un costo aggiuntivo per gli armatori che le utilizzano **fino a 3 milioni di Dollari per port call (scalo) in un porto statunitense**, indipendentemente dalla nazionalità dell'armatore. Queste dichiarazioni (contenute nella **proposta dello United States Trade Representative Office**) hanno contribuito ad alimentare l'incertezza (vera protagonista) dei traffici marittimi verso gli Stati Uniti.

Figura 2.7. Traffico totale merci (Rinfuse Liquide, Rinfuse Solide, Container, Ro-Ro e altre merci varie) per area geografica italiana (milioni di tonnellate lorde), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Assoporti, 2025.

21. A causa dei dazi alle navi cinesi, le compagnie di navigazione stanno **cancellando le rotte programmate** (un fenomeno chiamato "**blank sailings**": la soppressione di scali portuali pianificati per carenza di domanda o disponibilità di attrezzature) in misura persino superiore a quanto accadde all'inizio della pandemia di Covid-19. Le blank sailings stanno causando gravi disagi alle catene logistiche. Nell'aprile 2025 si sono registrate oltre 80 cancellazioni, superando le 51 del maggio 2020, a testimonianza di una ristrutturazione senza precedenti dell'attività commerciale marittima globale.

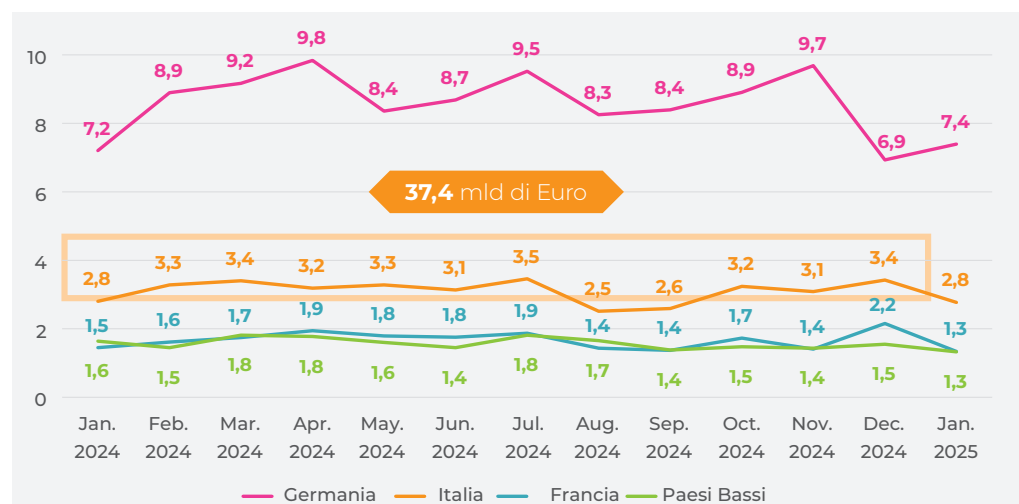
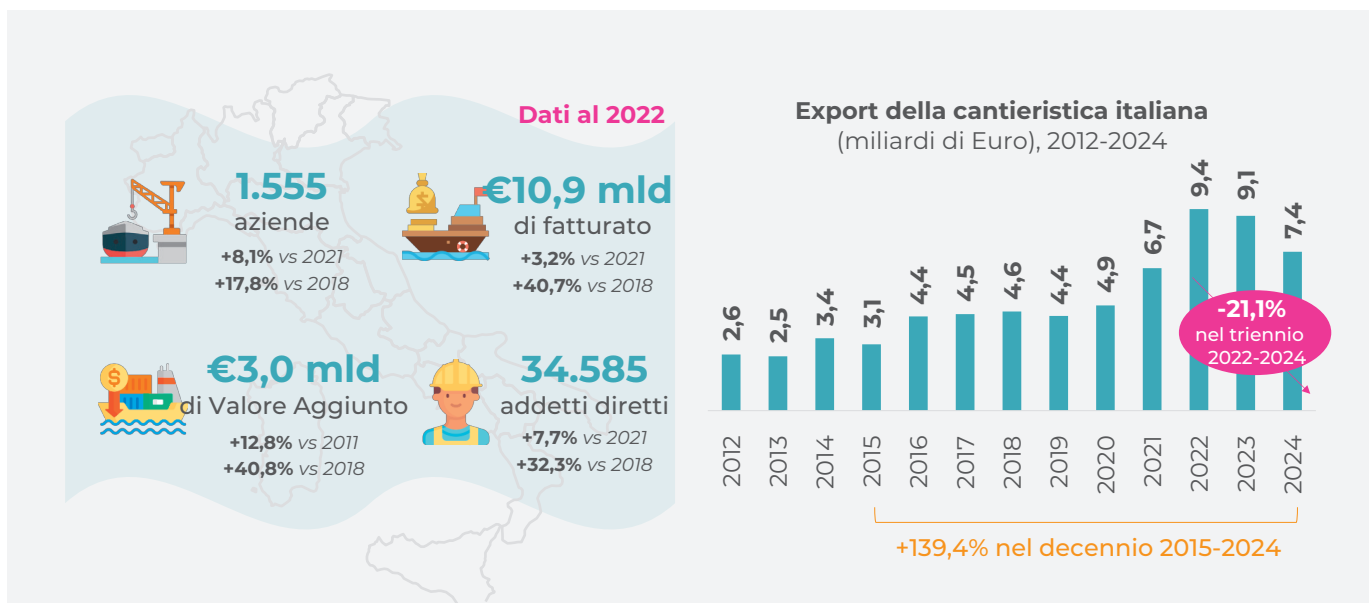


Figura 2.8. Top-4 Paesi europei per esportazioni via mare negli Stati Uniti (miliardi di Euro), gen. 2024-gen. 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat, 2025.

22. Una riduzione del traffico marittimo verso gli USA pari al -25%⁷ di quello del 2024 significherebbe una perdita di valore di circa **9,4 miliardi di Euro** annui per l'Italia. Infatti, nel **2024**, l'Italia ha esportato merci verso gli Stati Uniti per un valore di **63,8 miliardi di Euro**, di cui: **37,4 miliardi via mare (58,7%)**, 13,6% del totale europeo (274,3 miliardi); **24,1 miliardi via aria (37,9%)** e **2,2 miliardi via strada e ferrovia⁸ (3,4%)**. **Se dall'Italia ogni mese partissero il 25% in meno delle navi** merci dirette verso gli Stati Uniti si perderebbero **circa 0,8 miliardi di Euro al mese**.
23. Oltre al traffico merci, una filiera impattata dal nuovo modello economico proposto dall'amministrazione statunitense, è quello della **cantieristica navale italiana**, che – secondo le ultime rilevazioni – rappresenta un fiore all'occhiello dell'Europa nel mondo, nonostante la leadership asiatica: **1.555 aziende (+8,1% vs. 2021)**, **10,9 miliardi di Euro di fatturato (+3,2% vs. 2021)**, **3,0 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (+12,8% vs. 2021)** e **34.585 addetti diretti (+7,7% vs. 2021)**. Il settore, tuttavia, registra una flessione dell'**export** pari a **-21,1% nel triennio 2022-2024**, arrivando a **7,4 miliardi di Euro** nel 2024 (vs. 9,4 miliardi nel 2022).

Figura 2.9. Numeri chiave della cantieristica navale italiana (miliardi di Euro e valori assoluti), 2022-2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.

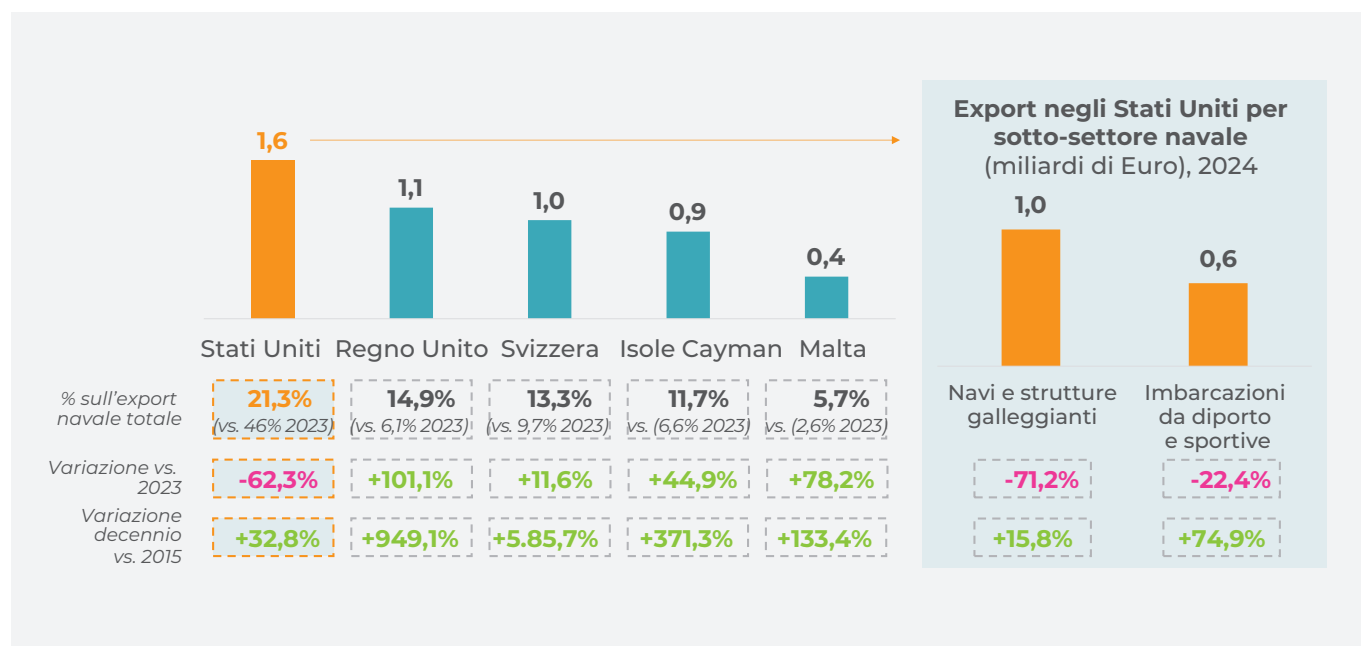


24. La flessione dell'export cantieristico (accentuata nel 2024) è dovuta soprattutto al calo di richieste dagli USA rispetto al «boom» registrato negli anni precedenti: il picco massimo è stato raggiunto nel **2023**, passando dagli 1,9 miliardi di Euro di valore esportati nel 2019 a **4,2 miliardi di Euro**. Nel 2024, verso gli Stati Uniti si è registrato un **calo del -62%**: il valore dell'export si è attestato a 1,6 miliardi di Euro, inferiore anche al valore del 2019⁹. Il valore perso è stato già in parte riassorbito **da altri importanti Paesi partner**, come **Regno Unito** (+101,1% di valore esportato tra il 2024 e il 2023) e **Svizzera** (+11,6% di valore esportato tra il 2024 e il 2023), ma rimane un gap di circa **2 miliardi di Euro** rispetto alle cifre del 2022/2023.

⁷ L'ipotesi di riduzione del -25% delle esportazioni via container verso gli USA deriva dalle stime fornite dalla National Retail Federation statunitense.

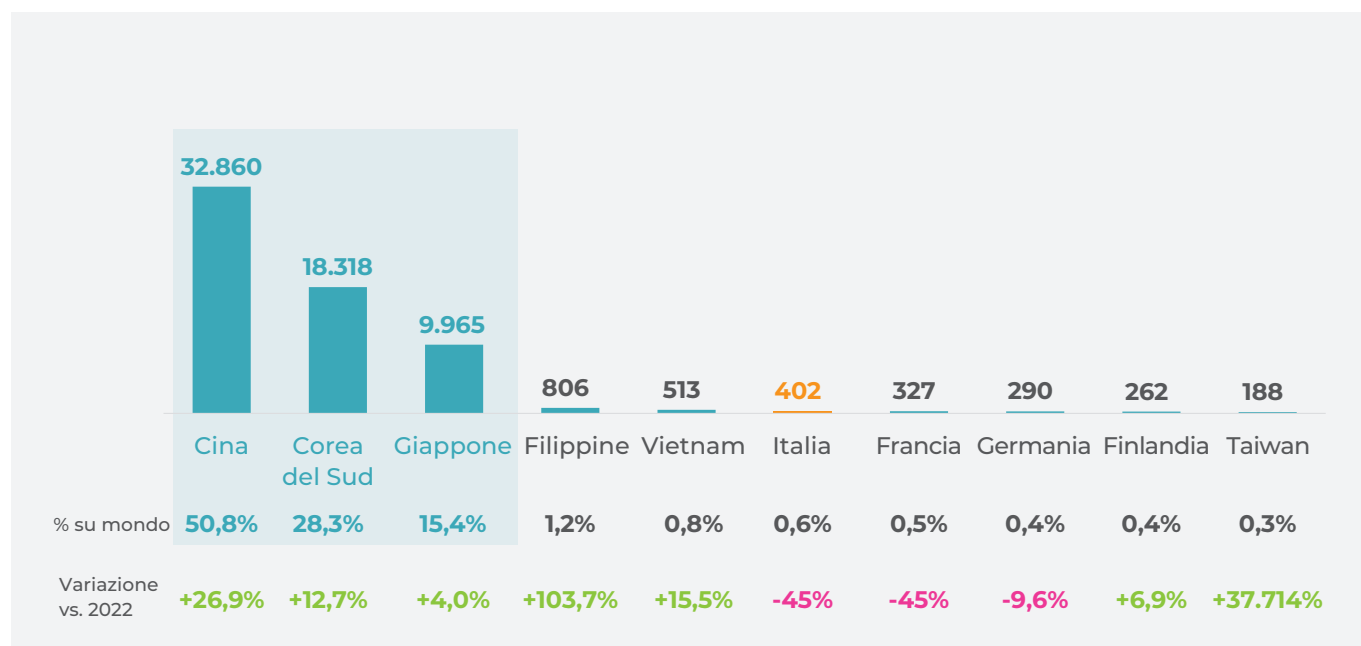
⁸ Trasporto intermodale in cui il primo tratto include un primo trasporto via strada o via ferrovia.

⁹ Inoltre, con l'ipotesi di nuovi dazi commerciali verso le merci europee del 20% da parte degli Stati Uniti, le esportazioni cantieristiche italiane subirebbero un aumento dei costi di circa 300 milioni di Euro.



25. Ad oggi, con **oltre il 90%** della capacità navale mondiale, i Paesi asiatici sono leader mondiali della cantieristica navale. **Cina, Corea e Giappone** rappresentano da soli il **94,5%** degli **ordini mondiali** di costruzioni di navi, la motivazione principale è il c.d. **dumping**, ovvero le **offerte a costi molto più bassi**, o addirittura **sotto-costo**. Con **402 miliardi di tonnellate lorde** di ordini al 2023 (e in calo rispetto al 2022), l'Italia si colloca al **6° posto mondiale** per costruzione di navi (e al 1° posto europeo).

Figura 2.10. Top-5 partner commerciali dell'export italiano della cantieristica (miliardi di Euro), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.



26. Non a caso la nuova Amministrazione Trump ha messo al centro anche la creazione di una **leadership americana nella Maritime Economy**: nella Sessione Congiunta del Congresso dello scorso 4 marzo 2025, il Presidente Trump ha evidenziato la necessità per gli Stati Uniti di ricostruire l'industria navale americana, oggi troppo dipendente dalle importazioni dall'estero, con la creazione di un **nuovo Ufficio per la costruzione na-**

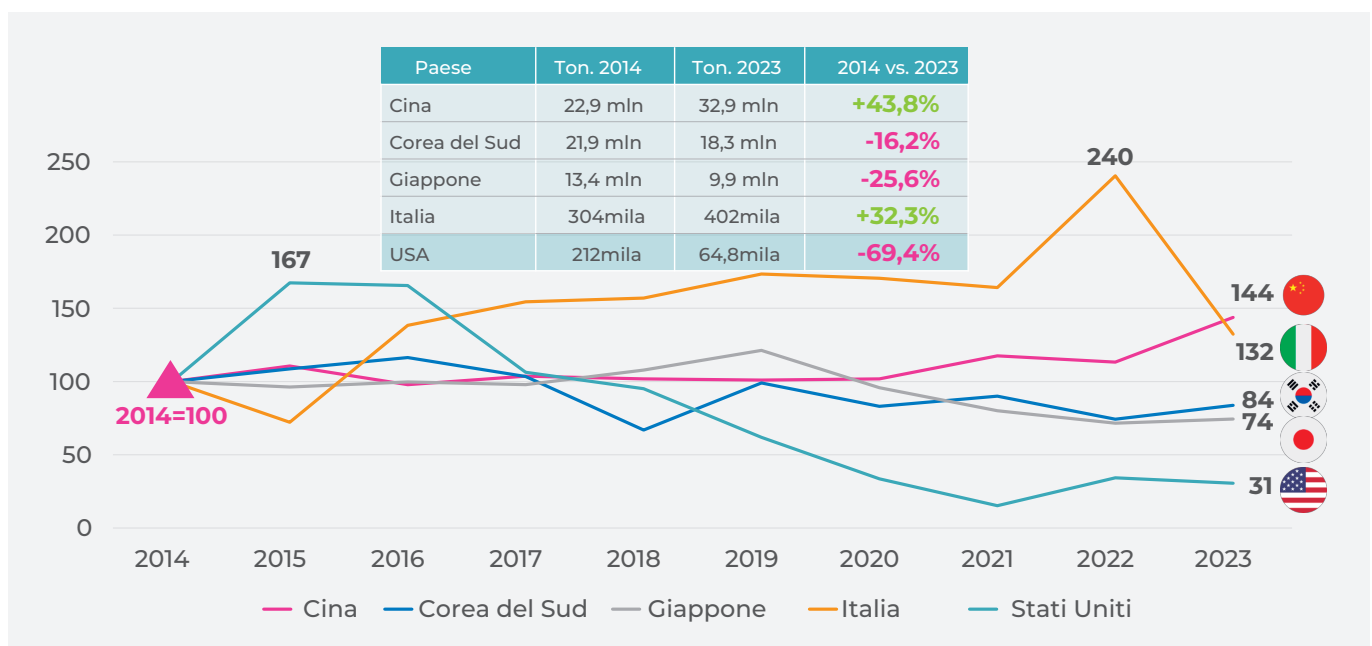
Figura 2.11. Top-10 costruttori mondiali di navi (migliaia di tonnellate lorde), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UNCTADstat, 2025.

vale alla Casa Bianca¹⁰. Per riformare la **Maritime Economy**, sono stati proposti **incentivi finanziari** nello «**SHIPS for America Act of 2024**»¹¹:

- **credito d'imposta per cantieri navali** (Shipyard Investment Tax Credit): 25% dell'investimento in strutture cantieristiche destinati alla costruzione, riparazione o produzione di componenti per navi;
- **credito d'investimento per navi USA** (United States Vessel Investment Credit): 33% del costo sostenuto per costruzione/ripotenziamento, +5% se l'assicurazione è con una compagnia statunitense approvata, +2% se la nave è progettata secondo standard statunitensi riconosciuti, totale massimo fino al 40% di credito;
- **esenzione da tassazione** per pagamenti di sicurezza marittima (es. per flotte strategiche o cavi sottomarini);
- **capital Construction Funds**: estensione dell'uso dei fondi per finanziare la costruzione di navi e attrezzature per la movimentazione merci.

27. Questi interventi sono giustificati dal fatto che, negli ultimi 10 anni, la cantieristica navale americana ha subito un calo di circa il 70% nella produzione. All'**attuale capacità produttiva**, gli **Stati Uniti** (64,8mila tonnellate lorde di navi prodotte nel 2023, -69,4% vs. 2014) impiegherebbero **6 anni** a produrre quanto l'**Italia produce in 1 anno** (402mila tonnellate lorde di navi prodotte nel 2023, +32,3% vs. 2014), e **514 anni** a produrre quanto la **Cina** (32,9 milioni di tonnellate lorde di navi prodotte nel 2023, +43,8% vs. 2014).

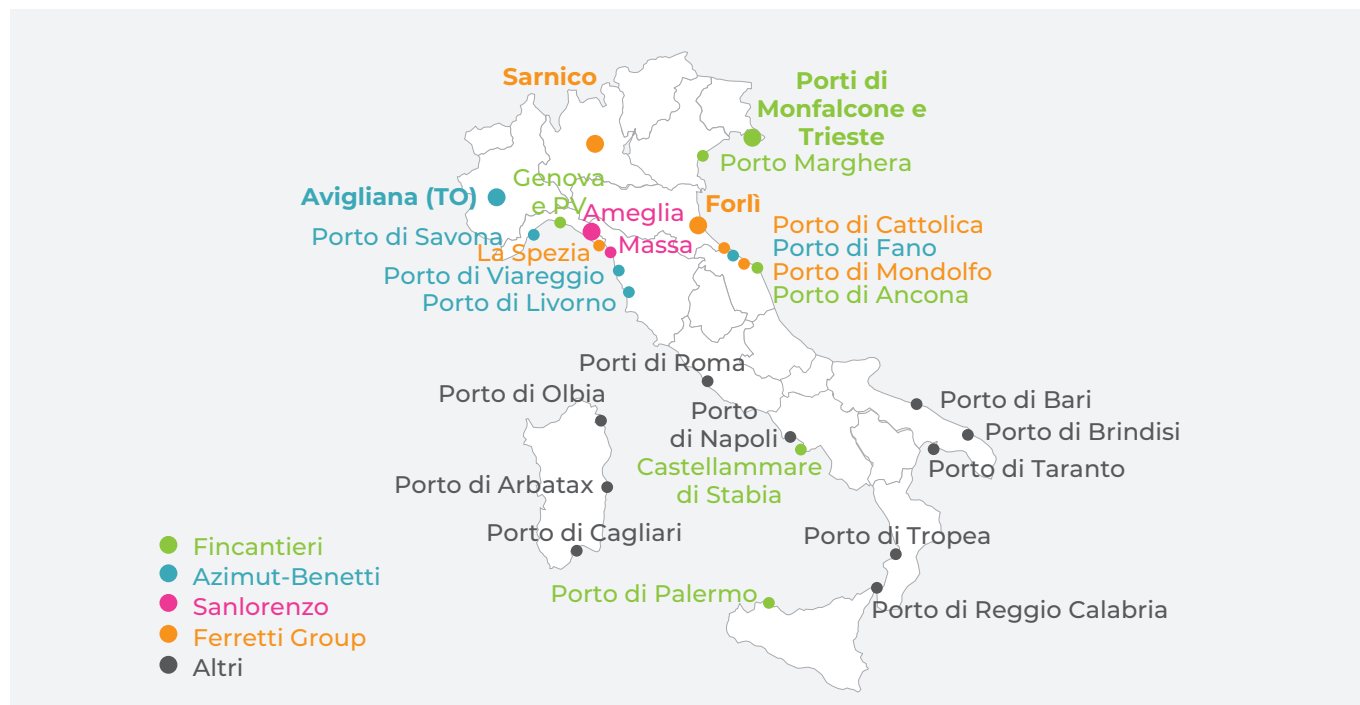
Figura 2.12. Tonnellate lorde di navi costruite (valori indice 2014=100), 2014-2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UNCTADstat, 2025.



¹⁰ Tra gli estratti del discorso di Trump al Congresso del 4 marzo 2025: «Faremo risorgere anche l'industria navale americana, compresa la cantieristica commerciale e quella militare» e ancora «Stasera annuncio che creeremo un nuovo Ufficio per la costruzione navale alla Casa Bianca e offiremo speciali incentivi fiscali per riportare questa industria in America, dove appartiene».

¹¹ Validi solo per navi costruite in cantieri negli Stati Uniti da enti americani o stranieri «non ostili».

28. In questo quadro, il potenziamento della produzione cantieristica italiana è un aspetto strategico che potrebbe vedere il Sud protagonista nel quadro europeo e in sinergia con le ambizioni del Piano Readiness 2030. Infatti, l'Italia è **leader mondiale nello sviluppo e costruzione** di: **grandi piattaforme navali ad alta complessità tecnologica** (navi da crociera, specialistiche, militari, ...) e **navi da diporto**, soprattutto per **design** e nel segmento **Superyachts** (navi >24 metri) dove è **1° al mondo** per numero di ordini (520 al 2022). Tuttavia, le **imprese** costruttrici di navi e imbarcazioni sono strutturalmente **più piccole al Sud** (in media **6,3 addetti per impresa** vs. 16,0 Italia) e, inoltre, i cantieri dei **principali costruttori navali italiani** si trovano nei porti e cluster produttivi del Nord.



29. In questo senso, per il Sud Italia, emerge l'opportunità di **potenziare le infrastrutture portuali presenti per accomodare nuovi siti produttivi**, ma anche **manutentivi**: i grandi **bacini di carenaggio** (di circa 400 metri) sono un tema centrale per la manutenzione delle grandi navi, che si rispecchia però in una carenza strutturale italiana¹². Al Sud sono già in procedimento delle azioni mirate, come i casi di Brindisi e Cagliari, da integrare con ulteriori iniziative di recupero infrastrutturale:

Figura 2.13. Principali cluster della cantieristica navale italiana (illustrativo), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2025.

- a **Brindisi** è stato presentato ad **aprile 2025** dal MIMIT il progetto del cantiere **Piloda Shipyard** (che già controlla l'area) per la **riconversione e la reindustrializzazione** dell'area dell'ex centrale a carbone nel porto di Brindisi. Con un **investimento** complessivo di **140 milioni di Euro** e la **creazione di 600 posti di lavoro diretti** (250) e **indiretti**, si punta a trasformare il porto in un **hub di eccellenza** per la riparazione, il refitting di imbarcazioni fino a 200 metri (mega yacht) e la demolizione navale. Ad oggi, l'area interessata comprende **una superficie di quasi 35mila m²**, con circa **3mila m² di superficie coperta**, **130 dipendenti** per un fatturato di **25 milioni di Euro**;

¹² A parte i bacini di manutenzione di Palermo e quelli di Genova e di Napoli (non abbastanza grandi), non vi sono molte alternative, e l'ipotesi di crearne uno a Gioia Tauro (uno dei pochi porti che può supportare tali dimensioni) è stata per ora accantonata.

- a Cagliari, invece, a fine 2024 è stato pubblicato dall'**Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna** il bando per l'**insediamento** delle attività produttive nel polo della **cantieristica della nautica da diporto**. Le attività insediabili nel distretto potranno consistere in: cantieri navali per la **produzione di imbarcazioni** piccole, medie e grandi, da diporto o da lavoro; attività per la produzione di **componentistica** connessa alla nautica, ecc¹³. I vari lotti sono oggi in **fase di assegnazione** (11 lotti: uno da 50mila m²; due da 27mila m²; quattro da 12,5mila m²; due da 7mila m² e altri due da 3,5mila m²). All'attivo, l'area rappresenterebbe il più grande distretto della nautica da diporto del Sud Sardegna.
- 30. Oltre alla situazione geopolitica, nel contesto europeo e nazionale, l'industria marittima e le infrastrutture portuali e navali sono impattate da una **serie di normative per la transizione ecologica**, rispetto alle quali ancora oggi manca una visione di insieme strategica che consenta anche un reindirizzo delle risorse economiche che provengono dall'applicazione delle norme sull'industria marittima stessa. Si citano: l'Initial Strategy for International Shipping; l'Area SECA; la Renewable Energy Directive – Recast to 2030 (RED II); la FuelEU Maritime Initiative; l'Alternative Fuel Infrastructure Regulation – AFIR; la Energy Taxation Directive – ETD; l'**EU Emissions Trading System – EU ETS**, già approfondita nel Libro Bianco Verso Sud 2024.
- 31. La decarbonizzazione e ristrutturazione dell'industria marittima è iniziata da diversi anni a livello mondiale. Già nel 2018 l'International Maritime Organization (IMO) aveva lanciato l'**Initial Strategy for international shipping**, finalizzata a ridurre l'intensità media di carbonio (CO₂ per ton-miglio) del **40%** entro il 2030. Con l'approvazione del testo normativo di **aprile 2025** (nel Marine Environment Protection Committee n° 83 – MEPC 83) l'obiettivo di riduzione delle emissioni dall'IMO è stato confermato al **100% entro il 2050** (net-zero-emissions).
- 32. Inoltre, a partire dal 1° maggio 2025, l'intero Mar Mediterraneo sarà ufficialmente designato come **Area SECA (Sulphur Emission Control Area)** ai sensi dell'**Allegato VI della Convenzione MARPOL** dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO). Questa decisione, adottata durante la 79^a sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) dell'IMO, impone a tutte le navi che operano nel Mediterraneo l'utilizzo di combustibili con un contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% m/m, rispetto al limite globale attuale dello 0,50%. Con l'entrata in vigore di questa normativa, le navi potranno conformarsi utilizzando combustibili a basso tenore di zolfo, installando sistemi di depurazione dei gas di scarico (scrubber) o adottando combustibili alternativi come il GNL.
- 33. A livello europeo, la **Renewable Energy Directive – Recast to 2030 (RED II)**, prevede che gli **Stati membri con porti marittimi** dovranno garantire che, a partire dal 2030, la **quota di combustibili rinnovabili** di origine non biologica sul totale dell'energia fornita al settore del tra-

¹³ Esposizione e vendita di imbarcazioni e di componentistica specialistica; uffici direzionali e amministrativi, di assistenza alla navigazione, alle comunicazioni, uffici pro-tempore, locali per la formazione del personale addetto alla cantieristica e alla navigazione; chioschi per il ristoro.

sporto marittimo sia almeno dell'1,2%, e che l'energia fornita al trasporto marittimo sia, in proporzione al consumo finale lordo di energia di tale Stato membro, non superiore al 13%.

34. La **FuelEU Maritime Initiative**, l'**Alternative Fuel Infrastructure Regulation – AFIR** e la **Energy Taxation Directive – ETD** sono tutte parte del pacchetto legislativo «**Fit-for-55**» (che ha l'obiettivo di ridurre nell'UE le emissioni di almeno il 55% entro il 2030). La prima adotta un approccio di **neutralità tecnologica**, che consente di considerare il contributo di diversi carburanti alternativi (inclusi alcuni più maturi, come il GNL). Essa prevede che, a partire dal **1° gennaio 2025**, le compagnie debbano **monitorare l'energia utilizzata a bordo** delle loro navi durante i viaggi e i soggiorni nei porti dell'UE (e presentare un report entro il 31 gennaio 2026). Inoltre, a partire da **gennaio 2030¹⁴**, **le navi nei porti dell'UE dovranno collegarsi alla rete elettrica terrestre (OPS)**.
35. In questo quadro molto ambizioso, a livello nazionale assume urgenza e rilevanza, la diffusione a livello nazionale degli **impianti OPS** (Onshore Power Supply, o Cold Ironing) che permettono alle navi di **spegnere i motori** mentre sono ormeggiate e collegarsi a una **fonte di energia a terra**, senza interrompere i servizi di bordo e abbattendo le emissioni navali. L'Europa è al **1° posto per diffusione OPS con oltre 80%** delle strutture globali, tutte localizzate nel **Nord Europa** (Norvegia, Svezia, Belgio, Paesi Bassi e Germania). Il **porto di Barcellona** è stato il **1° nel Mediterraneo** a permettere nel 2024 un **collegamento OPS per crociere e uno per traghetti**. In Italia il PNRR destina **1,1 miliardi di Euro** allo sviluppo del **Cold Ironing** nei porti prevedendo, inoltre, la **semplificazione delle procedure autorizzative** per realizzare gli impianti (M3C2 Riforma 1.3)¹⁵, **700 milioni di Euro** iniziali da Fondo Complementare e **400 milioni di Euro** dal PNRR con la riforma nel 2023. A seguito dell'assegnazione delle risorse da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze (con decreto del 3 maggio 2024) il MIT, sulla base dell'istruttoria condotta sulle progettualità presentate dai Soggetti attuatori, ha emanato il decreto n. 321 del 13.12.2024, ammesso alla registrazione dalla Corte dei Conti con provvedimento n. 175 del 16.01.2025. Suddetto decreto individua gli interventi previsti nei **16 porti di competenza di 10 Autorità di Sistema Portuale** (di seguito anche **AdSP**) per la realizzazione di **n. 24 impianti di Cold Ironing**. La milestone M3C2-7 è stata rendicontata mediante l'aggiudicazione degli appalti per la realizzazione di **n. 20 impianti di Cold Ironing in 13 porti** ed è in corso la fase di assessment da parte della Commissione Europea¹⁶.

¹⁴ Per i porti appartenenti alla rete Trans-European Transport Network (rete TENT-T) e dopo il 2035 per gli altri porti. La Trans-European Transport Network è una rete pianificata di strade, ferrovie, aeroporti e infrastrutture marittime e idriche nell'UE.

¹⁵ Il traguardo risulta conseguito con l'articolo 33 del decreto-legge n. 36/2022, convertito con modificazioni dalla legge n. 79/2022, che prevede un'autorizzazione unica, rilasciata dalla Regione, per la realizzazione opere e infrastrutture per l'elettificazione delle banchine. L'autorizzazione unica viene rilasciata dalla Regione nel rispetto delle normative di tutela dell'ambiente, del paesaggio e del patrimonio storico-artistico, all'esito della Conferenza di servizi, promossa dall'Autorità di Sistema Portuale o dalla stessa Regione competente e alla quale partecipano tutte le amministrazioni interessate. Il termine massimo per la conclusione del procedimento è di 120 giorni, o di 180 giorni nel caso in cui sia necessario procedere alla valutazione di impatto ambientale, valutazione quest'ultima che spetta alla Regione che è chiamata ad effettuarla con modalità accelerate (riduzione della meta dei termini attualmente previsti). Fonte: Sesta relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR, marzo 2025.

¹⁶ Fonte: sesta relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR, marzo 2025.

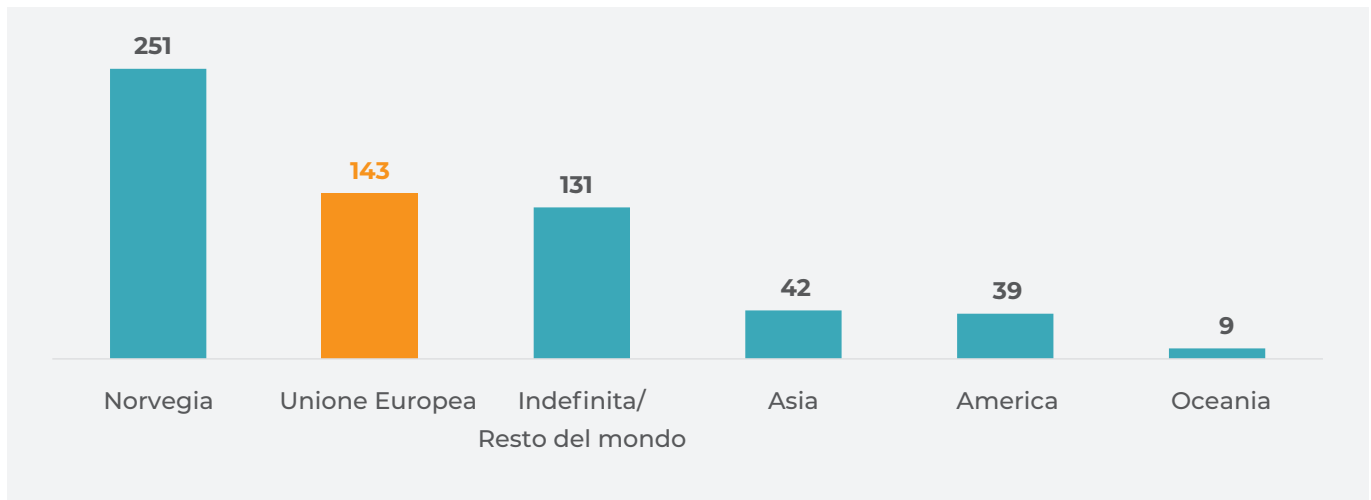


Figura 2.14. Navi dotate di sistema OPS (batterie in esercizio) per area in cui operano (valori assoluti), 2022. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione Europea (European Alternative Fuels Observatory), European Maritime Safety Agency (EMSA), European Maritime Transport Environmental Report (EMTER) e Italia Domani, 2025.

36. A supporto del rinnovo delle condizioni infrastrutturali energetiche è presente la seconda normativa appartenente al pacchetto legislativo «Fit-for-55», ovvero la normativa europea «AFIR» in ambito di condizioni di rinnovo infrastrutturale energetico per i porti marittimi entro il 2029. L'**Alternative Fuels Infrastructure Regulation**, entrata in vigore ad **aprile 2024**, è la regolamentazione UE per la **realizzazione di infrastrutture per combustibili alternativi per tutte le modalità di trasporto**. Essa stabilisce una serie di **obiettivi nazionali obbligatori** per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'UE per i veicoli stradali, le **navi** e gli aeromobili in stazionamento, ovvero:
- garantire un'**infrastruttura minima** per sostenere la diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi in tutti i modi di trasporto e in tutti gli Stati membri dell'UE al fine di conseguire gli obiettivi di neutralità climatica;
 - garantire la **piena interoperabilità** dell'infrastruttura;
 - garantire **informazioni complete agli utenti e opzioni di pagamento adeguate** nell'infrastruttura per i combustibili alternativi.
37. In ambito marittimo, secondo l'AFIR gli Stati membri dovranno adottare misure affinché **entro il 2029 i porti della rete TEN-T garantiscano che almeno il 90% degli scali riceva energia elettrica da terra**. Nel dettaglio, la normativa si applica a quei porti in cui si verifichi almeno una delle tre seguenti condizioni: abbiano **oltre 100 scali annuali** (in almeno 3 anni) di navi **portacontainer** sopra le 5mila tonnellate; abbiano oltre **40 scali annuali di navi Ro-Ro o unità veloci** da passeggeri sopra le 5mila tonnellate; abbiano **25 scali annuali di navi passeggeri** superiori a 5mila tonnellate (escluse le Ro-Ro e le unità veloci).
38. La terza normativa del pacchetto «Fit-for-55» in ambito marittimo, l'**Energy Taxation Directive** (ETD) introduce una riforma significativa nel regime fiscale dei carburanti utilizzati nel trasporto marittimo. In particolare, prevede l'eliminazione dell'**esenzione fiscale obbligatoria** per i combustibili marittimi, allineando il settore agli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE. L'abolizione di questa esenzione porterà a un aumento dei costi operativi per le compagnie di navigazione, incentivando al contempo l'adozione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale, come **GNL, biocarburanti e idrogeno**. Tuttavia, l'implementazione della normativa solleva criticità, tra cui il rischio di perdita di competitività dei

porti europei rispetto a quelli extra-UE, oltre alla necessità di adeguate infrastrutture per i nuovi combustibili.

39. Infine, tra le normative che più impattano il sistema marittimo europeo e italiano vi è l'introduzione dell'**Emissions Trading Scheme** (ETS), che agisce sulle strategie territoriali e di sostenibilità dell'industria armatoriale. La **normativa europea dell'ETS** prevede per il commercio marittimo: l'applicazione della tassa **all'amministratore della nave di oltre 5.000 tonnellate lorde**, a prescindere dalla bandiera, una **lista degli amministratori** (le c.d. **Shipping Companies**) è stata pubblicata nella «**Decisione di esecuzione - 2024/411 - EN - EUR-Lex**» ed è aggiornata ogni due anni ufficialmente¹⁷. Il meccanismo ETS si applica (quando uno dei due porti è nell'area EU-EEA) al: **100% della tratta tra porti** interni all'area **dell'UE e della European Economic Area** e al **50%** della tratta se **solo uno tra i porti** di partenza/destinazione è dell'area EU-EEA. TEHA ha stimato che, se si applicasse il rincaro medio annuale **+696,7mila Euro**¹⁸ (media 2025-2027) alle **1.276 navi battenti bandiera italiana** al 2023, le entrate nelle casse dello Stato sarebbero pari a circa **900 milioni di Euro** annui, auspicabilmente riutilizzabili nello stesso settore marittimo.

40. In questo quadro, i **porti** costituiscono un **fattore abilitante** per la **connettività** del Paese, il potenziamento dei **flussi turistici**, la crescita dell'**industria** e il **raggiungimento dei target di sostenibilità**. Il sistema portuale italiano non è, ad oggi, inserito in una visione sistematica e strategica. Si segnala, innanzitutto, la necessità di accelerare sullo sviluppo intermodale: ad oggi, solo **25 porti su 51** (45%) sono **connessi** (21) **o in fase di collegamento** (4: Ortona, Vasto, Augusta, Manfredonia) **all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale**. Al Sud il quadro è ancora peggiore:



Figura 2.15. Porti italiani collegati o in fase di collegamento all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2025.

¹⁷ Le società che nascono entro i due anni dall'aggiornamento dovranno comunque iscriversi al portale europeo per verificare la responsabilità legale dell'indennità.

¹⁸ Questa cifra considera una nave di 15 tonnellate lorde, lungo la tratta Asia-Mediterraneo, per 6 viaggi l'anno (3 andata e 3 ritorno), un prezzo medio per 2 TEU (40 foot) di 3.399 Euro, un prezzo medio dell'indennità per le emissioni (c.d. EU Allowance o "EUA") di 85,3 Euro e 22.333 tonnellate di CO2 di emissioni.

sono collegati o in fase di collegamento solo 11 porti su 32 (il 34%). Inoltre, i collegamenti procedono a rilento: dal 2021 ad oggi **solo il Porto di Taranto** è stato collegato all'IFN e in Italia, solo il **23% delle imprese sceglie un mix strada/ferro** per trasportare la merce dall'azienda al porto e viceversa nel 2022, anche se il valore è in aumento (negli anni 2018-2021 si è registrato un **17%**).

41. Nel quadro attuale, oltre al completamento degli interventi a favore dell'intermodalità, **investimenti parimenti importanti** per qualificare i **porti** come **hub logistici** sono:
 - il «**Sea Modal Shift**» (circa 75,4 milioni di Euro nei 3 anni 2025-2027), il nuovo programma di incentivi destinati alle imprese di autotrasporto per ridurre il traffico su strada a vantaggio dell'integrazione del trasporto marittimo a corto-medio raggio nella catena intermodale. Un incentivo che sostituisce il precedente regime di aiuti meglio conosciuto come "Marebonus"¹⁹;
 - il «**Ferrobonus**» (circa 39,8 milioni di Euro nei 3 anni 2025-2027), un programma la cui finalità è lo spostamento del traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria attraverso un incentivo volto a favorire l'uso del trasporto combinato e trasbordato su ferro da e verso nodi logistici e interporti italiani.
42. Per rispondere a queste sfide molteplici l'Italia sta agendo, innanzitutto, sulla **Riforma dei porti** (presentata al CIPOM il 18 dicembre 2024), che prevede due punti principali per la sua attuazione:
 - la **creazione di una società/hub portuale italiano a controllo pubblico**, che consentirebbe al Ministero dei Trasporti di rafforzare il proprio ruolo nella **governance portuale**. La società avrà il compito di programmare e **gestire gli investimenti** ma anche **rappresentare il sistema portuale italiano** nel suo complesso a livello internazionale, superando così i limiti indotti da una eccessiva frammentazione della governance. Questa innovazione potrebbe **limitare l'autonomia delle singole Autorità portuali**, ma favorire una **gestione più uniforme dei porti** su scala nazionale, anche ai fini dell'attrazione degli investimenti;
 - la **semplificazione e chiarezza sulle competenze marittime e portuali** (anche su zone come le aree marine protette, Zone Economiche Esclusive, dragaggi, ecc.). Gli obiettivi prevedono una **riduzione delle attività di pianificazione** per il **piano regolatore portuale** e delle **procedure per il dragaggio**; inoltre, la possibile introduzione della **Finestra Unica Doganale e dei Controlli** (gestita dall'Agenzia delle Dogane) e la **Finestra Unica Amministrativa** per centralizzare le pratiche non commerciali e non industriali garantirebbe **procedure più rapide per le concessioni portuali** e **investimenti in Cold Ironing** (elettrificazione delle banchine), carburanti alternativi e logistica sostenibile, con un maggiore **coinvolgimento dei privati** nello sviluppo dei porti in chiave sostenibile e industriale.
43. Inoltre, la Riforma dei porti potrà contribuire a **massimizzare il contributo della Zona Economia Speciale Unica** (si veda il capitolo 3.4 per maggiori

¹⁹ L'incentivo è rivolto alle imprese di autotrasporto merci che scelgono di effettuare i loro viaggi su rotte marittime appositamente individuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in alternativa al tuttostrada.

approfondimenti) nell'attrazione di investimenti. Il Piano della ZES, infatti, individua: **9** filiere di interesse strategico (incluso Navale e cantieristica), gli **investimenti infrastrutturali** prioritari (porti e ferrovie) e **3** tecnologie abilitanti.

44. In tema di governance del mare, infine, una particolare menzione merita il tema della **Zona Economica Esclusiva (ZEE)** all'interno dello Spazio Marittimo Nazionale: nel diritto internazionale, si definisce ZEE la porzione di mare adiacente alle acque territoriali, che può estendersi **fino a 200 miglia** dalle linee di base dalle quali è misurata l'ampiezza del mare territoriale. Istituita dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982, la zona economica esclusiva diviene effettiva a seguito della sua formale proclamazione da parte dello Stato costiero²⁰.

FOCUS – L'OPPORTUNITÀ DI PIANIFICAZIONE DI UNA ZONA ECONOMIA ESCLUSIVA (ZEE) ALL'INTERNO DELLO SPAZIO MARITTIMO NAZIONALE

Oltre alla ZES, anche la **Zona Economica Esclusiva (ZEE)** dovrebbe rientrare nella strategia marittima italiana. Secondo la «**Legge del Mare**» dell'ONU, Parte II, Articolo 3: «Ogni Stato ha il diritto di stabilire l'ampiezza del proprio **mare territoriale fino a un limite non superiore a 12 miglia nautiche**». Oltre le 12 miglia si entra in acque internazionali, ma entro le **200 miglia nautiche dalla costa** – secondo l'Articolo 76 (Parte VI) – uno Stato può **prolungare la sua giurisdizione**, questo è il limite massimo di estensione di una **Zona Economica Esclusiva (ZEE)**.

La ZEE permette di **sfruttare il fondale marino** (estraendo risorse), o sfruttare **correnti e maree** per l'**energia rinnovabile**, oltre che collocare **infrastrutture strategiche** (civili e militari). Nel 2021 il Parlamento italiano ha votato una legge che **permette di proclamare una ZEE**, ma essa deve essere istituita dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministero degli Esteri: per istituirla bisogna **dichiararla e accordarla** con i **singoli Stati limitrofi**, e con la moltitudine di isole nel Mediterraneo, un passo particolarmente importante per l'Italia, anche alla luce della strategia già attuata da diversi Paesi, come Tunisia, Libia, Algeria e Turchia, che hanno definito, senza un ufficiale accordo con tutti i Paesi limitrofi, le proprie ZEE.

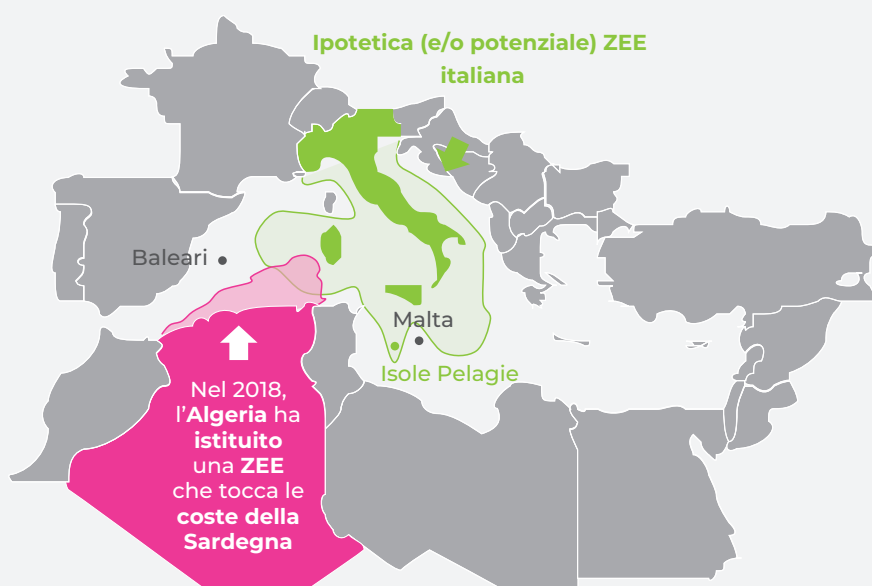


Figura 2.16. ZEE istituita dall'Algeria nel 2018 e ipotetica ZEE italiana, 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2025.

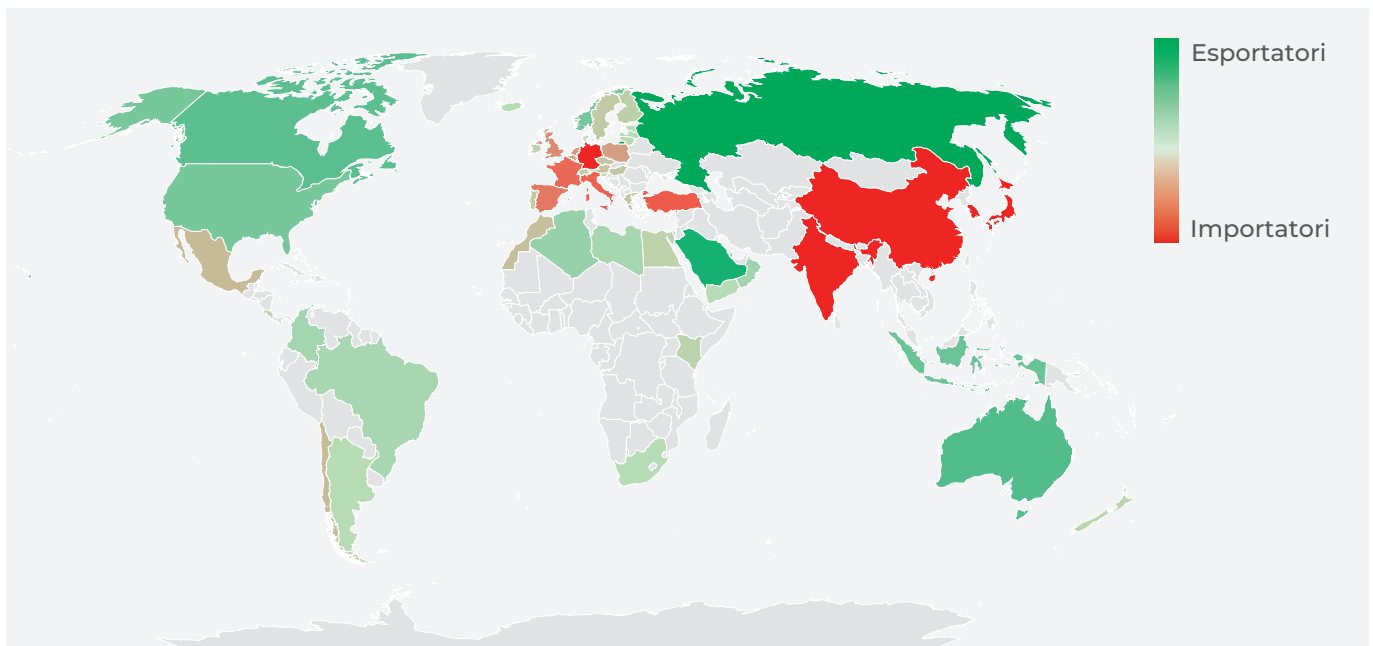
Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2025.

²⁰ Rispetto a essa, lo Stato costiero è titolare di diritti esclusivi di sovranità in materia di esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse ittiche; ha inoltre giurisdizione in materia di

2.1.2 L'ENERGIA

45. Come evidenziato nel capitolo precedente, l'economia del mare è uno dei settori maggiormente impattati dalle normative che riguardano la transizione energetica e, per questo motivo, la sua evoluzione va letta nel quadro più ampio delle strategie di decarbonizzazione e **sviluppo del settore energetico**. La **transizione energetica**, infatti, assume il ruolo centrale di **abilitatore al cambiamento sostenibile** e può fare leva sul **contributo** e sugli elementi di **leadership del Sud Italia** come hub energetico sostenibile del Mediterraneo e porta di ingresso delle fonti energetiche tradizionali (gas), anche e soprattutto nel perseguimento di strategie di **diversificazione** e **indipendenza energetica**.
46. L'**indipendenza energetica** è diventata negli ultimi anni un tema cruciale, da un lato per promuovere la sicurezza e la diversificazione degli approvvigionamenti, dall'altro per favorire la produzione di energia a livello locale e, in particolare, da fonti rinnovabili. Il **quadro dei saldi energetici** mondiali mostra cluster tra Paesi **esportatori e importatori**, che spesso genera tensioni fra aree geopolitiche. In questo quadro, l'Europa (con Germania e Italia in testa) essendo tradizionalmente un importatore energetico è stata, negli ultimi anni, al centro delle tensioni che hanno posto l'energia sul piatto delle negoziazioni diplomatiche internazionali.

Figura 2.17. Saldo tra esportazioni e importazioni di energia (illustrativo), 2023.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati International Energy Agency, 2025.

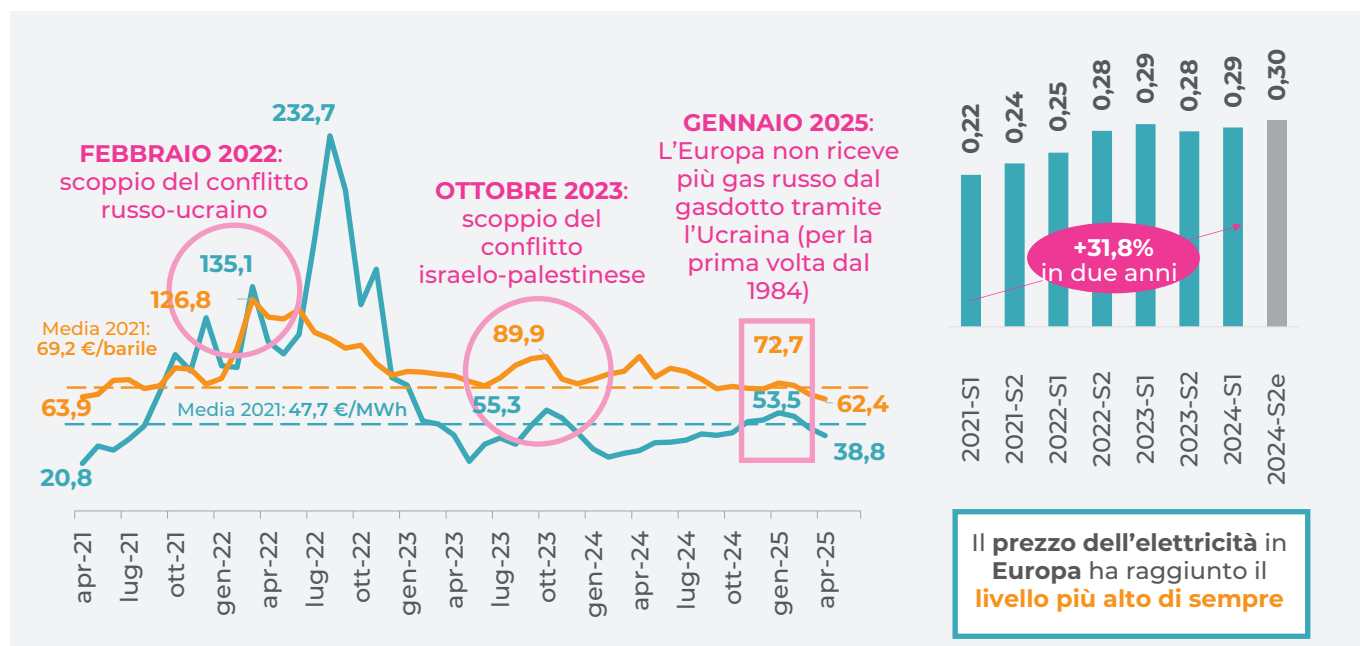


47. A febbraio 2022, lo scoppio del conflitto russo-ucraino ha portato, per molti Paesi, ad un **ripensamento totale dei sistemi di approvvigionamento energetici**. Le importazioni di gas russo rappresentavano nel 2021 il 53,4% del totale delle importazioni di gas dell'Unione europea e il **43,7%** dell'Italia. A distanza di tre anni dallo scoppio del conflitto sembrano emergere segnali di de-escalation, ma la congiuntura politico-economica rimane ag-

installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture, nonché in materia di ricerca scientifica marina e protezione dell'ambiente, e può adottare leggi e regolamenti in molteplici settori (come il rilascio di licenze di pesca e per la determinazione delle specie e delle stagioni di pesca). Lo Stato costiero non può tuttavia impedire agli altri Stati la navigazione e il sorvolo della zona economica esclusiva, come pure il suo utilizzo per la posa di condotte e cavi sottomarini.

gravata anche dal nuovo conflitto che ha avuto ripercussioni di carattere globale, ovvero il **conflitto tra Israele e Palestina** iniziato a fine 2023.

48. I conflitti menzionati hanno portato ad un aumento repentino dei costi del petrolio e del gas naturale: il **prezzo del petrolio** al barile aveva raggiunto il suo picco massimo nel marzo 2022, con un valore del **+83,2%** più alto rispetto al prezzo medio del 2021. In parallelo, il **prezzo del gas** naturale aveva raggiunto il suo picco nell'agosto 2022, con un valore del **+387,8%** superiore al prezzo medio del gas nel 2021. Dopo una progressiva diminuzione dal secondo semestre 2022, a causa del conflitto in Medio Oriente, i prezzi sono poi risaliti fino ad un nuovo picco ad ottobre 2023, e ad una risalita tra fine 2024 e 2025.
49. Conseguentemente all'aumento dei prezzi delle fonti energetiche primarie sono cresciuti i **costi dell'elettricità al consumo** per le famiglie. In Europa il prezzo dell'elettricità al consumo ha raggiunto il valore più alto di sempre, arrivando nel primo semestre del 2023 a 0,29 centesimi di Euro per kilowattora, con una crescita rispetto al primo semestre del 2021 del +31,8% e stime di crescita a 0,30 centesimi di Euro a fine 2024. In Italia, il prezzo dell'elettricità ha raggiunto **picchi fino al +329% dal 2021 ad oggi**. Inoltre, i prezzi di **gennaio 2025** indicavano cifre **maggiori rispetto ai peer europei**: +48% rispetto alla Spagna e +40% rispetto alla Francia.



50. La prima conseguenza di questo scenario è stato l'aumento delle famiglie italiane in situazioni di **povertà energetica**: negli ultimi anni, **la congiuntura politico-economica** dei conflitti ha portato molte famiglie ad una condizione di **povertà energetica**, ovvero difficoltà nell'acquistare un paniere minimo di risorse energetiche: nel 2023, **oltre 2,36 milioni di famiglie italiane** (circa il 9% delle famiglie italiane con un aumento di +340mila famiglie rispetto al 2022) erano in condizioni di povertà energetica (il valore più alto dal 1997) con un aumento della quota di famiglie in PE concentrato nelle Isole, al Sud e nel Nord Ovest.

Figura 2.18. Sinistra: Prezzo del gas naturale TTF (€/MWh) e prezzo del petrolio greggio Brent (€/barile), apr. 2021 – apr. 2025. Destra: Prezzo (incluse le tasse) dell'elettricità al consumo in Europa (€/kWh) 2021-2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Terna, Eurostat, MiSE e Commissione Europea, 2025.

FOCUS – IL CONTRASTO ALLA POVERTÀ ENERGETICA E LE COMUNITÀ ENERGETICHE SOLIDALI PROMOSSI DA EDISON

Per contrastare la povertà energetica e contribuire alla creazione di comunità di scambio dell'energia, nel 2022 **Edison** ha scelto di aderire al Manifesto per la Povertà energetica e di stringere **un'alleanza** con la **Fondazione Banco dell'energia**. Questa alleanza ha portato già ad oggi dei **risultati di notevole impatto socioeconomico agendo su tre filoni progettuali**:

- **Energia in periferia**: nel 2023 è stato realizzato a **Reggio Calabria** il progetto “**Energia in periferia**” per dare supporto a oltre **200 famiglie vulnerabili**, residenti nelle zone periferiche delle città. Il progetto prevede un aiuto diretto alle famiglie coinvolte tramite il **pagamento delle utenze energetiche** e anche un percorso di **educazione e consapevolezza** all'utilizzo dell'energia attraverso i “**Tutor dell'Energia Domestica**”, volontari che si sono formati sui temi dei consumi responsabili. Il supporto di Edison è proseguito nella **periferia di Cagliari** attraverso il progetto “**TiAbbraccio**” della Fondazione Domus del Luna, che ha consentito di sostenere oltre **900 nuclei familiari**. A **Catanzaro**, a **Reggio Calabria** (un nuovo progetto pilota) e a **Potenza** sono stati definiti dei percorsi di sostegno al pagamento delle bollette e sostituzione elettrodomestici delle abitazioni dei beneficiari e volontari, con anche la compartecipazione attiva dei beneficiari sia nel pagamento delle bollette che nell'acquisto degli elettrodomestici;
- **Comunità energetiche rinnovabili e solidali**: un'altra iniziativa di supporto alla spesa energetica è rappresentata dalle **Comunità Energetiche Solidali** in cui la Società sostiene enti del terzo settore nella realizzazione di comunità energetiche rinnovabili. Edison Energia ha, infatti, messo a disposizione il contro valore di **2 milioni di Euro** in piccoli impianti fotovoltaici destinati alla realizzazione di Comunità energetiche solidali da realizzarsi per il tramite di Banco dell'energia, così come di Fondazione EOS - Edison Orizzonte Sociale. Nel 2023 è nata la **prima comunità energetica solidale**, dal nome “**Le Vele**”, presso l'Istituto Leonarda Vaccari di **Roma**. Si tratta della prima **CERS (Comunità Energetica Rinnovabile e Solidale)** realizzata nel centro storico della città contribuendo ad abbattere la spesa energetica dell'Istituto. Successivamente sono state realizzate le seguenti CERS: **Milano Greco SOLEDARIETA'** (Parrocchia S. Maria Goretti e Refettorio), **Foggia IL SOLE PER TUTTI**, **Potenza BUCALETTO** (Tetto parrocchia S. Maria della Speranza);
- **Centro di raffrescamento** contro le ondate di calore estive: sono soluzioni già utilizzate in molte città degli Stati Uniti e in Canada. Si tratta di spazi climatizzati, pubblici o privati, che forniscono un rifugio ai soggetti ad alto rischio di ipertermia e a coloro che non dispongono di aria condizionata in casa, in modo da affrontare temporaneamente gli effetti negativi sulla salute di condizioni climatiche di caldo estremo. Tra i progetti avviati c'è il **Progetto pilota OASI in collaborazione con Croce Rossa Italiana a Milano**, attraverso la realizzazione di un centro di raffrescamento presso la sede del Comitato territoriale CRI dell'Area Sud Milanese ad Opera.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2025.

51. Questo scenario ha contribuito a rendere centrale la questione dell'approvvigionamento di gas, tutt'al più a seguito dell'interruzione delle forniture di gas russo dai gasdotti tramite l'Ucraina all'Europa, avvenuta a gennaio 2025 (per la prima volta dal 1984).
52. In questo quadro, occorre evidenziare come il **Sud sia il principale punto di accesso del gas in Italia**. Il Paese, infatti, dispone di **6 ingressi da gasdotto** per l'importazione di gas naturale, di cui 3 al Nord (Passo del Gries, Tarvisio e Gorizia) e **3 al Sud** (Mazara del Vallo, Gela, Melendugno). Nel 2024, dal Sud Italia è passato il **74,3% del totale di gas importato dai gasdotti**, rispetto al 59,5% nel 2023 (32,7 miliardi di m³ su 44,1 miliardi di m³). Con la chiusura del gasdotto dalla Russia attraverso l'Ucraina (a causa del già annunciato mancato rinnovo tra quest'ultima e Gazprom, in vigore dal 2019), la percentuale di gas entrato dal Sud Italia ha raggiunto l'**81,0%**. Se si considera il totale delle riserve di gas italiane nel 2024 (gasdotto, GNL e produzioni, ovvero 61,5 miliardi di m³), i gasdotti del Sud hanno contribuito per il **57,2%** del totale²¹.
53. Il Sud Italia può, inoltre, fare leva su ulteriori progetti in via di sviluppo nel Mediterraneo, in particolare l'EastMed, il Poseidon e il raddoppio TAP:
- **EastMed** è l'interconnessione che potrebbe trasportare le risorse dal Bacino del Levantino all'Europa, con una capacità di **11 miliardi di m³ l'anno** (estendibile fino a 20). Il progetto, nonostante nell'ultimo anno abbia risentito delle tensioni geopolitiche tra i Paesi dell'Area oltre al conflitto in corso, potrebbe contribuire alla diversificazione delle fonti e rotte d'importazione;
 - **Poseidon** è un corridoio da **12 miliardi di m³ l'anno**, estendibile a 20, che collega il confine turco-greco con i mercati europei fornendo accesso al sistema gas Turco che può contare sulle nuove scoperte del Mar Nero (Sakarya). Il progetto è attualmente in fase autorizzativa.
54. Entrambi i progetti di cui sopra sono progettati per poter trasportare il 100% di **idrogeno** (si veda il box di seguito), e consentirebbero l'apertura di **due corridoi energetici** diversificati, anche per la connessione di **nuovi bacini di energia** pulita (penisola arabica e Turchia) in modalità **bidirezionale** (concetto di mutual security of supply).

²¹ Inoltre, al 2023 il Sud Italia dispone dell'86,4% delle riserve di petrolio greggio italiane.

FOCUS – LE OPPORTUNITÀ DELL'IDROGENO E LO SVILUPPO DELLE “HYDROGEN VALLEYS”

Nel campo delle connessioni, ulteriori opportunità derivano dallo **sviluppo dell'idrogeno verde**, sempre più al centro di progettualità nell'area euro-mediterranea. In particolare, negli ultimi anni sono emersi molteplici sviluppi legati alla promozione delle c.d. “**Hydrogen Valley**”, ovvero aree in cui viene promosso e sviluppato un ecosistema basato sull'idrogeno come fonte di energia.

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** prevede in Italia un investimento totale per lo sviluppo della filiera idrogeno pari a 3,64 miliardi di Euro. Di questi, il governo ha stanziato 500 milioni di Euro per la creazione di 52 “**Hydrogen Valley**”. In particolare, 50 milioni sono riservati ai cosiddetti progetti bandiera (interventi considerati di rilevanza strategica per le Regioni), mentre i restanti 450 milioni, finalizzati alla produzione di idrogeno in aree industriali dismesse, sono ripartiti tra i progetti delle Regioni e delle Province Autonome. A livello geografico, il **Sud** ospiterà la maggior parte dei progetti, 28 dei 52 totali (il 54%), per un investimento totale di 225 milioni di Euro (50%). Gli investimenti più ingenti sono concentrati in tre Regioni del Sud: **Campania** (6 progetti finanziati), **Puglia** (5) e **Sicilia** (4), che hanno ammesso a finanziamento 40 milioni di Euro ciascuna. In particolare, la Puglia Green Hydrogen Valley, guidata da Edison, Sosteneo (Generali Investments) e Saipem, è uno dei principali progetti italiani di produzione su larga scala di idrogeno verde. Prevede la realizzazione di due impianti a Brindisi e Taranto con una capacità di elettrolisi di 160 MW, alimentati da 650 MW di rinnovabili, per una produzione stimata di 250 milioni di m³ di idrogeno verde all'anno.

A livello euro-mediterraneo sono già **16 i Paesi** che hanno **avviato progettualità** legate alle **Hydrogen Valley**. In questo contesto, nel 2025, il Governo italiano ha confermato come al centro della strategia-Italia il progetto **South₂ Corridor**, un **gasdotto di Idrogeno di 3.300 km** che collega il Nord Africa, l'Italia, l'Austria e la Germania, utilizzando **un'infrastruttura riconvertita** (il piano prevede la riconversione di infrastrutture esistenti, ad esempio le pipeline di gas, per omologarle al trasporto di idrogeno) per oltre il **70%**, con nuovi segmenti di pipeline ove necessario, che punta ad essere operativo **entro il 2030** con una **capacità di importazione pari a 4 Mt per anno**. Inoltre, anche i **corridoi EastMed e Poseidon**, idonei al trasporto di Idrogeno, potranno assicurare la **connessione** con la **sponda orientale del Mediterraneo**.

Una «Hydrogen Valley» si riferisce ad un'area geografica in cui viene promosso e sviluppato un ecosistema basato sull'idrogeno come fonte di energia

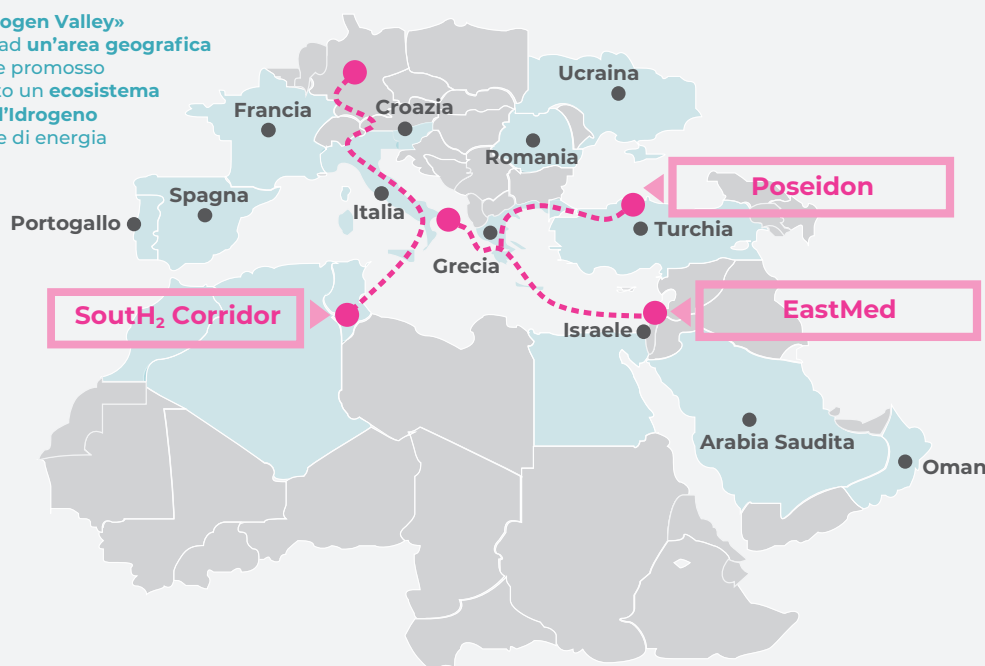


Figura 2.19. Paesi che hanno avviato progettualità relative alle Hydrogen Valley (illustrativo), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, Commissione Europea, Clean Hydrogen Partnership, Snam e fonti varie, 2025.

Strategico per la decarbonizzazione dell'industria pugliese (in particolare il polo di Taranto) e per la mobilità sostenibile, il progetto è stato selezionato dalla Commissione Europea nell'ambito dell'IPCEI “Hy2Infra” per un finanziamento fino a 370 milioni di euro. È sinergico con il gasdotto H2 tra Brindisi e Taranto promosso da Snam, parte del South2 Corridor europeo.

Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2025.

55. Oltre a EastMed e a Poseidon, infine, lo **sviluppo di TAP** permetterà di raddoppiare la capacità di portata di gas dal Mar Caspio **per il Sud Italia** da 10 a 20 miliardi di m³ l'anno entro il 2027; il raddoppio operativo è attualmente nella fase di market test.

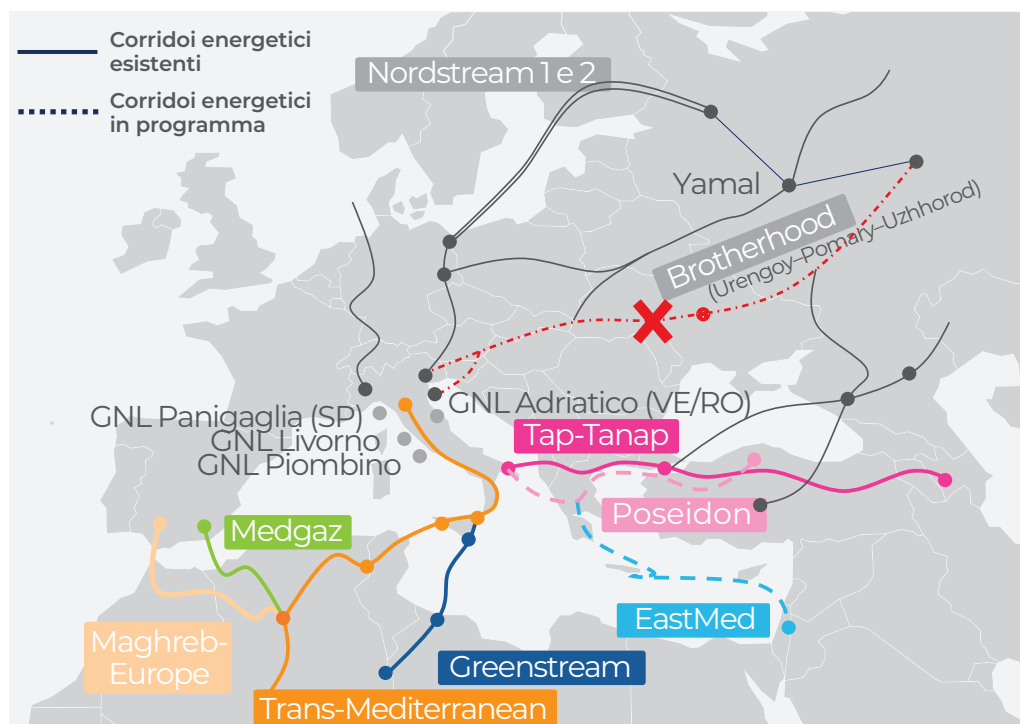
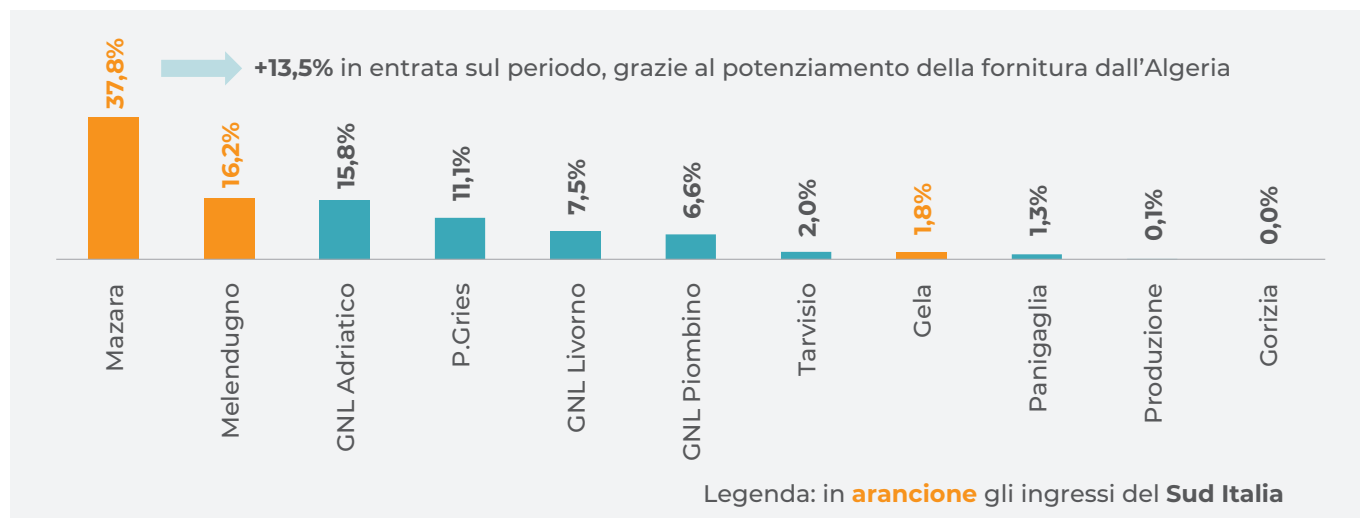


Figura 2.20. Principali infrastrutture di connessione energetica via gasdotto nella regione euro-mediterranea (pipeline), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione Europea, Snam e fonti varie, 2025.

56. **Tra gennaio e metà aprile 2025**, il gas immesso dagli ingressi del Sud equivale al **55,7% di tutto il gas** a disposizione del Paese nei primi 3/4 mesi dell'anno. Inoltre, un cruciale contributo alle riserve italiane è la **ri-gassificazione del GNL da vie marittime** (specialmente il terminale di GNL nell'Adriatico, tra Cavarzere (VE) e Rovigo è il più grande d'Italia e ha permesso di recuperare i flussi interrotti al Nord da Tarvisio e Gorizia). Infatti, in una **visione sinergica tra economia del mare ed energia**, il trasporto via nave del GNL – su cui l'Italia sconta ancora dei gap (come illustrato nel paragrafo 2.1.1.) – è **essenziale per garantire l'approvvigionamento ai mercati globali, superando i vincoli imposti dalle infrastrutture terrestri come gasdotti e oleodotti**. In questo quadro, un rigassificatore nel Sud Italia potrebbe bilanciare la presenza dei 4 nel Centro e Nord Italia.

Figura 2.21. Gas immesso nella rete italiana per punto di ingresso (percentuale), da gennaio ad aprile 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Snam, 2025.



57. Nei traffici globali, Capo di Buona Speranza, oltre che per quelli marittimi, **è diventato centrale anche** per quelli **energetici del GNL**, a discapito di Suez e Panama, specialmente per quanto riguarda le esportazioni americane verso l'Asia. Tra il 2021 e il 2024, i **volumi medi mensili di GNL** attraverso **Panama** registrano una diminuzione del **-86,5%**, contro un aumento del **+270,1%** attraverso **Capo di Buona Speranza**.

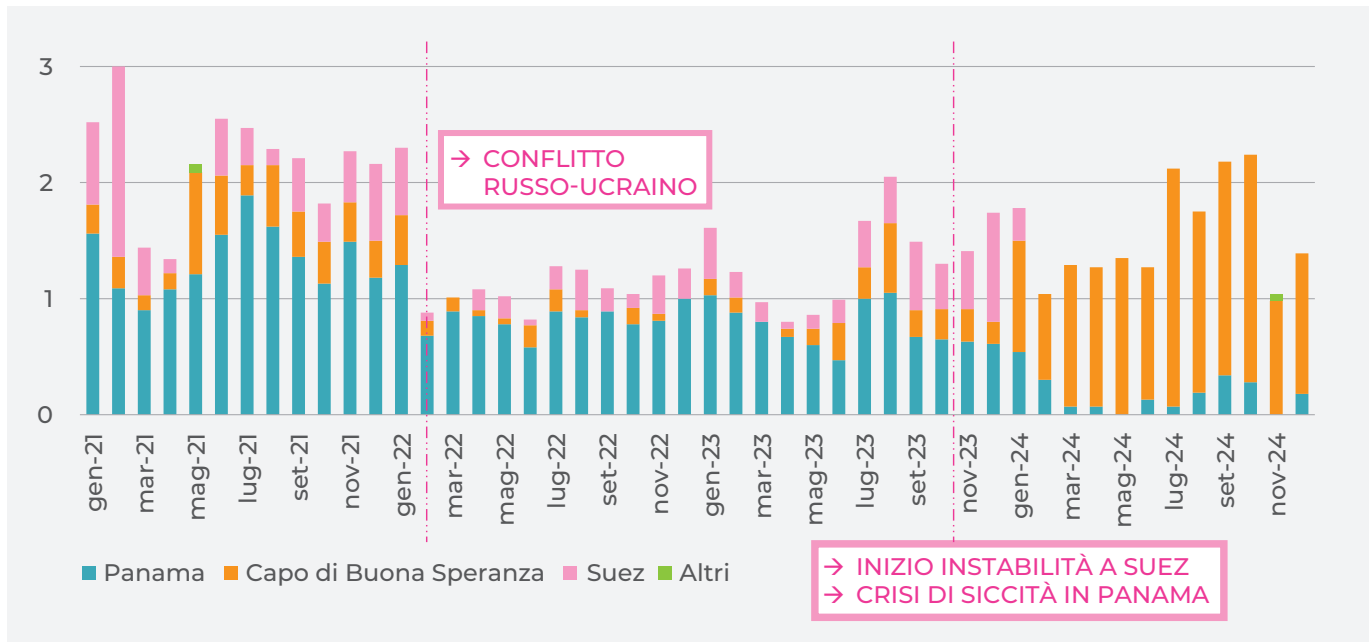


Figura 2.22. Esportazioni americane di Gas Naturale Liquefatto (GNL) verso l'Asia* per Stretto di passaggio (Megatoni - Mt), gen. 2021 – dic. 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Atlantic Council e KPLER, 2025. (*) Cina, Giappone, Corea del Sud e Taiwan. NB: tutta la capacità operativa di GNL negli Stati Uniti si trova sulle coste orientali (East Coast) e nel Golfo.

58. Il GNL ha un ruolo fondamentale anche nel settore dei trasporti. Dal punto di vista ambientale, il GNL rappresenta la, **soluzione concreta** per la **transizione ecologica**, in questo settore emettendo circa il 20% in meno di CO₂ rispetto ai combustibili tradizionali e eliminando quasi completamente le emissioni di particolato e ossidi di zolfo ed azoto.
59. La sua diffusione su larga scala deve, però, essere accompagnata da investimenti infrastrutturali significativi, e da un adeguato rinnovo tecnologico delle flotte navali. Su questo fronte, l'Italia è in ritardo rispetto ai suoi peer europei per quanto riguarda l'accesso al **GNL nei porti**. La **carenza di depositi di GNL** adeguati e l'assenza di un contesto regolatorio specifico, ha creato dei ritardi anche nelle attività di **bunkeraggio** (ovvero le attività di rifornimento del combustibile necessario alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi). Questo settore ha un elevato potenziale di crescita e di benefici ambientali ma sconta l'elevata **concorrenza** con gli altri Paesi del Mediterraneo da tempo già attivi su tale mercato.
60. In questo quadro, si inserisce il progetto del primo deposito costiero di GNL (Small Scale LNG) del Sud Italia che si dovrebbe realizzare nel **porto di Brindisi** e che seguirebbe quelli di Oristano e di Ravenna. A partire da questo primo esempio, il Sud potrebbe anche assumere il ruolo di **"landing point"** per i rifornimenti energetici delle navi e non solo di cerniera tra Europa e Nord Africa. In questo modo il Sud assumerebbe un nuovo ruolo guida nel processo di decarbonizzazione e contestualmente sosterebbe ulteriormente lo sviluppo e l'approvvigionamento energetico locale.

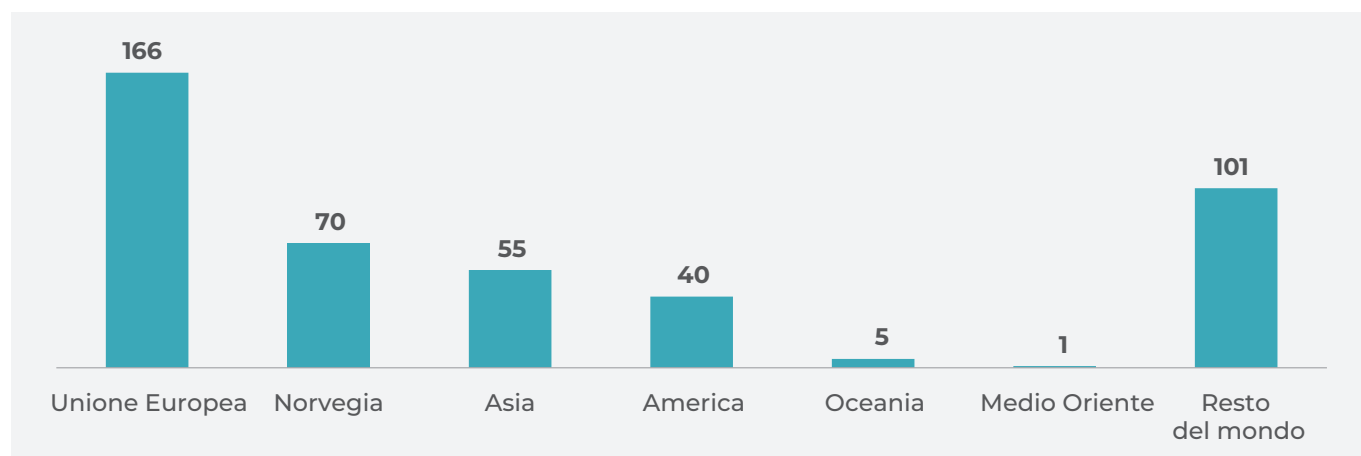


Figura 2.23. Numero di navi GNL per area di operazioni (valori assoluti), 2022. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione Europea (European Alternative Fuels Observatory), European Maritime Safety Agency (EMSA), European Maritime Transport Environmental Report (EMTER) e Italia Domani, 2025.

61. Con riferimento alle connessioni, l'Italia sarà, oltre al gas, l'unico Paese collegato elettricamente al continente africano. Con un **investimento** complessivo di circa **850 milioni di Euro** è prevista la realizzazione di **ELMED**, un «**ponte energetico**» tra Italia e Tunisia, che metterà in collegamento sottomarino per la prima volta i sistemi elettrici di Europa e Nord Africa. Con questo ponte energetico si **diversificheranno le fonti di approvvigionamento** e aumenteranno gli **investimenti in fonti rinnovabili**, aprendo ad un mercato verde che in Tunisia non è ancora sfruttato a pieno (il Paese produce infatti solo circa il 4-6% di rinnovabili). L'incremento degli scambi energetici e gli investimenti industriali collegati avranno una ricaduta positiva sull'economia e sulla transizione energetica, con una **riduzione stimata di oltre 200 tonnellate annue di CO₂ a livello globale**. In particolare, l'elettrodotto, con **600 MW** di potenza, **500 kV** di tensione, **220 km** di lunghezza e **800 metri** di profondità si snoderà tra la stazione elettrica di **Partanna, in Sicilia**, e quella di **Mlaabi, nella penisola tunisina di Capo Bon**.
62. Il progetto di ELMED si inserisce nel contesto del piano di sviluppo 2023 di Terna della rete **Hypergrid** (HVDC, **High Voltage Direct Current**), che sfrutta le tecnologie della trasmissione dell'energia in corrente continua per raggiungere gli obiettivi di transizione e sicurezza energetica. Nel piano, oltre all'ammodernamento generale delle reti (e ad ELMED²²), i **principali nuovi progetti in attuazione si concentrano al Sud**, vi sono:
- il **Tyrrhenian Link**, il nuovo collegamento HVDC sottomarino che unirà la Sicilia alla Campania e alla Sardegna (con un investimento di 3,7 miliardi di Euro);
 - l'**Adriatic Link**, il nuovo collegamento HVDC tra Abruzzo e Marche (con un investimento di 1,3 miliardi di Euro);
 - il nuovo collegamento in corrente alternata '**Bolano-Annunziata**', tra Sicilia e Calabria (con un investimento di 175 milioni di Euro);
 - **Sa.Co.I 3**, il nuovo collegamento tra Sardegna, Corsica e Italia (con un investimento di 950 milioni di Euro).

²² È, inoltre, in consultazione/autorizzazione anche il collegamento con la Grecia dalla Puglia: il progetto GRITA 2 da 750 milioni di Euro.

Figura 2.24. Principali infrastrutture di interconnessione elettrica Hypergrid (illustrativo), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione Europea e Terna, 2025.



63. Oltre al ruolo chiave nei collegamenti energetici, il Sud Italia rappresenta un'area particolarmente strategica anche per lo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili. Il Sud è al **7° posto** nel Mediterraneo per **quota dei consumi coperti** da FER (**26,7%**) e possiede **caratteristiche topografiche ideali** per sfruttare energia eolica, solare e per sviluppare – anche industrialmente – filiere innovative come quella **dell'eolico offshore galleggiante**. L'ulteriore crescita del contributo energetico da fonti rinnovabili dovrà avvenire promuovendo uno **sviluppo integrato degli impianti**, volto a minimizzare il consumo di suolo e massimizzare la capacità produttiva e di stoccaggio.

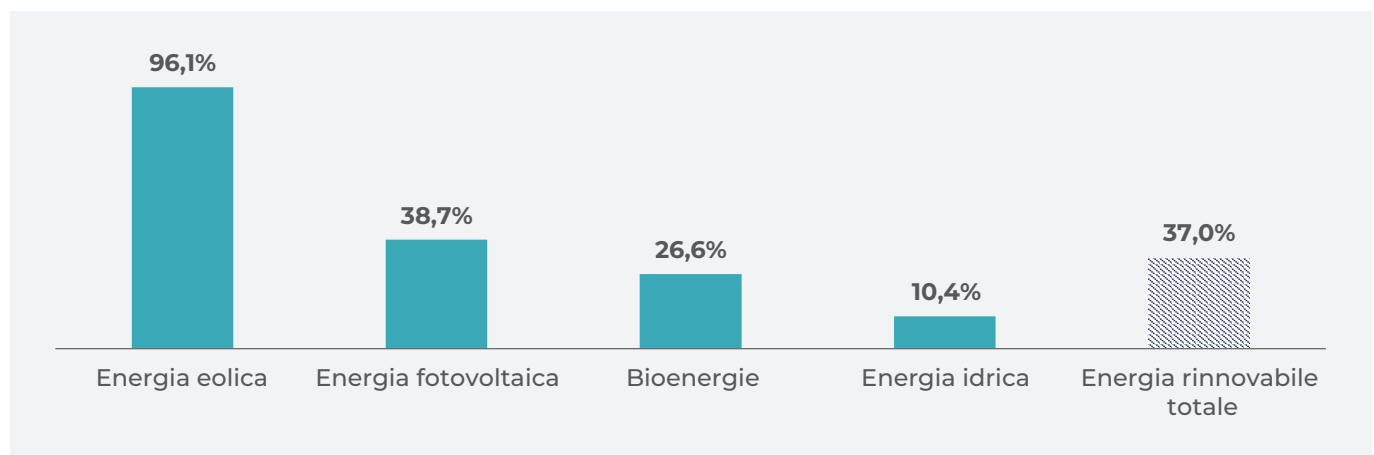
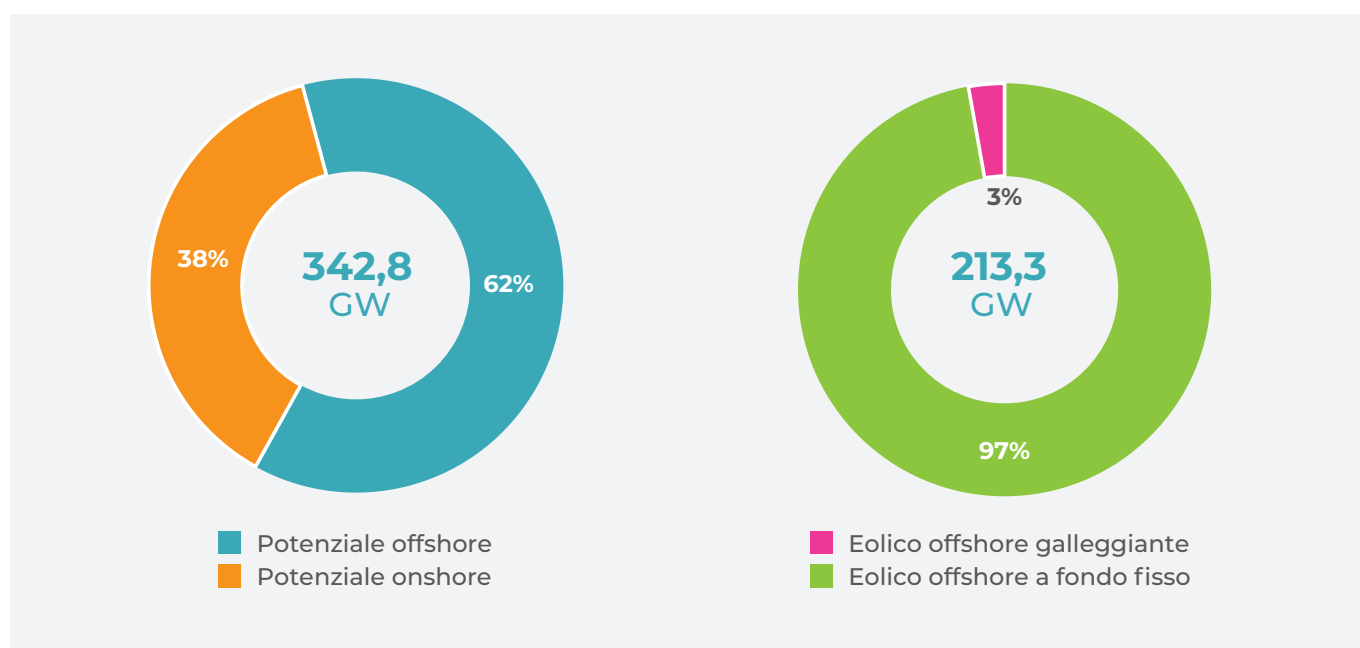


Figura 2.25. Quota di energia rinnovabile prodotta nel Sud Italia (percentuale sul totale nazionale), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione Europea, Terna, Edison, Gestione Servizi Energetici e fonti varie, 2025.

64. Oltre alle FER tradizionali, opportunità rilevanti per il Sud Italia – grazie alle sue caratteristiche geografiche e climatiche favorevoli – possono derivare dall'**eolico offshore**. Lungo le coste del Sud, infatti, i **venti marini costanti** e la disponibilità di **ampie aree** al largo della costa consentono lo sviluppo di impianti di grande capacità, in grado di produrre energia rinnovabile su **larga scala** e contribuire alla transizione energetica del Paese.
65. Secondo il Global Wind Energy Council (GWEC), **l'Italia è il 3° mercato per potenziale di eolico galleggiante nel mondo**²³. Secondo uno studio del **Politecnico di Torino**, il **potenziale di eolico offshore galleggiante in Italia** è pari a: **207,3 GW di capacità** (x3,4 la capacità installata di **FER nel 2022**) e **540,8 Twh/a di generazione** (x1,7 la domanda di elettricità nel 2022). In particolare, la maggior parte del potenziale di eolico offshore galleggiante è concentrato in **Sardegna** e in **Sicilia**.



66. Tuttavia, l'Italia è **quartultima** tra gli **11 Paesi europei in sviluppo dell'eolico offshore** con solo **30 MW** di capacità installata (0,05% del totale), conduce la Germania 1ª con 8.536 MW e fanno peggio solo Irlanda, Portogallo e Spagna. Infatti, attualmente in Italia **esiste solo il Parco Beleolico di Taranto**, nonostante le numerose richieste e il potenziale di sviluppo in Sardegna e in Sicilia.
67. La Sardegna ha ricevuto **756 richieste di connessione** per lo sviluppo di **energia rinnovabile** (tra solare ed eolico), con una potenza teorica globale di **55 GW**, di questi, **17,5 GW** sono **specificamente per l'eolico offshore**. In particolare, ci sono circa **31 progetti** per lo sviluppo di **parchi eolici offshore**, di cui 6,7 GW a **Sassari**, 6,2 GW nel **Sud-Sardegna**, 1,9 GW a **Oristano** e 2,7 GW a **Cagliari**. La realizzazione di questi progetti è in **sospeso**, fino a ufficiale **inquadramento delle aree idonee** per l'effettiva costruzione degli impianti. Se la **Sardegna sbloccasse le potenzialità dell'eolico offshore**

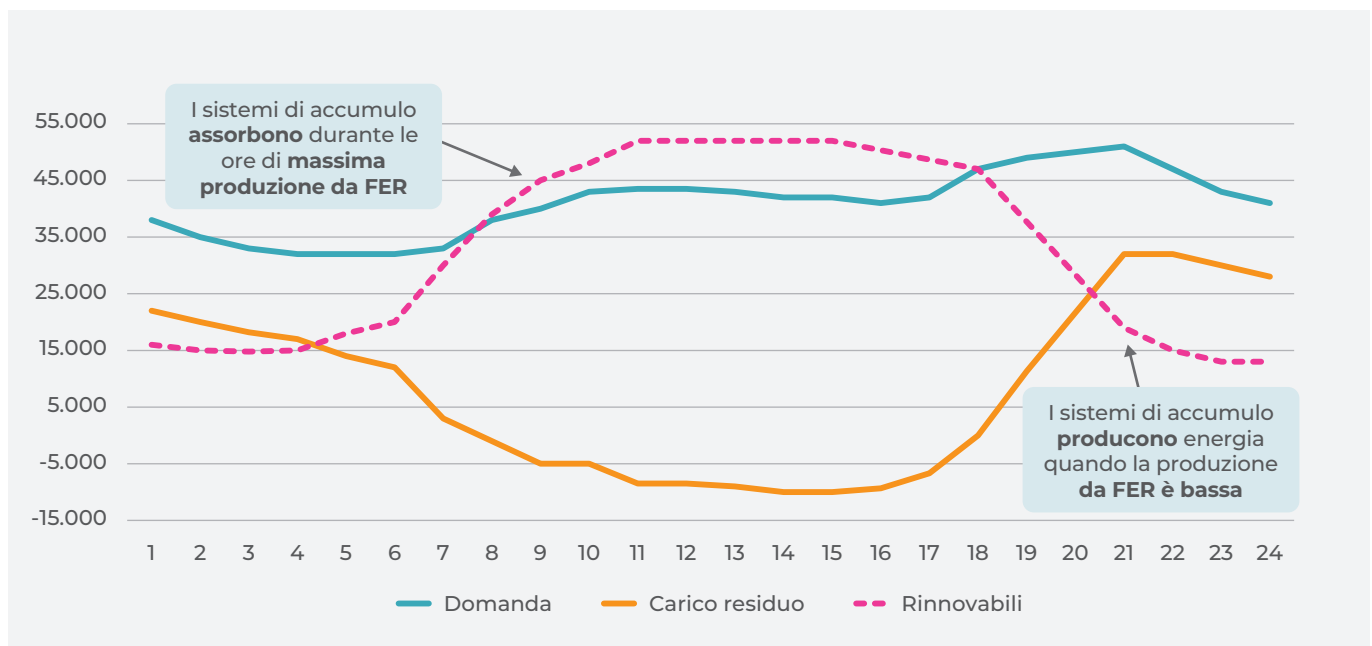
Figura 2.26. Sinistra: Potenziale delle fonti energetiche rinnovabili in Italia per tipologia, (valori %). Destra: Potenziale offshore in Italia per tecnologia eolica (valori %). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati GWEC, PNIEC, Marine Offshore Renewable Energy Lab (MOREnergy Lab) e Politecnico di Torino, 2025.

²³ Considera: il potenziale tecnico dell'eolico galleggiante, il livello dei costi dell'energia solare, i vincoli territoriali per le rinnovabili, il contesto politico per le rinnovabili, gli obiettivi di energia rinnovabile dedicati all'eolico offshore e l'impegno per l'idrogeno.

attualmente richieste (**17,5 GW**, con una potenziale produzione di 33,5mila GWh) **coprirebbe l'11,7% del fabbisogno energetico annuale italiano**, potendo cogliere opportunità occupazionali e di investimenti, come dimostrano i casi dell'Occitania francese e della Germania²⁴.

68. La Regione Siciliana è quella che negli **ultimi 4 anni** ha **autorizzato il maggior numero** di impianti di energia **rinnovabile** in Italia (**12 GW di potenza**), ma l'autorizzazione di impianti **non significa** necessariamente la **costruzione e messa in operazione**. Per l'**eolico offshore** sono state presentate nella Regione **39 richieste di connessione**, con una potenza totale di **25,6 GW** (tra cui il Parco Eolico Offshore al largo di Marsala, il Progetto «Sicilia 495MW» e il Progetto «Med Wind Scirocco» - lotto Sud-Est). È attualmente in fase di autorizzazione lo sviluppo di un parco eolico offshore flottante, per una **potenza installata pari a 975 MW** al largo di **Pozzallo** in Sicilia, a oltre 25 km dalla costa.
69. Nel complesso, il maggiore ricorso alle energie rinnovabili, essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, comporterà inevitabilmente una gestione più complessa della produzione e del consumo energetico, portando a **periodi di overgeneration**. Questo fenomeno si verifica quando la produzione di energia da fonti rinnovabili – come solare ed eolico – **supera la domanda istantanea di elettricità**, creando un **eccesso di offerta** che può mettere sotto pressione le reti elettriche. In mancanza di adeguati sistemi di accumulo o di una gestione intelligente della rete, questo surplus energetico può portare a sprechi, riduzioni forzate della produzione o addirittura a instabilità della rete elettrica.

Figura 2.27. Evoluzione giornaliera della domanda elettrica, delle rinnovabili e della curva di carico residuo (illustrativo), 2030.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Terna, 2025.



24 La regione Occitania, nel Sud della Francia, ha uno dei tassi di disoccupazione più alti del Paese (10% vs. media del 7,4%) e sta lanciando una strategia per le energie rinnovabili per la crescita del territorio. La regione ambisce allo sviluppo di numerosi progetti eolici, tra cui 2 parchi offshore galleggianti, a Port-la-Nouvelle e Port Saint Louis du Rhône. Con investimenti programmati di 160 milioni di Euro (di cui 150 milioni in prestiti dalla BCE) e una potenza di oltre 250 MW al 2030, i progetti di wind offshore dell'Occitania francese coprirebbero il fabbisogno energetico di 400mila di persone e darebbero occupazione a oltre 300 persone per l'adattamento dei porti e la costruzione degli impianti. La Germania è tra i primi Paesi al mondo per installazione di turbine offshore wind, in Europa, ha la più alta capacità installata di eolico offshore con oltre 8 GW. Negli ultimi anni l'energia eolica è stata il principale creatore di posti di lavoro nel settore delle energie rinnovabili: dei circa 344mila posti di lavoro legati al settore delle energie rinnovabili in Germania creati nel 2021, circa 130mila erano nell'industria dell'energia eolica (38%). In generale, l'industria dell'eolico offshore tedesca vale oltre 10 miliardi di Euro di introiti.

70. Per **trasformare l'overgeneration in un'opportunità**, è necessario investire in **tecnologie di accumulo**, come le **batterie** di nuova generazione e i sistemi di **pompaggio idroelettrico**, capaci di immagazzinare l'energia in eccesso e rilasciarla nei momenti di maggiore domanda. Un'altra leva fondamentale è lo sviluppo di **reti elettriche intelligenti e interconnesse**, che possano adattarsi dinamicamente alla produzione variabile delle rinnovabili, oltre a soluzioni di flessibilità della domanda, come la **modulazione dei consumi industriali** o il ricorso ai veicoli elettrici come unità di stoccaggio distribuite.
71. Il decreto legislativo 210/21 ha previsto l'introduzione di un nuovo **meccanismo di approvvigionamento di capacità di stoccaggio elettrico (MACSE)** elaborato con l'obiettivo di integrare le rinnovabili con un livello efficiente di "overgeneration" a partire dagli sviluppi di rete previsti. Questo meccanismo consentirà al sistema di acquisire nuova capacità di accumulo attraverso **contratti di approvvigionamento di lungo termine** aggiudicati attraverso aste competitive organizzate da Terna, a cui possono partecipare gli operatori titolari di nuovi sistemi di accumulo.
72. I soggetti selezionati in esito all'asta MACSE (la prima avverrà a settembre 2025) hanno:
- l'obbligo di realizzare l'impianto;
 - l'obbligo di rendere disponibile la capacità di stoccaggio a operatori di mercato terzi, per l'utilizzo della stessa nel mercato dell'energia, attraverso una piattaforma gestita dal GME;
 - l'obbligo di offrire tale capacità sul MSD (Mercato per il Servizio di Dispacciamento²⁵);
 - il diritto di ricevere da Terna un premio fisso annuo.
73. Inoltre, i **sistemi di accumulo idroelettrico** mediante **pompaggio** rappresentano una fonte in grado di offrire maggiore **flessibilità e sicurezza** al sistema energetico rispetto alle fonti fossili, facilitando anche **l'integrazione delle FER**, contribuendo al **miglioramento della capacità di invaso dei bacini esistenti**. La **tecnologia idroelettrica** contribuisce alla **sicurezza di approvvigionamento** energetico **riducendo** la possibile **dipendenza da fornitori esteri** di materie prime critiche e rafforzando la competitività del settore energetico nazionale.
74. Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)²⁶ ha individuato in oltre **10 GW la capacità necessaria** al Paese **entro il 2030**, di cui 6 GW utility scale (batterie e pompaggi idroelettrici, localizzati principalmente al Sud e nelle isole) e i rimanenti in batterie distribuite; ad oggi

²⁵ È il mercato in cui Terna si approvvigiona di tutte le risorse necessarie al controllo e alla gestione in sicurezza del sistema elettrico nazionale, quindi, per la risoluzione delle congestioni intrazonali, per la creazione della cosiddetta riserva di energia e per il bilanciamento in tempo reale dei flussi di elettricità sulla rete di trasmissione.

²⁶ La capacità individuata dal PNIEC, ad oggi in aggiornamento, è già stata rivista al rialzo dagli scenari Terna-SNAM in 8,9 GW di impianti di accumulo c.d. utility-scale al 2030.

in Italia operano **22 pompaggi** con una potenza in assorbimento di circa 6,5 GW. Il Sud Italia ha un grande potenziale nello sviluppo di sistemi di pompaggio e accumulo idroelettrico: sono mappati circa **150 invasi nelle Regioni del Sud e Isole**, e individuati una **decina di progetti** per avviare progettualità e mettere a terra **investimenti** anche **recuperando la funzionalità** di invasi **esistenti**: tra le 8 Regioni del Sud, la **Basilicata** ha **14 invasi usati al 50%** mentre la **Sicilia** ne ha **47 usati al 70%**.

FOCUS – LO SVILUPPO DELLE RINNOVABILI E DEI POMPAGGI DI EDISON

Il **Gruppo Edison** ha in corso cantieri per la **realizzazione di 400 MW** di nuova capacità **rinnovabile**, in linea con il Piano Strategico del Gruppo che prevede **5 GW** di potenza green, coprendo almeno il **40% del mix di generazione elettrica** al 2030. Si tratta di oltre 300 MW di nuovo fotovoltaico e di circa 100 MW di eolico, concentrati in prevalenza nel Sud Italia, per un investimento complessivo di circa **500 milioni di Euro**. I lavori impiegano complessivamente oltre 900 maestranze e 200 imprese fornitrici e la messa in esercizio dei nuovi impianti è prevista tra il 2025 e il 2026. Inoltre, Edison ha recentemente ottenuto il positivo decreto di Valutazione di Impatto Ambientale dal MASE e dalle Regioni per **ulteriori 1.000 MW** (la maggior parte di progetti eolici), che si tradurranno in aperture di nuovi cantieri nei prossimi due anni, per un investimento complessivo di **1,5 miliardi di Euro**.

A livello regionale, si evidenziano in particolare i progetti avviati in:

- **Abruzzo**: dismissione di 67 turbine per installare **18 turbine eoliche di nuova generazione** per una capacità totale installata di circa 81 MW, che produrranno in media 125 GWh all'anno (+174% rispetto alla produzione attuale), soddisfacendo il fabbisogno energetico di oltre 46mila famiglie ed evitando l'emissione di circa 54mila ton. di CO₂ l'anno;
- **Puglia**: in costruzione **50 MW di nuova capacità eolica** ad Ascoli Satriano e Sant'Agata (FG) per investimenti complessivi pari a 80 milioni di Euro, genereranno 133,2 GWh di energia rinnovabile l'anno, soddisfacendo il fabbisogno di 58mila famiglie ed evitando oltre 57mila ton. di CO₂ l'anno, si aggiungono ai 16 impianti eolici e ai 17 impianti fotovoltaici già presenti;
- **Sicilia**: in costruzione **230 MW di nuova capacità fotovoltaica** nelle province di Palermo e Trapani, per un investimento complessivo di oltre **270 milioni di Euro**, e l'impiego di oltre **500 maestranze e 100 imprese** fornitrici, è inoltre in sviluppo, attraverso la JV Wind Energy Pozzallo, un progetto di eolico offshore al largo di Pozzallo, a oltre 25 km dalla costa, per una potenza installata pari a 975 MW, per cui prevede di avviare la domanda di Valutazione di Impatto Ambientale presso il MASE entro l'estate 2025.

Con riferimento ai pompaggi idroelettrici, al primo trimestre 2025 Edison ha in **sviluppo 5 progetti al Sud Italia** (in Basilicata, Calabria Puglia, Sardegna e Sicilia), al momento in corso di autorizzazione. L'obiettivo strategico del Gruppo è di **costruire almeno 500 MW di strumenti di accumulo**, infrastrutture altamente strategiche per la transizione ecologica e la sicurezza energetica nazionale. Nel 2024, infine, Edison ha sottoscritto un accordo programmatico con WeBuild per lo sviluppo dei **progetti di pompaggio** di Pescopagano (PZ) in **Basilicata** e di Villarosa (EN) in **Sicilia**.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2025.

75. In sintesi, il Sud Italia può gestire le sfide della decarbonizzazione del Paese e diventare un modello di riferimento a livello euro-mediterraneo per la diversificazione energetica e lo sviluppo di filiere integrate. Questo può avvenire grazie alla leadership e alle opportunità prospettiche nell'ambito della produzione e accumulo di energia da FER e nelle interconnessioni (come illustrato nei paragrafi precedenti), ma anche cogliendo opportunità connesse ad altri ambiti della decarbonizzazione, come la **cattura di CO₂** (in particolare nelle aree in Sicilia e Calabria con formazioni rocciose profonde e giacimenti esauriti di idrocarburi) e la **dissalazione**.
76. Infatti, data anche la delicata situazione di siccità e rischio idrogeologico presente nel Sud Italia, le Regioni del Sud si stanno movimentando in materia di dissalazione²⁷, il cui processo consiste nel separare la frazione salina delle acque marine e salmastre per la produzione di acqua a basso contenuto di sali, da utilizzare sia a fini civili che produttivi. In Italia ci sono oggi circa **340 dissalatori attivi** (tutti di piccole dimensioni) e i **principali nuovi progetti** di sviluppo sono al **Sud**: tra gli altri è previsto un **dissalatore a Taranto** (che sarà il **più grande d'Italia**) e **5 dissalatori in Sicilia** (3 di ripristino e 2 nuovi).

²⁷ La legge n. 60 del 17 maggio 2022, cosiddetta "Salvamare", contenente "disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare", ha dato avvio al processo di regolamentazione della realizzazione degli impianti di dissalazione, prevedendo, tra le altre cose, l'emanazione di un decreto di questo Dicastero, di concerto con il Ministero della salute, contenente "criteri di indirizzo nazionali sull'analisi dei rischi ambientali e sanitari correlati agli impianti di dissalazione". Inoltre, il decreto-legge "siccità" n. 39 del 14 aprile 2023, convertito in legge con la legge n. 68 del 13 giugno 2023, ha introdotto specifiche norme per il contrasto alla crisi idrica, semplificando, tra l'altro l'iter per la realizzazione degli impianti di dissalazione.

FOCUS - LA FONDAZIONE EOS (EDISON ORIZZONTE SOCIALE) E I PRINCIPALI PROGETTI NEL SUD DELL'ITALIA

Fondazione EOS - Edison Orizzonte Sociale è nata nel 2021 dalla volontà di Edison di contribuire a generare impatto e innovazione sociale insieme alle comunità e alle organizzazioni con cui si relaziona, mettendo **al centro le nuove generazioni**. La **missione** della Fondazione è **supportare ragazze e ragazzi adolescenti** e accompagnarli verso l'età adulta, dando loro spazi di ascolto, azione, espressione e opportunità concrete di crescita. Per perseguire questo scopo, Fondazione EOS, attraverso programmi di intervento triennali, indirizza le risorse messe a disposizione dall'azienda per favorire l'attività delle organizzazioni del terzo settore, delle associazioni sportive e culturali, delle istituzioni e del mondo della ricerca.

I progetti nel Sud Italia

- **Palermo:** il **progetto Traiettorie Urbane**, nato nel 2022 da un'idea di Fondazione EOS, Clac ETS ed Ecomuseo Mare Memoria Viva, e cofinanziato dall'Impresa Sociale con i Bambini, è un **progetto integrato di contrasto alla povertà educativa** rivolto a ragazzi e ragazze tra gli 11 e i 17 anni che coinvolge 6 quartieri (Danisinni, Zisa e Noce, Kalsa, Sant'Erasmo e Romagnolo). L'obiettivo del progetto, che giunge al termine nell'estate 2025, è stato quello di mettere in connessione questi luoghi in modo da **ampliare gli orizzonti delle ragazze e dei ragazzi** che li vivono, attraverso un ripensamento del modo di **abitare e condividere lo spazio pubblico**. Il progetto ha coinvolto 13 partner, 18 scuole, 7.500 ragazzi adolescenti, 250 famiglie e più di 3mila persone della cosiddetta "comunità educante".
- **Napoli:** EOS ha scelto di sostenere e supportare il **progetto Criscito** nel quartiere di Sant'Antonio Abate, per sviluppare l'infrastruttura educativa e sociale **in un contesto multiproblematico** (densità abitativa, povertà educativa, economica e sociale, criminalità, illegalità, marginalità, genitorialità precoce) e scarsamente considerato da istituzioni e terzo settore. In questo progetto EOS sperimenta una modalità di **cofinanziamento innovativa** sempre con l'Impresa sociale con i Bambini che prevede anche **l'accompagnamento alle realtà associative meno strutturate** attraverso la condivisione di competenze specifiche e differenti. Ad oggi il progetto ha coinvolto ha raggiunto più di 150 tra bambini e ragazzi coinvolti in modo stabile, circa 50 nuclei familiari nel borgo e permesso a 28 operatori e operatrici di formarsi ed esercitare la propria professione.

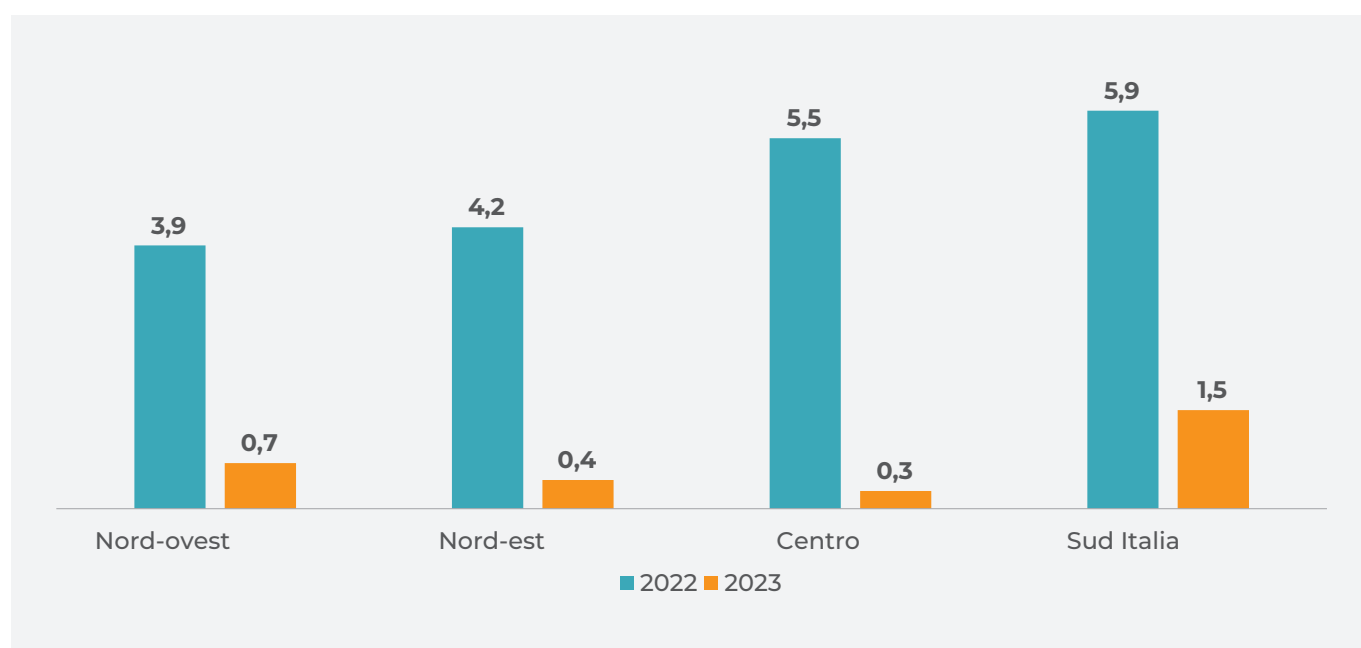
Nel 2023, EOS ha lanciato il **concorso interno "Good idea-I buoni progetti nascono da dentro"** con l'obiettivo di valorizzare competenze, passioni e attitudini dei colleghi che vivono nei territori in cui Edison opera e che percepiscono direttamente i bisogni delle proprie comunità. I colleghi sono infatti gli ideatori e i coordinatori delle attività nei territori. Tra le 10 migliori idee, **due i progetti nel Sud Italia** che nel 2024 hanno ottenuto risultati così rilevanti da essere riconfermati per il 2025:

- **a Bari, la scuola di italiano e cultura italiana per migranti** sviluppata dai colleghi con la comunità di Sant'Egidio;
- **a Pomigliano d'Arco (NA), il progetto Smart Scart. dalla persona alla materia!** Un laboratorio per favorire il riuso degli scarti in plastica che coinvolge direttamente gli adolescenti nell'acquisizione di modelli di consumo, produzione e relazione responsabile.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2025.

2.1.3 LA MANIFATTURA

77. Negli ultimi anni, il **Sud Italia** ha mostrato una performance economica positiva, registrando tassi di crescita superiori rispetto al resto del Paese. In particolare, secondo i dati Istat, il **PIL** del Sud Italia è aumentato dell'**1,5%** nel **2023**, superando le altre macro-aree italiane – **Nord-Ovest (+0,7%)**, **Nord-Est (+0,4%)** e **Centro (+0,3%)**. La tendenza ha confermato l'andamento già evidenziato nel 2022, anno in cui il Sud Italia aveva segnato un incremento del **+5,9%**, rispetto al **+3,9%** del **Nord-Ovest**, **+4,2%** del **Nord-Est** e **+5,5%** del **Centro**. Inoltre, secondo le stime il PIL del Sud Italia nel **2024** è cresciuto del **+0,9%**, rispetto a una media del **+0,7%** per il Centro-Nord e per l'Italia nel suo complesso²⁸.
78. Tale dinamica positiva si riflette anche nei principali indicatori del mercato del lavoro. Tra il **2023 e il 2024**, il numero degli **occupati** nel Sud Italia è **cresciuto del +2,2%**, quasi il doppio rispetto al dato del **Centro-Nord (+1,2%)**. Se si estende l'orizzonte al periodo **2019-2024**, l'aumento complessivo dell'occupazione nel Sud Italia raggiunge il **+5,8%**, a fronte del **+2,8%** registrato nelle Regioni **centro-settentrionali**.



79. L'attuale dinamica di crescita del Sud Italia trova un solo precedente paragonabile nel secondo dopoguerra, in corrispondenza dell'azione della **Cassa per il Mezzogiorno**. Come mostra la serie storica del **PIL pro-capite** del **Sud Italia** in rapporto alla media nazionale, tra il **1951 e il 1971** il Sud Italia ha sperimentato un'accelerazione significativa dei processi di convergenza, con un miglioramento dell'indicatore **da 61 a 73** (su base 100). Tale dinamica rappresenta un'eccezione storica in un contesto di lungo periodo caratterizzato da divari persistenti, che nel tempo hanno mostrato una tendenza alla stabilizzazione su valori inferiori alla media nazionale, riprendendo una fase di crescita nel **2021**, anche grazie agli effetti del PNRR, dopo una fase di declino iniziata negli anni Ottanta.

Figura 2.28. Variazione del PIL rispetto all'anno precedente nelle macro-aree dell'Italia (variazione percentuale) 2022-2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.

²⁸ Fonte: elaborazione TEHA Group su dati SRM – Intesa Sanpaolo, 2025.

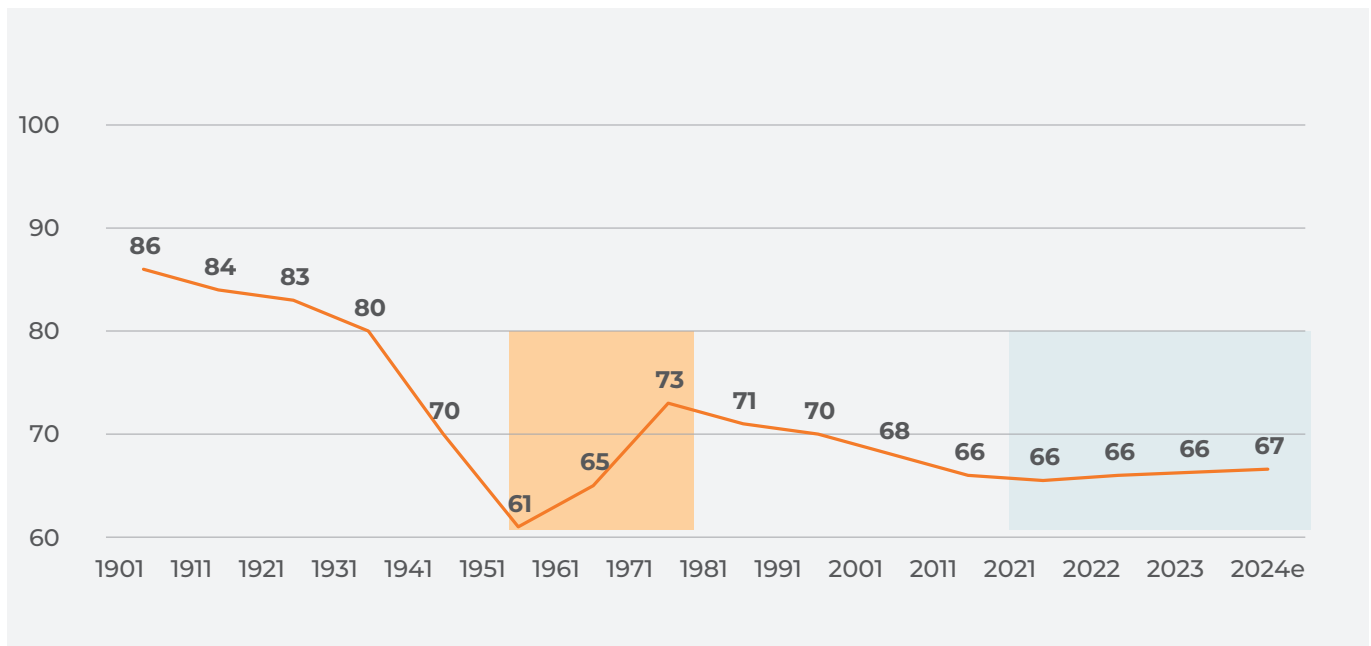


Figura 2.29. Andamento del PIL pro-capite del Sud Italia rispetto alla media nazionale (valore indice, Italia = 100) 1901-2021 e focus 2021-2024e.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat e fonti varie, 2025.

80. Negli ultimi anni la crescita del PIL del Sud Italia è stata accompagnata da una crescita del Valore Aggiunto prodotto dalla manifattura. Già nel 2022, si riscontra un incremento del **Valore Aggiunto** del comparto manifatturiero pari al **+15,9%** rispetto all'anno precedente, il più alto tra tutte le macro-aree italiane (vs **+5,7% Nord Italia** e **+10,0% Centro Italia**). Particolarmente rilevanti sono stati i risultati ottenuti dalla **Sicilia**, che ha registrato una crescita del **+57,8%**, e dalla **Sardegna**, con un aumento del **+20,6%**.

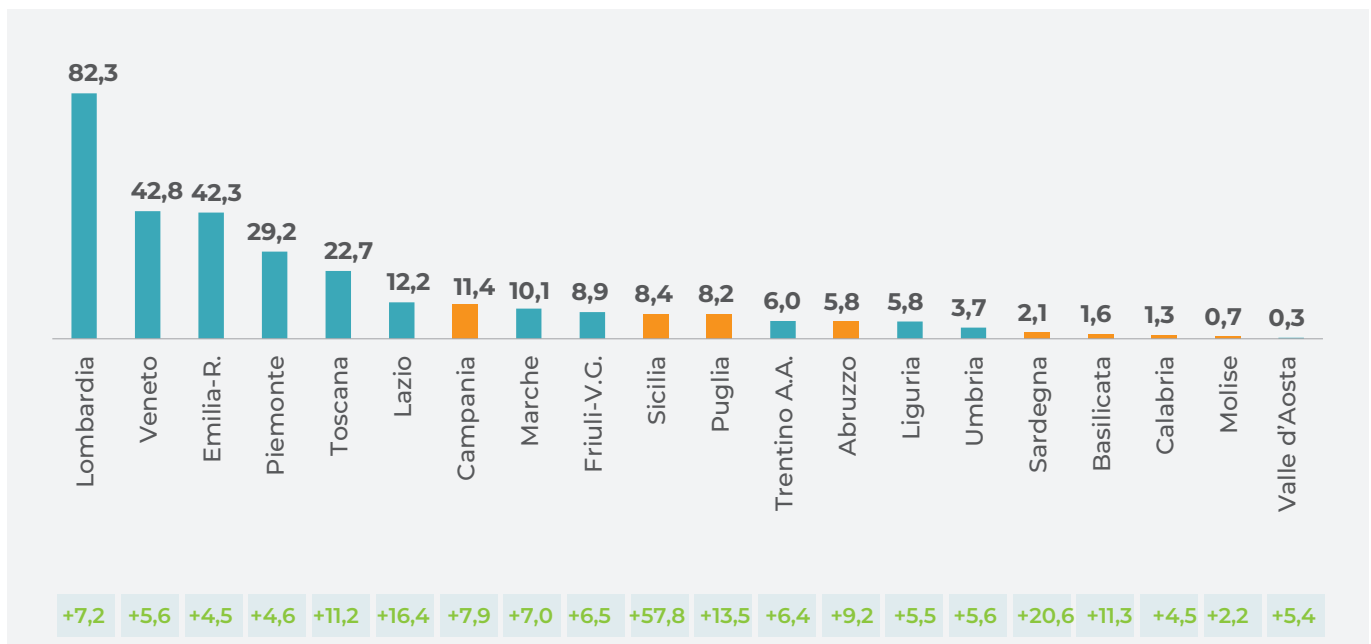
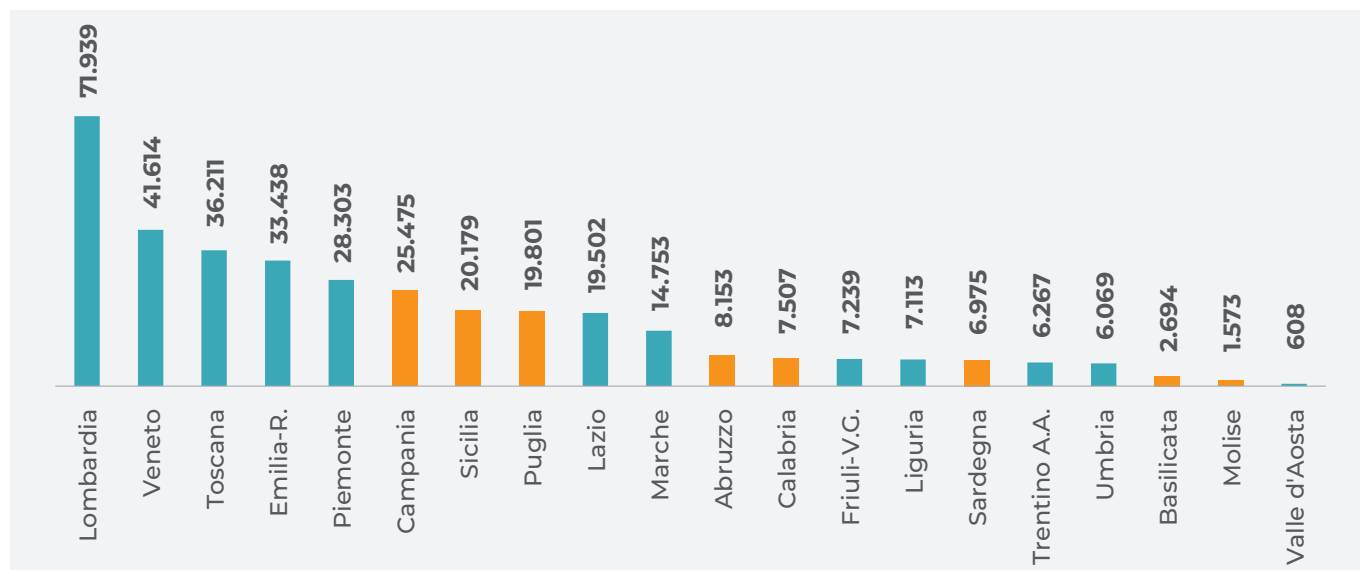


Figura 2.30. Valore Aggiunto del comparto manifatturiero per Regione (miliardi di Euro) 2022 e variazione percentuale 2021-2022. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.

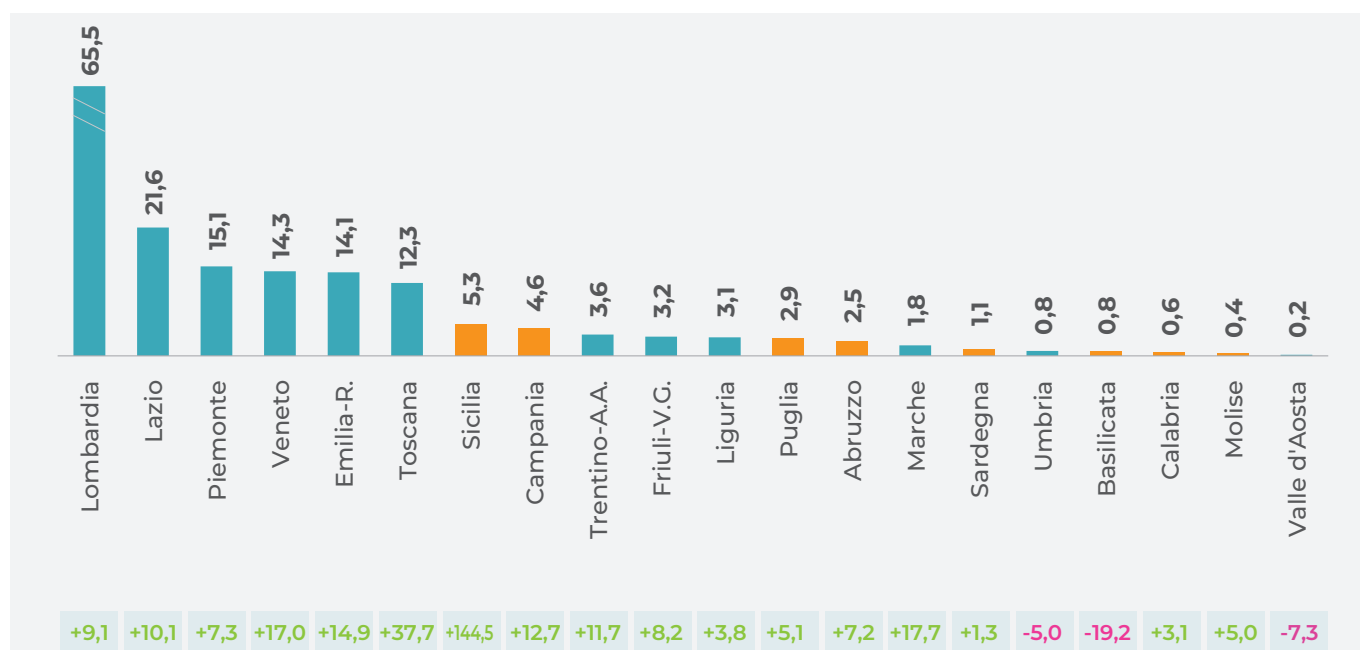
81. Il Sud Italia ospita oggi il **25,3% delle imprese** manifatturiere italiane. La **Campania** si conferma la Regione con il maggior numero di imprese attive nel comparto, pari a **25.475 unità**. Seguono la **Sicilia** con **20.179 imprese** e la **Puglia** con **19.801**. Queste tre Regioni rappresentano i principali poli industriali del Sud Italia, contribuendo in modo consistente alla dimensione complessiva del settore manifatturiero nazionale.

Figura 2.31. Numero delle imprese manifatturiere nelle Regioni italiane (valore assoluto), 2022. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.



82. Il rafforzamento del tessuto manifatturiero del Sud è accompagnato da un crescente coinvolgimento dei grandi **gruppi multinazionali esteri**. Nel 2022, il Valore Aggiunto generato dalle multinazionali nel Sud Italia è aumentato del **+26,7%** rispetto all'anno precedente, una variazione nettamente superiore a quella registrata nelle altre macro-aree del Paese (vs. **+11,6% Nord Italia** e **+18,0% Centro Italia**). In particolare, il **Valore Aggiunto** delle imprese multinazionali in **Sicilia** è cresciuto del **+144,5%**, segnando uno dei più alti tassi di incremento a livello nazionale. Anche la **Campania** ha mostrato una crescita solida, con un aumento del **+12,7%**, a conferma di un interesse crescente da parte degli investitori esteri verso le Regioni meridionali.

Figura 2.32. Valore Aggiunto delle multinazionali estere per Regione (miliardi di Euro) 2022 e variazione percentuale 2021-2022. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.



83. Altro fattore che sostiene lo sviluppo della manifattura nel Sud Italia è il consolidamento del tessuto imprenditoriale. In particolare, tra il 2024 e il 2023 il numero di **società di capitali** presenti sul territorio è aumentato del **+4,2%** (vs. + 2,7% nel Centro-Nord). La maggior crescita si è riscontrata in **Campania** con una variazione del **+4,8%**, seguita dalla **Puglia** (+4,6%) e dalla **Calabria** (+4,1%)²⁹.

84. Con riferimento alla propensione internazionale e al posizionamento nei mercati globali, nel 2024 il Sud Italia ha svolto un ruolo trainante nella tenuta dell'**export manifatturiero** nazionale, contribuendo in misura significativa a compensare la stagnazione registrata nel resto del Paese. Mentre l'export manifatturiero italiano complessivo è calato di **-0,6 miliardi di Euro**, il Sud Italia ha registrato un aumento pari a **+4,2 miliardi di Euro**. In particolare, nel **2024** il settore manifatturiero del Sud Italia ha raggiunto il **10,3%** del totale nazionale. La composizione settoriale evidenzia una forte concentrazione in comparti quali i **prodotti petroliferi raffinati** (81,0% dell'export nazionale di settore) e la **farmaceutica chimico-medicinale** (18,6%), in marcata espansione rispetto all'anno precedente (**+16,2%**). Risultano dinamici anche i comparti **alimentare** (**+9,2%**) e dei **prodotti chimici** (**+4,2%**), testimoniando una diversificazione progressiva della base esportatrice meridionale.

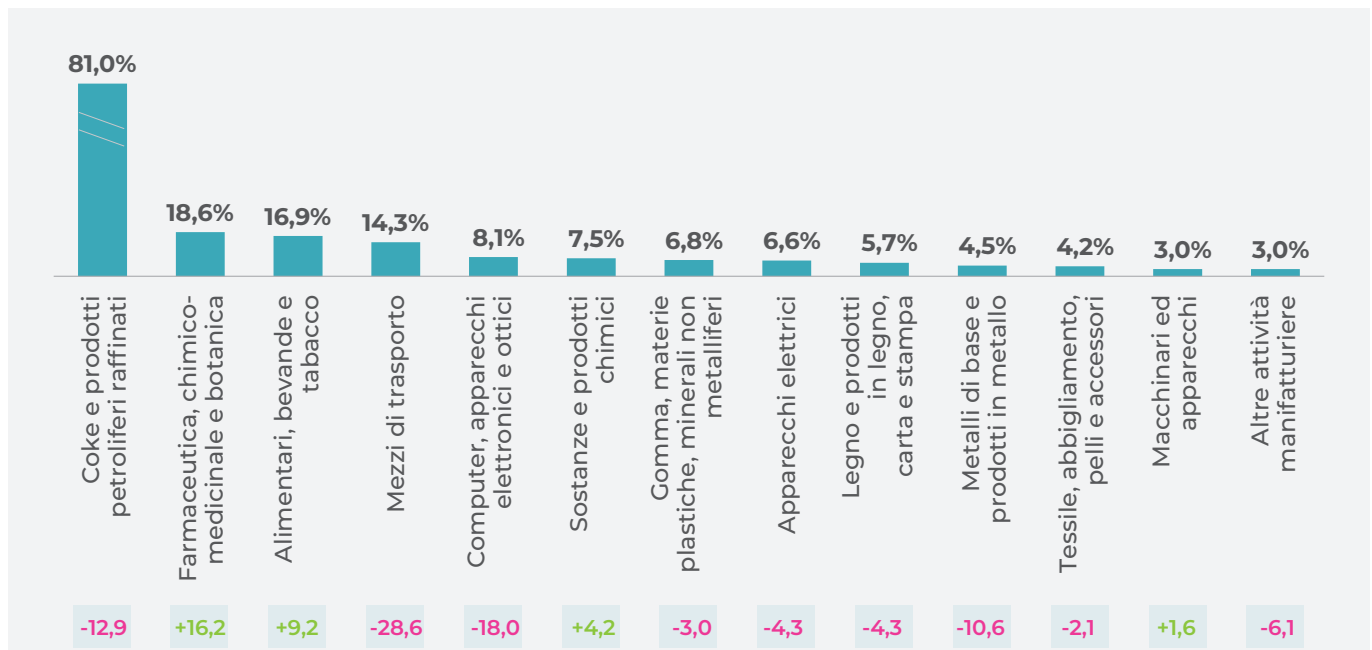
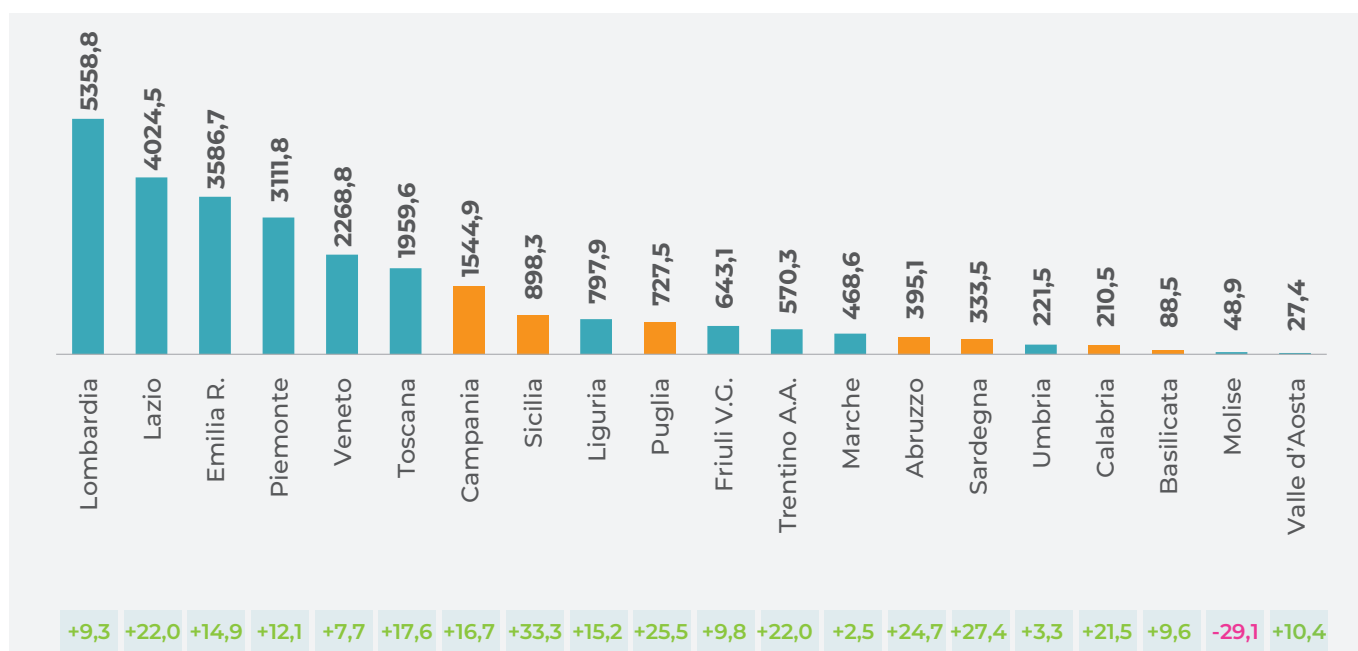


Figura 2.33. Incidenza export del Sud Italia sul totale nazionale (valori percentuali), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati SRM – Intesa Sanpaolo e Istat-Coeweb, 2025.

85. La crescita del Sud Italia è legata non solo all'espansione della capacità produttiva e della propensione internazionale, ma anche al rafforzamento della **Ricerca e Sviluppo (R&S)**. Tra il 2017 e il 2022, la **Sicilia** ha registrato la più alta crescita in R&S tra le Regioni italiane (**+33,3%** vs **14,7%** Italia). La Campania, invece, si conferma come la **1ª Regione del Sud** per investimenti in R&S e la **7ª a livello nazionale**.

Figura 2.34. Spesa in Ricerca e Sviluppo per Regione (milioni di Euro e crescita percentuale 2017-2022), 2022. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat, 2025.



86. Per favorire un maggior grado di innovazione, il Sud Italia potrà contare su progettualità volte a sostenere le piccole e medie imprese del territorio.

FOCUS – LA COLLABORAZIONE TRA CONFINDUSTRIA E INTESA SANPAOLO A SOSTEGNO DELLE AZIENDE DEL SUD ITALIA

Nel gennaio 2025, Confindustria e Intesa Sanpaolo hanno rinnovato la loro collaborazione, mettendo a disposizione delle imprese italiane un plafond di **200 miliardi di Euro fino al 2028**. Questa iniziativa mira a sostenere la crescita del sistema produttivo nazionale, con particolare attenzione alle **piccole e medie imprese**, facilitando l'**accesso al credito**, promuovendo l'innovazione e supportando la transizione verso **modelli produttivi sostenibili e digitalizzati**.

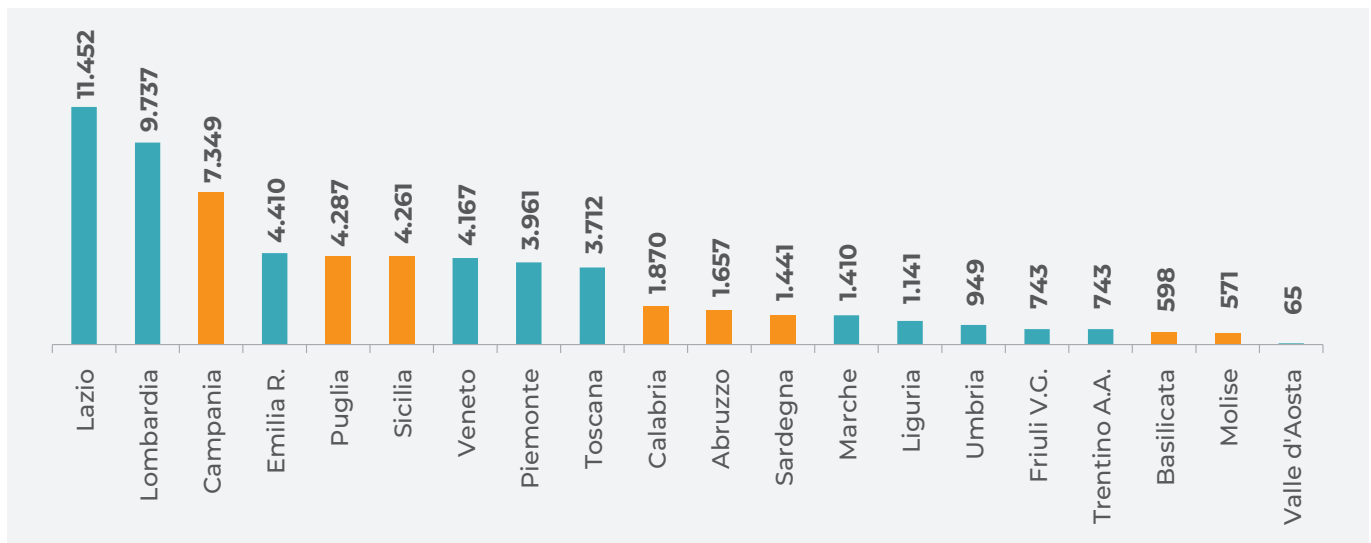
L'accordo si concentra su settori strategici come l'**aerospazio**, la **robotica**, l'**intelligenza artificiale** e le **scienze della vita**, incentivando investimenti in ricerca e sviluppo, economia circolare e processi ad alto contenuto tecnologico. Un'attenzione particolare è rivolta al **Mezzogiorno**, con **40 miliardi di Euro** destinati alle imprese del Sud Italia, al fine di favorire la crescita economica e l'attrattività dei territori.

Fonte: TEHA Group su dati Intesa Sanpaolo, 2025

87. Nel quadro generale di ripresa del tessuto manifatturiero del Sud Italia, sono **quattro le filiere da attenzionare** maggiormente nel breve e medio periodo (Automotive, Aerospazio, Farmaceutico e Agrifood), per il contributo preponderante alla composizione del valore aggiunto e dell'export del Sud Italia, per i fattori di rischio che le caratterizzano ma anche per il contributo all'innovazione che determinano. Di seguito viene presentata una fotografia per ciascuno.

A. AUTOMOTIVE

Figura 2.35. Numero di imprese del comparto Automotive per Regione (valore assoluto), 2023.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati AIDA, 2025



89. La **Campania**, in particolare, si distingue per: la presenza di 7.349 imprese (3° posto a livello nazionale), il **31,9% degli addetti del settore** e **5,7 miliardi di Euro di Valore Aggiunto** (su un totale di **17,3 miliardi di Euro**) di tutto il Sud.

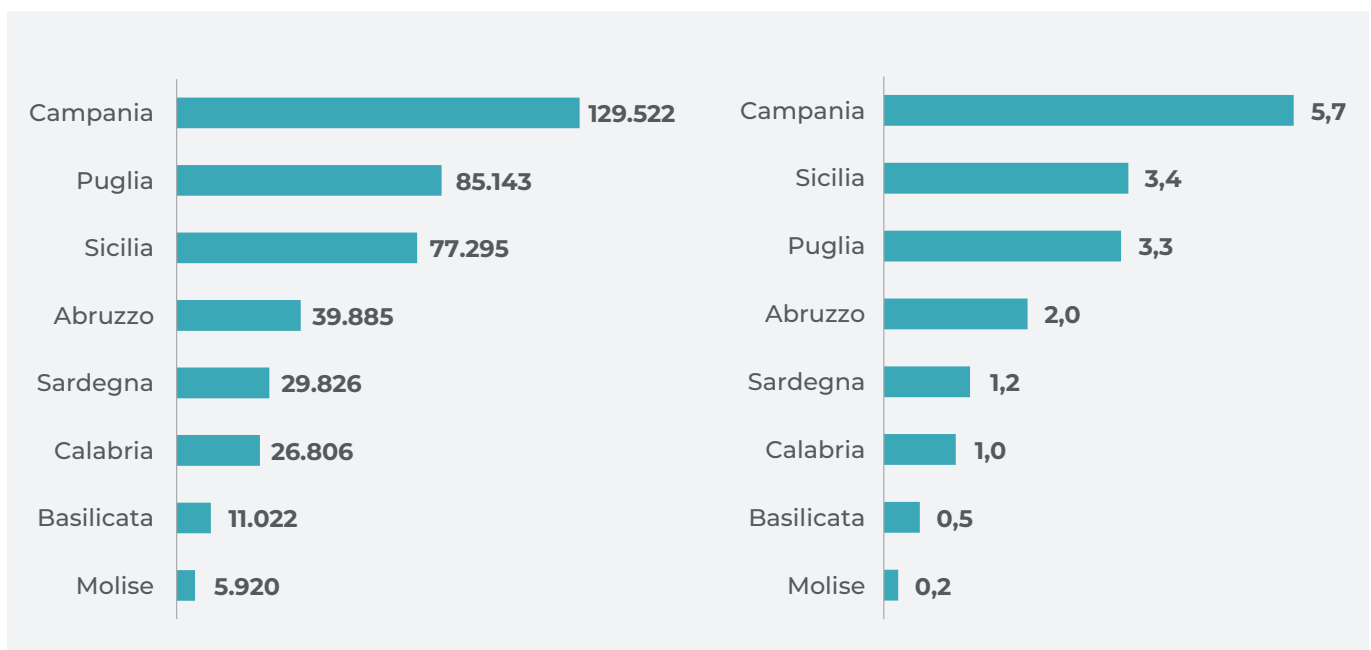
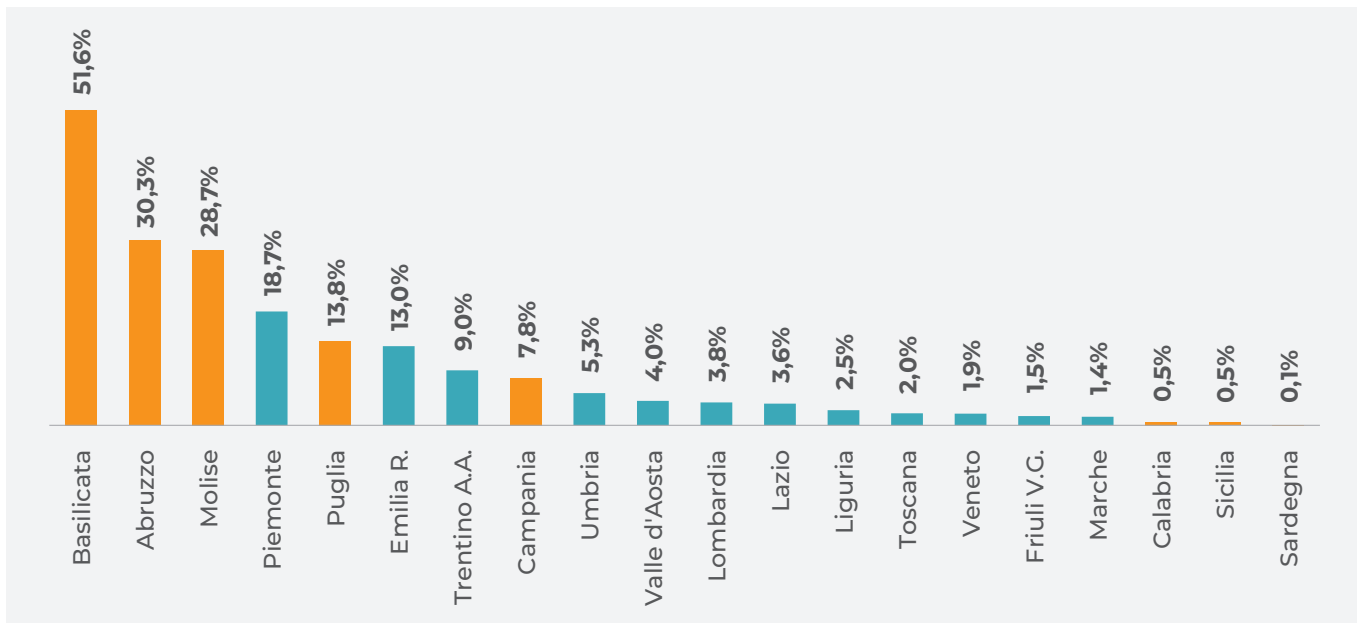


Figura 2.36. Sinistra: Addetti del comparto Automotive nelle Regioni del Sud Italia (valori assoluti), 2022. Destra: Valore Aggiunto del comparto Automotive per Regione (miliardi di Euro), 2022. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Rapporto Strategico ZES e Istat, 2025.

90. In **Basilicata, Abruzzo e Molise**, l'export automotive rappresenta rispettivamente il **51,6%, 30,3% e 28,7%** del totale delle esportazioni manifatturiere regionali, indicando una **forte dipendenza settoriale** da questa filiera industriale. Tale esposizione rende il Sud Italia particolarmente vulnerabile agli **shock negativi** che interessano il settore a livello globale.

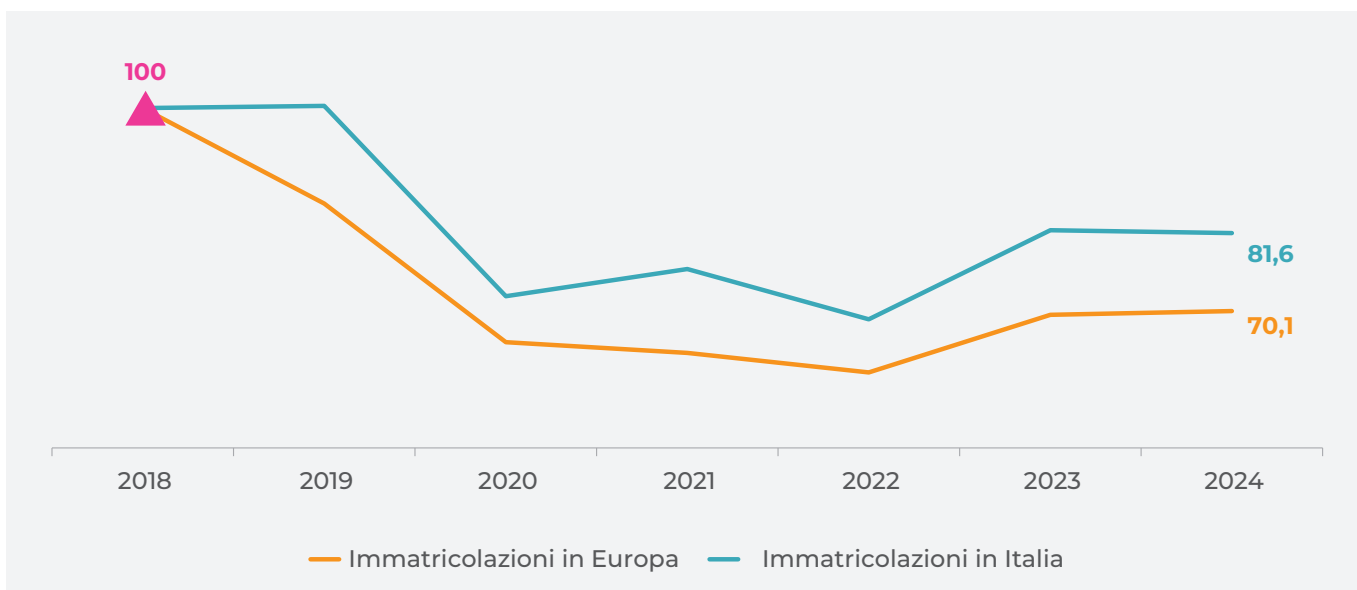


91. Questo settore **è ora al centro di una crisi strutturale**, con effetti particolarmente visibili nelle Regioni meridionali. Una delle principali cause è rappresentata dal **progressivo spostamento delle catene produttive all'estero**, in particolare verso Paesi come **Polonia, Serbia, Turchia e Marocco**, dove il costo del lavoro è inferiore, l'energia più accessibile e le condizioni fiscali più favorevoli. A questa tendenza si aggiungono altre criticità strutturali. Tra queste, il **rallentamento della domanda interna** dei veicoli e il **ritardo nell'adeguamento alla transizione verso l'elettrico**, che ha posto il settore italiano in una posizione di svantaggio competitivo.

Figura 2.37. Incidenza dell'export automotive sul totale dell'export manifatturiero per Regione (valori percentuali), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat-Coeweb, 2025.

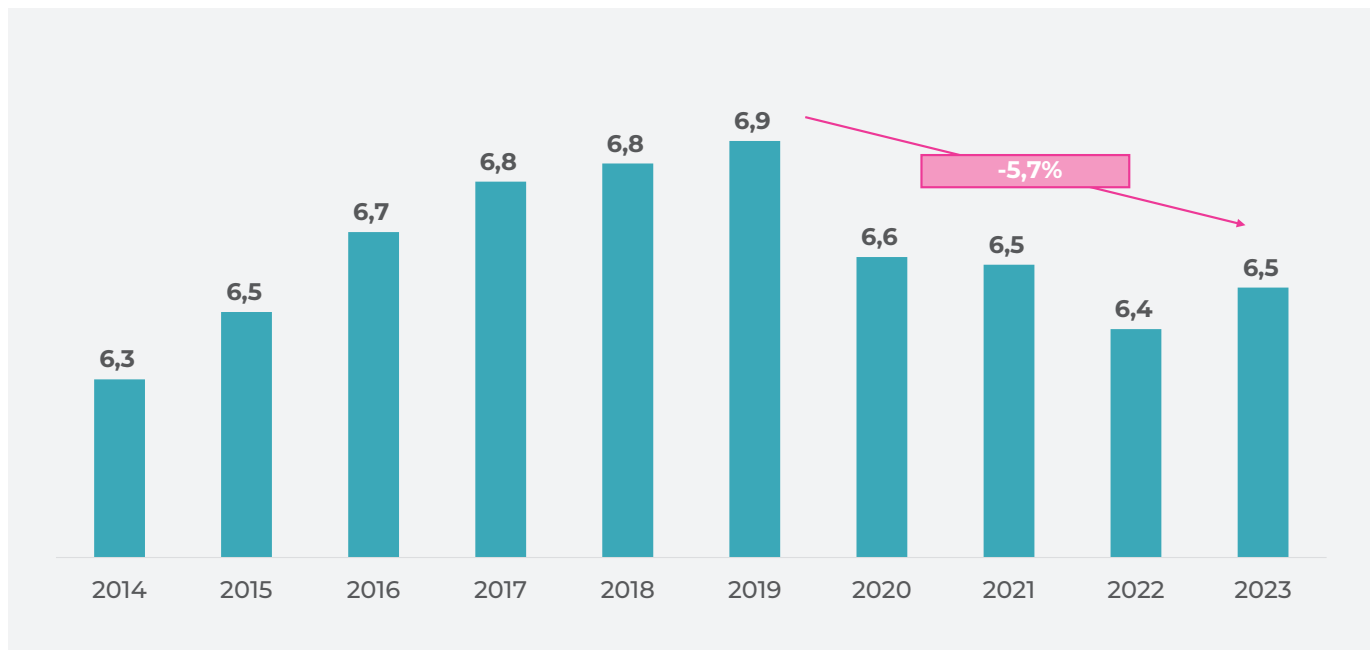
92. Si evidenzia, a tal proposito, una diminuzione generalizzata delle **immatricolazioni (-29,9% in Europa e -18,4% in Italia tra il 2018 e il 2024)**.

Figura 2.38. Immatricolazioni di vetture in Europa e in Italia (2018 = base 100), 2018-2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat, 2025.



93. Nel 2024, la produzione nazionale di autoveicoli ha subito un crollo del **-36,8%** rispetto al 2023, riportando i livelli produttivi indietro di oltre sessant'anni, fino al **1959**. Le conseguenze di questa crisi si manifestano con particolare evidenza nel Sud Italia, in cui gli stabilimenti hanno ridotto la produzione di **oltre 193 mila unità**, pari a un calo del **-31,4%**, con lo stabilimento di **Melfi** che ha registrato una contrazione della produzione pari al **-63,5%**, cioè **oltre 100 mila autovetture in meno** rispetto all'anno precedente.
94. Tra il 2023 e il 2024 **l'export automotive del Sud Italia ha registrato una contrazione del 32,3%**, a fronte di un calo più contenuto (**-7%**) nelle **Regioni del Centro-Nord**. Questo squilibrio riflette non solo un divario nella **capacità di riconversione industriale**, ma anche l'assenza di strategie coordinate per la transizione del settore in chiave sostenibile e digitale.
95. Al calo delle immatricolazioni e dell'export, è corrisposto anche un calo dell'**occupazione**, riscontrabile in tutta Europa. Tra il 2019 e il 2023, il numero degli occupati nel comparto in UE è calato del 5,7%, riflettendo le difficoltà strutturali che investono l'intero sistema industriale del settore. In Italia, dove l'Automotive rappresenta circa il **5% della forza lavoro complessiva**, gli effetti della crisi si sono sommati a criticità preesistenti, contribuendo a indebolire ulteriormente la tenuta occupazionale e produttiva, in particolare nelle aree più esposte, come il Sud Italia.

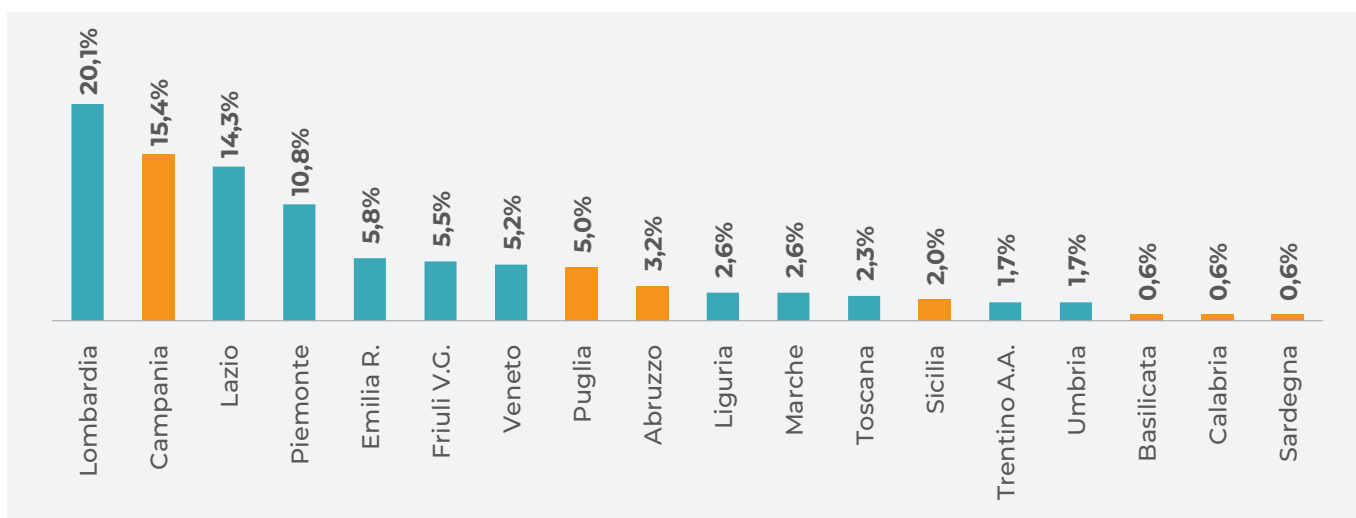
Figura 2.39. Occupati del comparto Automotive in UE-27 (milioni), 2014-2023.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat, Agenzia internazionale per l'Energia e Commissione Europea, 2025.



B. AEROSPAZIO

96. Il comparto aerospaziale rappresenta una componente strategica dell'industria italiana, con un fatturato complessivo che nel 2023 ha superato i **18 miliardi di Euro** e una forza lavoro che coinvolge oltre **50.000 addetti**. Il settore è fortemente articolato, con una netta prevalenza di piccole e medie imprese, che costituiscono oltre il **76%** del totale. Dal punto di vista

della distribuzione geografica, le imprese³⁰ si concentrano principalmente in Lombardia (**20,1%**), Campania (**15,4%**) e Lazio (**14,3%**). La Puglia, con il **5% del totale nazionale**, si colloca al **2° posto** nel Sud Italia per numero di aziende attive nei settori sopracitati. In questo quadro, il Sud Italia, come il resto della nazione, potrà beneficiare di specifici accordi volti a promuovere l'innovazione e la crescita sostenibile del comparto.



FOCUS – LA COLLABORAZIONE TRA CTNA E INTESA SANPAOLO

Nel marzo 2024 il **Cluster Tecnologico Nazionale dell'Aerospazio (CTNA)** e **Intesa Sanpaolo** hanno siglato un accordo strategico per supportare le imprese italiane della Space Economy nei processi di innovazione, internazionalizzazione e crescita sostenibile. L'obiettivo principale è facilitare la **trasformazione digitale, l'adozione di tecnologie avanzate e l'evoluzione dei modelli di business**, promuovendo al contempo la sostenibilità economico-finanziaria in linea con la logica della New Space Economy.

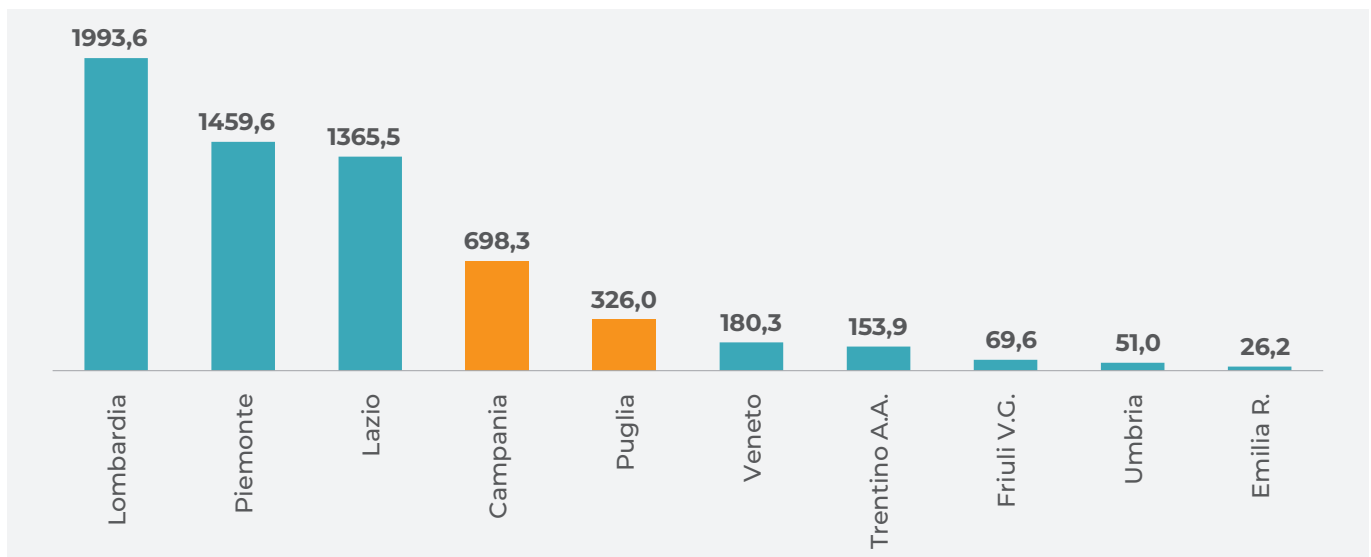
L'accordo prevede l'istituzione di un **tavolo di lavoro congiunto** per identificare le esigenze e le opportunità delle imprese del settore aerospaziale. Le iniziative includono l'**organizzazione di webinar**, la **redazione di informative dedicate**, il **trasferimento tecnologico** dal mondo della ricerca al mercato e il supporto all'accesso a fonti di finanziamento, sia attraverso fondi europei sia mediante strumenti finanziari avanzati offerti da Intesa Sanpaolo. Il CTNA, attraverso la sua rete e quella dei suoi associati, contribuirà a diffondere la conoscenza e l'applicazione di questi strumenti, con l'obiettivo di favorire la competitività e la crescita sostenibile delle imprese, delle filiere e dei territori in cui operano.

Fonte: TEHA Group su dati CTNA, 2025.

Figura 2.40. Imprese che fabbricano aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi, imprese che producono sedili per aeromobili e imprese che fabbricano missili balistici (% sul totale nazionale), 2023. Fonte: elaborazioni TEHA Group su dati iCRIBIS, 2025.

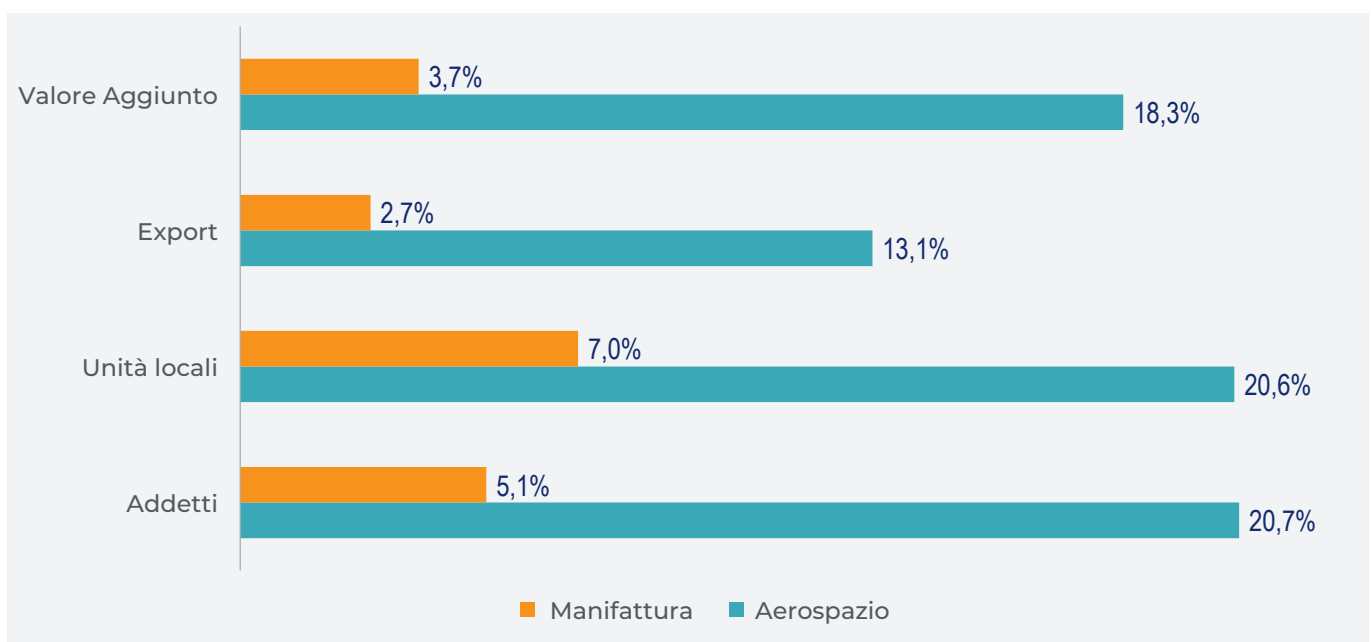
³⁰ Considerando solo le imprese che fabbricano aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi, le imprese che producono sedili per aeromobili e le imprese che fabbricano missili balistici. Occorre sottolineare come nel Sud Italia l'industria veda una particolare prevalenza della dimensione aeronautica rispetto a quella strettamente spaziale.

Figura 2.41. Imprese che fabbricano aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi (milioni di Euro), 2024. Fonte: elaborazioni TEHA Group su dati Istat-Coewb, 2025.



97. Anche sul fronte dell'**export aerospaziale Campania e Puglia** si distinguono nel panorama nazionale, figurando tra le **prime 10 Regioni italiane** per valore delle esportazioni del comparto. Nel 2023, la **Campania** ha registrato un export pari a **698,3 milioni di Euro**, mentre la **Puglia** ha raggiunto i **326,0 milioni di Euro**. Complessivamente, queste due Regioni coprono il **99,3% del totale dell'export aerospaziale del Sud Italia**, confermandosi come i principali poli di specializzazione aerospaziale del Sud Italia e attori rilevanti nella filiera produttiva nazionale.

Figura 2.42. Peso della Campania nei settori dell'aerospazio e della manifattura (valori percentuali sul totale nazionale), 2023. Fonte: elaborazioni TEHA Group su dati Intesa Sanpaolo - SRM, 2025.



98. In particolare, in Campania la filiera aerospaziale riveste un ruolo di rilievo, con un'incidenza ben superiore rispetto alla media della manifattura a livello nazionale. Il settore rappresenta il **58,0% del Valore Aggiunto aerospaziale** del Sud Italia e il **18,3%** di quello nazionale, a fronte del **3,7%** che la **manifattura campana** detiene sul totale manifatturiero italiano. Anche in **termini occupazionali**, il comparto pesa per il **61,2%** degli **addetti** del Sud Italia e per il **20,7%** del totale nazionale. La rilevanza della filiera Aerospace in Campania è confermata dalle numerose iniziative predisposte per sostenere il comparto nel territorio.

FOCUS – IL BANDO “AEROSPAZIO 2025” DELLA REGIONE CAMPANIA

Lo sviluppo del settore aerospaziale in **Campania** è reso possibile anche grazie a mirate iniziative regionali che puntano a valorizzare il potenziale tecnologico e produttivo del territorio. Tra queste si distingue il **bando «Aerospazio 2025»**, recentemente pubblicato dalla **Regione Campania**, che mette a disposizione **20 milioni di Euro** per sostenere **progetti aerospaziali innovativi**. Il bando si pone tre obiettivi strategici: promuovere l'**innovazione tecnologica**, incentivando lo sviluppo di nuove soluzioni nel settore; sostenere la collaborazione tra **imprese e centri di ricerca**, attraverso partenariati orientati all'eccellenza; e allinearsi alle iniziative europee, contribuendo agli obiettivi della **Clean Aviation Joint Undertaking**, il programma che mira a un'aviazione europea più sostenibile e a zero emissioni nette entro il 2050.

Fonte: TEHA Group su dati Regione Campania, 2025.

99. Anche in Puglia, il settore aerospaziale mostra un'incidenza nazionale superiore rispetto a quella della manifattura. L'**aerospazio pugliese** contribuisce infatti per il **10,9%** al **Valore Aggiunto** nazionale del comparto, a fronte del **2,6%** nella manifattura. Lo stesso vale per l'**export**, dove la Puglia rappresenta il **5,4%** delle esportazioni aerospaziali italiane, rispetto all'**1,4%** dell'export manifatturiero complessivo. Anche dal punto di vista occupazionale il divario è evidente: il **10,6%** degli addetti dell'aerospazio a livello nazionale è impiegato in Puglia, mentre la manifattura regionale pesa solo per il **3,9%** dell'occupazione manifatturiera italiana³¹.

FOCUS – LA NUOVA SPACE FACTORY 4.0 A MOLA DI BARI

In **Puglia**, lo sviluppo del settore aerospaziale è sostenuto da interventi strutturali e investimenti mirati che rafforzano il ruolo della Regione come polo di eccellenza nel Sud Italia e a livello nazionale. Un esempio emblematico è rappresentato dalla recente inaugurazione, il 31 marzo 2025, della **Space Factory 4.0 a Mola di Bari**, un hub all'avanguardia dedicato all'integrazione e al collaudo di satelliti di nuova generazione, realizzato dall'azienda SITAEL. La struttura comprende una camera pulita di oltre **1.000 mq** e un **centro di qualifica spaziale**, che consente di simulare le condizioni operative nello spazio per testare i satelliti assemblati, riducendo i tempi di validazione e garantendo elevati standard di qualità. L'investimento complessivo supera i **40 milioni di Euro**, grazie al contributo del **Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT)** e della **Regione Puglia**, a conferma della forte sinergia tra pubblico e privato nel promuovere infrastrutture ad alta tecnologia e sostenere la crescita di una filiera strategica per l'innovazione e lo sviluppo industriale del territorio.

Fonte: TEHA Group su dati Regione Puglia, 2025.

³¹ Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Intesa Sanpaolo - SRM, 2025.

C. FARMACEUTICO

Figura 2.43. Crescita dell'export farmaceutico per Regione (valori percentuali), 2019-2024.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat-Coeweb, 2025.

100. Negli ultimi anni, il settore farmaceutico ha assunto un ruolo sempre più rilevante nell'economia del Sud Italia. Questa tendenza è confermata dai dati sull'export: **le prime 4 Regioni italiane** per crescita dell'**export farmaceutico** tra il **2019** e il **2024** sono tutte meridionali. In testa il **Molise**, con un incremento pari a **+1315,5%**, seguito da **Calabria (+989,8%)**, **Abruzzo (+446,5%)** e **Campania (+385,8%)**.

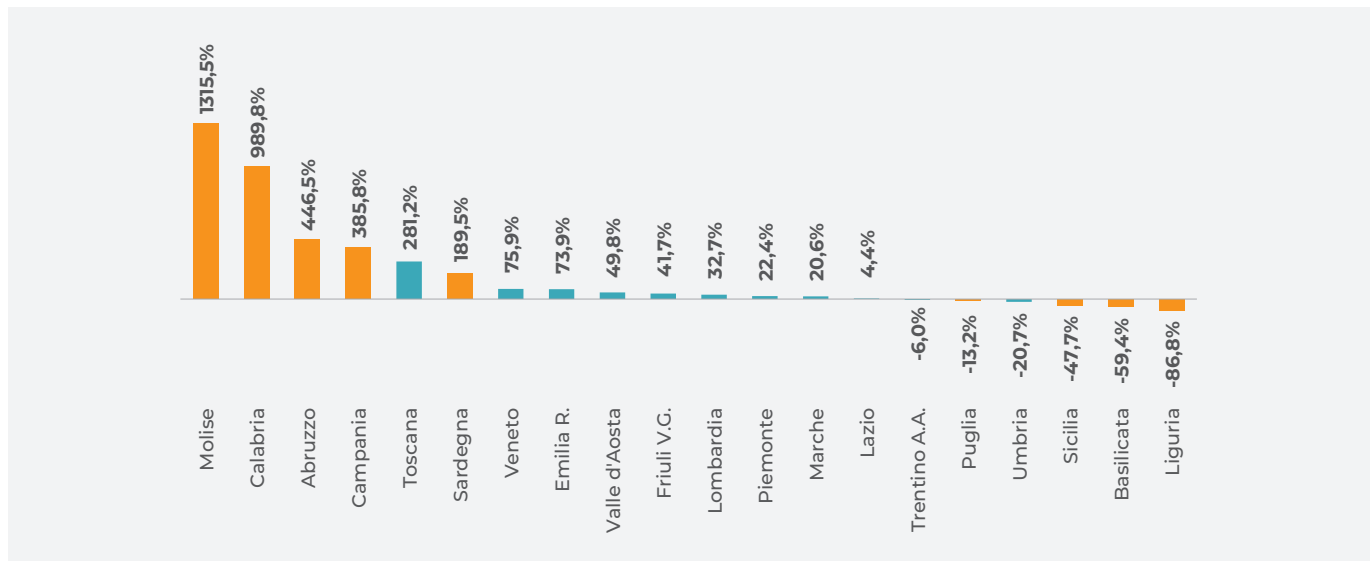
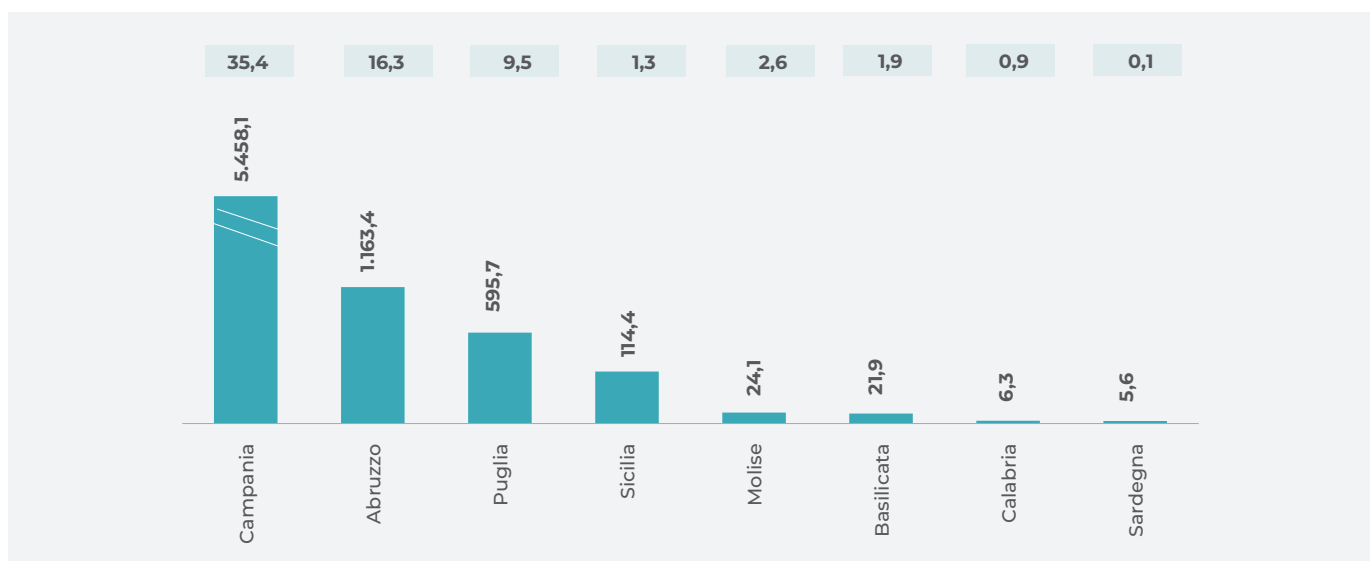


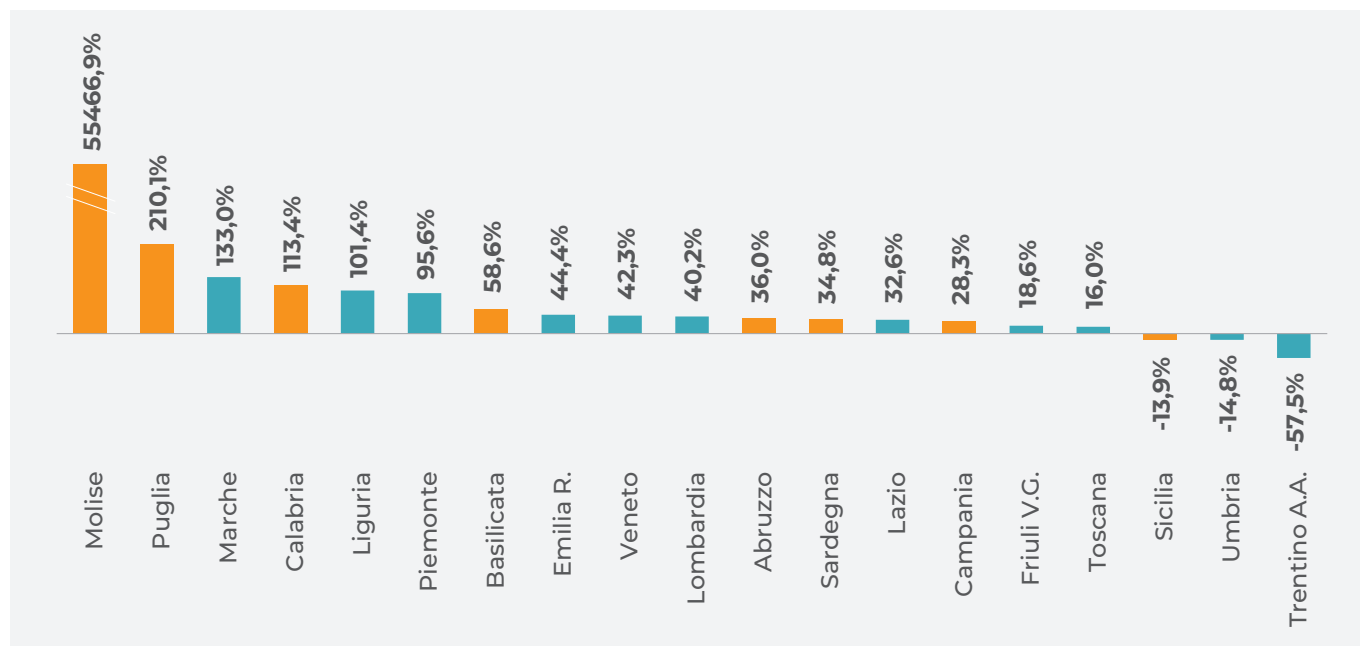
Figura 2.44. Export farmaceutico nelle Regioni del Sud Italia (milioni di Euro e incidenza % del settore farmaceutico sul totale della manifattura), 2024.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat-Coeweb, 2025.

101. L'export farmaceutico del Sud Italia rappresenta attualmente il **16,1%** del totale dell'export manifatturiero meridionale, con un aumento di **9,5** punti percentuali rispetto al 2019 (quando era pari al 6,6%). In termini di incidenza sul totale nazionale, l'**export farmaceutico del Sud Italia** vale oggi il **19,5%** del totale italiano, con un incremento di **+9,8** punti percentuali negli ultimi 5 anni. Sebbene in valori assoluti le quote maggiori restino attribuite al Centro (**51,9%**) e al Nord (**28,6%**), il Sud registra la crescita più sostenuta a livello nazionale: **+221,3%** tra il 2019 e il 2024, contro il **+47,1%** del Centro e il **+34,3%** del Nord. All'interno del Sud, la **Campania** si afferma come Regione leader, con un export farmaceutico pari a **5.458,1 milioni di Euro** nel 2024, seguito da **Abruzzo** (1.163,4 milioni di Euro) e **Puglia** (595,7 milioni di Euro).



102. Questo dinamismo nell'export trova riscontro anche nella crescita del **Valore Aggiunto** delle **imprese farmaceutiche**, che negli ultimi anni hanno registrato performance positiva. Tra il 2018 e il 2023, Regioni come il **Molise (+55.466,9%)** e la **Puglia (+210,1%)** si sono distinte per tassi di crescita straordinari, seguite da **Calabria (+113,4%)**, **Basilicata (+58,6%)** e **Abruzzo (+36,0%)**. Questi dati testimoniano non solo l'espansione produttiva, ma anche l'evoluzione qualitativa dell'industria farmaceutica nel Sud, sempre più orientata verso l'innovazione e l'internazionalizzazione.

Figura 2.45. Crescita del Valore Aggiunto delle imprese farmaceutiche per Regione (valori percentuali), 2018-2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati AIDA, 2025.



D. AGRIFOOD

103. Nel 2022, le Regioni meridionali hanno generato il **31,0% del Valore Aggiunto** complessivo della filiera agroalimentare nazionale. In particolare, **Campania (5,2 miliardi di Euro)**, **Sicilia (5,0 miliardi di Euro)** e **Puglia (4,0 miliardi di Euro)** guidano la classifica delle Regioni meridionali per **Valore Aggiunto**. Questi dati posizionano le 3 Regioni tra le prime 8 in Italia. Accanto a queste realtà consolidate, si registrano trend di crescita molto significativi anche in territori più piccoli ma dinamici: la **Basilicata** ha fatto segnare un incremento del **+14,8%** rispetto al 2021, seguita dal **Molise** con **+6,2%** e dalla **Calabria** con **+6,7%**. Tali dati indicano una diffusione territoriale sempre più ampia della crescita agrifood nel Sud Italia, non più concentrata solo in pochi poli d'eccellenza ma estesa a una rete di Regioni in grado di attivare valore e occupazione.

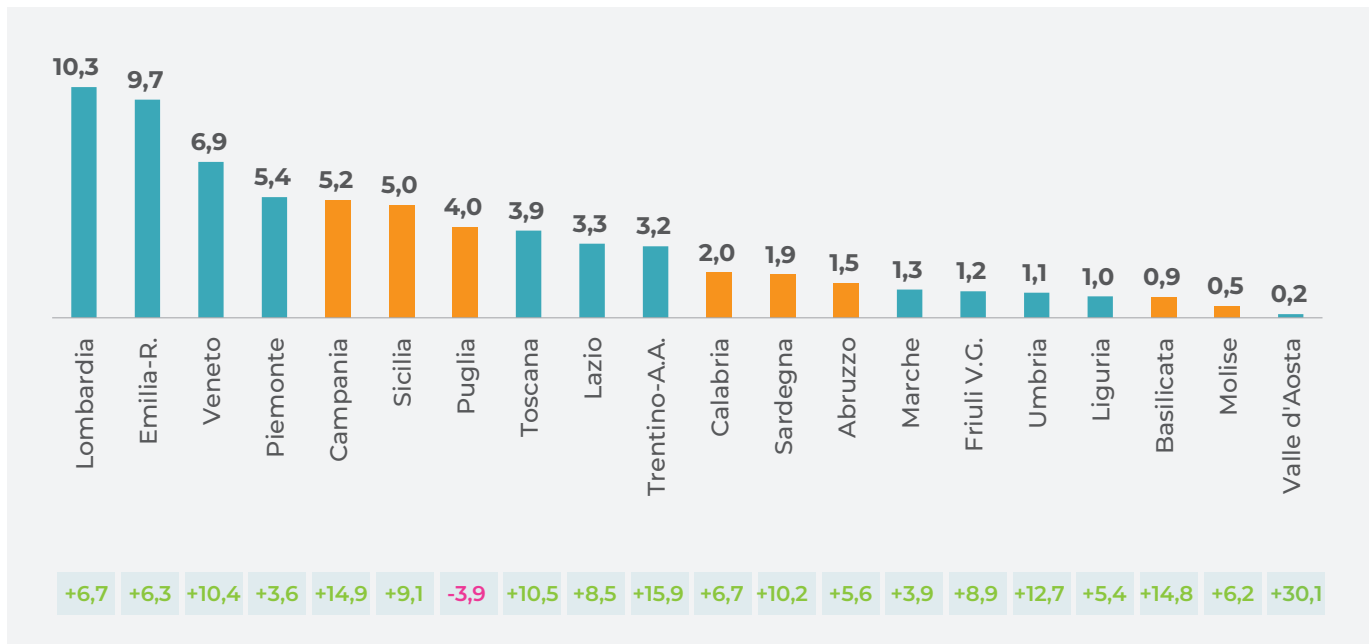


Figura 2.46. Valore Aggiunto della filiera Agrifood nelle Regioni Italiane (milioni di Euro), 2022 e variazione percentuale, 2022-2021. Fonte: elaborazioni TEHA Group su Community Food&Beverage di TEHA, 2025.

104. Infatti, a conferma della centralità del Mezzogiorno nella filiera agro-alimentare nazionale, il Sud Italia concentra il **44,5%** degli **occupati del settore**, con **Puglia (157 mila)** e **Sicilia (151 mila)** ai primi 2 posti per numero di addetti, superando anche Regioni storicamente forti come Lombardia ed Emilia-Romagna. La **Campania**, con **115 mila occupati**, si posiziona anch'essa tra le prime 6 Regioni italiane. Questi dati confermano che l'agrifood non è solo un settore chiave per il valore economico prodotto, ma anche un importante **motore occupazionale** per il Sud, con una presenza diffusa su tutto il territorio e un forte impatto sociale e territoriale.

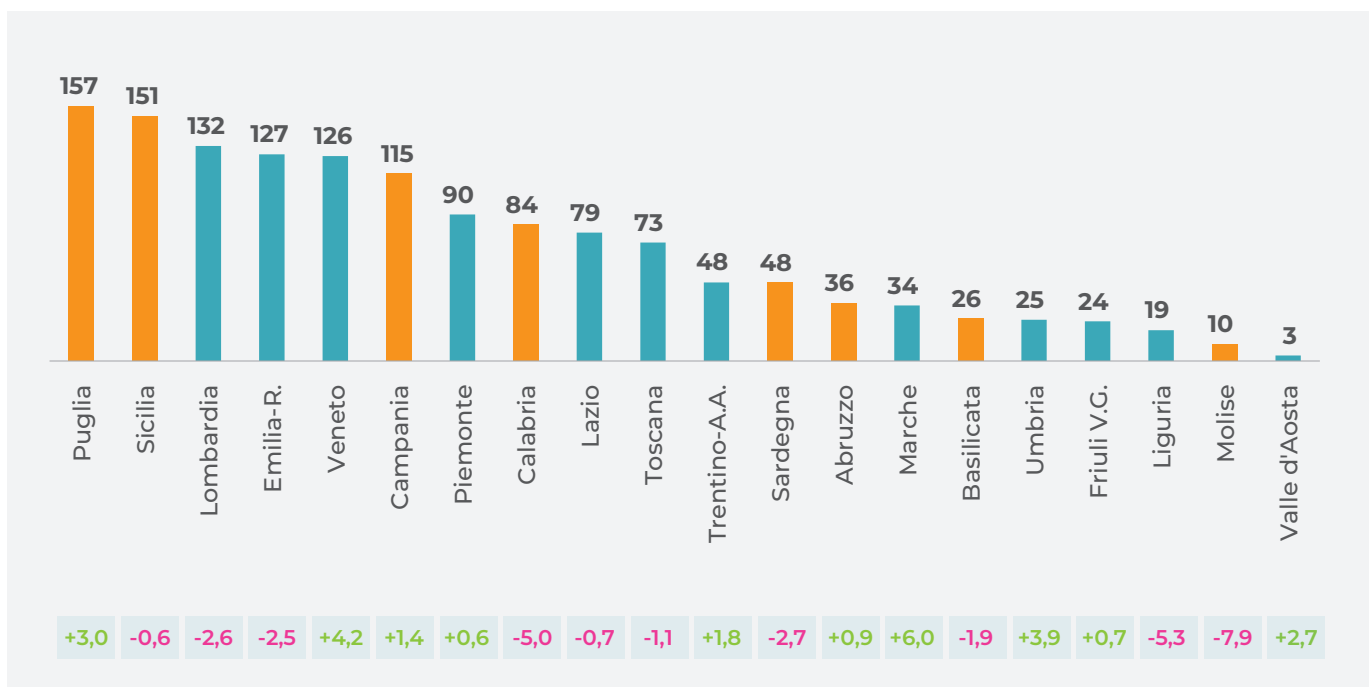
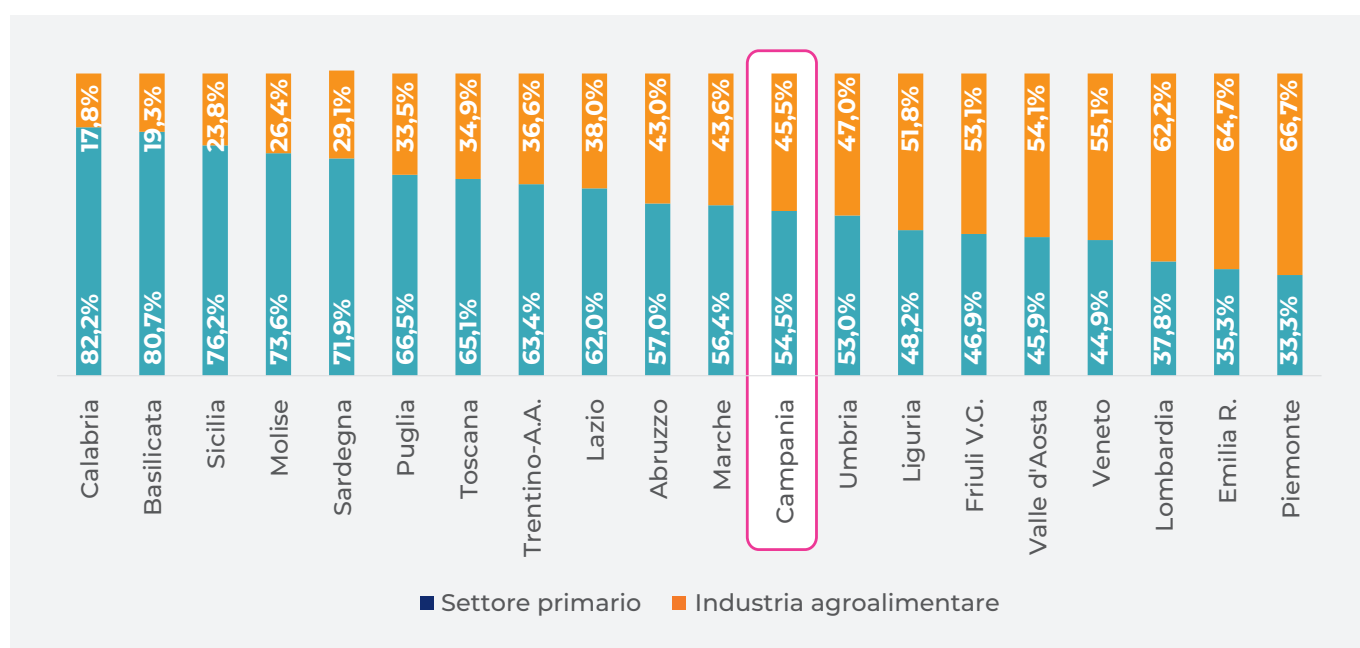


Figura 2.47. Occupazione della filiera Agrifood nelle Regioni Italiane (migliaia di occupati), 2022 e variazione percentuale 2022-2021. Fonte: elaborazioni TEHA Group su dati Istat e AIDA, 2025.

105. A livello regionale, la distribuzione del Valore Aggiunto all'interno della filiera Agrifood evidenzia forti **differenze tra settore primario e industria agroalimentare**. In particolare, il Sud Italia si caratterizza per una netta prevalenza del settore primario, che in media rappresenta il **70,3%** del Valore Aggiunto della filiera estesa, a fronte di una media nazionale pari al **57,7%**. Questo dato riflette un modello produttivo ancora fortemente ancorato all'agricoltura, con una presenza relativamente più contenuta dell'industria di trasformazione. In questo contesto, la **Campania** si distingue come la Regione del Sud Italia più equilibrata, con una ripartizione quasi paritaria tra le due componenti della filiera: il **settore primario** contribuisce per il **54,5%** e l'**industria agroalimentare** per il **45,5%** al Valore Aggiunto complessivo. Al contrario, altre Regioni del Sud come **Calabria**, **Basilicata** e **Sicilia** presentano una forte incidenza del settore primario (rispettivamente **82,2%**, **80,7%** e **76,2%**), segno di una filiera ancora poco strutturata nella parte industriale, con evidenti implicazioni anche in termini di esportazioni e di capacità di raggiungere i mercati globali.

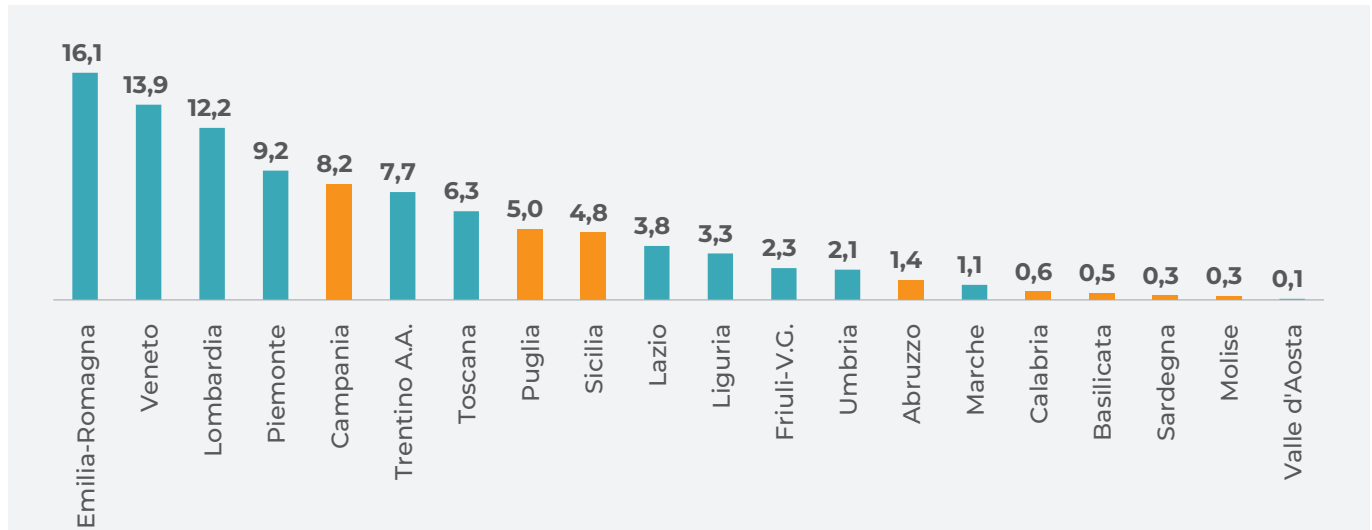
Figura 2.48. Incidenza del settore primario e dell'industria agroalimentare sul Valore Aggiunto della filiera estesa nelle Regioni Italiane (valori percentuali), 2022. Fonte: elaborazioni TEHA Group su dati Istat, 2025.



106. Nel 2024, l'Italia si conferma il **1° Paese dell'Unione Europea** per Valore Aggiunto dell'agricoltura, un primato reso possibile in larga misura dal **contributo del Sud Italia**. Con oltre **6 miliardi di Euro di ortaggi prodotti**, pari al **65%** della produzione orticola nazionale, il **Sud Italia supera da solo** i volumi agricoli complessivi di Paesi come **Germania**, **Francia** e **Olanda**. Considerando i **7 ortaggi tipici del territorio**, l'incidenza del Sud sulla produzione nazionale sale al **78%**, a dimostrazione della forte specializzazione agricola dell'area. Il Sud Italia detiene il **primato nazionale** nella produzione di **finocchi (95%)**, **carciofi (93%)**, **broccoletti** e **cime di rapa (90%)** e **melanzane (80%)**. Si colloca, inoltre, al 2° posto a livello nazionale nella produzione di **cavolfiori** e **broccoli (89%)**, **pomodori (71%)** e **meloni** e **cocomeri (68%)**.

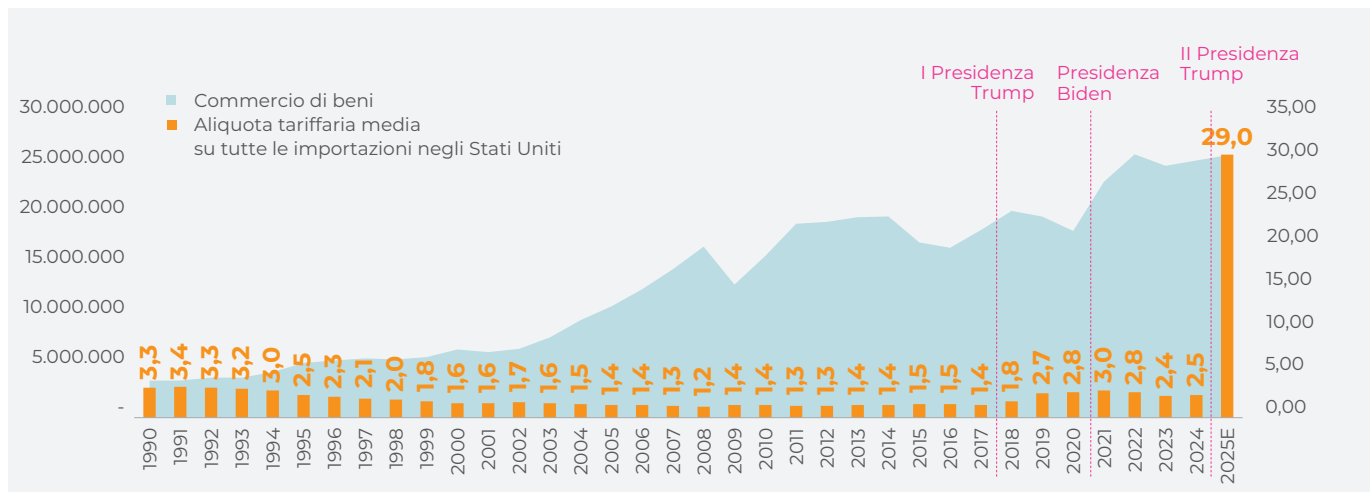
107. In particolare, nel secondo semestre del 2024, la **Campania** si è confermata come la **1ª Regione del Sud Italia per export della filiera Agrifood (6° in Italia)**, con una quota pari all'**8,2%** del totale nazionale. Questo ri-

Figura 2.49. Incidenza dell'export della filiera Agrifood nelle Regioni Italiane (valori percentuali), giugno-dicembre 2024. Fonte: elaborazioni TEHA Group su dati Istat, 2025.



E. L'IMPATTO DELLE POLITICHE AMERICANE SULL'INDUSTRIA MANUFATTURIERA ITALIANA

Figura 2.50. Aliquota tariffaria media su tutte le importazioni negli Stati Uniti e commercio di beni globale (asse dx: trilioni di dollari; asse sx: valori percentuali), 1990-2025e. Fonte: elaborazioni TEHA Group su fonti varie, 2025.



108. Il 5 novembre 2024 la vittoria di Donald Trump negli Stati Uniti ha scosso l'**equilibrio geopolitico ed economico mondiale**. La politica estera di Trump, basata sulla protezione degli interessi nazionali anche a discapito delle istituzioni multilaterali e delle alleanze, aumenta notevolmente l'imprevedibilità dello scenario internazionale. In particolare, dopo oltre 35 anni di stabilità tariffaria gli Stati Uniti hanno adottato una politica commerciale più aggressiva, andata a confluire nell'ordine esecutivo firmato il 4 aprile 2025 (il cosiddetto "**Liberation Day**") con il quale è stata introdotta un'aliquota tariffaria media del 29% sulle importazioni negli Stati Uniti.

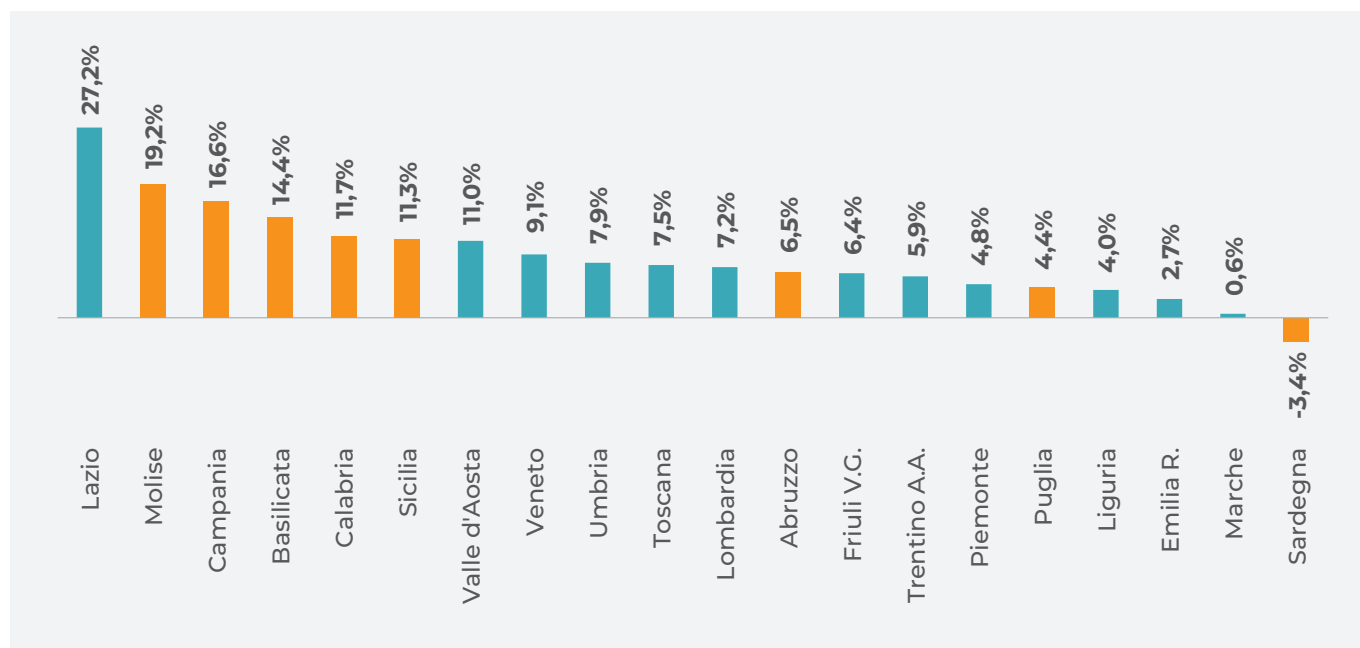
109. Ad appena cinque giorni dall'annuncio dei dazi ne è stata comunicata la sospensione per 90 giorni per tutti i Paesi esclusa la Cina, aumentando l'**incertezza** percepita in merito alla misura e la sicurezza e solidità dei mercati finanziari. Le filiere strategiche del Sud Italia devono prepararsi alla possibilità di ulteriori evoluzioni nella politica estera statunitense, i cui esiti restano, quindi, **imprevedibili**. In totale, i settori dell'automotive, aerospazio, farmaceutica e agrifood del Sud esportano verso gli Stati Uniti **3,4 miliardi di Euro**. In caso di mantenimento delle attuali misure e a parità di esportazioni, le politiche protezionistiche USA comporteranno un incremento del gettito teorico per gli USA derivante dai dazi nelle filiere strategiche del Sud Italia pari a **1 miliardo di Euro** (fino a 1,7 miliardi di Euro considerando anche gli altri settori)³².

110. I nuovi dazi colpiranno inizialmente i consumatori statunitensi, determinando un aumento dei prezzi al dettaglio. Nel medio-lungo periodo, in caso di un incremento dell'offerta e della produzione interna negli Stati Uniti, si potrebbero registrare effetti rilevanti sulle importazioni, comprese quelle provenienti dall'Italia, con una conseguente riduzione della domanda di beni stranieri. L'impatto effettivo sui produttori del Sud Italia dipenderà tuttavia dal **grado di sostituibilità** dei singoli prodotti: se la domanda risulterà anelastica le esportazioni potranno subire effetti contenuti. Al contrario, per i beni facilmente sostituibili con alternative locali o di altri Paesi, il rischio di contrazione sarà più elevato.

2.1.4 IL TURISMO

111. Nel 2023 il turismo nel Sud Italia è **cresciuto** più che nel resto del Paese. Le presenze turistiche registrate risultano complessivamente pari a **86,1 milioni**, rappresentando il **19,3%** del totale nazionale (contro il 24,3% del

Figura 2.51. Crescita delle presenze turistiche per Regione (valori %), 2022-2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.



³² Come metodologia di stima, sono stati rilevati i dazi in vigore prima dell'introduzione della nuova politica protezionistica USA. Successivamente, è stato stimato il gettito fiscale aggiuntivo in uno scenario con dazi al 20% su tutti i beni e al 25% sugli autoveicoli.

Centro e il 56,4% del Nord). Guardando il tasso di crescita decennale, il Sud Italia registra una crescita del **+10,1%**, superiore alla media nazionale (+8,7%). Le presenze turistiche del 2023 risultano, inoltre, in aumento del **+8,1%** rispetto all'anno precedente e si discostano di solo il **-0,5%** dai valori registrati nel periodo pre-Covid. La Sardegna è l'unica Regione ad aver registrato una diminuzione delle presenze turistiche rispetto all'anno precedente.

112. I flussi turistici esteri continuano a ricoprire un **ruolo marginale** in buona parte dei territori di interesse. Un posizionamento positivo si registra in **Campania**, 7° posto in Italia e 1° nel Sud Italia per arrivi dall'estero nel 2023, e in Sicilia, mentre 4 delle 8 Regioni del Sud occupano le ultime quattro posizioni (Molise, Abruzzo, Basilicata e Calabria). Lo scenario che emerge è di una macro-regione che contribuisce solo al **14,3%** degli arrivi provenienti dall'estero. Considerando la dinamica tendenziale, la **Basilicata** si posiziona al 1° posto a livello nazionale per **crescita dei flussi turistici provenienti dall'estero** nell'ultimo decennio (+172,6%), seguita dalla **Puglia** (+144,9%).

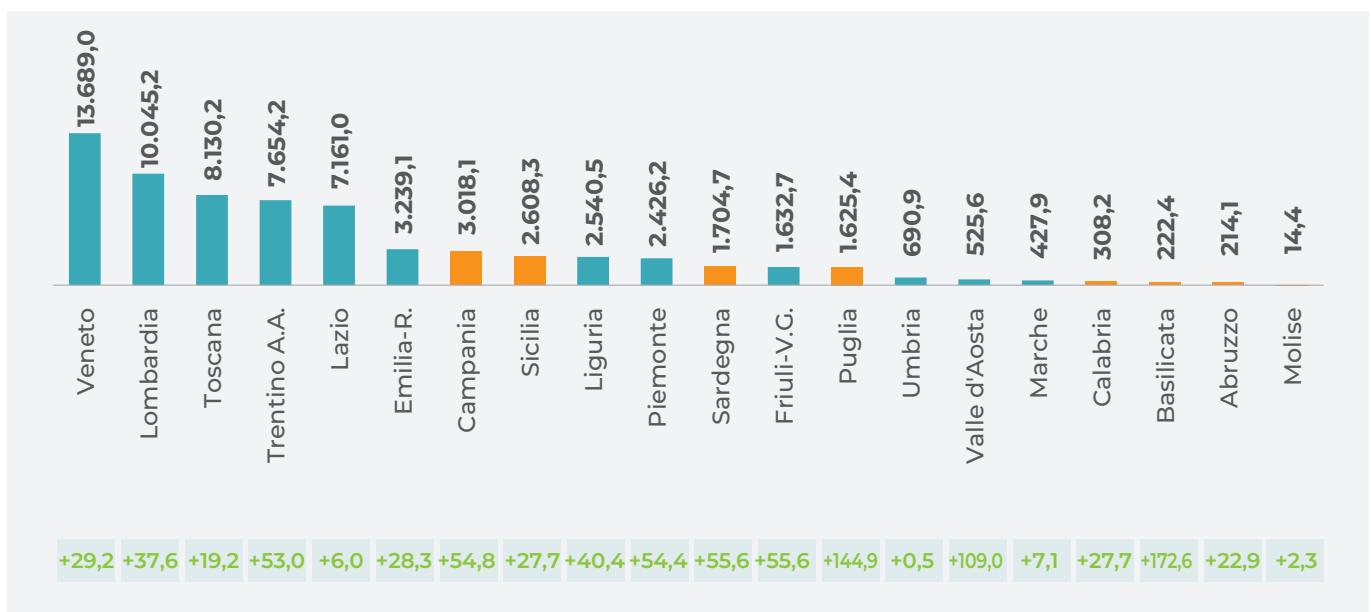


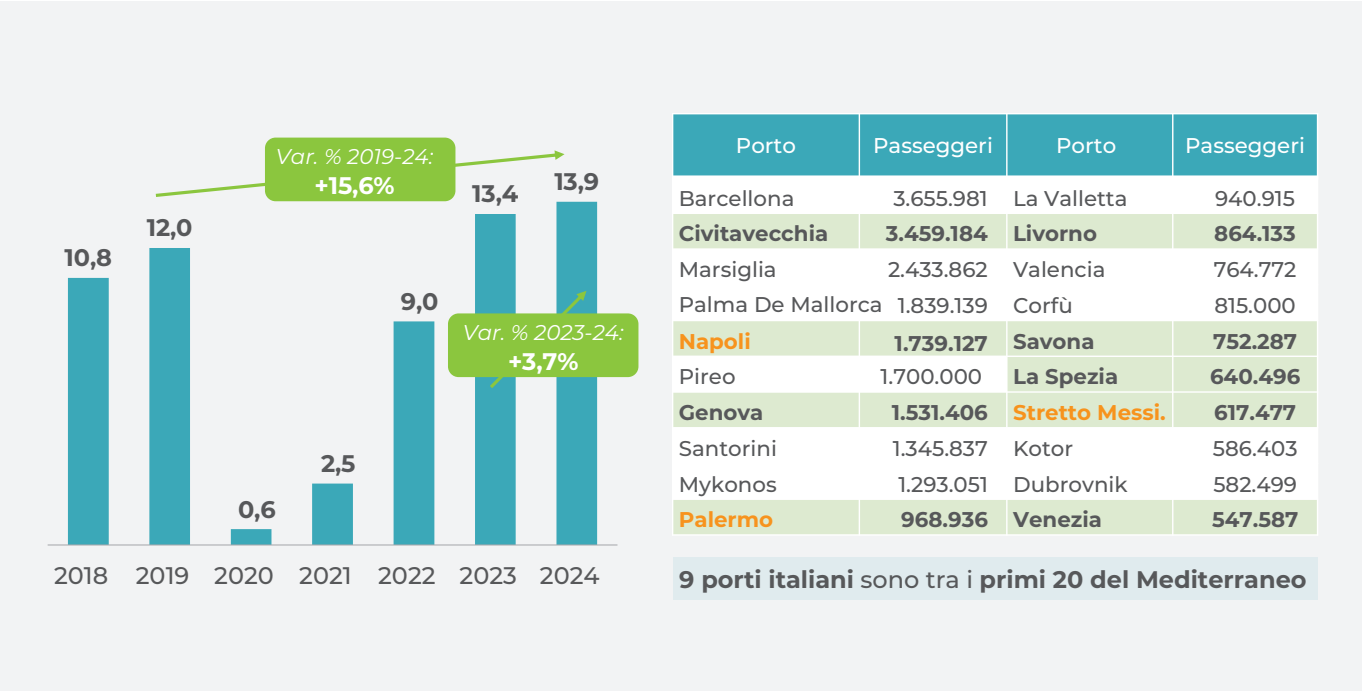
Figura 2.52. Arrivi turistici stranieri per Regione (migliaia e variazione percentuale rispetto al 2014), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.

113. Considerando che nel 2023 l'Italia ha raggiunto una spesa complessiva dei turisti stranieri pari a **€51,7 miliardi**, TEHA Group ha stimato che, se il Sud Italia raggiungesse la media nazionale di arrivi turistici provenienti dall'estero si genererebbe un **incremento dell'indotto** sul territorio di **€13,3 miliardi**, per un totale di €65,0 miliardi di spesa complessiva generata a livello nazionale.

114. I flussi turistici internazionali potrebbero però essere influenzati dai recenti sviluppi nella **politica estera degli Stati Uniti**, nel 2023 hanno contribuito per l'11,1% agli arrivi internazionali in Italia e per il 12,3% nel Sud Italia. Negli ultimi dieci anni, gli arrivi turistici dagli USA sono aumentati del **+59,6%**, in Italia (del **+161,5%** nel Sud Italia), passando da 500mila a oltre 1,3 milioni. Di pari passo, è aumentata di **+5,1 punti percentuali** l'incidenza degli arrivi dagli USA sul totale degli arrivi internazionali nel Sud. Tuttavia, tali traiettorie di crescita potrebbero subire variazioni a seguito dei recenti sviluppi.

115. Nel promuovere l'attrattività turistica del Sud Italia nei Paesi esteri il territorio può fare affidamento sulla crescente rilevanza che sta acquisendo il turismo crocieristico. In particolare, l'**Italia** si classifica **1^a destinazione in Europa** per passeggeri transitati, con i porti di **Napoli, Palermo e Messina** tra i primi 20 porti per traffico crocieristico nel Mediterraneo. Tuttavia, la crescita del settore pone anche delle sfide, come la gestione sostenibile dell'impatto ambientale e la necessità di diversificare l'offerta turistica per evitare il **fenomeno dell'overtourism**. Per questo, molte realtà del Sud stanno puntando su strategie che favoriscano una maggiore integrazione tra crocierismo e sviluppo territoriale, valorizzando itinerari meno conosciuti e promuovendo forme di turismo esperienziale.

Figura 2.53. Sinistra: Andamento del traffico crocieristico in Italia (milioni di passeggeri), 2018-2024. Destra: Traffico crocieristico nei primi 20 porti del Mediterraneo (passeggeri), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Assoporti e Speciale Crociere, 2025.



116. Il settore del crocierismo rappresenta una risorsa strategica per il Sud Italia, generando un **impatto significativo sull'economia**, sul **turismo** e sulle **infrastrutture portuali**. Le città costiere, grazie alla loro posizione geografica e al loro patrimonio storico-culturale, attraggono ogni anno milioni di crocieristi, contribuendo alla crescita economica delle comunità locali. L'incidenza degli arrivi crocieristici nel Sud Italia continua a crescere, raggiungendo nel 2024 il 36,7%, con una variazione di +2,8 p.p. rispetto al 2023. In un contesto in cui il Mediterraneo **è sempre più** una delle **destinazioni più ambite** per il turismo crocieristico globale, il Sud Italia ha l'**opportunità di rafforzare il proprio ruolo**, consolidando la sua attrattività e trasformando il passaggio delle grandi navi in un volano di crescita economica sostenibile.

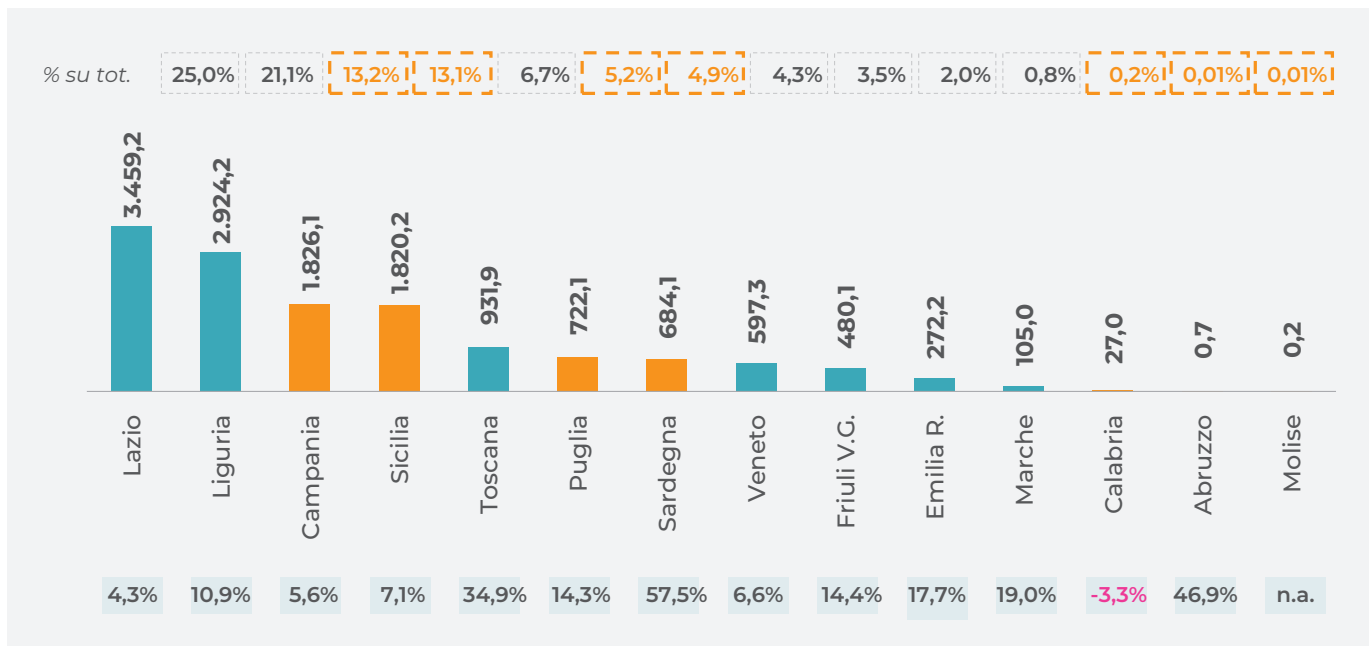


Figura 2.54. Numero di crocieristi nelle Regioni italiane (valori in migliaia e variazione percentuale rispetto al 2023), 2024.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Assoport, 2025.

117. Tra le sfide del breve periodo figura inoltre la valorizzazione delle **iso- le minori** del Sud Italia, territori dal grande potenziale attrattivo in parte ancora inespresso. Perché questo si traduca in reale sviluppo, è però necessario concretizzare un potenziamento delle infrastrutture e in particolare dei collegamenti marittimi, su cui il Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (di seguito anche CIPOM) della Presidenza del Consiglio dei Ministri si propone di intervenire. In particolare, l'Italia conta **67 Isole minori**, di cui oltre la metà (il 51%) tra Sicilia e Sardegna e, in generale, il 66% al Sud Italia (44 su 67). Tuttavia, i **36 Comuni** delle Isole minori (che contano più di 200.000 residenti) sono accumulati da una **carenza di servizi essenziali**:

- solo **4 Comuni** hanno un **pronto soccorso**, **14 Comuni** non dispongono di **scuole** (di nessun grado), **19 Isole** non sono interconnesse con la rete energetica nazionale e le fonti rinnovabili coprono meno del **5%** della domanda;
- i **posti letto per i turisti** sono pari al **2% sul totale italiano** (poco più di 50.000) nonostante l'elevata domanda nei periodi di picco stagionale (che determinano un'elevata pressione sui territori);
- solo in **23 Comuni** l'implementazione della **Banda Larga** è completata e, inoltre, le Isole minori sono maggiormente esposte ai rischi dei **cam- biamenti climatici**, come l'innalzamento del **livello del mare**, la **siccità** e gli **incendi**.

118. Un'ulteriore criticità che caratterizza il comparto turistico riguarda l'**e- levata stagionalità dei flussi turistici**. In particolare, il **75,3%** delle pre- senze turistiche nel Sud Italia è stato registrato tra maggio e settembre, con una concentrazione superiore alla media nazionale di quasi 10 p.p. (65,8%). Questo dato risulta particolarmente critico se si considerano le condizioni climatiche del Sud e la ricchezza del patrimonio naturalistico e culturale, che garantirebbero una finestra temporale più ampia per gli arrivi turistici.

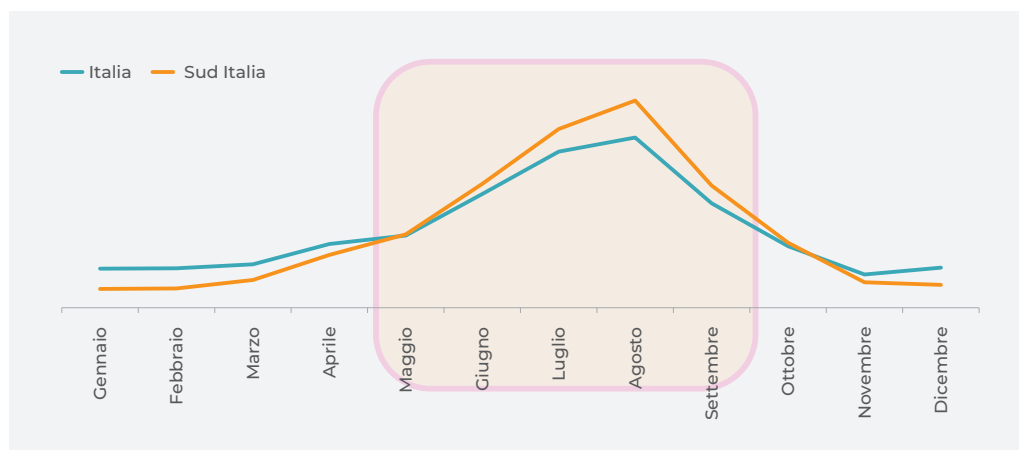


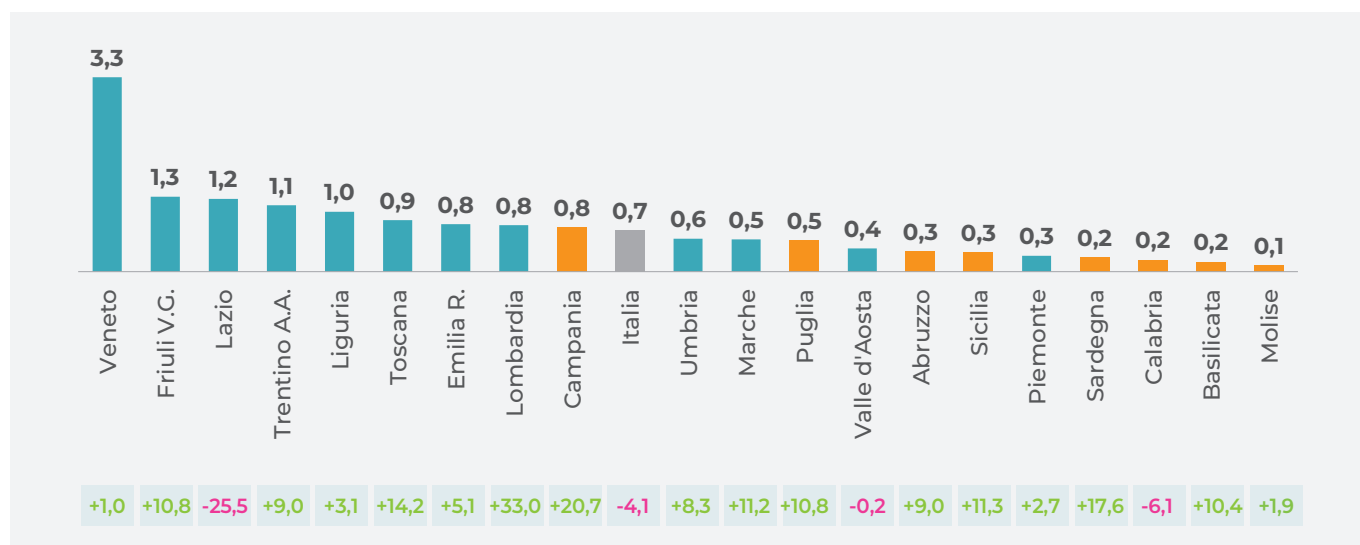
Figura 2.55. Presenze turistiche per mese (valori %), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.

119. Ad impattare consistentemente sulla stagionalità dei flussi è l'incidenza del **turismo balneare**, il quale continua a ricoprire un ruolo centrale nella maggior parte dei territori di interesse. In particolare, il **9,6%** dei Comuni del Sud Italia presenta una **vocazione turistica di tipo marittimo**, seguita dal turismo con vocazione montana (2,9%) e dai comuni a vocazione culturale (2,8%). Un'altra caratteristica che emerge dall'analisi delle vocazioni territoriali è che il **44,1% dei comuni del Sud Italia non presenta una chiara vocazione turistica**. Si tratta di una contraddizione che riflette la difficoltà di mettere in luce e valorizzare il ricco patrimonio artistico, culturale e naturalistico di cui il territorio dispone. Nel territorio sono infatti presenti, tra gli altri:

- 15 Parchi nazionali (37% del totale) e 24 aree marine protette (75%);
- 22 siti tutelati dall'UNESCO (38%) e 175 borghi autentici (86%);
- 45 strutture termali (1/3 del totale) e 58mila km di itinerari ciclistici (1/4 del totale).

120. A pesare sull'attrattività turistica del Sud vi è un'**offerta ricettiva in parte inadeguata**. In particolare, gli esercizi ricettivi nel Sud Italia rappresentano solo il 18,9% delle strutture a livello nazionale e, con l'eccezione della Campania, tutte le Regioni del Sud Italia presentano una densità inferiore rispetto alla media nazionale.

Figura 2.56. Densità degli esercizi ricettivi per Regione e variazione densità degli esercizi ricettivi (esercizi ricettivi/km² e variazione % rispetto al 2021), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.



121. Nel percorso di rafforzamento dell'offerta ricettiva, le politiche territoriali possono ricoprire un ruolo fondamentale nel sostenere la qualificazione dell'accoglienza.

FOCUS – IL SOSTEGNO ALL'ACCOGLIENZA TURISTICA DI QUALITÀ IN CALABRIA

La Regione Calabria ha stanziato **50 milioni di Euro** a sostegno delle **piccole e medie imprese** del settore turistico, con l'obiettivo di promuovere interventi di riqualificazione, innovazione e digitalizzazione. L'iniziativa si propone di rafforzare la competitività delle imprese, puntando al miglioramento degli standard qualitativi delle strutture ricettive e alla valorizzazione delle tradizioni locali, in un'ottica di sostenibilità.

Il finanziamento prevede due linee d'intervento volte a sostenere sia le strutture alberghiere (con una dotazione di 40 milioni di Euro) che le strutture extra-alberghiere (con una dotazione di 10 milioni di Euro). Gli investimenti ammessi includono opere di riqualificazione, ampliamento, ammodernamento, ristrutturazione o nuova realizzazione di strutture turistiche.

Fonte: TEHA Group su dati Regione Calabria, 2025.

122. L'offerta ricettiva necessita di un potenziamento, non solo per adeguarsi agli standard nazionali, ma anche per affrontare la **vetustà delle strutture esistenti**: oltre il **47%** di esse ha, infatti, più di trent'anni. Nell'elaborare una proposta ricettiva più moderna ed efficace, è fondamentale puntare sul turismo alto spendente, valorizzando ulteriormente le **strutture di fascia alta ed extralusso**: sebbene nel 2023 il Sud contasse solo il **22,8%** delle strutture 4 e 5 stelle presenti a livello nazionale, queste hanno attratto il **43,9%** degli arrivi turistici nell'area, a fronte di una media nazionale pari al 36,7%.

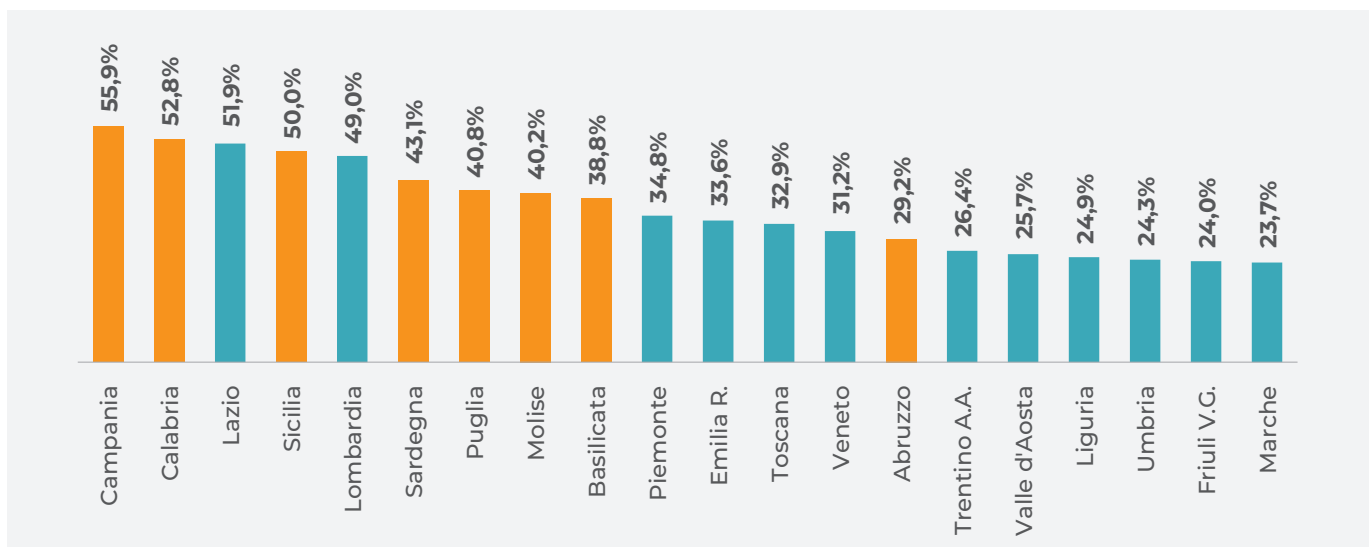


Figura 2.57. Incidenza degli arrivi turistici in hotel 4-5 stelle sul totale (valori %), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.

123. Lo sviluppo dell'offerta ricettiva di lusso potrà fare affidamento su iniziative volte a sostenere il comparto, enfatizzando contestualmente le peculiarità del territorio in un'ottica di turismo sostenibile.

FOCUS – IL CONTRIBUTO DI INTESA SANPAOLO PER LA SOSTENIBILITÀ DEL TURISMO

Intesa Sanpaolo prosegue il proprio impegno per il settore turistico con l'annuncio di **10 miliardi di Euro** di nuovo credito per il 2024, di cui 3 miliardi destinati alle imprese del Sud, a cui si aggiungono circa **9 miliardi** già erogati dal 2020. Questo intervento rientra nel programma “**Il tuo futuro è la nostra impresa**”, che prevede **120 miliardi di Euro fino al 2026** per supportare gli investimenti delle aziende italiane, con un focus particolare su Turismo e Agribusiness, settori chiave per l'economia del Paese.

Il plafond di 10 miliardi di Euro promuove investimenti in **Transizione 5.0, sostenibilità e digitalizzazione**, mirando a migliorare le strutture alberghiere, promuovere la sostenibilità ambientale e potenziare l'efficienza energetica. Intesa Sanpaolo aveva già intensificato il supporto alle imprese turistiche durante e dopo la pandemia con moratorie fino a 36 mesi, accogliendo oltre 70.000 richieste di sospensione pagamenti, per un debito residuo superiore a 8,4 miliardi, di cui circa il 26% nel Sud.

Fonte: TEHA Group su dati Intesa Sanpaolo, 2025.

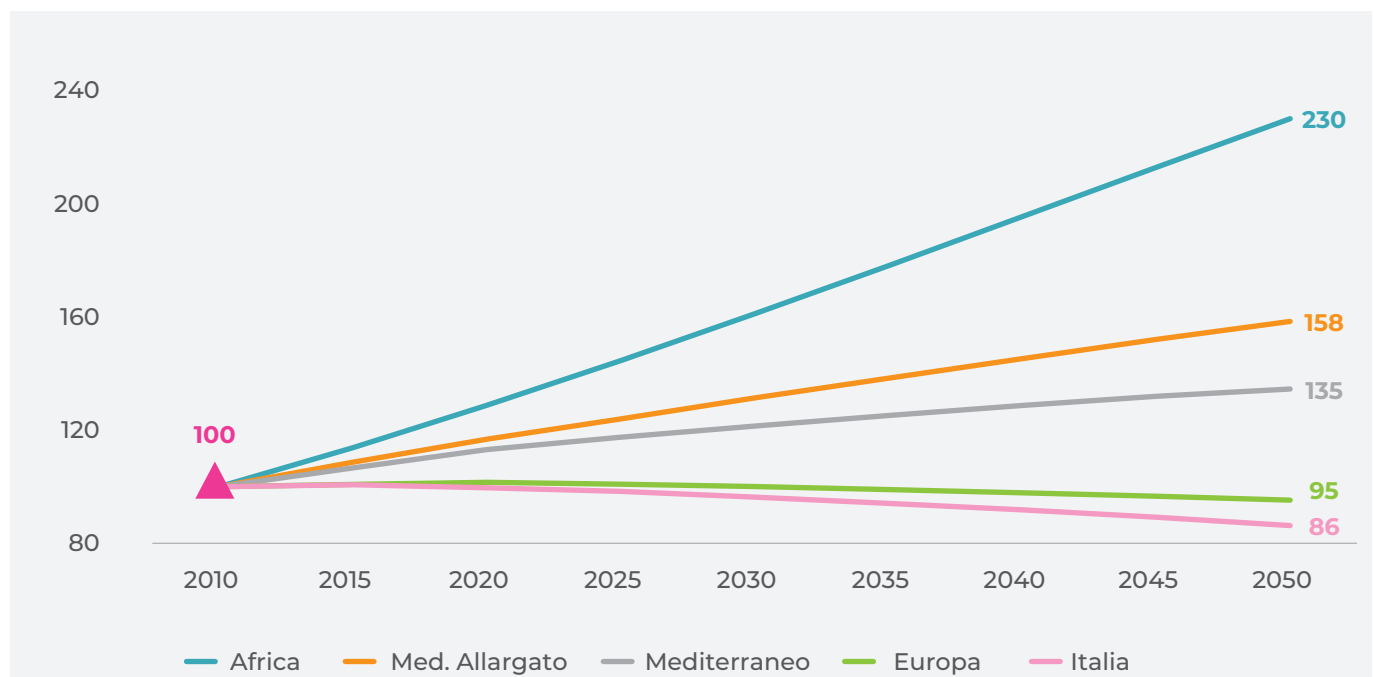
2.2 LA RISORSA CAPITALE UMANO

2.2.1 IL QUADRO DEMOGRAFICO EMERGENTE NEL MEDITERRANEO ALLARGATO

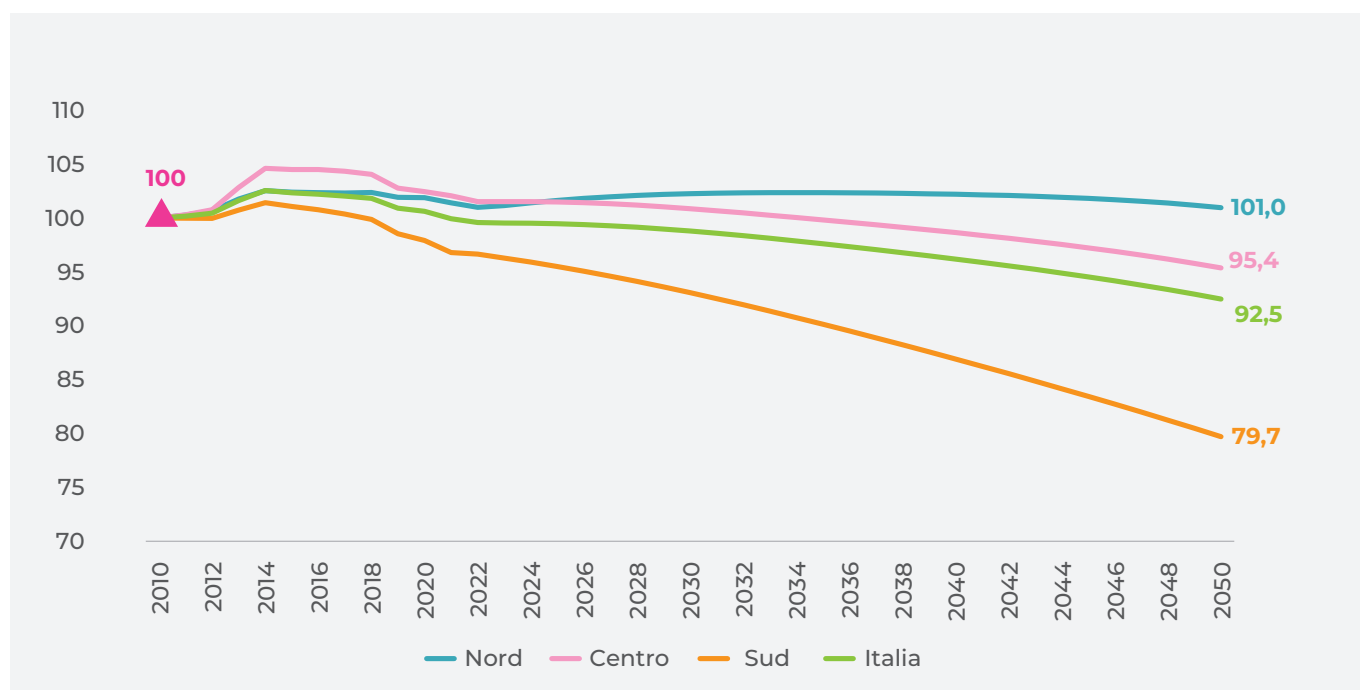
124. Una delle sfide cruciali per l'Italia, e in particolare per il Sud, risiede nella valorizzazione del **capitale umano**. Questo implica non solo evitare la **fuoriuscita di giovani qualificati** verso altre aree del Paese o all'estero, ma anche rafforzare le condizioni affinché le competenze si sviluppino e si radichino nei territori. In un quadro demografico caratterizzato da un **calo delle nascite**, dall'**invecchiamento della popolazione attiva** e da **squilibri territoriali**, valorizzare il capitale umano significa riconfigurare le politiche di coesione e sviluppo attorno alle persone, rendendo attrattivi i contesti locali per trattenere e attrarre talenti.

125. Da un punto di vista demografico, infatti, la situazione dell'Italia appare sempre più critica. Tra il 2025 e il 2050, si stima che il nostro Paese subirà una contrazione della popolazione del **-7,0%**, scendendo a **54,8 milioni** di abitanti. Una dinamica che si inserisce in un più ampio rallentamento **europeo (-5,6%)**. Nello stesso periodo, la popolazione dell'area del **Mediterraneo** crescerà del **+14,5%**, fino a raggiungere i **551,9 milioni di abitanti**, mentre quella del **Mediterraneo Allargato** aumenterà del **+27,8%**, raggiungendo la quota di **1,3 miliardi** di abitanti. Ancora più significativa è la crescita attesa per il **continente africano**, che registrerà un balzo del **+59,2%**, arrivando a **2,4 miliardi** di persone entro il 2050. Questo scenario evidenzia una divergenza demografica crescente tra l'Italia e il resto del Mediterraneo, ponendo con forza il tema del ripensamento delle politiche territoriali, migratorie e industriali.

Figura 2.58. Variazione della popolazione del Mediterraneo Allargato (valore indice 100 = 2010), 2010-2050. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UN World Population Prospects, 2025.



126. Le dinamiche demografiche italiane mostrano **andamenti divergenti** tra le diverse macro-aree del Paese. Le previsioni al 2050 restituiscono un quadro di contrazione demografica complessiva, ma con ritmi e intensità differenziati: se il **Nord Italia** mostra una sostanziale stabilità della popolazione (**-0,7%**), e il **Centro** una diminuzione moderata (**-6,0%**), è il **Sud** a registrare una flessione particolarmente marcata (**-16,5%**). Questa tendenza evidenzia un processo di progressiva **divergenza demografica**, che rischia di accentuare i divari territoriali già esistenti in termini di sviluppo economico, offerta di servizi e sostenibilità dei sistemi locali. Nel Sud Italia, in particolare, il calo previsto – che porterebbe la popolazione a **16,4 milioni di abitanti nel 2050** – si somma a fenomeni strutturali quali l'invecchiamento, la riduzione della natalità e la persistente emigrazione giovanile, con effetti potenzialmente destabilizzanti per il tessuto sociale e produttivo.



127. Il calo demografico in Italia provocherà nei prossimi anni conseguenze significative sul sistema della formazione e sul mercato del lavoro, accentuando i già esistenti problemi di reperimento di manodopera. Già nel 2023 il **45%** delle entrate di lavoratori previste dalle imprese, corrispondente a **2,5 milioni di individui**, è risultato di difficile reperimento, con picchi riscontrati soprattutto nel settore degli operai specializzati (**60,3%**) e delle professioni tecniche (**52,3%**). Il costo per le imprese italiane connesso al **mismatch sul mercato del lavoro**, caratterizzato dalla discrepanza tra le competenze richieste dalle aziende e quelle effettivamente disponibili nel mercato, è rilevante: questa situazione ha prodotto un impatto negativo sull'economia, evidenziato dalla perdita stimata di **45,9 miliardi di Euro**, intesa come il mancato incremento del valore aggiunto per le imprese attribuibile alle difficoltà nel reperimento del personale.

Figura 2.59. Variazione della popolazione italiana (valore indice 100 = 2010), 2010-2050. Nota: le stime di andamento demografico del presente grafico derivano da Istat e, per questo motivo, differiscono da quelle del grafico precedente elaborate su dati UN World Population Prospect; per permettere la comparabilità tra macro-aree italiane, e tra l'Italia e gli altri Paesi del Mediterraneo è stato necessario adottare due fonti statistiche differenti. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2025.

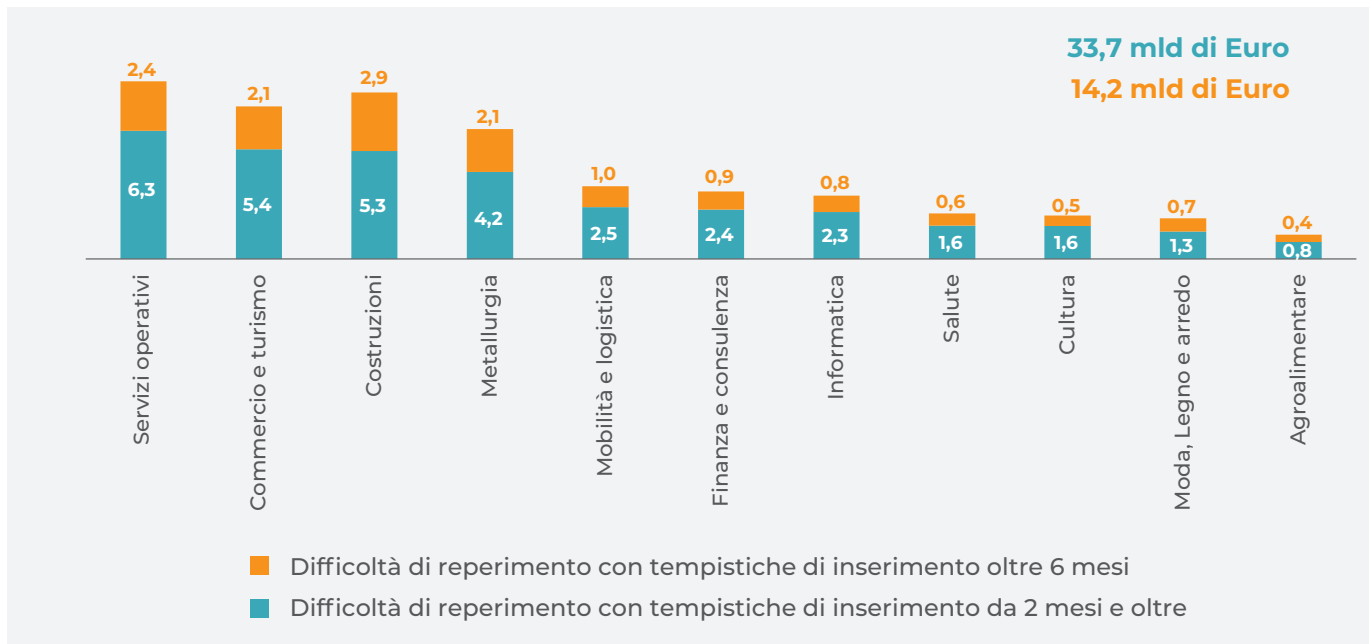


Figura 2.60. Costo del mismatch annuo per settore in Italia (valore in miliardi di Euro), 2023.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati ANPAL, Sistema Informativo Excelsior, 2025.

128. Nonostante la crescente presenza straniera nel Paese – che nel 2023 rappresenta l'**8,7% della popolazione italiana**, in aumento di 0,2 punti percentuali rispetto al 2022 – la quota di cittadini mediterranei rimane limitata (**24,3%**). Tra i primi dieci Paesi per numero di residenti stranieri in Italia, figurano **Albania (416.800)**, **Marocco (415.100)** ed **Egitto (147.800)** come unici rappresentanti dell'area mediterranea, a fronte di presenze molto più consistenti da Paesi dell'Europa orientale e dell'Asia. Questo dato rafforza la necessità di **iniziative strategiche volte a intensificare i legami formativi, economici e culturali tra Italia e Paesi del Mediterraneo**.

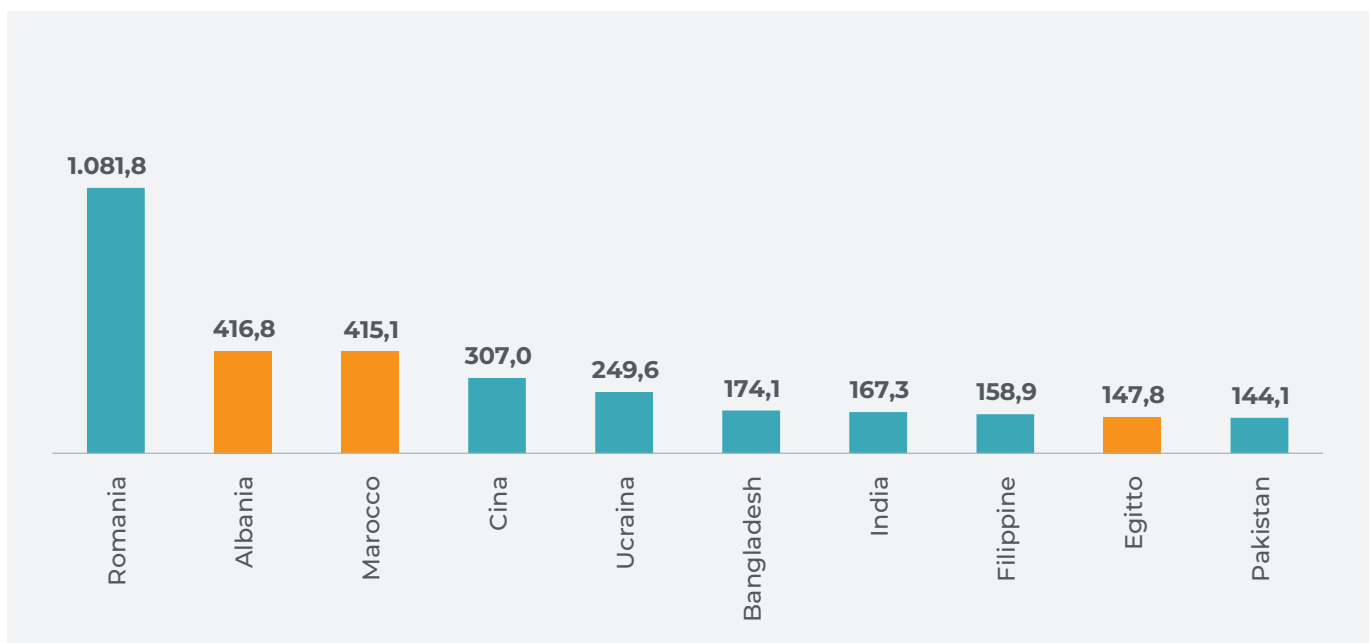
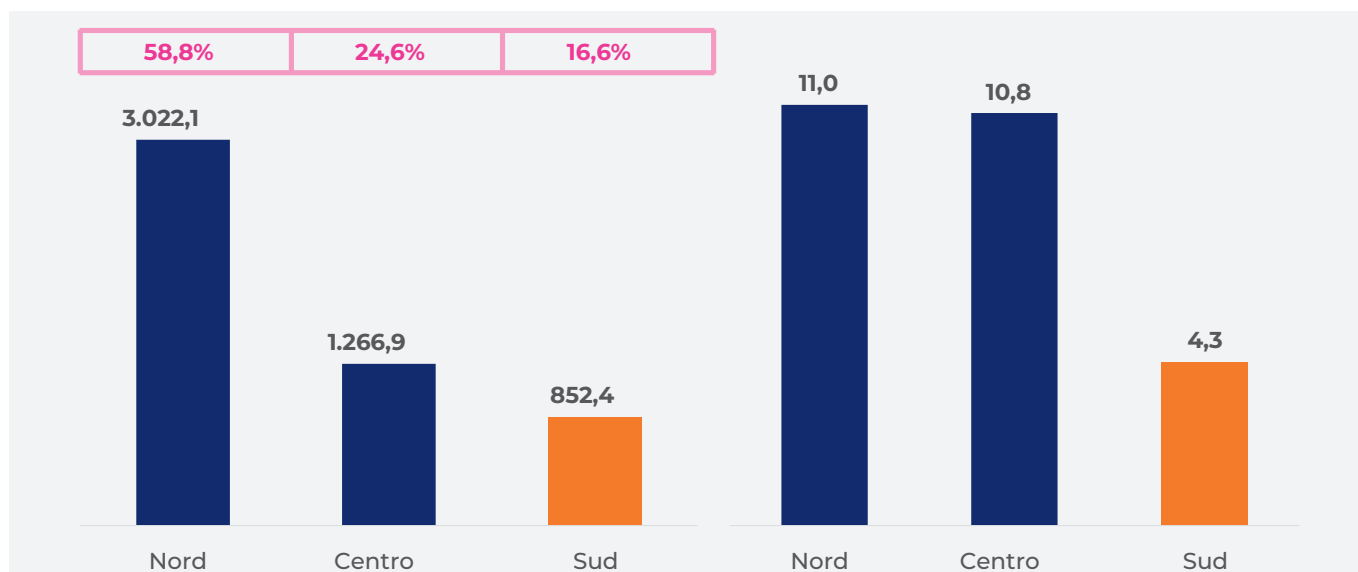


Figura 2.61. Primi 10 Paesi per numero di residenti stranieri in Italia per cittadinanza (valori in migliaia), 2023. Fonte: TEHA Group su dati Istat, 2025.

129. La distribuzione territoriale degli stranieri residenti in Italia mostra una forte concentrazione nel **Nord** del Paese, dove vive il **58,8%** della popolazione straniera, pari a oltre **3 milioni di persone**. Il **Centro** accoglie il **24,6%**, mentre solo il **16,6%** risiede nel **Sud**, che registra anche il valore più basso di incidenza sul totale della popolazione: appena **4,3 stranieri ogni 100 abitanti**, contro gli **11,0** nel **Nord** e i **10,8** nel **Centro**. Questo squilibrio territoriale riflette non solo le differenze nelle opportunità economiche e occupazionali, ma anche la necessità di potenziare l'**attrattività del Sud**, che oggi risulta marginale nei flussi migratori e nelle scelte insediative degli stranieri, i quali tendono a stabilirsi prevalentemente in altre aree del Paese.

Figura 2.62. Sinistra: Numero di residenti stranieri in Italia (valori in migliaia e percentuale sul totale nazionale), 2023. Destra: Numero di residenti stranieri in Italia (per 100 abitanti), 2023. Fonte: TEHA Group su dati Istat, 2025.



130. Inoltre, l'Italia si colloca tra i Paesi europei con la minore **incidenza di forza lavoro immigrata ad alta qualifica**, pari appena al **12,2%** del totale della **forza lavoro straniera**, a fronte di valori superiori al **30%** in Paesi come Irlanda e Regno Unito. Anche tra gli immigrati altamente qualificati l'inserimento occupazionale risulta debole: solo il **70,8%** trova impiego,

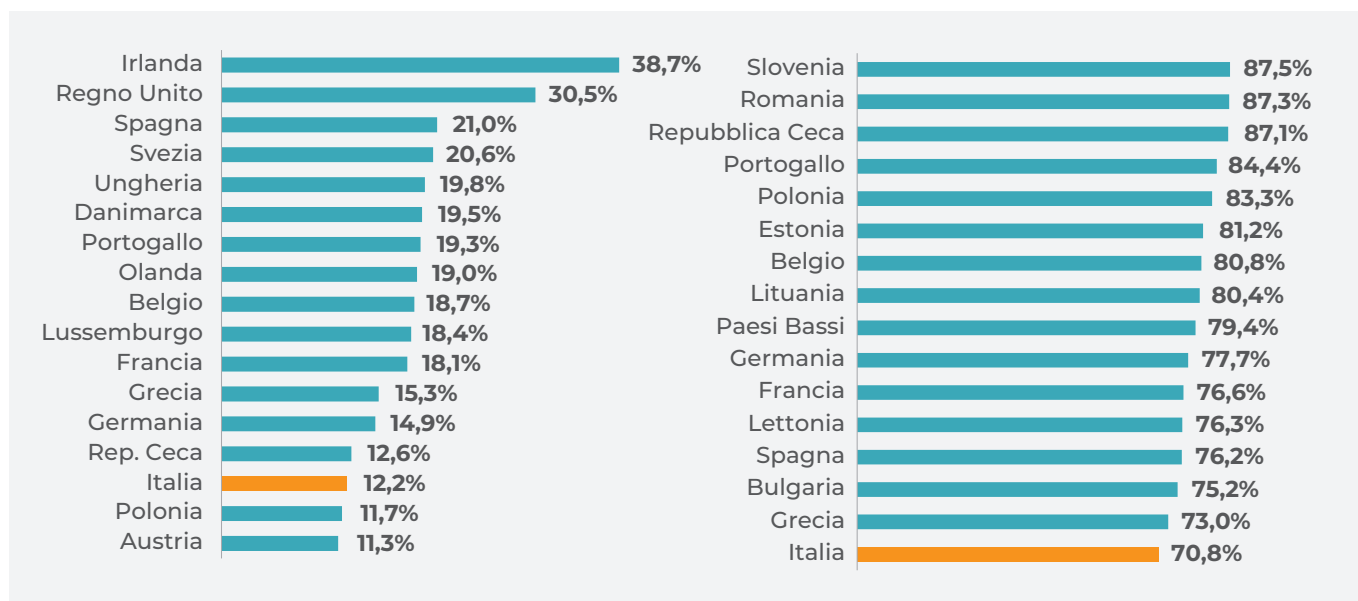


Figura 2.63. Sinistra: Forza lavoro qualificata ad alta qualifica (valori percentuali), 2022. Destra: Tasso di occupazione della forza lavoro immigrata ad alta qualifica numero di residenti stranieri in Italia (valori percentuali), 2023. Nota: alta qualifica include titolo di laurea o superiore. Fonte: TEHA Group su dati OECD, 2025.

un dato che pone l'Italia all'ultimo posto tra i Paesi considerati. Questi numeri segnalano una duplice criticità: da un lato, la **scarsa attrattività** per talenti stranieri altamente formati; dall'altro, una **inefficace valorizzazione del capitale umano** già presente, che fatica a integrarsi nel mercato del lavoro. Per affrontare queste sfide è necessario promuovere percorsi formativi avanzati, facilitare il riconoscimento delle competenze e costruire canali efficaci di transizione verso l'occupazione qualificata.

131. A completare questo quadro critico, si aggiunge un fenomeno di lungo periodo che incide profondamente sulla disponibilità di capitale umano: la mobilità selettiva dei giovani, che spesso lasciano il Paese o si spostano dal Sud verso le aree del Centro-Nord. Tra il 2014 e il 2024, l'Italia ha perso quasi **900.000 giovani tra i 18 e i 39 anni**, con una quota significativa (**31,6%**) proveniente dal Sud Italia. La fuga di capitale umano giovanile non rappresenta solo un dato demografico, ma un drenaggio di competenze e potenziale innovativo, il cui impatto economico è stato stimato in una perdita di circa **4,2 miliardi di Euro** ogni anno. Nel solo Sud Italia, il numero di giovani che si sono trasferiti all'estero è cresciuto dell'**81,9%** nell'ultimo decennio, un incremento nettamente superiore a quello registrato nel Nord (**+52,7%**) e nel Centro (**+43,2%**). A questi dati si aggiungono circa **85.000 giovani ogni anno** che lasciano il **Sud per stabilirsi nel Centro-Nord**, contribuendo a squilibri territoriali sempre più marcati.

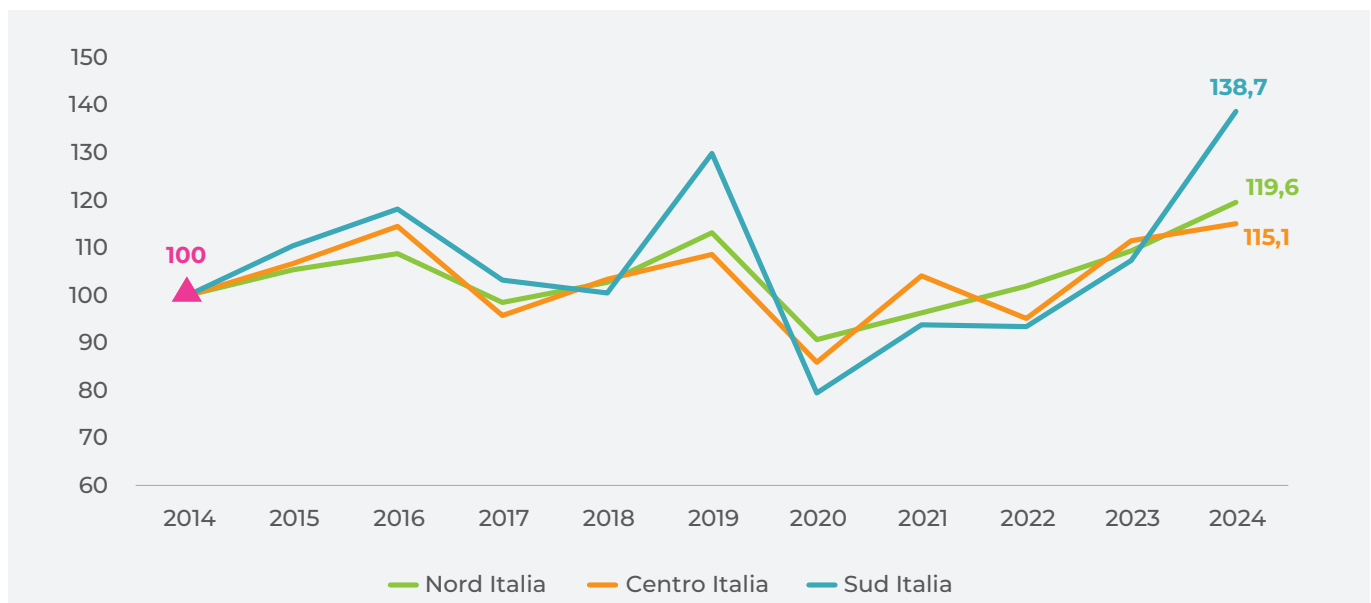


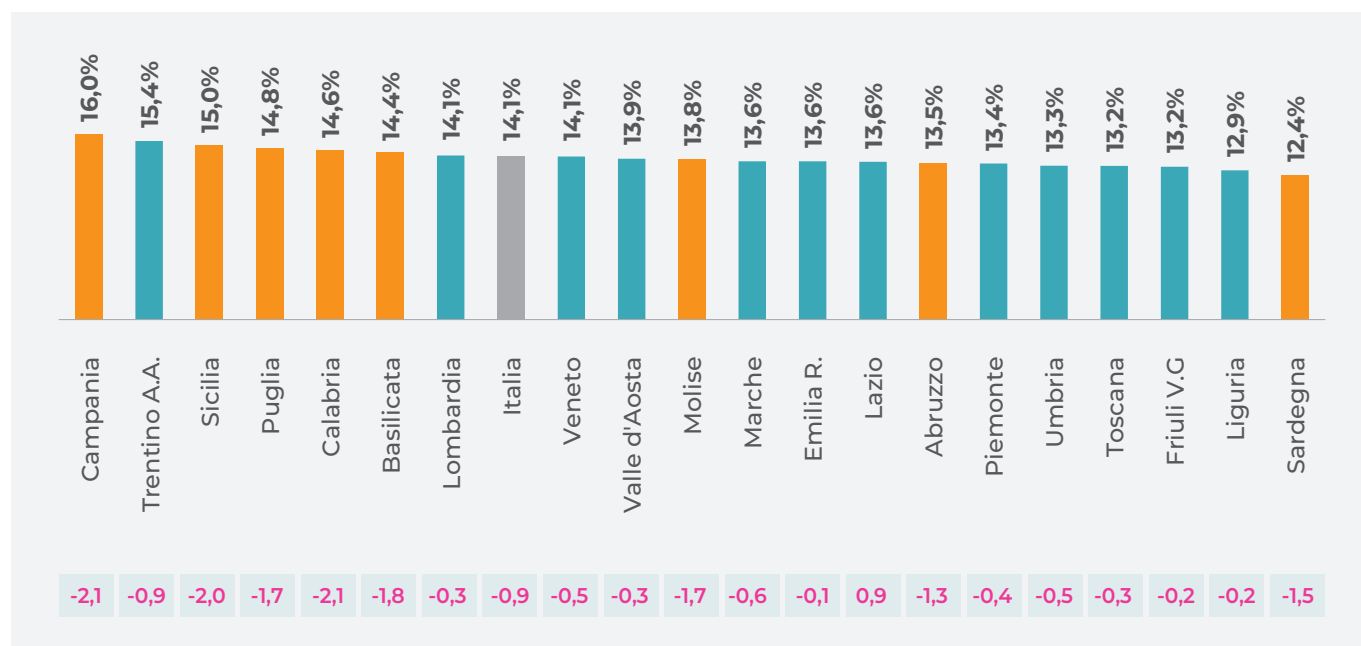
Figura 2.64. Giovani tra i 18 e i 39 anni che si trasferiscono all'estero (valore indice 100 = 2014), 2014-2024. Fonte: TEHA Group su dati Istat, 2025.

2.2.2 LE OPPORTUNITÀ E I RISCHI PER IL SUD ITALIA E IL PAESE NEL CONTESTO EUROPEO

132. Nel più ampio contesto euro-mediterraneo, in cui le dinamiche demografiche, la mobilità internazionale e la competizione per i talenti stanno ridefinendo le priorità strategiche, il **Sud Italia** si configura come un'area di grande rilevanza geopolitica e culturale, con il potenziale di diventare un ponte tra Europa e Mediterraneo. Dal punto di vista del **capitale umano**, il Sud presenta un **quadro a luci e ombre**, con **punti di forza da valorizzare** e **aree di miglioramento da affrontare**. Comprendere e agire su queste caratteristiche è fondamentale per promuovere uno sviluppo sostenibile e inclusivo, capace di rispondere alle sfide comuni della Regione.

133. Uno dei **punti di forza del Sud del Paese** è la **maggior incidenza di giovani tra i 15 e i 29 anni** rispetto al resto del Paese. Regioni come **Campania, Sicilia, Puglia e Calabria** registrano valori superiori alla media nazionale (**14,1%**), con la **Campania** al 1° posto con un'incidenza del **16%**. Questo dato rappresenta una **risorsa strategica per lo sviluppo**, in un contesto nazionale caratterizzato da invecchiamento della popolazione.

Figura 2.65. Incidenza di giovani sulla popolazione (percentuale 15-29 anni sul totale della popolazione e variazione in p.p. rispetto al 2019), 2024. Fonte: TEHA Group su dati Istat, 2025.



134. Un ulteriore **punto di forza del Sud Italia** è rappresentato dalla **buona propensione all'imprenditorialità giovanile**. Le Regioni meridionali occupano le prime posizioni a livello nazionale per quota di titolari di imprese individuali con meno di 35 anni: **Campania (11,3%)**, **Calabria (11,0%)**, **Sicilia (10,1%)**, **Puglia (9,9%)** e **Basilicata (9,5%)** superano nettamente la media italiana, che si attesta all'**8,7%**. Questo dato evidenzia la **vitalità e lo spirito d'iniziativa delle nuove generazioni del Sud Italia**, che, nonostante le difficoltà strutturali del contesto economico, scelgono di investire sul territorio.

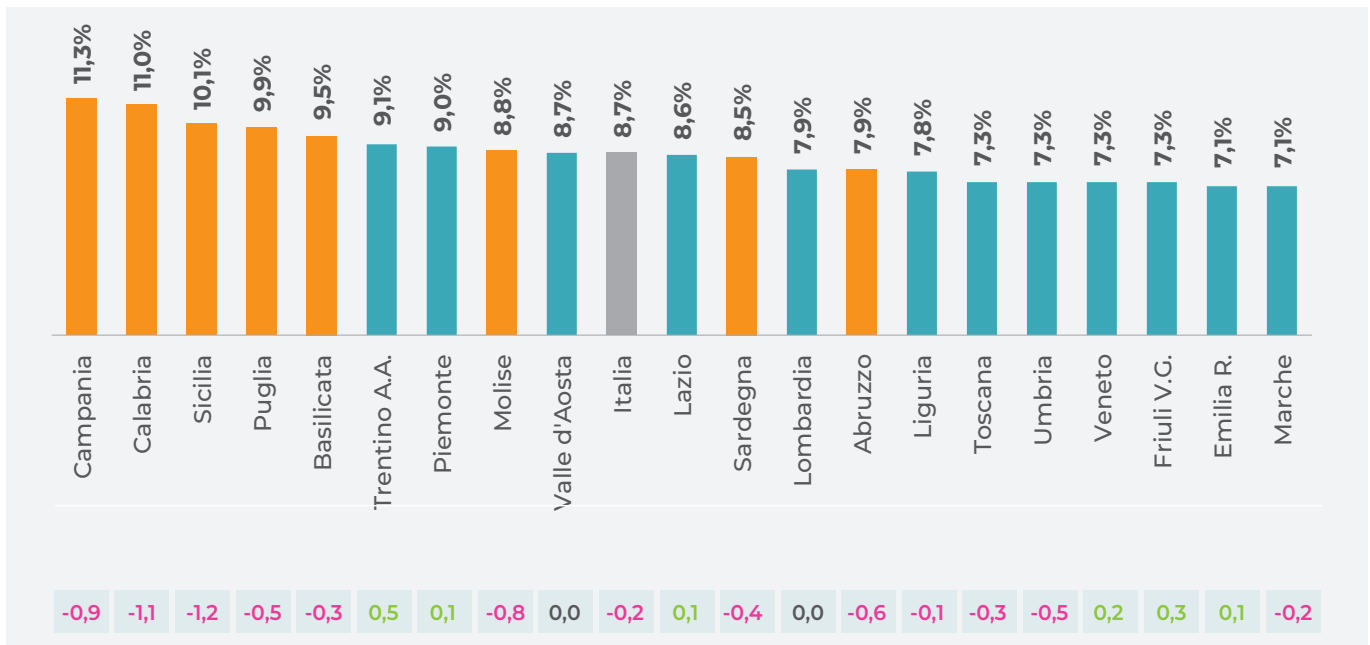


Figura 2.66. Imprenditorialità giovanile nelle Regioni italiane (percentuale di titolari di imprese individuali con meno di 35 anni sul totale dei titolari di imprese individuali e variazione in p.p. rispetto al 2020), 2025. Fonte: TEHA Group su dati Unioncamere, 2025.

135. Negli ultimi cinque anni il numero di **NEET** – giovani tra i 15 e i 29 anni che non studiano, non lavorano e non sono in formazione – è diminuito in modo significativo in tutta Italia, con risultati positivi anche nel Sud Italia. **Sardegna** (-35,7%), **Basilicata** (-34,4%) e **Sicilia** (-32,4%) hanno registrato cali superiori alla media nazionale, che si attesta al **-31,2%**. Questi dati testimoniano un cambiamento positivo, che dimostra come anche nei territori tradizionalmente più colpiti dal fenomeno stiano emergendo nuove opportunità e strumenti di inclusione per le giovani generazioni.

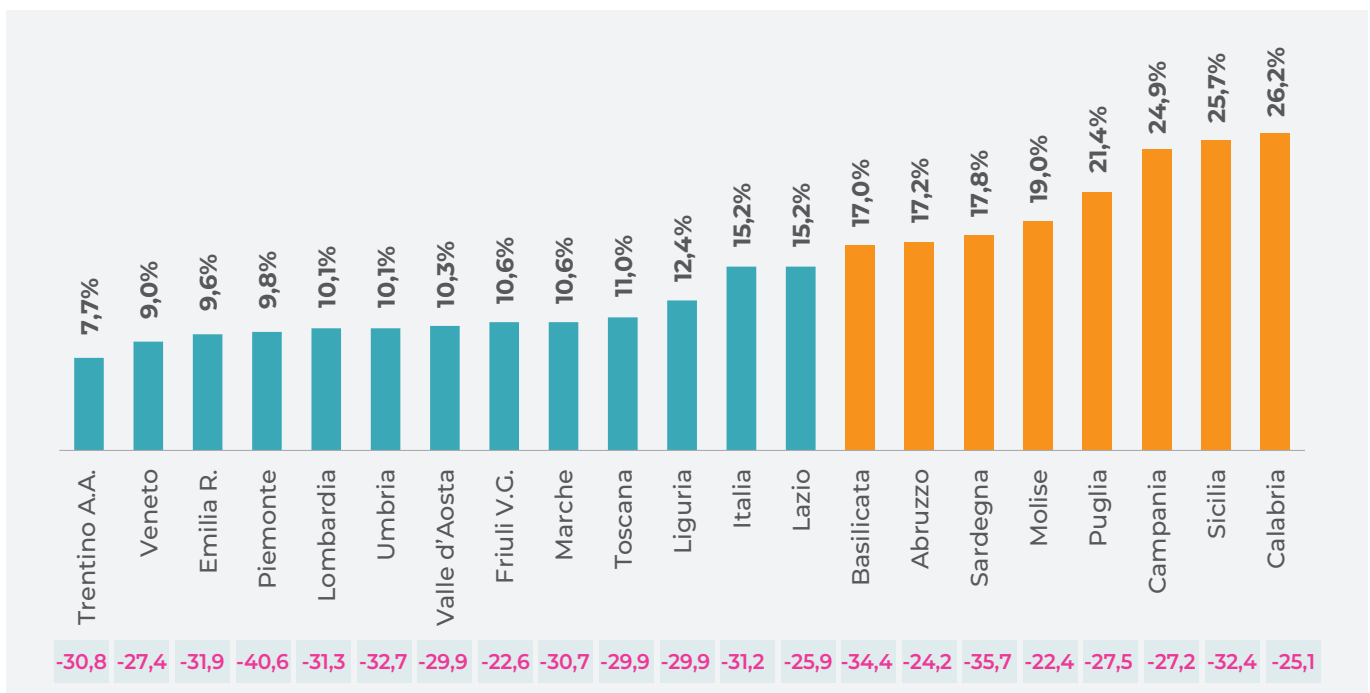
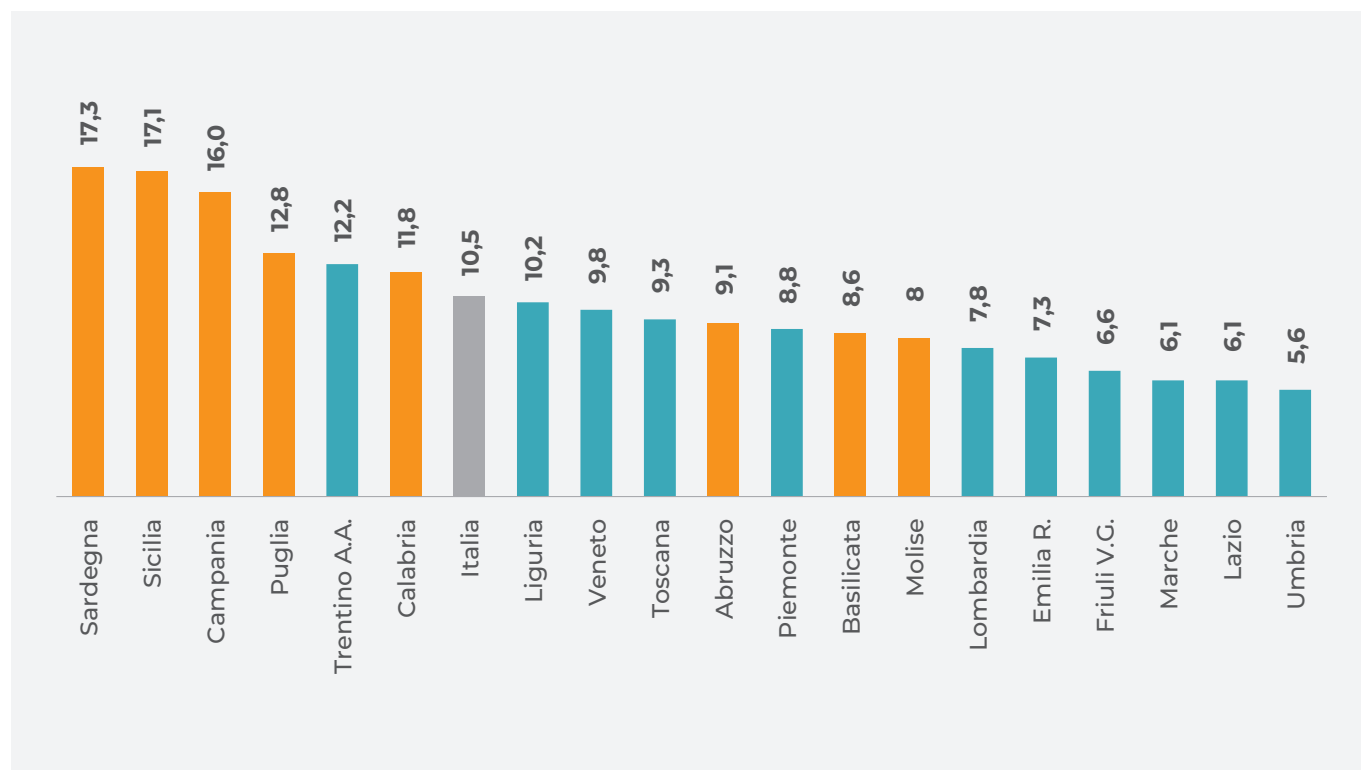


Figura 2.67. NEET sul totale della popolazione 15-29 anni (valori percentuali e variazione negli anni 2019-2024), 2024. Fonte: TEHA Group su dati Eurostat, 2025.

136. Tuttavia, **persistono degli svantaggi strutturali nel Sud Italia**, come ad esempio il **tasso elevato di dispersione scolastica**, ovvero la quota di giovani tra i 18 e i 24 anni che abbandonano prematuramente il percorso di studi. Le Regioni meridionali registrano i valori più alti a livello nazionale: **Sardegna (17,3%)**, **Sicilia (17,1%)** e **Campania (16,0%)** superano di gran lunga la media italiana del **10,5%**, seguite da **Puglia (12,8%)** e **Calabria (11,8%)**. Questo fenomeno rappresenta un ostacolo rilevante alla crescita del capitale umano e alla costruzione di percorsi professionali stabili e qualificati.

Figura 2.68. Tasso di dispersione scolastica (percentuale di giovani tra i 18-24 anni che abbandonano prematuramente gli studi), 2023. Fonte: TEHA Group su dati Eurostat, 2025.



137. Inoltre, nel Sud Italia **è presente una limitata efficacia dei percorsi professionalizzanti**, in particolare quelli offerti dagli **Istituti Tecnici Superiori (ITS)**. Solo il **15% dei percorsi nel Mezzogiorno** risulta valutato come “premiato o eccellente”, a fronte del **67% nel Nord**. Al contrario, ben il **44% dei corsi nel Sud** rientra nella fascia “**problematica o critica**”, contro il 29% del Nord e il 27% del Centro. Questi dati segnalano una **difficoltà strutturale nella qualità dell’offerta formativa professionalizzante**, che incide negativamente sull’occupabilità dei giovani e sulla capacità del territorio di generare competenze coerenti con le esigenze del mercato.

33 Sulla base di: numero di diplomati, occupati in un settore coerente con il percorso, attrattività dei percorsi, professionalizzazione degli studenti (es. permanenza in azienda) e partecipazione a reti interregionali.

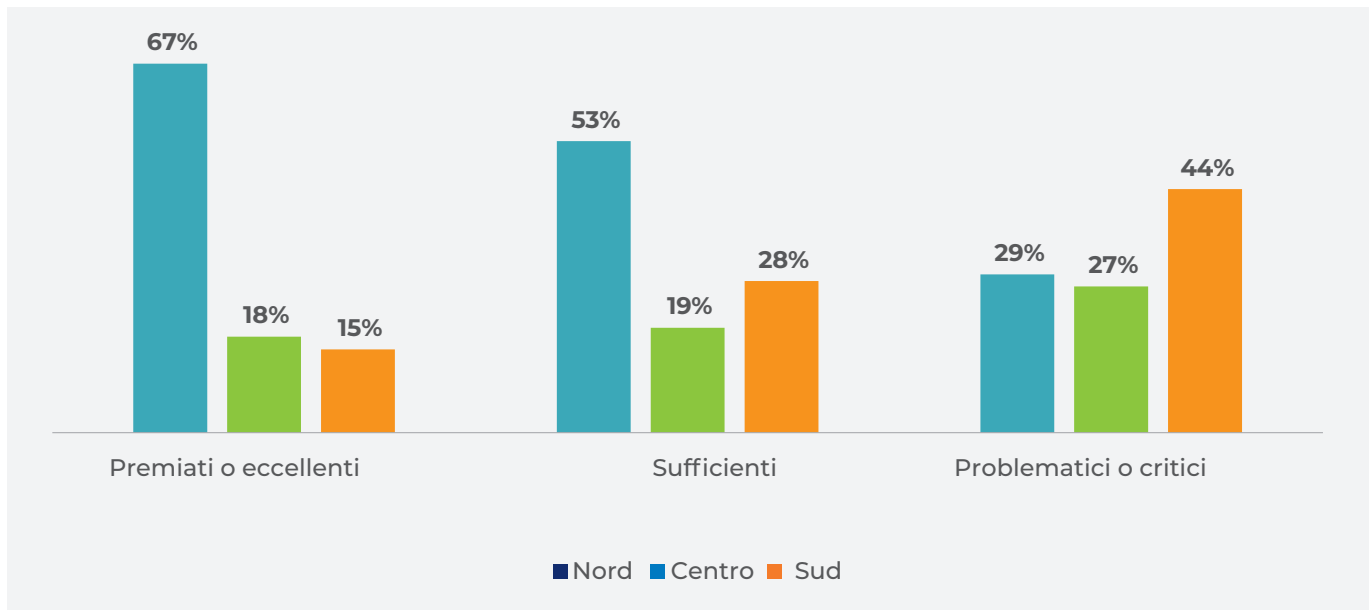
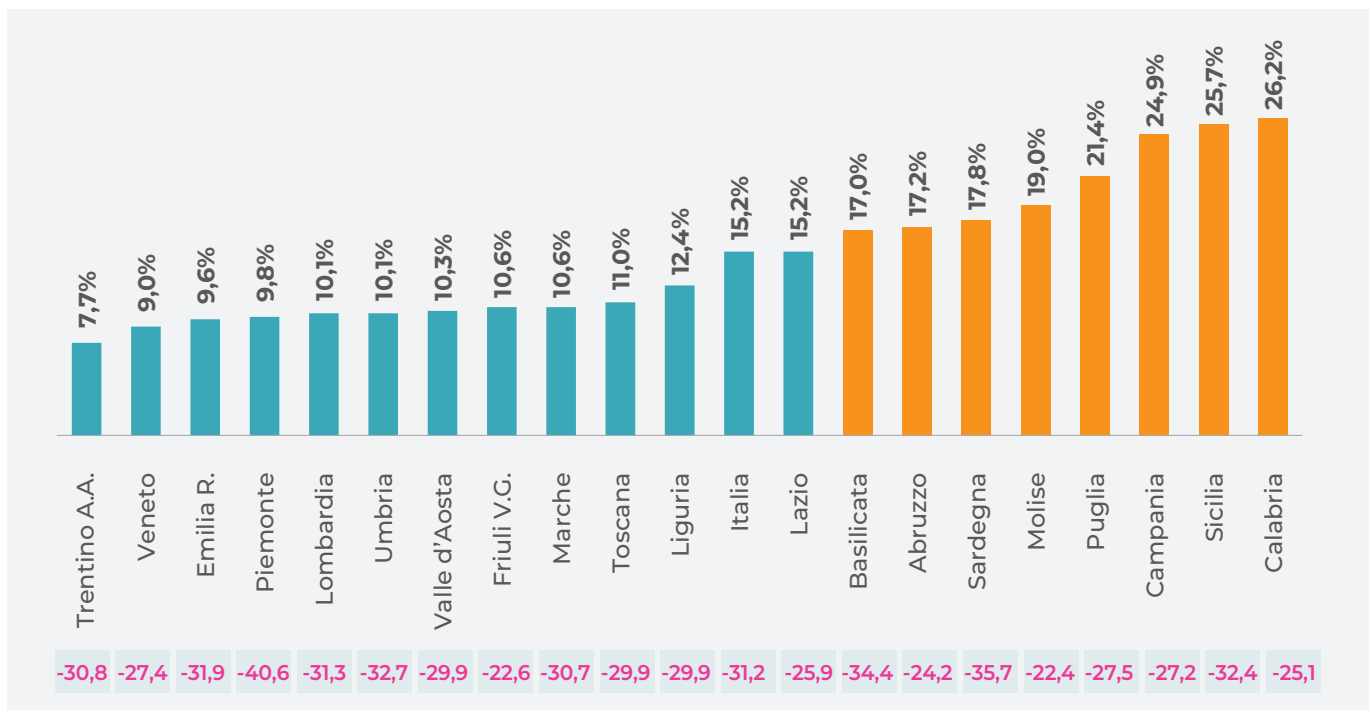


Figura 2.69. Percorsi offerti dagli Istituti Tecnici Superiori (ITS) per fascia di valutazione³² (valori percentuali), percorsi terminati nel 2024. Fonte: TEHA Group su dati INDIRE, 2025.

Figura 2.70. Tasso di partecipazione all'istruzione terziaria (valori percentuali e variazione in p.p. rispetto al 2021), 2022. Fonte: TEHA Group su dati Eurostat, 2025.

138. Un'ulteriore **criticità del Sud Italia**, con dirette implicazioni sul piano della competitività e dello sviluppo, riguarda la **bassa partecipazione all'istruzione terziaria**. Molte Regioni del Sud si collocano nelle **ultime posizioni a livello nazionale**: la **Puglia (2,4%)**, la **Sicilia (2,5%)**, la **Calabria (2,5%)**, la **Sardegna (2,6%)** e la **Basilicata (1,3%)** presentano valori ben al di sotto della media italiana, che si attesta al **3,6%**. Questi dati restituiscono una **fragilità nell'accesso e nella continuità degli studi universitari**, evidenziando la necessità di **interventi strutturali** per migliorare l'accessibilità economica, territoriale e culturale all'università, soprattutto nelle aree interne e svantaggiate del Mediterraneo italiano.



139. Tra gli aspetti più problematici per lo sviluppo del **Sud Italia** nel contesto della cooperazione euro-mediterranea vi è, inoltre, la **limitata attrattività del sistema universitario italiano** nei confronti degli studenti provenienti dai Paesi del Mediterraneo. Nonostante l'elevato potenziale di mobilità nell'area, l'Italia registra numeri molto contenuti, con solo **3.500 studenti** in ingresso dai Paesi mediterranei nel 2022 — un dato nettamente inferiore rispetto a quello di Paesi come Francia (149,9), Spagna (40,9) e Portogallo (32,0). Inoltre, appena il **27% degli studenti stranieri** iscritti nelle università italiane proviene da quest'area geografica, segnalandone un ritardo significativo rispetto al possibile ruolo strategico dell'Italia, e in particolare del Sud, come hub formativo euro-mediterraneo.

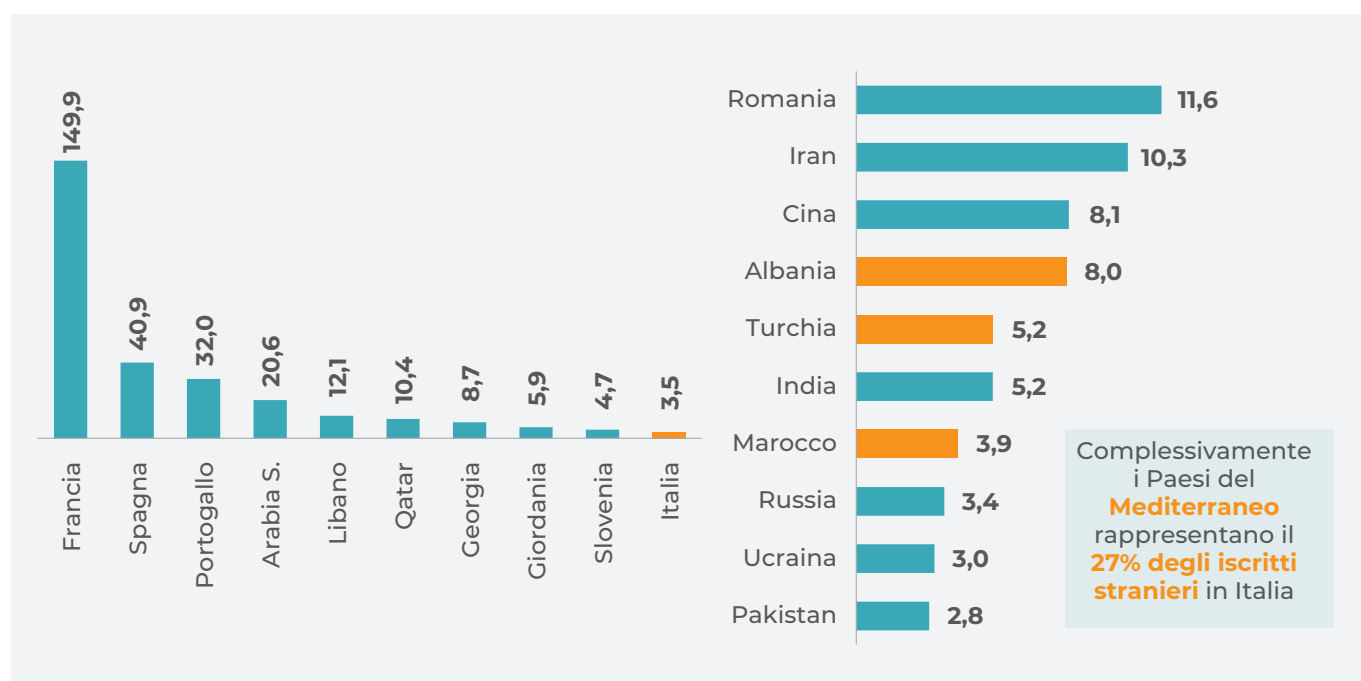


Figura 2.71. Sinistra: Top-10 Paesi del Mediterraneo Allargato per flusso netto di studenti in mobilità internazionale (migliaia) 2022. Destra: Top-10 Paesi di provenienza degli iscritti stranieri alle università italiane (migliaia), a.a. 2022-2023. Fonte: TEHA Group su dati OECD, 2025.



The background is a solid teal color. On the left side, there are several thick, curved, brush-stroke-like shapes in various colors: a dark teal shape at the top, a light blue shape below it, a bright pink shape to the left, an orange shape below the pink one, and another light blue shape at the bottom left. The text 'TERZA PARTE' is positioned in the center-right area of the image.

TERZA PARTE



TERZA PARTE:

Gli strumenti e le proposte per il rilancio del Sud nel contesto euro-mediterraneo

1. Partendo dalle analisi illustrate nei capitoli precedenti, il presente Capitolo approfondisce gli **strumenti di programmazione europea e italiana** a disposizione per lo sviluppo del Sud Italia, approfondendo il ruolo delle iniziative di cooperazione, delle politiche di coesione e delle strategie di attrazione degli investimenti.
2. In particolare, nella seconda sezione del capitolo sono identificate priorità, **indirizzi strategici** e proposte utili a concretizzare la visione per il Sud Italia identificata nella prima edizione del Libro Bianco: *“Essere cerniera tra Europa e Mediterraneo Allargato, contribuendo costantemente a disegnare, interpretare e realizzare il piano di un’Europa protagonista e partner credibile dei grandi cambiamenti geopolitici, economici e sociali che influenzano la costruzione di una società mediterranea vasta più forte, giusta e coesa”*.
3. Le proposte sono articolate lungo le **quattro filiere ad alto potenziale del Sud Italia** – economia del mare, energia, manifattura e turismo – e un fattore trasversale, legato alla valorizzazione del capitale umano. In continuità con gli obiettivi dell’iniziativa e coerentemente con l’impostazione dell’Advisory Board del progetto, il taglio delle proposte è di livello strategico, ma integra il suggerimento di alcune azioni operative per contribuire alla loro realizzazione.

3.1 GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE EUROPEA E ITALIANA

4. Il ventaglio di strumenti strategici messi a disposizione del Sud Italia rende il prossimo **periodo storico cruciale** per consentire alla regione di realizzare il suo pieno potenziale. Il panorama delle risorse rese disponibili si presenta ampio e diversificato, abbracciando iniziative nazionali e internazionali, orientate a favorire gli investimenti, a rafforzare la cooperazione internazionale e a sostenere la **crescita economica del Sud Italia**.
5. In primo luogo, è approfondito il ruolo delle politiche di cooperazione europee e nazionali verso il Mediterraneo e l’Africa e, in particolare, del **Piano Mattei** del governo italiano, nella consapevolezza della finestra di opportunità che, per le imprese investitrici nel Sud, si apre anche in questa geografia. Successivamente sono approfonditi i principali strumenti europei e nazionali a supporto della coesione e dello sviluppo, qualificando il ruolo del Ciclo di Programmazione 2021-27 delle **politiche di coesione** e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (**PNRR**). Con riferimento alle politiche economiche è, infine, approfondito il contributo della **ZES Unica del Mezzogiorno**, opportunità strategica per attrarre investimenti e valorizzare il territorio come motore di sviluppo per l’intero Paese.

3.1.1 LE PRINCIPALI INIZIATIVE DI COOPERAZIONE EUROPEE VERSO IL MEDITERRANEO E L'AFRICA E IL RUOLO DEL PIANO MATTEI

6. Nel corso degli ultimi anni l'Africa sta registrando una fase di intensa espansione demografica ed economica che la differenzia profondamente dal contesto europeo, come evidenziato nel capitolo 2.2.1. Tuttavia, a fronte di tali dinamiche espansive, il continente continua a presentare **fragilità strutturali in ambiti cruciali per lo sviluppo umano e sociale**: l'accesso limitato alla ricchezza, alla salute, all'istruzione, alle competenze e ai servizi essenziali rappresenta un ostacolo significativo all'affermazione di modelli di crescita sostenibile e inclusiva. Il **profilo strutturale dell'Africa** evidenzia, infatti, un quadro di profonde disuguaglianze e vulnerabilità. Il PIL pro capite a parità di potere d'acquisto si attesta a **7.340 Dollari**, a fronte dei **59.020 Dollari** registrati in Europa. Circa il **32%** della popolazione africana vive in condizioni di estrema povertà e il **58%** si trova in una situazione di insicurezza alimentare moderata o grave. A ciò si aggiungono una speranza di vita alla nascita pari a **63,8 anni** (contro i **79,1** europei) e un tasso di analfabetismo tra gli adulti superiore al **26%**, a fronte dell'**1,6%** europeo.
7. In tale contesto, la **cooperazione internazionale si configura come una leva strategica** per affrontare i divari esistenti e promuovere un **modello di sviluppo equo e condiviso**, orientato al rafforzamento della resilienza sociale ed economica dei Paesi africani. A tal fine, l'Unione Europea promuove lo sviluppo sostenibile e la cooperazione con i Paesi terzi – in particolare con oltre 150 Paesi in Africa, America Latina e Caraibi, Asia e Pacifico – attraverso un articolato quadro normativo e strategico, che fa della cooperazione allo sviluppo uno dei **pilastri dell'azione esterna dell'UE**. Tale politica si fonda sui principi sanciti dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea ed è guidata dal Nuovo Consenso Europeo sullo Sviluppo, un documento strategico che integra i principi per affrontare le sfide globali con un approccio orientato alla sostenibilità in tutte le sue dimensioni: sociale, ambientale, economica e politica. L'obiettivo principale è la riduzione, e nel lungo periodo l'eliminazione, della povertà, promuovendo al contempo il rafforzamento delle capacità locali nei settori chiave dello sviluppo umano, quali sanità, istruzione, lavoro ed energia. Per il **ciclo di programmazione 2021-2027**, la politica di cooperazione si avvale di **strumenti finanziari e di governance** quali il programma NDI-CI-Global Europe, la strategia Global Gateway e le Team Europe Initiatives (TEI), che puntano a potenziare il coordinamento e la sinergia tra istituzioni pubbliche, operatori privati e soggetti della cooperazione internazionale.
8. L'**NDICI-Global Europe**, lo strumento per la cooperazione con tutti i Paesi terzi, ha una dotazione complessiva di 79,5 miliardi di Euro, dal Fondo europeo per lo sviluppo sostenibile Plus (EFSD+), per il periodo 2021-2027 (**+10%** rispetto al precedente ciclo di bilancio)¹. Lo strumento si articola

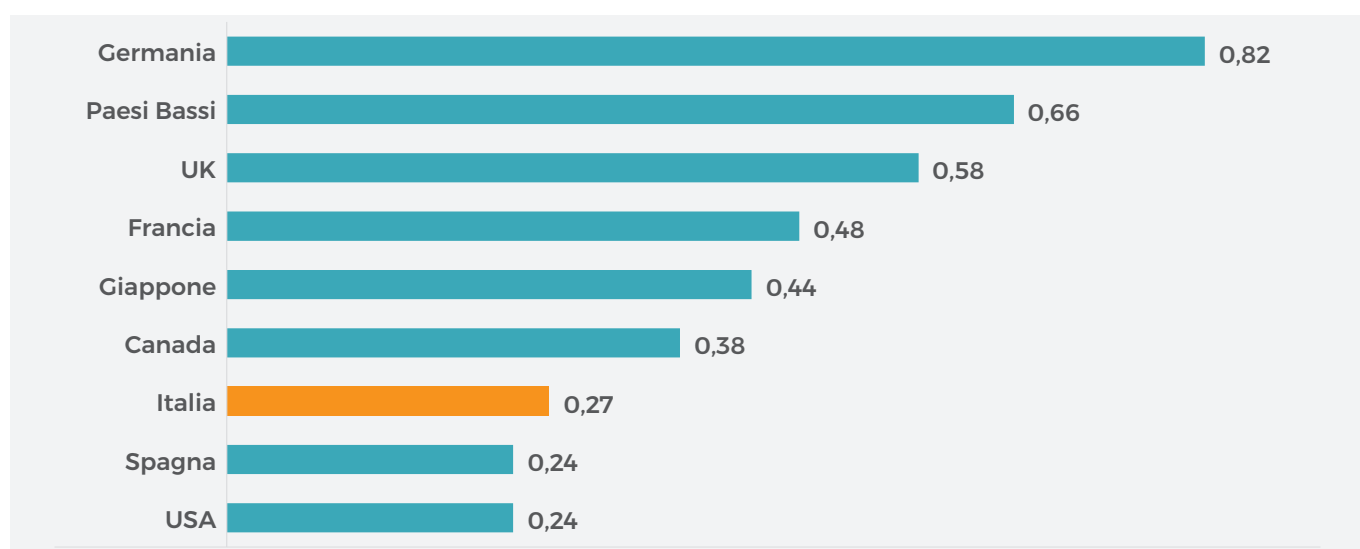
¹ Dato che il programma è stato pensato come uno strumento flessibile in grado di affrontare nuove priorità e sfide emergenti, 9,5 miliardi di Euro sono destinati a eventi imprevisti, quali le situazioni di crisi e post-crisi o la pressione migratoria.

intorno a tre pilastri fondamentali:

- **componente geografica:** la componente geografica promuove partenariati attraverso la cooperazione con i Paesi partner nelle seguenti regioni: vicinato europeo, Africa subsahariana, Asia e Pacifico, America Latina e Caraibi. La dotazione finanziaria della cooperazione geografica ammonta a **60,4 miliardi di Euro**, con quasi 30 miliardi di Euro destinati all'Africa subsahariana, con un incremento di circa il 12% rispetto al precedente ciclo;
 - **componente tematica:** i programmi tematici, a cui sono destinati 6,4 miliardi di Euro, finanziano azioni connesse agli obiettivi di sviluppo sostenibile a livello globale, compreso il sostegno alle organizzazioni della società civile, concentrandosi sui diritti umani e la democrazia, la società civile, la stabilità e la pace, oltre che su sfide globali come la salute, l'istruzione e la formazione, le donne e i bambini, il lavoro, la protezione sociale, la cultura, la migrazione e i cambiamenti climatici;
 - **risposta rapida:** la componente della risposta rapida, pari a 3,2 miliardi di Euro, è dedicata al finanziamento della capacità di reagire nella gestione delle crisi, nella prevenzione dei conflitti e nella costruzione della pace.
9. Il **Global Gateway** è uno strumento di risposta dell'UE alla riduzione del divario di investimenti globali in aree quali l'America Latina e Caraibi (49 progetti), Medio Oriente, Asia e Pacifico (38 progetti) e Africa subsahariana (110 progetti). Con una dotazione finanziaria totale che ammonta a **300 miliardi di Euro**, lo strumento si concentra su 5 driver politici: digitale, clima ed energia, trasporto, salute e formazione e ricerca. Il Global Gateway è stato concepito per dare maggiore struttura e coerenza all'azione dell'UE nel settore degli investimenti infrastrutturali globali e rappresenta un'evoluzione e un rafforzamento di strategie precedenti. Il primo tassello del Global Gateway è l'**Africa-Europe Investment Package**: questo pacchetto di investimenti è dotato di 150 miliardi di Euro (metà dell'importo totale del Global Gateway) ed è implementato attraverso le **Team Europe Initiatives**.
10. Per rispondere al meglio alle sfide che l'UE e gli Stati membri devono affrontare nell'assistere i Paesi partner, la Commissione Europea ha, infatti, lanciato l'**approccio Team Europe**, con il quale Commissione e Stati membri lavorano in modo coordinato per massimizzare l'impatto delle rispettive strategie di cooperazione allo sviluppo. Per tradurre in pratica questo nuovo modo di lavorare, sono state lanciate le Team Europe Initiatives², concentrate sull'identificazione delle priorità critiche che limitano lo sviluppo in un dato Paese o regione. Attualmente, a livello globale sono attivi 169 TEI, di cui 132 nazionali (52,7% dei quali in Africa), 33 regionali (51,5% dei quali in Africa) e 4 globali. L'Italia, in particolare, è attualmente impegnata in 46 TEI, di cui 17 regionali, il 41,7% dei quali in Africa subsahariana.

² La distribuzione dei fondi collegati allo strumento varia a seconda dell'iniziativa e della regione di intervento.

11. Focalizzando l'attenzione sul contributo italiano alla cooperazione emergono, tuttavia, alcune criticità. Infatti, nonostante gli avanzamenti normativi, come la **Legge 125/2014** che ha aperto la cooperazione allo sviluppo anche ai soggetti privati for-profit, il sistema italiano di cooperazione continua a mostrare limiti significativi, in particolare nella **capacità di mobilitare risorse** finanziarie e nel **coinvolgimento sistemico del settore privato**.
12. Nel 2023, la spesa pubblica italiana per la cooperazione internazionale si è attestata a **5,7 miliardi di Dollari** annui, un valore significativamente inferiore rispetto a quello dei principali Paesi europei: **14 miliardi** per la **Francia**, **18 miliardi** per il **Regno Unito** e **35 miliardi** per la **Germania**. In termini relativi, l'Italia ha destinato lo **0,27%** del reddito nazionale lordo all'aiuto pubblico allo sviluppo, rimanendo distante dal target internazionale dello **0,7%** e collocandosi al **14° posto** tra i 21 membri dell'Unione Europea aderenti al Development Assistance Committee (DAC) dell'OCSE.



13. In tale contesto, il Governo italiano ha introdotto nel 2022 il **Piano Mattei**, concepito come un nuovo framework strategico per promuovere una **cooperazione innovativa e paritaria con i Paesi africani**. Il 15 novembre 2023, il Piano ha trovato attuazione normativa attraverso un apposito Decreto Legge per il partenariato tra Italia e Stati del Continente africano, volto a promuovere uno sviluppo comune, sostenibile e duraturo, nella dimensione politica, economica, sociale, culturale e di sicurezza.
14. Con l'obiettivo di analizzare in profondità l'attuazione e gli effetti del Piano Mattei, fornendo alla classe dirigente nazionale elementi conoscitivi utili per massimizzarne le ricadute, nella cornice del progetto Verso Sud, è stato istituito l'**Osservatorio sul Piano Mattei per l'Africa**, promosso dal TEHA Club. L'Osservatorio si configura come uno strumento permanente di **monitoraggio e valutazione**, volto a individuare le leve strategiche per accrescere l'efficacia e l'impatto del partenariato italo-africano promosso dal Piano³.

Figura 3.1. Spesa per la cooperazione in Paesi selezionati del DAC* (% sul reddito nazionale lordo), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati OECD, 2025. (*) Development Assistance Committee: è il comitato per l'aiuto allo sviluppo dell'OECD e ha lo scopo di indirizzare al meglio le politiche di cooperazione allo sviluppo, individuando i principi comuni e definendo le linee guida e gli obiettivi.

³ Per maggiori approfondimenti si rimanda alla prima release dell'Osservatorio TEHA Club e Verso Sud sul Piano Mattei per l'Africa.

15. In particolare, l'obiettivo del Piano è **creare un approccio paritario con i Paesi Africani rafforzando le relazioni – già in essere da anni –** e focalizzandosi su: **istruzione e formazione, agricoltura, salute, energia, acqua e infrastrutture fisiche e digitali**. Gli interventi sono inizialmente indirizzati a nove Paesi (Egitto, Tunisia, Algeria, Marocco, Costa d'Avorio, Kenya, Etiopia, Mozambico e Repubblica Democratica del Congo), con **22 progetti pilota già avviati o approvati**, e prevede dal 2025 l'estensione ad ulteriori cinque Paesi (Angola, Ghana, Mauritania, Tanzania e Senegal), per un totale di **14 Paesi** coinvolti.
16. Questa chiara visione è sostenuta da una **governance** ben definita. Essa si articola attorno a una struttura multilivello che include la Cabina di Regia, la Struttura di Missione, tavoli tecnici di coordinamento e il Comitato Tecnico per il Fondo Italiano per il Clima e il Plafond Africa. La **Cabina di Regia**, guidata dal Presidente del Consiglio, definisce e attua il Piano Mattei, coordinando la cooperazione con gli Stati africani, le attività di sviluppo, l'aggiornamento del Piano, i rapporti con il Parlamento e la comunicazione. Promuove, inoltre, il raccordo tra Istituzioni, società civile e imprese, facilitando l'accesso a risorse europee e internazionali. La **Struttura di missione** ha il compito di supportare il Presidente del Consiglio e la Cabina di Regia nell'attuazione del Piano Mattei, curarne il segretariato e predisporre la relazione annuale al Parlamento. I **tavoli di coordinamento** del Piano Mattei sono gruppi di lavoro tematici istituiti per facilitare l'attuazione del Piano Mattei per l'Africa. Il **Comitato** sovrintende all'indirizzo strategico e alla valutazione dei progetti finanziati dal Fondo Italiano per il Clima e dal Plafond Africa.

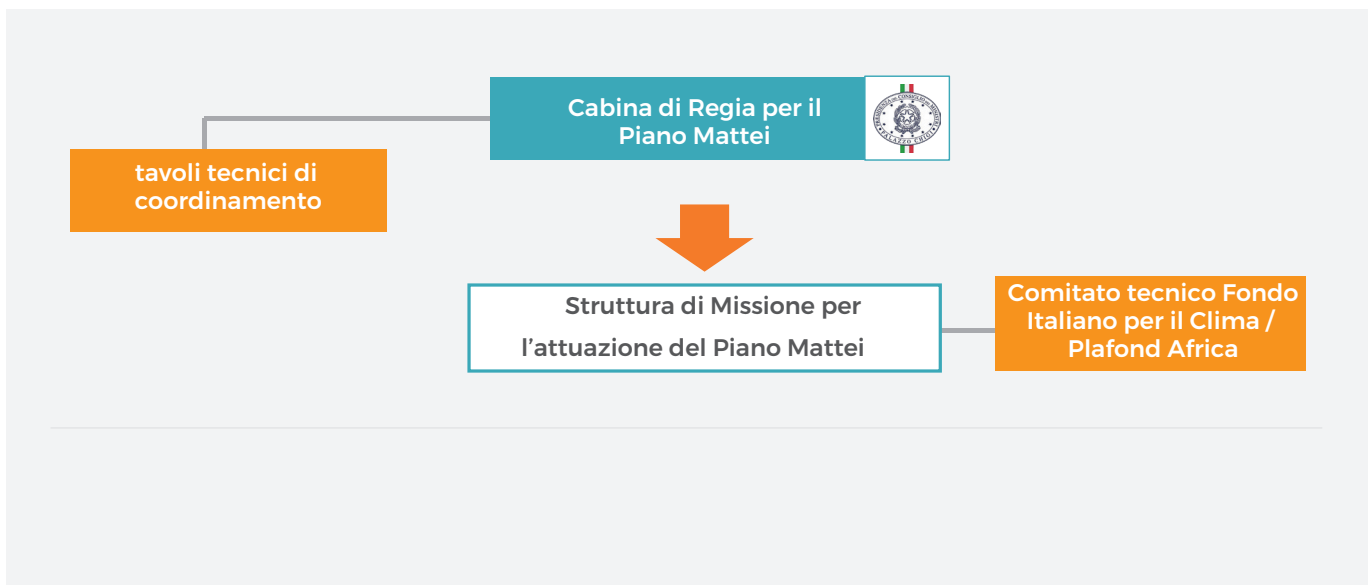


Figura 3.2. La governance del Piano Mattei. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2025.

FOCUS – IL COINVOLGIMENTO DELLE IMPRESE NEL PIANO MATTEI E NEL MEDITERRANEO: IL CASO DI GRUPPO FS

Il Gruppo FS partecipa attivamente al Piano Mattei in qualità di membro della Cabina di Regia, contribuendo all'impegno del Sistema Italia per uno sviluppo equo e sostenibile del continente africano. Il Gruppo opera su due assi principali:

- **formazione professionale**, promuovendo programmi di formazione nei Paesi africani finalizzati all'inclusione lavorativa e alla diffusione di competenze locali, coerentemente con le priorità del Piano;
- **sviluppo infrastrutturale**, supportando la realizzazione di opere strategiche per la mobilità ferroviaria e stradale, in sinergia con iniziative internazionali come il Global Gateway dell'UE e il Partnership for Global Infrastructure and Investment del G7.

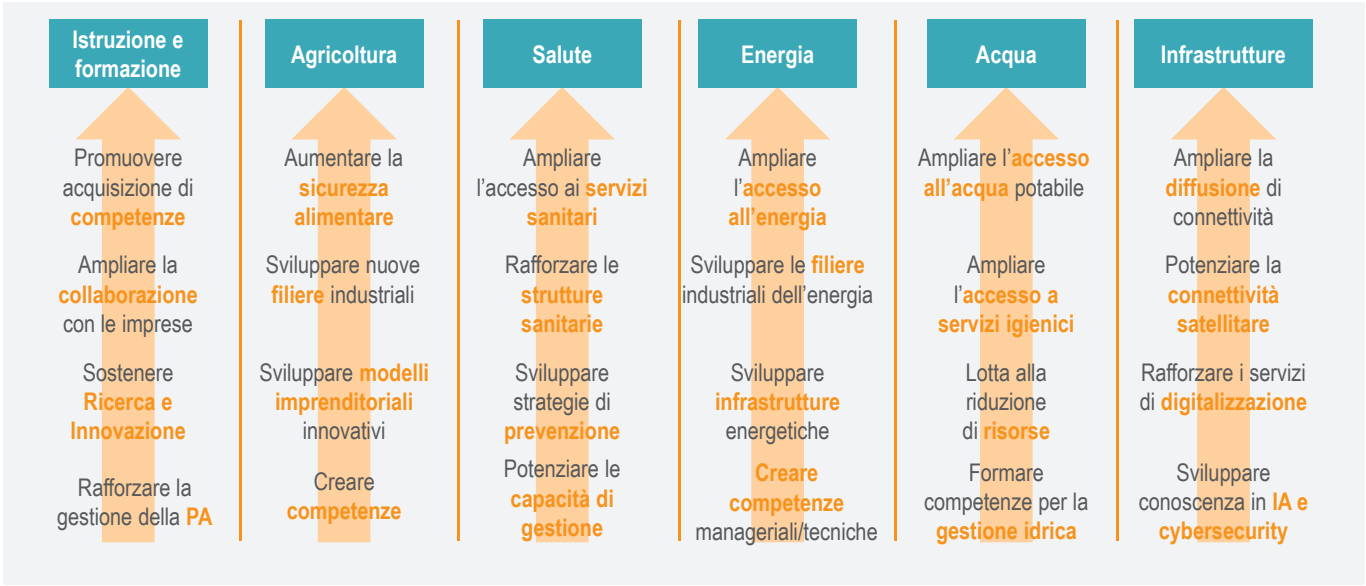
Le società del Gruppo – Italferr, Anas e Italcertifer – sono già presenti in diversi Paesi del Mediterraneo: Italferr è attiva in Tunisia ed Egitto con progetti di ammodernamento ferroviario; Anas opera in Algeria e Libia nella direzione lavori e project management autostradale; Italcertifer svolge verifiche tecniche in Marocco.

Fonte: TEHA Group su dati Gruppo FS, 2025.

17. Dal punto di vista settoriale, a ciascuna delle **sei direttrici strategiche** in cui si articola il Piano sono associati obiettivi specifici che riflettono le priorità di intervento nei contesti africani coinvolti. Nel settore dell'**istruzione e formazione**, il Piano mira a promuovere l'acquisizione di competenze, rafforzando il legame tra sistemi educativi e mercato del lavoro. Particolare attenzione è rivolta all'ampliamento della collaborazione con le imprese, al sostegno alla ricerca e all'innovazione, nonché al miglioramento della gestione della pubblica amministrazione. In **ambito agricolo**, le priorità consistono nell'aumento della sicurezza alimentare, nello sviluppo di nuove filiere industriali e di modelli imprenditoriali innovativi, nonché nella creazione di competenze tecniche e gestionali. Tali interventi sono concepiti per rafforzare la resilienza dei sistemi produttivi locali e promuovere una maggiore autonomia alimentare. Nel settore della **salute**, gli interventi sono orientati all'ampliamento dell'accesso ai servizi sanitari, al rafforzamento delle strutture esistenti, allo sviluppo di strategie di prevenzione e al potenziamento delle capacità di gestione del sistema sanitario. L'obiettivo è contribuire al consolidamento di sistemi sanitari pubblici efficaci, inclusivi e sostenibili. Nel **comparto energetico**, si punta ad ampliare l'accesso all'energia, sviluppare le filiere industriali dell'energia, realizzare infrastrutture energetiche strategiche e creare competenze tecniche e manageriali. L'enfasi è posta sul potenziamento dell'autosufficienza energetica e sulla promozione della transizione verso fonti rinnovabili. Per quanto riguarda il **settore idrico**, il Piano prevede l'ampliamento dell'accesso all'acqua potabile e ai servizi igienici, la riduzione delle perdite e dello spreco di risorse, nonché la formazione di competenze per la gestione sostenibile delle risorse idriche. Infine, nell'ambito delle **infrastrutture fisiche e digitali**, l'azione si concentra sull'ampliamento della connettività, in particolare attraverso la digitalizzazione e il potenziamento delle infrastrutture satellitari, il rafforzamento

Figura 3.3 Gli obiettivi degli interventi nelle 6 direttrici. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2025.

dei servizi di digitalizzazione e lo sviluppo di conoscenze avanzate in intelligenza artificiale e cybersicurezza. L'obiettivo è favorire l'integrazione nei mercati globali e promuovere l'innovazione nei sistemi produttivi e amministrativi.



18. Il Piano Mattei poggia su un ampio **sistema integrato di strumenti di finanziamento**. Tra questi si annoverano: il Fondo Italiano per il Clima (3 miliardi di Euro), il Fondo Rotativo per la Cooperazione allo Sviluppo (FRCS), il Mattei Plan and Rome Process Financing Facility per progetti pubblici nei settori energia, trasporti e acqua, e il fondo Mattei Plan Co-financing & TA Arrangement. Altri strumenti includono il Plafond Africa (500 milioni di Euro per investimenti privati digitali ed ecologici), la piattaforma Growth and Resilience for Africa (fino a 750 milioni di Euro in coinvestimento), il programma Misura Africa (200 milioni di Euro a tasso agevolato per le imprese italiane), la “Push Strategy” per il credito all'esportazione e infine un accordo di co-finanziamento con la Banca Mondiale.

Figura 3.4. Strumenti di finanziamento a disposizione del Piano Mattei. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2025. (*) Istituito in collaborazione con l'African Development Bank.

Fondo italiano per il clima €4,2 mld di investimenti, oltre a €320 mln a fondo perduto, di cui almeno il 70% per l'Africa in linea con le priorità del Piano Mattei (€3 mld)	Fondo rotativo cooperazione allo sviluppo (FRCS) Sostegno alle politiche di cooperazione bilaterale stabilite dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale	Mattei Plan and Rome process financing facility* Fondo istituito per sostenere progetti sull'energia, trasporto e acqua del settore pubblico in linea con il Piano Mattei e il Processo di Roma	Mattei Plan co-financing & ta arrangement* Fondo bilaterale istituito per sostenere progetti del settore pubblico in linea con il Piano Mattei	Plafond Africa €500 mln per investimenti privati digitale ed ecologica, rafforzamento patrimoniale e strutture produttive in Africa
Growth and resilience platform for Africa (GRAF) Piattaforma di coinvestimento fino a €750 mln da istituzioni finanziarie internazionali per supportare progetti in linea con il Piano Mattei	Misura Africa €200 mln a tasso agevolato per le imprese italiane in Africa per digitalizzazione, sostenibilità, patrimonializzazione, formazione e assunzione del personale locale	Credito all'esportazione e internazionalizzazione «Push Strategy» Strumenti finanziari e assicurativi gestiti da SACE per supportare l'export attuale o futuro di imprese italiane	Accordo di co-finanziamento con World bank Accordo di partnership con World Bank per cofinanziare progetti di comune interesse nei Paesi e settori prioritari per il Piano Mattei	

19. Attualmente, il Piano Mattei prevede l'attuazione di **22 progetti pilota**, di cui **17** a carattere prettamente **nazionale**, distribuiti nei nove Paesi africani dove il Piano è partito. Accanto a tali interventi nazionali, sono stati individuati ulteriori **5 progetti a carattere regionale o transnazionale**, anche in Paesi non inclusi tra i destinatari prioritari del Piano Mattei.
20. Tra questi progetti regionali figura il progetto europeo **Roadmap to Connect Africa to Europe for Clean Energy Production**, volto a mappare le infrastrutture per energie rinnovabili in Tunisia, Algeria ed Egitto e a valutarne l'interconnessione con l'Unione Europea. Il progetto **AI Hub for Sustainable Development** ha l'obiettivo di rafforzare gli ecosistemi digitali legati all'intelligenza artificiale in **9 Paesi africani**.
21. Il progetto regionale sul **Corridoio di Lobito**, parte del Global Gateway dell'UE, prevede il collegamento ferroviario tra Angola e Zambia attraverso la Repubblica Democratica del Congo, facilitando il trasporto di risorse e riattivando infrastrutture esistenti, con un finanziamento italiano fino a **320 milioni di Dollari**.
22. Altri interventi includono iniziative educative transnazionali nell'ambito dell'**Alta Formazione Artistica, Coreutica e Musicale (AFAM)**, con due bandi da **50 e 87 milioni di Euro** rispettivamente, che coinvolgeranno complessivamente **38 Paesi africani**. Infine, i **Memorandum d'Intesa con Algeria, Egitto e Tunisia**, sostenuti dal Ministero dell'Istruzione e del Merito, mirano a promuovere la cooperazione educativa e formativa attraverso il coinvolgimento di ITS, imprese e SIMEST.

Figura 3.5. Progetti Nazionali del Piano Mattei, 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Relazione sullo stato di attuazione del Piano Mattei (ottobre 2024), 2025. (*) Per questi progetti il canale di finanziamento italiano non è ancora stato reso noto nella Relazione annuale del Governo al Parlamento.



23. Dal punto di vista della ripartizione delle risorse, i dati derivanti dalla Relazione del Governo al Parlamento di ottobre 2024 evidenziano che, su un totale di **1,2 miliardi di Euro** già allocati, circa un terzo degli importi dei progetti è destinato al **settore agricolo (30%)**, seguito da quello **idrico (27%)**, **infrastrutture fisiche e digitali (26%)**, **istruzione e formazione (9%)**, **energia (6%)** e **salute (2%)**. Tuttavia, se si considera il numero dei

progetti totale (compresi quelli per cui non sono stati ancora esplicitati canale di finanziamento e importo), l'ambito preponderante risulta essere quello dell'**istruzione e formazione (39%)**, seguito da **agricoltura (18%)**, **energia (14%)**, **acqua e infrastrutture** (entrambe all'**11%**) e **salute (7%)**.

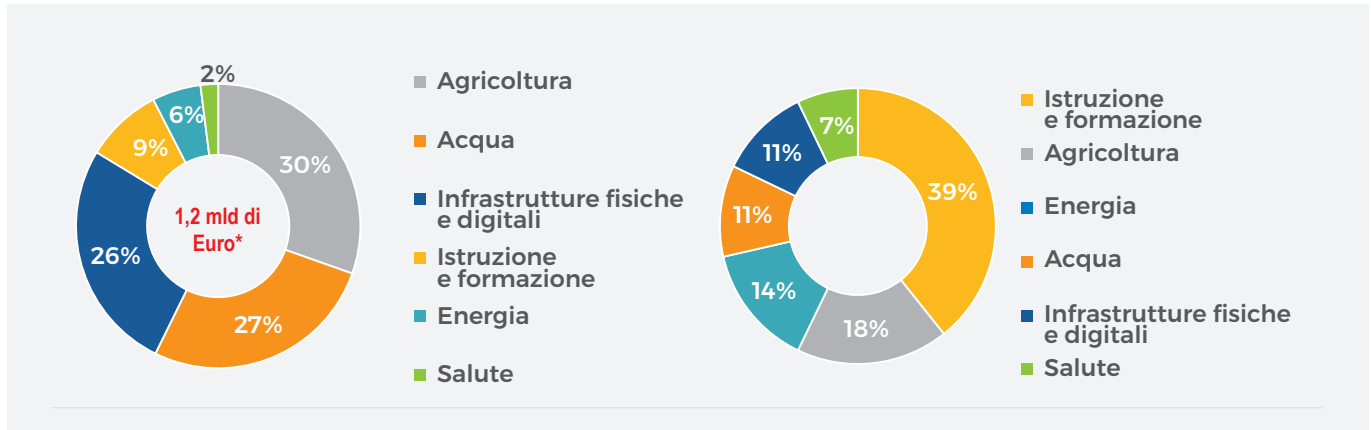


Figura 3.6. A sinistra: Ambiti di intervento del Piano Mattei, per importo* (%), ottobre 2024. A destra: Ambiti di intervento del Piano Mattei, per numero di progetti (%), ottobre 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Relazione sullo stato di attuazione del Piano Mattei (ottobre 2024), 2025. (*) I progetti considerati si limitano a quelli per cui sono già stati definiti i canali di finanziamento e l'importo.

24. Un tratto distintivo da sottolineare del Piano Mattei risiede nella sua capacità di **integrarsi con le principali strategie di investimento europee e internazionali**, conferendogli una marcata dimensione multilaterale. In particolare, il Piano si colloca in sinergia con iniziative globali come il **G7 Global Partnership** e il **Global Gateway dell'Unione Europea** (si veda anche sopra). Tali strategie si presentano come complementari e convergenti, condividendo l'impegno verso partenariati paritari e uno sviluppo sostenibile di lungo periodo.
25. Alla base della cooperazione multilaterale si pongono **principi condivisi**, incentrati sulla promozione di relazioni eque e durature. Gli **obiettivi comuni** comprendono l'attivazione di capitali pubblici e privati tramite il coinvolgimento di istituzioni finanziarie sia nazionali che internazionali, al fine di mobilitare strumenti capaci di favorire investimenti nei Paesi partner. I **settori di intervento condivisi** includono energia, infrastrutture, digitale, sanità e sviluppo sostenibile.

Figura 3.7. La dimensione internazionale del Piano Mattei, 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2025.



26. Numerosi progetti condivisi testimoniano la sinergia tra il Piano Mattei, l'Unione Europea e l'iniziativa Global Gateway. Nell'**ambito delle infrastrutture energetiche**, si evidenziano:
- il **progetto Elmed**, che prevede la costruzione di un'infrastruttura elettrica bi-direzionale tra Italia e Tunisia, finalizzata a garantire una maggiore sicurezza nell'approvvigionamento energetico;
 - il **SouthH2 Corridor**, volto al trasporto di idrogeno tra Nord Africa ed Europa;
 - il cavo sottomarino **Medlink**, che collega impianti di energia rinnovabile in Tunisia e Algeria con il Nord Italia;
 - l'**iniziativa AEGEI** (Africa-EU Green Energy Initiative), orientata al sostegno delle energie rinnovabili nel continente africano.
27. Nel **campo delle infrastrutture fisiche**, il **Corridoio di Lobito** – già parte del Piano Mattei – rappresenta un investimento ad alto potenziale per migliorare la connessione tra le regioni dell'Africa meridionale ricche di risorse e i mercati internazionali, compresi quelli europei, facilitando l'accesso alle risorse critiche attraverso il potenziamento delle reti di trasporto.
28. In **ambito digitale**, il progetto **Blue Raman** assume un ruolo strategico. Si tratta di un cavo sottomarino di nuova generazione che mira a creare una rotta alternativa per la trasmissione dei dati tra Europa, Africa e India. Il progetto ha rilevanza sia per la crescita economica del continente africano, sia per la promozione della ricerca scientifica, dell'innovazione tecnologica e delle collaborazioni accademiche su scala intercontinentale.
29. Infine, sul **piano dell'agricoltura sostenibile**, si segnala l'iniziativa sulle **catene del valore del caffè resilienti e sostenibili**, un progetto regionale che mira a rafforzare la resilienza climatica, la sostenibilità e la competitività del mercato del caffè nell'Africa orientale.

3.2 LE POLITICHE DI COESIONE E IL PNRR

30. L'Unione Europea si muove attivamente per sostenere lo sviluppo dei propri Stati Membri e garantirne la coesione territoriale. Come anticipato, infatti, la politica di coesione rappresenta la principale politica di investimento dell'Unione Europea per sostenere una crescita omogenea e sostenibile all'interno degli Stati Membri. La programmazione delle politiche di coesione segue cicli settennali, all'interno dei quali l'Unione Europea individua specifici target strategici e gli Stati Membri formulano e restituiscono agli organi comunitari competenti un piano operativo per il raggiungimento di tali obiettivi.
31. In questo percorso l'Unione si serve di specifici **fondi strutturali e di investimento**: il Fondo sociale europeo (FSE+), il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) e il Fondo per una tran-

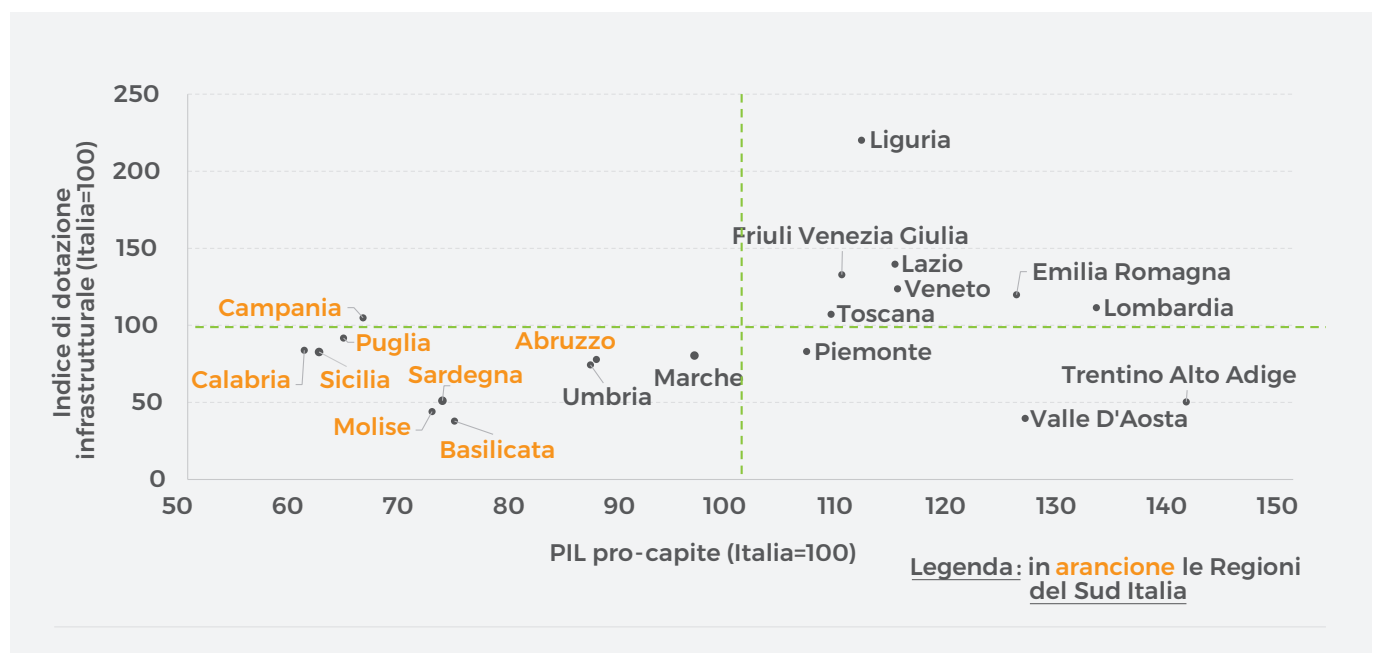
sizione giusta (JTF). A tali risorse si aggiungono i fondi di rotazione, strumenti finanziari nazionali creati per anticipare, cofinanziare o integrare le risorse europee, e il Fondo nazionale per lo sviluppo e la coesione (FSC), per un totale di 141,4 miliardi di Euro di risorse disponibili per il settennio in corso, di cui 101,6 miliardi di Euro destinati al Sud Italia.

32. Alle risorse specificamente stanziare per le politiche di coesione nel 2021-2027 si aggiungono le dotazioni previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (**PNRR**), declinazione italiana del piano **Next Generation UE**, attivo fino al 2026. Nel contesto europeo, attualmente l'Italia è l'unico Paese ad aver ricevuto il pagamento della 6° rata del piano, raggiungendo dunque l'ottenimento del **63%** di fondi erogati (**122,1 miliardi di Euro** su 194,4 miliardi di Euro allocati). All'interno del PNRR – con riferimento specifico al Sud Italia – una particolare rilevanza (in termini di importi e priorità strategica) è stata data agli investimenti infrastrutturali (si veda il paragrafo successivo).

3.2.1 LA FOTOGRAFIA DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI PIANIFICATI E COMPLETATI

33. Il Sud Italia soffre storicamente di una **carente dotazione infrastrutturale**, che limita la competitività del territorio e rallenta i processi di sviluppo economico e sociale. La debolezza delle reti di trasporto, logistica e connessioni digitali penalizza l'accessibilità delle aree interne, ostacola l'integrazione dei porti con i mercati nazionali ed europei, e incide negativamente sull'attrattività per investimenti pubblici e privati.
34. In questo contesto, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) rappresenta un'opportunità cruciale per **colmare il divario infrastrutturale**, grazie a interventi mirati su mobilità sostenibile, digitalizzazione e logistica integrata. La piena attuazione dei progetti previsti potrà contribuire a **rafforzare la coesione territoriale** e a **rilanciare** il ruolo strategico del **Sud** nel sistema produttivo nazionale ed euro-mediterraneo.

Figura 3.8. Dotazione infrastrutturale* e PIL pro-capite delle Regioni italiane (Italia=100), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat e Istituto Tagliacarne, 2025. (*) Rete stradale, rete ferroviaria, porti, aeroporti, reti energetiche-ambientali, reti per la telefonia e la telematica, reti bancarie e servizi vari.



35. In particolare, il PNRR prevede oltre **22,8 miliardi di Euro** di investimenti nelle **infrastrutture di trasporto ferroviario** nella **MISSIONE 3 «Infrastrutture per la Mobilità sostenibile», Componente 1 «Investimenti sulla rete ferroviaria»**, così suddivisi:

- **Misura 1.1:** Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (3.853 milioni di Euro) – target finale pari a 119 km;
- **Misura 1.2:** Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Nord per passeggeri e merci (8.730 milioni di Euro) – target finale pari a 165 km;
- **Misura 1.3:** Connessioni diagonali (888 milioni di Euro) tra cui Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia (414 milioni di Euro) – target finale pari a 27 km;
- **Misura 1.4:** Sviluppo ERTMS - European Rail Traffic Management System (€2.466 milioni di Euro) – target finale pari a 2.785 km;
- **Misura 1.5:** rafforzamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave (2.970 milioni di Euro);
- **Misura 1.6:** potenziamento delle linee regionali (936 milioni di Euro)⁴;
- **Misura 1.7:** potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (2.400 milioni di Euro) – target intermedio pari a 172 km attestato a dicembre 2023 e target finale pari ad almeno 1.162 km;
- **Misura 1.8:** miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud (345 milioni di Euro) – target di 38 stazioni. Raggiunto il target intermedio con la riqualificazione di 10 stazioni al 31/12/2024, in corso le attività di progettazione su 12 stazioni e realizzazione degli interventi sulle restanti 16;
- **Misura 1.9:** collegamenti interregionali (203 milioni di Euro).

36. Nel complesso degli interventi di sviluppo infrastrutturale, ve ne sono alcuni che assumono una significativa **rilevanza strategica** per lo sviluppo del Sud, in particolare lo sviluppo delle **connessioni Napoli-Bari** (con risorse PNRR allocate pari a 1,254 miliardi di Euro)⁵, **Palermo-Catania-Messina** (con risorse PNRR allocate pari a 799 milioni di Euro)⁶, la nuova **dorsale Salerno-Reggio Calabria** (con risorse PNRR allocate pari a 1,800 miliardi di Euro)⁷ e la **Taranto-Battipaglia** (con risorse PNRR allocate pari a 414 milioni di Euro).

4 Include progetti con Soggetto Attuatore diverso da RFI

5 Il potenziamento della linea ferroviaria Napoli-Bari ridurrà i tempi di percorrenza, migliorando la connettività tra la Campania e la Puglia, e verso il Nord. Questo favorirà lo sviluppo economico, stimolerà il turismo e aumenterà l'efficienza dei trasporti, contribuendo anche a una mobilità più sostenibile e riducendo il traffico su strada.

6 Il nuovo collegamento ferroviario veloce tra Palermo e Catania rappresenta un'infrastruttura strategica per la Sicilia, destinata a migliorare significativamente la mobilità regionale e a promuovere lo sviluppo socioeconomico dei territori attraversati. Essa permetterà all'entroterra un accesso a due grandi poli siciliani Palermo e Catania.

7 L'itinerario complessivamente avrà uno sviluppo compreso tra i 450 km e i 520 km (a seconda delle configurazioni infrastrutturali) e sarà suddiviso in lotti funzionali, realizzabili per fasi in funzione dei finanziamenti a disposizione. Inoltre, lungo l'intero itinerario è ipotizzata la realizzazione di alcune nuove fermate AV. Tra i benefici del progetto, la nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria garantirà la continuità dei collegamenti tra Nord e Sud, migliorando l'accessibilità e le opportunità commerciali per aree strategiche come il Cilento, la costa Ionica e il Porto di Gioia Tauro. Inoltre, velocizzerà i collegamenti con la Sicilia tramite l'interconnessione a Villa San Giovanni.

Investimento	Risorse PNRR (€ mln)	Avanzamento
AV/AC Napoli-Bari	1.254	Lavori in corso
AV Palermo-Catania(-Messina)	799	Lavori in corso sia sul Lotto 4b Dittaino-Enna che sul Lotto 5 Catenanuova-Dittaino
AV(/AC) Salerno-Reggio C.	1.800	Lavori in corso per il Lotto 1a Battipaglia – Romagnano
Taranto-Battipaglia	414	Lavori avviati
Potenziamento ferrovie del Sud	2.400	Realizzati i primi 150 km e ulteriori 650 km da realizzare
Miglioramento stazioni del Sud	345	Lavori avviati

Figura 3.9. Alcuni dei principali investimenti infrastrutturali strategici del PNRR destinati al Sud (illustrativo), 2025.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, Camera dei Deputati, Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, 2025.

37. Nel complesso, il Contratto di Programma 2022-2026 degli interventi di Rete Ferroviaria Italiana (di seguito anche RFI) al Sud e Isole prevede 108 miliardi di Euro di investimenti⁸, di cui 53 miliardi finanziati (49%), per interventi di **realizzazione, potenziamento velocità/capacità, resilienza, elettrificazione**, ecc. su tutte le dorsali:

- **Pescara-Roma:** raddoppio Interporto d'Abruzzo-Chieti-Pescara, raddoppio tratta Tagliacozzo-Avezzano, raddoppio Sulmona-Pratola Peligna, raddoppio Scafa-Manoppello-Interporto d'Abruzzo, Nuova linea Roma-Tagliacozzo, raddoppio Avezzano-Sulmona e Pratola P.-Scafa;
- **Adriatica:** velocizzazione e potenziamento Adriatica 1^a e 2^a fase, adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce, raddoppio della Pescara-Bari: 1^a fase, raddoppio Termoli-Lesina, Nodo di Bari;
- **Napoli-Bari:** Napoli-Cancello, raddoppio Cancello-Frasso T.-Vitulano, raddoppio Apice-Orsara, raddoppio Orsara-Bovino, raddoppio Bovino-Cervaro;
- **Battipaglia-Potenza-Taranto:** lotto prioritario Grassano-Bernalda, Battipaglia-Potenza-Taranto (completamento), velocizzazione Salerno-Taranto;
- **Salerno-Reggio Calabria:** lotto 1a «Battipaglia-Romagnano», lotto 1b e 1c «Romagnano-Praja», lotto 2 Praja-Paola, Galleria Santomarco, lotti completamento;
- **Linea Jonica (Taranto-Reggio Calabria) e trasversali Calabria:** adeguamento e velocizzazione Sibari-Melito PS, trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido, Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello, completamento elettrificazione;
- **Messina-Catania-Palermo:** Palermo-Catania 1^a macrofase, Palermo-Catania 2^a macrofase, raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, sistemazione Nodo di Catania, opere collegamento Ponte sullo Stretto di Messina;

⁸ Costo a vita intera delle opere.

- **Rete sarda:** velocizzazione San Gavino–Sassari–Olbia, raddoppio Decimomannu–Villamassargia, elettrificazione Sulcis e Cagliari–Oristano, upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda.



Figura 3.10. Interventi RFI al Sud e Isole (illustrativo), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2025.

38. Inoltre, nei piani di sviluppo infrastrutturale del Paese rientra il **potenziamento dei collegamenti dei porti con la rete ferroviaria nazionale** per conseguire l'obiettivo di trasportare sempre più merci via treno, in linea con gli obiettivi definiti dalla Commissione Europea, che prevedono **+50% di traffico ferroviario merci al 2030** e raddoppio al 2050. Per promuovere il trasporto merci su ferro, migliorare le performance infrastrutturali, incrementare l'efficienza e l'efficacia della logistica a vantaggio di un sistema più sostenibile e integrato, RFI ha previsto **5 miliardi di Euro** di investimenti per interventi relativi al progetto ultimo miglio (su porti e terminali) e interventi di adeguamento delle linee (sagoma, modulo e peso assiale).
39. A questi investimenti si affiancano poi quelli per le infrastrutture stradali, tra cui **nuove opere, completamenti** itinerari, **adeguamenti** e messa in **sicurezza** e altri interventi in corso di esecuzione aventi un **carattere di strategicità** rispetto agli **aeroporti, porti ed interporti**. In particolare, si registrano:
- **14.176,81 milioni di Euro** di investimenti **in corso**, di cui **6.399,09 milioni di Euro** relativi all'intermodalità;
 - **10.457,38 milioni di Euro** di investimenti **programmati**, di cui **2.902,82 milioni di Euro** relativi all'intermodalità;
 - **1.876,5 milioni di Euro** di investimenti per **manutenzione programmata**.

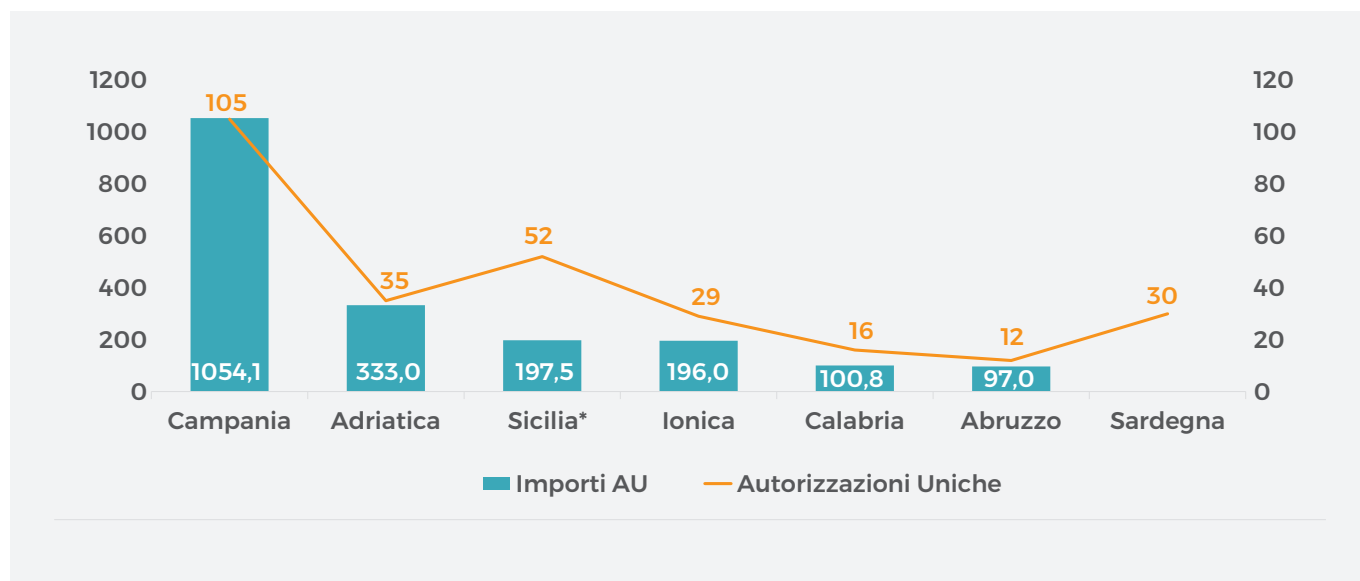
40. In sintesi, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), unitamente agli interventi programmati nei Contratti di Programma dei gestori dell'infrastruttura stradale (2021-2025) e ferroviaria (2022-2026) e agli investimenti nei porti, aeroporti e nodi intermodali, rappresenta un'occasione strategica senza precedenti per ottenere un importante **impatto di riduzione nel divario infrastrutturale** che caratterizza da decenni il Sud Italia, rappresentando un punto di svolta strutturale per un **ciclo di crescita duratura e sostenibile**.
41. Questi interventi sono in grado di generare un **effetto moltiplicatore** sul tessuto produttivo locale, attivando filiere industriali, creando occupazione qualificata e stimolando l'attrazione di investimenti privati. Il Fondo Monetario Internazionale stima che ogni Euro connesso a investimenti infrastrutturali possa avere un effetto moltiplicatore sul resto dell'economia (in termini di PIL) in media di **1,7 Euro**⁹: considerando gli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2022-2026 degli interventi infrastrutturali e stradali al Sud e nelle Isole, l'effetto sul PIL del Sud potrebbe arrivare fino a 184 miliardi di Euro. Inoltre, l'**impatto potenziale** va oltre la dimensione economica, incidendo positivamente sulla coesione territoriale, sulla transizione ecologica e sul posizionamento strategico del Sud Italia nello scenario euro-mediterraneo in settori quello della portualità e del traffico merci e passeggeri.

3.3 LA ZONA ECONOMICA SPECIALE UNICA PER L'ATTRAZIONE DEGLI INVESTIMENTI NELLE FILIERE AD ALTO POTENZIALE

42. Lo sviluppo economico del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo passa anche attraverso la crescita della sua attrattività per gli investimenti e gli insediamenti produttivi. In questa prospettiva, un'opportunità chiave è quella connessa alle Zone Economiche Speciali (ZES). In Italia le ZES vengono introdotte nel 2017 e diventano operative dal 2021 per rilanciare gli investimenti nelle Regioni meno sviluppate e in transizione del Paese. Con **Decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017** vengono definite come zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate all'interno dei confini dello Stato, costituite anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale e che comprendano almeno un'area portuale collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). All'interno di queste aree, che in Italia coincidono con le **zone limitrofe ai porti** per un totale di 23 mila ettari, le aziende già operative e quelle che si insedieranno possono beneficiare di specifiche agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative. Dalla loro istituzione nel 2017, le ZES italiane diventano però **realmente operative soltanto nel 2021**, con l'introduzione dei Commissari Straordinari e dello Sportello Unico.
43. Tra il 2022 e il 2023, le 8 Zone Economiche Speciali (ZES) italiane hanno contribuito a favorire investimenti per un totale di quasi 2 miliardi di Euro e ricadute occupazionali dirette potenziali superiori alle 6.000 unità, con

⁹ International Monetary Fund, "Fiscal Monitor. Policies to Support People During the COVID-19 Pandemic", aprile 2020.

una forte variabilità tra i diversi territori. In particolare, la **ZES Campania** si è classificata prima sia in termini di Autorizzazioni Uniche (di seguito anche AU) rilasciate (**105**) che di investimenti (**1,1 miliardi di Euro**), seguita dalla **ZES Adriatica**, con 35 Autorizzazioni Uniche e 333 milioni di Euro investiti.



44. A distanza di soli 2 anni dalla partenza delle 8 ZES, la Presidenza del Consiglio dei Ministri si è fatta promotrice di un cambio di orientamento normativo, delineato nel **Decreto Legge 124/2023** (c.d. “**Decreto Sud**”). Infatti, al fine di promuovere un più ampio coordinamento e integrazione del complesso delle risorse stanziare e rendere l’area più attrattiva anche sul piano internazionale, la riforma ha inteso superare la suddivisione in 8 zone e passare quindi ad uno strumento completamente rinnovato, la **Zona Economica Speciale Unica** (di seguito anche **ZES Unica**), comprendente le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna, nella loro interezza.

45. Tra le novità introdotte una delle più importanti è quella relativa alla governance, che ha previsto l’istituzione di una **Cabina di Regia** presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con compiti di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio. La **Struttura di Missione**, presieduta da un unico coordinatore, svolge un fondamentale ruolo di indirizzo:

- coordinando la segreteria tecnica della Cabina di Regia;
- svolgendo le funzioni di amministrazione necessarie al rilascio dell’AU;
- elaborando uno schema efficace di **Piano Strategico**.

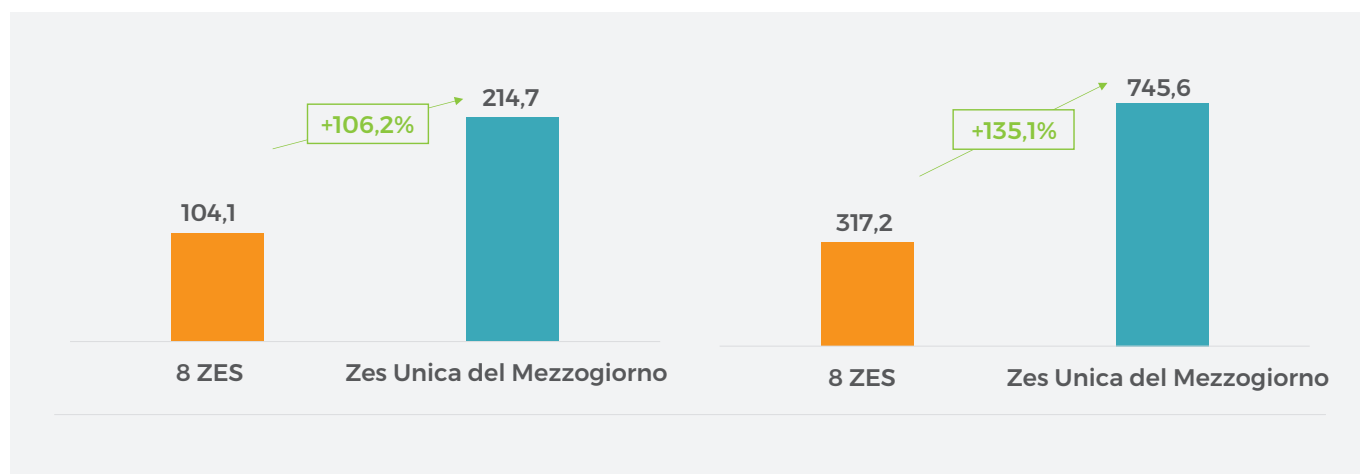
46. Il Piano Strategico della ZES Unica del Mezzogiorno è stato presentato il 26 luglio 2024 ed approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il **31 ottobre 2024**. Esso definisce la strategia per la **ZES**, i **settori da promuovere** e gli **strumenti** previsti a **sostegno delle imprese già esistenti**. Tra gli obiettivi impliciti da raggiungere quello di superare le

Figura 3.11. Sinistra: importi delle Autorizzazioni Uniche (AU) rilasciate (milioni di Euro), 2022-2023. Destra: numero di AU rilasciate (numero), 2022-2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2025. (*) Sono qui comprese le informazioni delle ZES di Sicilia Orientale e Occidentale. N.B. Non sono disponibili informazioni in merito all’importo delle AU rilasciate in Sardegna.

ZES “generaliste” in favore di una **ZES “specialista”** o mista¹⁰, favorendo uno sviluppo industriale del Sud più armonioso ma anche stimolando una maggiore produttività.

47. Conseguentemente, il Piano individua **nove (9) filiere di interesse strategico** (Automotive, Agrifood, Turismo, Elettronica e ICT, Made in Italy di Qualità, Aerospace, Farmaceutico, Navale e Cantieristico e Ferroviario), **tre (3) tecnologie abilitanti** (Digitaltech, Cleantech e Biotech) e gli **investimenti infrastrutturali** prioritari.
48. Dal punto di vista delle **semplificazioni procedurali**, con l'obiettivo di promuovere una maggiore informazione tra gli operatori economici sui benefici connessi alla ZES Unica, **è stato istituito** e reso attivo presso la Struttura di Missione lo **sportello unico digitale (S.U.D. ZES)**. Inoltre, come nell'impostazione pre-riforma, i progetti di attività economico-produttive o di insediamento nell'area sono soggetti ad **Autorizzazione Unica (AU)**, in sostituzione del complesso delle autorizzazioni necessarie per la localizzazione, insediamento, realizzazione, ristrutturazione di una attività economica, industriale, produttiva e logistica.
49. Dal punto di vista **fiscale**, nella nuova disciplina della ZES Unica è concesso per le imprese che effettuano acquisti di beni strumentali destinati a strutture produttive collocate nel Sud Italia, un contributo sotto forma di **credito di imposta**. Tale misura, già presente nella precedente disciplina della ZES, **è stata riconosciuta** nel limite di spesa complessivo di **1,8 miliardi di Euro** nel 2024 e di **2,2 miliardi di Euro** nel 2025. In particolare, il credito di imposta è determinato nella misura:
 - del 40% dei costi sostenuti in relazione agli investimenti ammissibili nelle regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia;
 - del 30% dei costi sostenuti in relazione agli investimenti ammissibili nelle regioni Basilicata, Molise e Sardegna;
 - del 15% dei costi sostenuti in relazione agli investimenti ammissibili nelle **zone assistite** della regione Abruzzo;
 - del 50% e 40% per gli investimenti realizzati nei territori individuati ai fini del sostegno del **Fondo per una transizione giusta** nelle regioni Puglia e Sardegna.
50. In un anno di operatività, la ZES Unica del Mezzogiorno ha rilasciato **620 AU**, con un aumento del **+122,2%** rispetto alle AU rilasciate dalle 8 ZES in un anno e mezzo di operatività (279). Le **AU medie mensili** sono passate da 14,7 nella precedente disciplina a **38,8**, con un aumento del **+163,9%**. Tale aumento di AU rilasciate si è riflesso in un incremento degli investi-

¹⁰ Le Zone Economiche Speciali (ZES) a carattere specialistico o misto costituiscono circa il 38% del totale. Tra i casi di maggior successo spicca la ZES di Tangeri, istituita per attrarre investimenti nei settori a più alto valore aggiunto. Grazie a questa strategia, il Marocco si è affermato come il principale polo dell'industria automobilistica in Africa. Un altro esempio significativo è la ZES di Shannon, in Irlanda, nata per favorire una riconversione industriale: da piccolo centro in crisi, Shannon si è trasformata in un importante hub finanziario e di servizi.



menti (+73,7% rispetto alle 8 ZES, per un totale di **3,4 miliardi di Euro**) e delle ricadute occupazionali registrate nei territori (+97,9%).

51. Dalla sua operatività, la ZES Unica ha registrato una particolare accelerazione negli ultimi mesi. In particolare, delle **620** Autorizzazioni Uniche rilasciate dall'entrata in vigore della ZES Unica, **522** sono state rilasciate tra il 6 agosto 2024 e il 6 maggio 2025 (valore pari all'**84,2%** del totale). Nell'ultimo anno, la media di AU mensili rilasciate è passata da 3,5 tra marzo e agosto 2024 a 58,0 tra agosto 2024 e maggio 2025.

Figura 3.12. Sinistra: importi medi mensili delle Autorizzazioni Uniche (AU) rilasciate (milioni di Euro), 2022-2025. Destra: ricadute occupazionali medie mensili delle AU rilasciate (numero), 2022-2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Zes Unica del Mezzogiorno, 2025.



52. Il differenziale di performance riscontrato dalla ZES Unica sconta una certa variabilità in base al territorio di riferimento. In particolare, il **47,4%** delle AU rilasciate nel quadro normativo della ZES Unica han come oggetto investimenti in **Campania**, seguita dalla **Puglia (22,1%)** e dalla **Sicilia (14,7%)**. Dinamiche simili sono individuabili anche in termini di ricadute occupazionali (49,7% in Campania) e di importo degli investimenti (43,7% in Campania). Nonostante queste differenze, ciascuna Regione ha saputo far emergere **best practice** in termini di valorizzazione delle opportunità della ZES Unica e di impatti generati sul territorio; nel box seguente sono presentati alcuni casi esemplificativi.

Figura 3.13. Autorizzazioni uniche rilasciate (numero e media mensile), 2024-2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Zes Unica del Mezzogiorno, 2025.

Figura 3.14. Autorizzazioni Uniche, importi e ricadute occupazionali per Regione (numero e milioni di Euro), 2024-2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Zes Unica del Mezzogiorno, 2025.

Regione	Numero AU	Importo AU (€ mln)	Ricadute occupazionali
Campania	294	1.500,4	5.929
Puglia	137	906,2	3.291
Sicilia	91	377,4	933
Calabria	27	163,4	511
Sardegna	26	145,1	341
Abruzzo	23	209,0	513
Basilicata	15	89,6	279
Molise	7	44,2	133

LE BEST PRACTICE TERRITORIALI

AMPLIAMENTO DI MBDA IN CAMPANIA

MBDA Italia, consorzio europeo leader nella produzione di missili e tecnologie per la difesa (partecipato al 25% da Leonardo), ha ottenuto l'autorizzazione per un investimento di circa **45 milioni di Euro** destinato all'ampliamento dello storico sito industriale di Bacoli-Fusaro, attivo dal 1921. L'impatto occupazionale dell'intervento è stimato in più di **100 nuovi dipendenti**.

L'espansione mira a potenziare le capacità produttive del sito, specializzato in tecnologie avanzate come i radar "seeker" per l'orientamento dei missili. Il progetto è stato facilitato dalla ZES Unica del Mezzogiorno, che ha accelerato le procedure autorizzative. L'operazione da parte di MBDA ha ricevuto inoltre il supporto del Comune di Bacoli attraverso l'approvazione del Piano urbanistico.

LA MAVIGLIA RESORT DI ULTIMATE COLLECTION IN PUGLIA

Il progetto **La Maviglia Resort** ha ottenuto il via libera dalla ZES Unica per la realizzazione di un esclusivo complesso turistico a Maruggio (Taranto) in **meno di 60 giorni** dall'avanzamento della richiesta. Il resort comprenderà 70 suite, un hotel di 20 camere integrato in un campo da golf, quattro ristoranti, 35 ville di lusso e una SPA di 5.000 metri quadrati.

Con un investimento superiore ai **200 milioni di Euro**, la struttura punta a diventare un polo d'eccellenza nell'ospitalità di alta gamma, generando oltre **500 nuovi posti di lavoro**. Finanziato dalla società svizzera **Ultimate Collection**, il progetto mira a valorizzare il turismo di qualità in Puglia, sostenendo l'internazionalizzazione del settore. L'apertura è prevista per il 2027, con un intervento che punta a integrare il contesto locale e a garantire elevati standard architettonici e ambientali.

LA PICK TOWER DELLA SIBEG IN SICILIA

La Società Imbottigliamento Bevande Gassate S.I.B.E.G. S.R.L., imbottigliatore ufficiale di The Coca-Cola Company per la Sicilia, ha avviato il progetto per la realizzazione di una nuova struttura logistica denominata **Pick Tower** nella Zona Industriale di Catania. L'intervento ha ottenuto l'Autorizzazione Unica dalla ZES Unica e ha avviato la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) per garantire il rispetto delle normative ambientali.

Il nuovo centro logistico, destinato a potenziare le attività di distribuzione dell'azienda, si inserisce nella strategia di sviluppo sostenibile di S.I.B.E.G., già impegnata nella riduzione dell'impatto ambientale dei propri stabilimenti. Il progetto punta a rafforzare la capacità operativa sul territorio, favorendo l'ottimizzazione dei processi e contribuendo alla crescita economica locale.

RAFFORZAMENTO DELLA SILA IN CALABRIA

La Sila S.p.A., azienda produttrice dell'acqua oligominerale Fontenoce, ha ottenuto l'autorizzazione per ampliare il proprio stabilimento di imbottigliamento a Parenti, in provincia di Cosenza. L'investimento, approvato nell'ambito della ZES Unica, ha un valore complessivo di **16,7 milioni di Euro** e mira a potenziare la capacità produttiva dello stabilimento, situato a pochi metri dalla sorgente nell'altopiano della Sila.

L'intervento prevede un impatto occupazionale positivo con la creazione stimata di **10 nuovi posti di lavoro** e si inserisce nella strategia di crescita responsabile dell'azienda, che da anni adotta pratiche di sostenibilità ambientale come l'uso di energia da fonti rinnovabili. Con questo ampliamento, Sila S.p.A. punta a rafforzare ulteriormente la propria presenza sul mercato nazionale, promuovendo lo sviluppo di una filiera produttiva innovativa e sostenibile nel territorio calabrese.

IMPIANTO DI PRODUZIONE DI IDROGENO VERDE IN SARDEGNA

SardHy Green Hydrogen, joint venture tra Enel Green Power e Saras, ha ricevuto l'Autorizzazione Unica per la realizzazione di un impianto di produzione di **idrogeno verde** mediante elettrolisi nel Comune di Sarroch (Cagliari). Si tratta di un intervento il cui impatto economico è stimato in **50 milioni di Euro**, con ricadute occupazionali di circa **30 unità**.

Questo progetto si inserisce nelle **strategie di decarbonizzazione industriale**, promuovendo lo sviluppo di una filiera energetica sostenibile in Sardegna con ricadute positive in termini di innovazione tecnologica, attrazione di investimenti e creazione di nuova occupazione qualificata.

CONSOLIDAMENTO DELLA PRODUZIONE DI EDIL STEEL IN ABRUZZO

Edil Steel, azienda con oltre 40 anni di esperienza nel settore della carpenteria metallica e specializzata nella progettazione, realizzazione e montaggio di strutture in acciaio per grandi opere, ha ottenuto l'autorizzazione a procedere con un intervento di **ampliamento nel Comune di Paglieta (CH)**, in Abruzzo. Il progetto, realizzato nell'ambito della ZES Unica, prevede un investimento superiore a **23 milioni di Euro**, destinato a potenziare la capacità produttiva e logistica dell'azienda presso la propria sede operativa.

L'intervento avrà un impatto positivo sul territorio sia in termini di sviluppo industriale che occupazionale, con la creazione stimata di **10 nuovi posti di lavoro**. L'ampliamento si inserisce nella strategia di crescita di Edil Steel, che punta a rafforzare il proprio ruolo nel mercato nazionale e internazionale, adottando tecnologie avanzate e soluzioni di alta qualità in un'ottica di sostenibilità e innovazione.

REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI DI TENSOSTRUTTURE IN BASILICATA

LENCE COVERING ha ottenuto l'autorizzazione per la realizzazione di un **nuovo impianto produttivo** a Matera finalizzato alla produzione di grandi teli e tensostrutture, con annessi uffici amministrativi e direzionali. L'investimento, del valore complessivo di **14,3 milioni di Euro**, si inserisce nel quadro delle opportunità offerte dalla ZES Unica e punta a consolidare la presenza industriale dell'azienda nel territorio lucano.

Il progetto prevede ricadute occupazionali significative, con la creazione stimata di **15 nuovi posti di lavoro**. L'iniziativa rappresenta un importante contributo allo sviluppo economico locale, coniugando l'espansione produttiva con l'adozione di standard tecnologici avanzati e un'attenzione particolare all'efficienza organizzativa e alla valorizzazione delle risorse umane.

CONSOLIDAMENTO DI DI CIERO IN MOLISE

Di Ciero, azienda molisana specializzata nel trasporto refrigerato per il comparto lattiero-caseario, ha ottenuto l'autorizzazione per la realizzazione di un **nuovo deposito logistico a temperatura controllata** nel Comune di Campochiaro (CB). L'investimento presenta un valore economico complessivo di **8 milioni di Euro** e ricadute occupazionali stimate in più di **20 unità**.

Il nuovo impianto sarà dedicato allo stoccaggio e alla gestione logistica di prodotti freschi e deperibili, con particolare attenzione alla filiera lattiero-casearia, settore in cui l'azienda opera da decenni con una flotta di oltre 50 veicoli refrigerati. L'iniziativa rappresenta un passo significativo nella strategia di crescita sostenibile di Di Ciero S.r.l., contribuendo al rafforzamento della catena del freddo e al miglioramento dell'efficienza logistica nel territorio molisano.

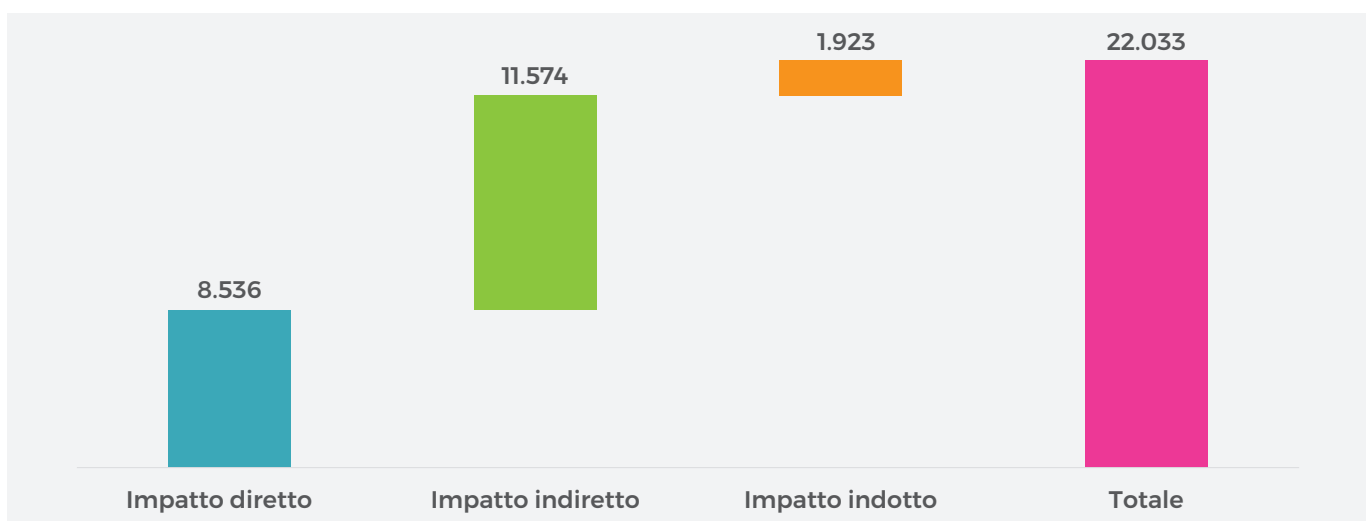
Fonte: TEHA Group su dati Zes Unica del Mezzogiorno, il Mattino, il Sole24Ore e fonti varie, 2025.

53. Complessivamente nella ZES Unica sono stati **attivati 8,5 miliardi di Euro di investimenti**, di cui 3,4 miliardi derivanti dal rilascio delle AU e 5,1 miliardi derivanti dalla concessione del credito di imposta. Al valore direttamente generato dalla ZES Unica del Mezzogiorno vanno aggiunti gli ulteriori impatti economici ed occupazionali conseguenti agli investimenti, declinabili in:

- **impatto indiretto**, rappresentato dal valore delle forniture e subforniture attivate dagli investimenti lungo le filiere economiche e la relativa occupazione sostenuta;
- **impatto indotto**, ovvero i consumi realizzati per effetto dei redditi pagati dalle imprese direttamente impegnate nei lavori e da quelle indirettamente coinvolte nelle filiere e la relativa occupazione sostenuta.

54. Per quanto riguarda la sfera di **impatto economico**, attraverso una modellizzazione econometrica basata sulla teoria delle interdipendenze settoriali¹¹, è stato possibile determinare che gli 8,5 miliardi di Euro direttamente investiti ne attiveranno ulteriori 11,6 in maniera indiretta e 1,9

Figura 3.15. Impatto economico diretto, indiretto e indotto della ZES Unica del Mezzogiorno (milioni di Euro), 2024-2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Zes Unica del Mezzogiorno, 2025.



¹¹ La metodologia delle interdipendenze settoriali, sviluppata dal premio Nobel Wassily Leontief, è utilizzata per misurare l'impatto di un'attività in uno specifico settore sull'intero sistema economico. La metodologia, utilizzando tavole statistiche elaborate da Istat che descrivono in modo numerico le relazioni che intercorrono nel sistema economico tra chi produce servizi o beni e chi li consuma (tavole input/output), permette la stima dei moltiplicatori economici e occupazionali.

in maniera indotta, per un impatto economico complessivo pari a **22,0 miliardi di Euro**. L'investimento presenta un moltiplicatore economico di **2,6**: per ogni Euro investito nella ZES Unica del Mezzogiorno se ne attiveranno 1,6 addizionali nell'economia. Sommando agli investimenti attivati nell'ambito della ZES Unica quelli realizzati nelle 8 ZES¹² (pari a 1,9 miliardi di euro), l'impatto diretto complessivo raggiungerebbe i 10,4 miliardi di euro, generando un impatto economico totale stimato in 26,9 miliardi di euro.

55. In termini di contributo al PIL, gli investimenti della ZES Unica del Mezzogiorno genereranno direttamente **3,6 miliardi di Euro di Valore Aggiunto**, cui se ne associano ulteriori 4,2 miliardi di Euro a livello indiretto e 1,1 miliardi a livello indotto, per un contributo totale al PIL stimato in 8,9 miliardi di Euro. Il moltiplicatore economico è pari a 2,5: per ogni Euro di PIL generato direttamente grazie agli investimenti nell'ambito ZES se ne attiveranno 1,5 addizionali nell'economia.
56. Gli investimenti previsti nell'ambito della ZES Unica del Mezzogiorno sosterranno e genereranno **occupazione**: agli 11.930 occupati diretti si sommeranno 18.940 occupati indiretti e i 3.293 occupati indotti, per un totale di 34.163 occupati sostenuti. Il moltiplicatore occupazionale è pari a 2,9: per ogni occupato sostenuto direttamente grazie agli investimenti realizzati ne verranno sostenuti 1,9 addizionali nell'economia.

3.4 LE PROPOSTE DI VERSO SUD

3.4.1 LE PROPOSTE PER IL POTENZIAMENTO DELL'ECONOMIA DEL MARE NEL SUD ITALIA

57. Il pieno sviluppo dell'**economia del mare** nel Sud Italia è oggi ostacolato da alcune criticità, su cui prendono forma le proposte per il rilancio di questa filiera **portante** delle regioni meridionali, oltre che strettamente connessa a quella energetica. Un primo e fondamentale elemento di rilievo è rappresentato dalla dimensione geopolitica: il Mediterraneo, crocevia di rotte commerciali e di interessi strategici globali, è oggi al centro di **dinamiche complesse** che includono instabilità politiche nel Nord Africa, pressione migratoria, sicurezza energetica e competizione per il controllo delle vie marittime. In questo contesto, il Sud Italia assume un ruolo fondamentale sia come **piattaforma logistica e commerciale**, sia come avamposto per la cooperazione euro-mediterranea. Ciò impone una visione sistemica e un coordinamento efficace tra politiche locali, nazionali ed europee.
58. In quest'ottica si articolano le proposte, lungo tre direttrici principali, di cui due focalizzate sulla competitività internazionale del sistema portuale e una orientata a posizionare e rilanciare, a livello europeo, il ruolo industriale di primo piano della cantieristica:
1. Rafforzare il coordinamento ed efficientare la **governance del sistema portuale** italiano, sia lungo le direttrici dei grandi porti commerciali sia lungo le direttrici dei piccoli porti turistici e di collegamento delle Isole;

¹² Sono stati tenuti in considerazione gli investimenti attivati nelle 8 ZES tra gennaio 2022 e dicembre 2023

2. Promuovere lo **sviluppo dell'intermodalità dei porti** del Sud incentivando le connessioni **ferro-mare**, al fine di garantire stabilità, resilienza e crescita delle Autostrade del Mare nel medio e lungo periodo e consolidare il ruolo del Paese come **Piattaforma Logistica Unica**;
 3. In sinergia con il Piano Readiness 2030 e con la programmazione di investimenti previsti nel quadro della ZES Unica, definire il piano per la costruzione di nuovi Poli della Cantieristica al Sud (che fungano anche da abilitatori industriali di altre filiere, come l'eolico offshore), che preveda anche un aumento dei **contributi economici** per la costruzione di **navi competitive** rispetto all'Asia e il rafforzamento della filiera allargata delle PMI che rappresentano la filiera al Sud.
-
59. Come approfondito nelle edizioni precedenti del Libro Bianco, il sistema portuale italiano è ancora molto lontano da alcuni benchmark internazionali, come l'agenzia statale spagnola "Puertos del Estado", una società responsabile della gestione dei porti statali spagnoli, eseguendo la politica portuale del Governo e coordinando l'efficienza del sistema portuale, composto da 28 Autorità Portuali che gestiscono i 46 porti di interesse generale. Come tratteggiato nel capitolo 2, l'Italia sta lavorando alla Riforma dei Porti, che dovrebbe diventare Legge nell'autunno del 2025 e che, di fatto, mira alla creazione di una società/hub portuale italiano a controllo pubblico per gestire al meglio le risorse e le direttive e anche alla semplificazione e chiarezza sulle competenze marittime e portuali.
 60. Anche se gli interventi di coordinamento del Comitato Interministeriale del Mare (CIPOM) del Governo italiano hanno già consentito un importante passo in avanti nella governance del "sistema mare"¹³, occorre sottolineare che **l'omogeneizzazione normativa** tra Stato, Regioni e Comuni, **evitando difformità** che potrebbero compromettere lo sviluppo del settore portuale: l'assenza di un quadro normativo uniforme e il mancato riferimento agli indirizzi fondamentali delineati nel Piano del Mare rischiano di generare frammentazione e incertezza, ostacolando la pianificazione strategica di medio e lungo periodo e lasciando indietro i nostri porti rispetto a quelli dei competitor, non solo come scali ma anche come attrattori di investimenti. In particolare, sono necessarie **strategie nazionali competitive** sulle nuove **tecnologie green**, come il **Cold ironing**, che necessita di una politica tariffaria nazionale capace di competere (o allinearsi) con quelle degli altri Paesi del Mediterraneo per incentivarne l'uso nei porti italiani e sui **nuovi settori come la subacquea**: vi è l'urgenza di un **piano strategico nazionale** per la subacquea, anche in funzione della sicurezza di navigazione e dei porti, accelerando le strategie governative sul tema, e sostenendo la ricerca e l'innovazione per garantire una adeguata autonomia strategica¹⁴.
 61. Inoltre, alla creazione di una governance nazionale dei porti (prevista nell'attuale Riforma dei Porti), occorrerà associare un livello adeguato di

¹³ Per approfondimenti si rimanda al "Libro Blu – Risorsa Mare 2024" della piattaforma «Risorsa Mare» di TEHA Group (lanciata nel 2023 in collaborazione con il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, e con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, una iniziativa spinoff della piattaforma Verso Sud, destinata al tema della valorizzazione della "risorsa mare").

¹⁴ Anche considerando la crescente importanza delle strategie subacquee di protezione, determinanti per una penisola come l'Italia.

autonomia finanziaria e di marketing alle **Autorità di Sistema portuali**, permettendo lo sviluppo delle peculiari caratteristiche territoriali (infrastrutturali e strategiche) e una adeguata attrazione di investimenti, anche in sinergia con lo strumento della ZES Unica che ha già dimostrato di essere un abilitatore degli investimenti: ad esempio l'8 marzo 2025 il provvedimento del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile ha stanziato 300 milioni di Euro nel periodo 2025-2028 per investimenti mirati al miglioramento della viabilità, delle infrastrutture e dei servizi pubblici nelle aree industriali. È di cruciale rilevanza, infatti, intervenire in maniera organica e prioritaria per **favorire gli investimenti, soprattutto infrastrutturali**, di trasformazione green, di digitalizzazione e di logistica integrata.

62. Sul tema digitale, a inizio 2025 sono stati introdotti i Port Community System (PCS), piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Grazie ai fondi del PNRR, oggi oltre il 70% delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) ha adottato queste tecnologie, ma molti faticano a raggiungere livelli di servizio adeguati, rendendo necessario un rafforzamento concreto della digitalizzazione infrastrutturale.
63. Infine, occorre assicurare un maggiore **coordinamento** tra la pianificazione dello **Spazio Marittimo nazionale** e del **Piano Mare** e prevedere, all'interno della Pianificazione dello Spazio Marittimo nazionale anche una **Zona Economica Esclusiva (ZEE)**, cruciale per **garantire a pieno lo sfruttamento** delle **risorse marittime**, come sta avvenendo in Paesi a noi vicini come Algeria, Tunisia e Turchia (si veda anche il capitolo 2.)
64. Con riferimento al secondo intervento, ovvero il potenziamento dell'intermodalità dei porti per disegnare un Paese che sia Piattaforma Logistica Unica, occorre completare gli interventi "cantierizzati" nel PNRR (si veda il paragrafo 3.2.1) nei tempi stabiliti, dandone al contempo adeguata visibilità in sede di attrazione degli investimenti. Tra questi, assume particolare rilevanza **il collegamento ferroviario diretto** all'interno degli spazi retroportuali, per connettere poli industriali, interporti e porti e sfruttare appieno il potenziale del Sud Italia nello Short Sea-Shipping. Al contempo, occorre **incrementare i fondi** nello sviluppo di **collegamenti intermodali** che fanno leva sul «Sea Modal Shift» (ex Marebonus) e il «Ferrobonus» ad almeno 100 milioni di Euro l'anno ciascuno (oggi hanno in dotazione rispettivamente 60 e 50 milioni di Euro fino al 2026 compreso), puntando anche sull'ottimizzazione delle risorse provenienti da strumenti come l'ETS (che ha permesso di generare circa 15,6 miliardi di Euro di proventi dal 2012 al 2024, ma solo il 9% è stato utilizzato per misure legate alla lotta al cambiamento climatico, lontano dal 50% previsto dall'Unione Europea).
65. Con riferimento all'ultimo punto, è di rilievo sottolineare che i nuovi sviluppi geopolitici stanno minando la **competitività delle imprese marittime italiane**, già vittime del dumping asiatico, evidenziando la necessità di **potenziare il contributo istituzionale** alla competitività del settore della cantieristica e, in particolare, della **costruzione di navi**.

66. Innanzitutto, è di rilievo sottolineare che il comparto non è in grado di sostenere autonomamente i costi derivanti dall'applicazione del regolamento **FuelEU** e del **Sistema di Scambio delle Emissioni (ETS)**: l'onere finanziario imposto agli operatori non consente di garantire il **necessario rinnovo delle flotte** e il contributo istituzionale già proposto (il credito d'imposta del 30%) non si è dimostrato sufficiente a supportare il settore. In questo senso, si suggerisce di ampliare il profilo di competenze nazionali in Europa per migliorare – nella discussione con i Partner europei – il **quadro normativo per l'accesso e la fruizione di incentivi fiscali** destinati agli armatori, partendo dalla consapevolezza dei limiti e delle opzioni reali percorribili dall'industria, per non incorrere negli stessi problemi della filiera Automotive.
67. Inoltre, osservando il nuovo scenario geopolitico:
- il nuovo quadro istituzionale americano, descritto nel capitolo 1.1 e 2.1.1 (il dettaglio sugli impatti marittimi), pone dei rischi per il sistema cantieristico del nostro Paese;
 - l'Europa, con Readiness 2030, pone le basi per una discussione aperta sul ruolo dell'Italia nella produzione di sistemi navali di difesa, l'Italia è infatti il 1° Paese europeo per produzione navale.
68. In questo contesto, il Sud Italia emerge come luogo ideale per lavorare sulla creazione di **«Poli della cantieristica» del futuro**, a rafforzamento della leadership industriale del Paese nel mondo. In tal senso, si potrebbero sfruttare le sinergie con la produzione industriale per la difesa e il sostegno pubblico fornito per la produzione di tecnologie a doppio uso garantendo che una parte del **Piano Readiness 2030** trovi attuazione industriale nel nostro Paese, per quanto riguarda i segmenti collegati a subacquea e mare. Inoltre, il piano "Libro Verde Made in Italy 2023", che mette al centro l'Economia del Mare, potrebbe rilanciare ancor più marcatamente il progetto di politica industriale basata sulle sinergie di contenuto tra mare e spazio, in particolare la costruzione di infrastrutture e sistemi di trasporto e difesa.

3.4.2 LE PROPOSTE PER IL POTENZIAMENTO DEL SETTORE ENERGETICO NEL SUD ITALIA

69. In un contesto geopolitico segnato da instabilità e dalla necessità di **ridurre la dipendenza energetica** esterna, la posizione geografica del Sud Italia e le competenze e connessioni energetiche sviluppate nel corso degli anni si configurano come asset strategici per la sostenibilità e la resilienza del sistema energetico nazionale (si veda il capitolo 2).
70. Le proposte per il settore energetico sono strutturate lungo una direttrice principale, ovvero **definire una strategia nazionale che valorizzi il contributo del Sud Italia** nelle diverse dimensioni legate alla decarbonizzazione del Paese e all'autonomia energetica dell'Italia e dell'Europa, sostenendo la diversificazione (tecnologica e geografica) e lo sviluppo di filiere che abbiano anche industriali e di sviluppo trasversale dell'economia.

71. Con riferimento alla diversificazione energetica geografica con riferimento all'approvvigionamento di gas si suggerisce di dare piena operatività agli investimenti previsti per l'apertura del **Corridoio ad Est**, da aggiungersi al già efficace Corridoio a Sud. Si segnala, in particolare, il **progetto Eastmed** descritto nel capitolo 2, che dovrebbe affiancare il già efficace TAP (attualmente in raddoppio) negli approvvigionamenti da est.
72. Con riferimento invece agli **investimenti previsti nel Sud Italia**, esulando dal dibattito in corso sullo sviluppo del nucleare, è importante sottolineare che il contributo più rilevante nel breve e medio periodo deriva, ancora una volta, dal pieno dispiegamento del potenziale delle rinnovabili, che vanno inserite in una visione unica e integrata di sviluppo industriale e competitivo, guardando in particolare a queste **opzioni di filiera e tecnologiche**:
- **Bacini di accumulo.** Il Sud Italia dispone di diversi bacini, fondamentali per assicurare flessibilità energetica. Il loro recupero ed utilizzo in termini di **pompaggi idroelettrici** potrebbe rientrare in una strategia nazionale;
 - **Depositi costieri di GNL.** Considerando il **crescente numero di navi alimentate** con questa tecnologia, gli investimenti per lo sviluppo di **depositi al Sud** rappresenta un elemento chiave per sostenere la transizione energetica del settore marittimo e rafforzare la **competitività del sistema portuale** nazionale nel panorama euro-mediterraneo, come già avvenuto in altri Paesi come la Spagna e la Francia;
 - **Batterie.** Il mercato delle batterie è attualmente **dominato dalla Cina** e il piano europeo (previsto nel Green Deal) è di tipo comunitario, ma organizzato su base nazionale. In Italia manca però ancora una vera e propria strategia per attuazione;
 - **Eolico offshore.** È indispensabile dare piena attuazione alla **semplificazione normativa** per permettere la realizzazione degli impianti eolici offshore galleggianti al Sud, fornendo un quadro normativo chiaro agli operatori del settore, considerati i ritardi del Decreto che prevedeva la definizione delle **aree idonee**, ed evidenziando gli **iter procedurali da espletare**, con eventuali provvedimenti nazionali ove non sono stati ancora adottati provvedimenti attuativi regionali. Si sottolinea, comunque, che lo sviluppo dell'eolico offshore dipenderà anche dall'attuazione della Riforma dei Porti¹⁵, nonché da un adeguato sostegno agli investimenti, dato lo stato attuale di sviluppo tecnologico, ancora poco maturo e orientato alla Ricerca&Sviluppo;
 - **Carbon Capture and Storage.** Prevedere, oltre all'hub di Ravenna, un centro di cattura della CO₂ nel Sud Italia, come riferimento per tutto il Mediterraneo;
 - **Dissalazione.** Sfruttare il Decreto Siccità per prevedere una strategia coniugata del Sud Italia per la dissalazione, integrando la tecnologia con la gestione sostenibile delle risorse idriche, l'efficientamento delle reti e il riuso.

¹⁵ Si vedano le proposte connesse all'economia del mare.

3.4.3 LE PROPOSTE PER LA CONNOTAZIONE DEL SUD ITALIA COME HUB MANUFATTURIERO

73. Le proposte per il rilancio del settore manifatturiero devono tener conto delle debolezze storiche del tessuto produttivo del Sud (scarsa propensione all'innovazione e alla crescita, bassa dotazione di capitale umano qualificato, ecc.) ma anche del mutato **contesto geopolitico globale**. Le recenti **politiche commerciali degli Stati Uniti**, infatti, orientate al rafforzamento dell'autonomia industriale nazionale, e gli **investimenti dell'Unione Europea nel settore della Difesa** stanno ridefinendo le catene del valore e le priorità strategiche internazionali. In questo scenario, è fondamentale che l'Italia adotti un approccio proattivo, capace di anticipare gli impatti di tali dinamiche sul tessuto produttivo, di cui il Sud è una parte importante: si ricorda, infatti, che – nonostante il quadro di svantaggio rispetto al resto della media nazionale – il Sud Italia resta comunque una “**media potenza manifatturiera**” del Mediterraneo, soprattutto nel comparto high tech: con il 26,9% delle aziende high-tech sul totale nazionale. Recuperare il Valore Aggiunto perso a partire dalla crisi economica del 2008 (diminuito del 27% tra il 2008 e il 2022) deve diventare un obiettivo politico del Governo nazionale e delle Regioni del Mezzogiorno, che hanno ampie deleghe nelle politiche di attrazione degli investimenti.
74. Con riferimento all'evoluzione delle **politiche commerciali degli Stati Uniti**, è importante sottolineare che, ad oggi, hanno di fatto prodotto una grande incertezza, incertezza che normalmente si traduce, per le imprese, nello spostamento in avanti dei propri investimenti. In assenza di un quadro chiaro sull'andamento delle politiche dei dazi, è dunque innanzitutto necessario evitare che producano ripercussioni negative significative sui **comparti fortemente dipendenti dall'export**. In tale prospettiva, si individuano due direttrici prioritarie di intervento:
- a. da un lato, il rafforzamento strutturale degli **strumenti di internazionalizzazione** delle imprese per diversificare i mercati;
 - b. dall'altro, la definizione di un **pacchetto di supporto** mirato per le imprese più vulnerabili all'introduzione di dazi, volto a mitigare gli effetti economici e a favorire strategie di adattamento e diversificazione commerciale.
75. Con riferimento agli **strumenti di internazionalizzazione**, è fondamentale fornire alle imprese servizi di accompagnamento strategico qualificati, tra cui **consulenza specializzata** e **assistenza legale e fiscale**, per esplorare **nuove geografie commerciali**, puntando con maggiore determinazione verso aree in espansione del **Mediterraneo Allargato (Africa settentrionale e Medio Oriente)** e alcuni Paesi dell'**Asia meridionale**. Rafforzare la proiezione internazionale delle filiere produttive meridionali in questi contesti significa non solo aumentare la resilienza economica e commerciale, ma anche rafforzarne il posizionamento nelle catene globali del valore e cogliere le opportunità legate alla crescita di **mercati emergenti** in fase di trasformazione industriale, con potenziali **sinergie**,

per esempio, nei settori dell'energia, dell'agroalimentare, della logistica e dell'innovazione tecnologica. In tal senso va visto il recente impegno del Governo nel:

- **Aprire un tavolo dazi con le imprese:** avviare un confronto strutturato con le imprese esportatrici maggiormente esposte al rischio di barriere tariffarie, per anticipare gli impatti delle politiche protezionistiche e definire misure di sostegno mirate, come strumenti assicurativi pubblici, fondi di compensazione temporanea e incentivi alla diversificazione dei mercati di sbocco;
 - **Allargare gli accordi commerciali:** promuovere la stipula di nuovi accordi bilaterali e multilaterali di libero scambio con Paesi strategici del Mediterraneo allargato – come Turchia, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Marocco e India – con particolare attenzione alla riduzione delle barriere non tariffarie, al mutuo riconoscimento delle certificazioni e al sostegno alle PMI nell'accesso ai mercati.
76. Per quanto riguarda il secondo ambito di intervento individuato, è fondamentale prevedere un pacchetto di supporto mirato alle imprese maggiormente esposte, che includa misure per sostenere la **continuità produttiva, incentivare la riconversione delle linee colpite** e favorire l'**adattamento tecnologico** a nuovi scenari di mercato. In questa prospettiva, risulta utile guardare a iniziative europee già avviate, come il **modello spagnolo**, che ha recentemente annunciato la creazione di un fondo da **14,1 miliardi di Euro** destinato a compensare gli effetti delle misure protezionistiche statunitensi su comparti strategici come quello agroalimentare e automotive.
77. Inoltre, risulta prioritario monitorare con attenzione l'evoluzione del **Piano Readiness 2030**, promosso a livello europeo per rafforzare la preparazione e la capacità operativa degli Stati membri nel settore della Difesa. Questo piano prevede, tra le varie opzioni, la possibilità – su base volontaria – di destinare anche parte delle risorse delle **Politiche di Coesione** non ancora investite a favore di interventi nel comparto della difesa¹⁶. Una misura che, se non governata con attenzione, potrebbe comportare un rischio concreto di “distrazione” di fondi originariamente destinati alla riduzione dei divari territoriali, in particolare a scapito del Sud Italia.
78. In questo contesto, qualora il Governo italiano scegliesse di aderire alla possibilità offerta dall'UE e destinare parte delle risorse della coesione alla **Difesa**, è essenziale che tale decisione non penalizzi il Sud, ma al contrario ne valorizzi i potenziali. Ciò significa orientare gli investimenti verso **filieri già radicate nei territori meridionali**, come l'**aerospazio**, la **cantieristica** e l'**ICT**, rafforzando poli tecnologici esistenti e promuovendo la nascita di nuovi distretti industriali connessi alle esigenze strategiche

¹⁶ La proposta della Commissione europea prevede che gli Stati Membri possano modificare l'allocazione dei propri fondi strutturali per allinearli ai nuovi obiettivi europei, tra cui il rafforzamento delle filiere tecnologiche e la difesa. Per incentivare ciò, i programmi che destineranno almeno il 15% alle nuove priorità (che includono anche alloggi a prezzi accessibili, resilienza idrica, interconnessioni energetiche) avranno accesso a livelli più elevati di prefinanziamento; per gli investimenti in queste priorità l'UE potrà inoltre coprire fino al 100% dei costi.

europee. In questo modo, le risorse europee non verrebbero sottratte, ma reindirizzate in chiave di sviluppo industriale e occupazionale per il Sud Italia, contribuendo al contempo agli obiettivi di sicurezza comune.

79. Al tempo stesso, si ritiene fondamentale **sostenere la competitività e la crescita dimensionale/manageriale delle imprese**. L'elevata frammentazione, infatti, limita la capacità di investimenti in tecnologie e competenze, rappresentando un **ostacolo alla crescita**. In tale ottica, si ritiene prioritario incentivare la consapevolezza e la diffusione di **strumenti finanziari** e **forme di investimento innovative**, e in particolare:

- a. valorizzare e promuovere l'opzione della **finanza** per le PMI come strumento finalizzato ad agevolare: accesso al credito; diversificazione delle fonti di finanziamento; internazionalizzazione; percorsi di sostenibilità e transizione green (si citano in tal senso i sustainability loan, crediti per gli investimenti in sostenibilità e il project financing per impianti sostenibili condivisi); percorsi di transizione digitale (es. crediti d'imposta legati al raggiungimento di specifici traguardi tecnologici);
- b. promuovere la **consapevolezza sull'efficacia degli strumenti finanziari** più recenti destinati alle PMI e alle startup del Sud (es. Fondo di Garanzia a supporto di PMI e startup innovative);
- c. promuovere iniziative di **partenariato pubblico-privato** volte alla definizione di progetti ad alto impatto per il territorio, anche attraverso **strategie di investimento comuni** (facendo leva su modelli di blended finance, nonché sui contratti di filiera, strumenti stipulati tra i soggetti della filiera e i Ministeri di riferimento per rilanciare gli investimenti al fine di realizzare programmi d'investimento integrati aventi rilevanza nazionale) e **cabine di regia con gli stakeholder territoriali**, che coinvolgano adeguatamente le PMI e valorizzino il ruolo delle grandi imprese capofila.

FOCUS – IL FONDO DI GARANZIA PER LE PMI

Il Fondo di Garanzia per le Piccole e Medie Imprese, gestito da Mediocredito Centrale per conto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, costituisce lo strumento di politica economica mediante il quale lo Stato italiano favorisce l'**accesso al credito** da parte delle imprese che non dispongono di sufficienti garanzie, con l'obiettivo di sostenerne la crescita e lo sviluppo. La garanzia prestata dal Fondo può essere richiesta a fronte di finanziamenti erogati da banche, società di leasing o altri intermediari finanziari. Nello specifico, possono ricorrere alla garanzia statale le imprese aventi micro, piccola e media dimensione (PMI) iscritte al Registro delle Imprese, operanti in qualsiasi settore economico, ad eccezione di alcune attività ausiliarie ai servizi finanziari e assicurativi (tenuto conto che il settore finanziario/assicurativo è escluso). Risultano essere altresì ammissibili i professionisti titolari di partita IVA.

Dal punto di vista dell'operatività, nel corso del 2024, sono state ammesse alla garanzia **228 mila operazioni**, per un volume finanziato pari a **43 miliardi di Euro**, a fronte dei quali il Fondo ha rilasciato garanzie per **30 miliardi di Euro**. In riferimento alle sole regioni del Mezzogiorno, sono state accolte nel corso dell'anno **71 mila domande**, rappresentanti il 31% del totale nazionale; tali operazioni hanno riguardato finanziamenti pari a **13 miliardi di Euro** (31% del totale nazionale) e garanzie per complessivi **9,5 miliardi di euro** (32% del totale nazionale). Del totale delle domande accolte in favore di imprese localizzate nel Mezzogiorno 42 mila sono riferite ad imprese di dimensione micro (58% del totale del Mezzogiorno), 22 mila a piccole imprese (31% del Mezzogiorno) e 7 mila ad imprese di medie dimensioni (10% del Mezzogiorno).

Dal punto di vista normativo, le modifiche emanate che regolano il funzionamento del Fondo a far data dal 1° gennaio 2025 confermano alcune delle misure già introdotte durante il periodo emergenziale, tra cui: l'importo massimo garantito per singola impresa pari a 5 milioni di Euro; l'ammissibilità alla garanzia per le small mid-cap (addetti tra 250 e 499 unità) previa autorizzazione del regime di aiuto da parte della Commissione Europea, per gli enti del terzo settore e per gli enti religiosi; la gratuità dell'accesso al Fondo per le microimprese. In termini di copertura a decorrere dal 2025 è prevista un'unica aliquota pari al 50% per le operazioni presentate a fronte di esigenze di liquidità (rispetto al 55% o 60% in funzione della fascia di rating dell'impresa previste nel 2024) mentre è confermata l'applicazione dell'aliquota all'80% per le operazioni presentate a fronte di investimenti. Le suddette coperture ordinarie possono essere comunque incrementate attraverso l'operatività di sezioni e riserve speciali, che innalzano le stesse alla misura massima dell'80%. In particolare, questo intervento è visibile nelle regioni del Mezzogiorno grazie all'intervento della Riserva speciale Programma Nazionale "Ricerca, innovazione e competitività 2021-2027" e alcune Sezioni regionali che, con riferimento ai dati del primo trimestre 2025, hanno portato la copertura media della garanzia a circa il 75% rispetto al 67% del Centro-Nord.

A sostegno delle realtà più innovative, come incubatori certificati e startup, il Fondo di Garanzia per le PMI prevede condizioni particolarmente favorevoli: l'elevata copertura, la gratuità e la rapidità delle procedure di concessione della garanzia (resa possibile dall'adozione di un processo di valutazione che prescinde dall'applicazione del modello di rating ordinario).

Fonte: TEHA Group su dati Mediocredito Centrale, 2025.

FOCUS – FINANZA INNOVATIVA E PMI NEL MEZZOGIORNO: L'EVOLUZIONE DEGLI STRUMENTI E IL RUOLO DI MEDIOCREDITO CENTRALE

Negli ultimi anni, la finanza innovativa ha assunto un ruolo sempre più rilevante nel sostenere la crescita e l'accesso al credito delle piccole e medie imprese (PMI) italiane. Questa dinamica è significativa anche al Mezzogiorno, dove il tessuto produttivo è caratterizzato da una frammentazione strutturale, da dimensioni aziendali contenute e da una storica difficoltà di accesso a fonti di finanziamento. In questo contesto, assumono rilevanza i **Basket Bond**, operazioni di **cartolarizzazione di obbligazioni emesse da diverse PMI e mid-cap** accomunate da caratteristiche simili. Nella maggior parte dei casi si tratta di portafogli di obbligazioni, sottoscritti da una Società Veicolo (SpV) a fronte delle notes collocate da questa presso gli investitori istituzionali. Questi portafogli, dalla forte connotazione territoriale, vengono costituiti applicando criteri prestabiliti con lo scopo di costruire un cluster di imprese emittenti che risulti omogeneo dal punto di vista economico e finanziario.

Nel Mezzogiorno, due casi emblematici di operazioni di sistema realizzate secondo la logica della garanzia di portafoglio a valere su fondi POR FESR sono rappresentati dai programmi **“Garanzia Campania bond”** e **“Basket Bond Puglia”**, promossi dalle rispettive Regioni e gestiti operativamente dalle finanziarie regionali che hanno anche prestato la loro garanzia di portafoglio. In queste operazioni Mediocredito Centrale ha svolto l'attività di investitore istituzionale (corner investor) e, nel caso della Campania, anche quello di arranger in RTI. Il programma campano nelle sue due edizioni ha finanziato complessivamente 90 PMI, per un totale di circa 200 milioni di Euro, mentre il programma pugliese ha mobilitato risorse per 150 milioni di Euro, supportando 39 imprese del territorio regionale. Le iniziative hanno riscontrato l'interesse anche della **Regione Sicilia** che nel dicembre 2024 ha sottoscritto con Mediocredito Centrale e CDP un protocollo d'intesa, al fine di supportare la Finanziaria regionale nella strutturazione del primo programma di basket bond.

Un ulteriore strumento a disposizione degli intermediari finanziari, in grado di favorire operazioni di cartolarizzazione tradizionali o sintetiche, è rappresentato dalla **garanzia di portafoglio concessa dal Fondo di Garanzia**, che consente di ottenere una copertura per singolo minibond pari all'80%, con un cap di copertura complessiva fino al 25% dell'importo complessivo del portafoglio (era l'8% nelle vecchie modalità operative). Questa struttura finanziaria fornisce l'opportunità di revisionare l'approccio tradizionale ai basket bond, rinunciando all'intermediazione della società veicolo e avviando un rapporto di sottoscrizione diretta con le imprese candidate emittenti, in modo da venire incontro alle esigenze delle PMI di riduzione dei costi e semplificazione dell'accesso al mondo dei capitali.

La collaborazione tra Regioni, finanziarie regionali, fondi di garanzia pubblici e sistema bancario costituisce oggi una filiera articolata e sinergica, che permette alle imprese del Sud di accedere a risorse in modo più flessibile, competitivo e mirato rispetto al passato. I risultati raggiunti nei programmi regionali il protagonismo crescente del sistema bancario indicano una direzione chiara: rafforzare la capacità del Sud di finanziare il proprio futuro, costruendo modelli sostenibili e replicabili di integrazione tra finanza, territorio e impresa.

Fonte: TEHA Group su dati Mediocredito Centrale, 2025.

80. Un'ulteriore sfida chiave per la manifattura del Sud è **la gestione del passaggio generazionale nelle imprese familiari**. Occorre sostenere percorsi di affiancamento imprenditoriale, mentoring e formazione manageriale, anche in collaborazione con le università locali. Inoltre, è strategico incentivare il rientro dei "cervelli" emigrati, offrendo condizioni attrattive per giovani professionisti qualificati.
81. Uno sviluppo omnicomprensivo ed effettivo del comparto manifatturiero può essere amplificato dallo sfruttamento di strumenti, come la ZES Unica, in grado di generare circoli virtuosi di investimenti all'interno del territorio. La ZES Unica, nel suo ruolo di amplificatore degli investimenti, può a sua volta beneficiare di alcuni interventi, tra cui:
- Prevedere un quadro normativo chiaro e stabile per favorire l'attrazione degli investimenti, offrendo alle imprese la possibilità di prendere decisioni sulla base di **valutazioni di medio-lungo termine** di stabilità delle norme e degli incentivi, ma anche della Struttura di Missione
 - Restituire alle aree portuali e retroportuali una posizione centrale nella pianificazione delle ZES, attraverso la creazione di **zone franche doganali** e l'introduzione di riforme e misure in grado di aumentare l'attrattività dei porti del Sud come **hub logistici ed energetici** (a caratterizzazione industriale) di rilevanza internazionale
 - Rafforzare la governance strategica della ZES Unica attraverso un coordinamento efficace con strumenti di finanziamento e cooperazione a diversi livelli (come RePowerEU, il Piano di investimenti della BEI in Italia, ecc.), una regia integrata tra le risorse pubbliche e i diversi Ministeri coinvolti, nonché il monitoraggio della coerenza degli investimenti attratti rispetto al Piano Strategico e alle filiere prioritarie per il Sud Italia; in parallelo, avviare survey periodiche rivolte alle imprese insediate per rilevare l'andamento del business e i principali fabbisogni (occupazionali, finanziari, normativi, ecc.).

3.4.4 LE PROPOSTE PER IL SETTORE TURISTICO NEL SUD ITALIA

82. Il patrimonio naturale, culturale ed enogastronomico del Sud Italia rappresenta una risorsa ancora in parte inespressa per lo sviluppo economico del territorio. Per trasformare questa ricchezza in un volano di crescita sostenibile e inclusiva, è necessario adottare una strategia articolata che punti a costruire una vera e propria **industria turistica moderna e competitiva**.
83. Uno dei principali ostacoli allo sviluppo di un'industria turistica solida nel Sud Italia è rappresentato dalla **frammentazione del tessuto imprenditoriale**, composto prevalentemente da micro e piccole imprese. Per rendere il settore più competitivo, è necessario supportare la crescita dimensionale delle realtà esistenti, favorendo la nascita di veri e propri gruppi dell'ospitalità specializzati nei diversi segmenti (soprattutto quel-

lo alto spendente, ancora sottodimensionato), anche attraverso il **coinvolgimento attivo del settore finanziario**. Facilitare l'accesso al credito, incentivare investimenti diretti e creare strumenti dedicati alla capitalizzazione delle imprese turistiche sono azioni fondamentali per rafforzare il posizionamento degli operatori turistici e attrarre nuovi flussi di visitatori.

84. Per aumentare la visibilità e la competitività turistica del Sud Italia è importante promuovere la creazione di **schemi di certificazione** chiari, riconoscibili a livello internazionale e facilmente comunicabili. Certificazioni dedicate a temi come la sostenibilità ambientale, l'accoglienza per famiglie o per appassionati di sport possono aiutare a qualificare l'offerta turistica, rendere le destinazioni più attrattive e favorire la diversificazione dei flussi.
85. Lo sviluppo turistico non può prescindere da un **miglioramento sostanziale dei collegamenti infrastrutturali** al Sud, soprattutto nel contesto di attuale ridimensionamento della capacità operativa del porto di Venezia (e dell'Adriatico in generale), unito alle crescenti restrizioni ambientali imposte dall'Unione Europea, che sta favorendo un progressivo **spostamento a Sud** delle attività crocieristiche di imbarco/sbarco, in particolare la funzione di **home port**. Questo cambiamento rappresenta una concreta opportunità per i porti dell'Adriatico meridionale (come Bari, Brindisi e Taranto), che possono candidarsi a nuovo baricentro del traffico crocieristico nell'area, rafforzando la propria competitività nel mercato euro-mediterraneo (e per non perdere terreno competitivo a favore di altri Paesi come la Grecia, in caso di inazione). Per cogliere appieno questa occasione, è necessario:
 - investire nel potenziamento delle infrastrutture portuali e dei servizi di accoglienza passeggeri;
 - rafforzare le connessioni intermodali, in particolare con gli aeroporti internazionali vicini;
 - promuovere una governance integrata tra porti, territori e operatori del turismo.
86. In questo senso, è imprescindibile completare gli investimenti che potenziano le tratte e le opzioni di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo) durante tutto l'anno, nonché investire nel miglioramento delle infrastrutture di mobilità interna, per garantire che gli effetti positivi dei maggiori flussi turistici vadano anche a beneficio delle aree interne. Recenti casi, come quello della crescita della Calabria, testimoniano la **stretta correlazione tra investimenti infrastrutturali e crescita degli arrivi turistici**.

FOCUS – L'IMPATTO DEL SOSTEGNO ALLE INFRASTRUTTURE SUL TURISMO IN CALABRIA

SACAL ha intrapreso una strategia di investimenti e sviluppo che ha portato i tre aeroporti calabresi a raggiungere nel 2024 un **nuovo record di traffico passeggeri**, superando i 3,6 milioni di transiti. In particolare, l'aeroporto di Reggio Calabria si è distinto a livello europeo, classificandosi al **1° posto per crescita dei voli** (+114% rispetto al 2023), con 620.000 passeggeri. L'aeroporto di Lamezia Terme ha registrato una crescita del +22,5%, raggiungendo i 2,7 milioni di passeggeri e posizionandosi al 12° posto tra gli scali europei.

Questi risultati confermano la traiettoria di sviluppo intrapresa dal sistema aeroportuale regionale: già nel 2023, Reggio Calabria era il 5° aeroporto in Italia per crescita dei passeggeri (+44,9%), seguito da Crotone al 10° posto (+33,5%). Tale dinamica ha contribuito in modo determinante al rafforzamento dell'attrattività della Calabria, che si è attestata come la **5ª regione italiana** per **crescita degli arrivi turistici** tra il 2022 e il 2023, con un incremento del +16,2%, ben al di sopra della media nazionale (+11,6%).

Fonte: TEHA Group su dati Istat, SACAL e fonti varie, 2025.

87. In virtù del contributo ancora limitato del turismo internazionale al Sud (si veda anche il paragrafo 2.1.4) si suggerisce di:

- rafforzare il ruolo del Sud Italia nel percorso di crescita del **mercato crocieristico** del Mediterraneo, creando un Tavolo di Lavoro permanente con gli operatori del settore. L'obiettivo è coordinare strategie di sviluppo, migliorare l'attrattività dei porti come punti di partenza (**Home port**) privilegiati e aumentare l'impatto economico positivo sui territori. Attraverso un confronto strutturato sarà possibile pianificare investimenti, ottimizzare i servizi offerti e integrare il settore crocieristico nelle politiche turistiche regionali, aumentando la qualità dell'offerta ricettiva, di ospitalità e di promozione;
- sfruttare la leva della **ZES Unica del Mezzogiorno** per attrarre investimenti trasformativi ad elevato Valore Aggiunto: in particolare, si propone l'istituzione di uno "**Sportello Turismo**", dedicato a favorire il coinvolgimento di investitori internazionali in progetti di riqualificazione e valorizzazione ambientale, puntando sul rilancio del patrimonio pubblico e privato dismesso (es. beni confiscati alla criminalità, patrimonio del Demanio, ecc.) e dando adeguata visibilità agli incentivi regionali destinati al settore.

3.4.5 LE PROPOSTE PER LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE E LA VALORIZZAZIONE DEL CAPITALE UMANO

88. Alla luce di quanto illustrato nel capitolo 2, emerge la necessità di implementare quattro principali iniziative volte a valorizzare il capitale umano: creare **collaborazioni accademiche** nell'area mediterranea; promuovere il contributo della formazione professionale e specializzazione tecnica (**ITS**); contrastare lo **skill mismatch** e rafforzare le competenze nei settori strategici; sostenere l'**energia imprenditoriale dei giovani**.

89. Con riferimento al primo ambito di intervento, la proposta è quella di promuovere la collaborazione in ambito accademico tra enti e associazioni universitari dell'area mediterranea, partecipando o prendendo ispirazio-

ne dalle iniziative esistenti. In questo ambito, la piattaforma Verso Sud ha favorito la stipula di due Memorandum of Understanding:

- uno tra l'Università Federico II di Napoli e l'Euromed University of Fes che sarà operativo da giugno 2025; l'Università Federico II di Napoli è già un punto di riferimento europeo in questa tipologia di accordi ed è tra le più importanti università in Italia¹⁷, per cui si suggerisce che anche altre Università del Sud prendano parte a questo percorso;
- un ulteriore tra l'Università Federico II di Napoli, il Politecnico di Bari, l'Associazione delle Università Arabe, l'Unione per il Mediterraneo, Università di New Giza e l'Euromed University of Fes. Quest'ultimo, in particolare, è volto a lanciare un'**Academy euro-mediterranea** situata nel Sud Italia, concepita come un polo di eccellenza che coinvolga attivamente università e imprese italiane e dei Paesi del Mediterraneo. L'obiettivo primario è di promuovere una stretta **collaborazione accademica** all'interno della Regione, facilitando lo scambio di conoscenze e l'arricchimento reciproco tra le istituzioni educative e il settore privato. L'Academy è concepita come un punto di incontro per la ricerca e lo sviluppo, nonché come un catalizzatore per l'innovazione e la crescita economica, offrendo opportunità di sviluppo professionale e personale per i giovani del Mediterraneo.

90. Il progetto di Academy del progetto Verso Sud si baserà su una **governance congiunta** tra le istituzioni italiane e quelle dei Paesi partner nel Mediterraneo, delineando un modello di collaborazione che funga da ponte tra le nazioni del Mediterraneo e l'Italia. Questo approccio mira a garantire che ogni studente abbia accesso a opportunità educative e formative di alta qualità, indipendentemente dal contesto geografico o sociale. La governance congiunta è propedeutica a sviluppare politiche e programmi che rispondano alle esigenze specifiche della regione euro-mediterranea, tenendo conto delle sue sfide e delle sue opportunità uniche.

91. L'Academy euro-mediterranea intende valorizzare il coinvolgimento attivo di figure di alto profilo provenienti dal mondo accademico e manageriale delle università partner, con l'obiettivo di offrire percorsi formativi avanzati e interdisciplinari, capaci di rispondere alle sfide del presente e anticipare i **bisogni del futuro**. Il disegno dei programmi didattici si concentrerà su aree strategiche per lo sviluppo sostenibile e l'innovazione nella Regione mediterranea, in stretta connessione con il fabbisogno di competenze emergenti a livello locale e internazionale. Tra gli ambiti prioritari figurano la Transizione Energetica e Ambientale, le Scienze e Tecnologie Avanzate (STEM), la Sostenibilità e Innovazione nella Filiera Agroalimentare, le Politiche Pubbliche e Governance. Questi percorsi saranno progettati per integrare teoria e pratica, con forte attenzione al dialogo tra università e imprese e al coinvolgimento attivo degli studenti in progetti reali a impatto sociale e territoriale.

¹⁷ È prima tra gli Atenei del Sud Italia nell'edizione 2025 del report QS World University Rankings by Subject.

92. Il progetto proposto è coerente con il **Piano Mattei**, il quale privilegia interventi che possano generare impatti nel breve e medio periodo, mantenendo al contempo un focus sulla concretezza delle azioni, le quali devono essere realizzabili e produrre risultati tangibili visibili nell'output. Pertanto, il progetto per l'istituzione dell'Academy euro-mediterranea risponde pienamente a questa filosofia, poiché mira a implementare iniziative efficaci e pratiche che possano essere rapidamente implementate e che portino a benefici concreti nel miglioramento dell'istruzione e delle opportunità formative per gli studenti dell'area mediterranea.
93. A conferma della validità di questo approccio, si registrano già esperienze virtuose che hanno saputo costruire sinergie tra il mondo accademico, istituzionale ed economico, promuovendo percorsi di formazione e inserimento professionale nell'area mediterranea, come evidenziato nel box di approfondimento sottostante.

FOCUS – LA COLLABORAZIONE TRA INTESA SANPAOLO E L'ASSEMBLEA PARLAMENTARE DEL MEDITERRANEO (PAM)

Intesa Sanpaolo ha sottoscritto un protocollo d'intesa con l'**Assemblea Parlamentare del Mediterraneo (PAM)**, che riunisce 31 parlamenti delle Regioni euro-mediterranee e del Golfo. L'accordo mira a promuovere la cooperazione economica e sociale nell'area mediterranea, con particolare attenzione all'accesso ai finanziamenti, all'istruzione, allo scambio culturale nel settore finanziario, alla sostenibilità e alla cooperazione internazionale nel commercio. Tra le iniziative previste vi sono anche **tirocini ed exchange per studenti**, al fine di facilitarne l'inserimento nel mondo del lavoro.

Fonte: TEHA Group su dati Intesa Sanpaolo, 2025.

94. Con riferimento al secondo asse di intervento, volto a potenziare il contributo della **formazione professionale e della specializzazione tecnica (ITS)**, la proposta è quella di strutturare un **Piano di rilancio industriale territoriale**. Esso deve essere incentrato sull'implementazione di un **approccio di filiera** che allinei strettamente la formazione alle esigenze specifiche dei settori con maggior crescita e impatto nel Sud Italia. Questo Piano si propone di promuovere la **sinergia** tra istituti di formazione, imprese e istituzioni pubbliche, creando un **ecosistema collaborativo** che favorisca lo sviluppo industriale sostenibile e la creazione di opportunità occupazionali nel Sud Italia. Questo Piano può inoltre rappresentare il punto di partenza per avviare **collaborazioni con enti dell'area euro-mediterranea** per la formazione su tematiche di interesse comune.
95. Un aspetto fondamentale del Piano deve essere la promozione e il sostegno alla **partecipazione dei giovani** attraverso una serie di iniziative di **comunicazione e sensibilizzazione**. Queste attività devono essere progettate per coinvolgere attivamente i giovani e informarli sulle opportunità disponibili nel settore della formazione professionale e della specializzazione tecnica (ITS), anche attraverso eventi, workshop e incontri mirati a ispirare e motivare i giovani a intraprendere percorsi formativi che possano migliorare le loro prospettive di carriera e contribuire allo sviluppo socio-economico delle loro comunità.

FOCUS – I NUOVI MODELLI FORMATIVI PER LA CREAZIONE DELLE COMPETENZE DEL FUTURO - LA SCUOLA DEI MESTIERI DELL'ENERGIA DI EDISON

Nel 2021, dalla collaborazione tra Edison e AFORISMA School of Future è stata creata la **Scuola dei Mestieri dell'Energia**, con l'obiettivo di formare tecnici specializzati nel settore energetico come i **futuri artigiani dell'energia**. Il progetto pilota prende vita all'interno del **contesto pugliese**, particolarmente toccato dalle problematiche di abbandono scolastico precoce, dispersione scolastica e scarsa preparazione di base, offrendo opportunità professionali concrete a giovani e adulti presso le aziende partner di Edison sul territorio.

L'obiettivo è creare un ambiente didattico che va **oltre i libri di testo**, che offre programmi formativi in risposta ai fabbisogni concreti delle aziende del settore energetico, strutturati su un **mix di esperienze pratiche e di opportunità concrete di lavoro**. I percorsi formativi sono rivolti a ragazzi dai 14 a 24 anni in possesso di Diploma di Scuola Superiore di I grado e a giovani in possesso di Diploma di Scuola Superiore di II grado.

Gli studenti sono supportati con **borse di studio e opportunità di lavoro**, anche a favore del territorio, coinvolgendo realtà locali di fiducia, per preparare professionisti e fare in modo che possano diventare parte integrante di una comunità che pone una grande attenzione al territorio pugliese.

Il programma prevede un corso di formazione nella sede di AFORISMA a Lecce, e un **periodo formativo in azienda** presso le aziende partner di Edison e il **network della Scuola**. A conclusione del percorso, la Scuola rilascia **titoli professionali certificati** e riconosciuti e offre **sbocchi lavorativi immediati nel settore energetico**.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2025.

96. Con riferimento al terzo asse di intervento, per affrontare efficacemente il crescente **skill mismatch** – ovvero il disallineamento tra domanda e offerta di competenze – è fondamentale mettere in atto un sistema integrato di monitoraggio dei fabbisogni professionali e di rigenerazione delle competenze nei settori strategici per il Sud Italia. In un contesto in cui, entro il 2027, si stima che il nostro Paese avrà bisogno di oltre **3,8 milioni di lavoratori** altamente qualificati, soprattutto nei campi della transizione digitale, della transizione verde e dei servizi alla persona, servono misure tempestive, coordinate e innovative. Tra le proposte vi è l'istituzione di un **Osservatorio permanente sulle competenze**, in collaborazione con università, centri di ricerca, imprese e istituzioni locali, in grado di analizzare in tempo reale l'evoluzione del mercato del lavoro e anticiparne i fabbisogni. Accanto a ciò, è essenziale promuovere percorsi formativi brevi e modulari, **co-progettati con le imprese**, per l'aggiornamento e la riconversione delle competenze dei lavoratori e dei giovani in cerca di occupazione. Particolare attenzione andrà riservata all'apprendimento on the job, tramite tirocini, apprendistati e academy aziendali, così da garantire un'effettiva transizione tra formazione e impiego.

97. Sempre con riferimento alla dimensione della formazione, è fondamentale agire sulle **condizioni abilitanti** che possono permettere ai giovani del Sud di rimanere e crescere nei propri territori. Oltre ad adeguate politiche salariali, occorre sviluppare il sistema infrastrutturale. Si fa riferimento, per esempio, alla previsione di adeguati spazi abitativi, ma anche alla valorizzazione della scuola come luogo centrale non solo per gli studenti ma in generale per le comunità territoriali.

FOCUS – IL CONTRIBUTO DELLE INFRASTRUTTURE ABITATIVE PER I GIOVANI DEL SUD

Nell'ambito delle politiche abitative (soprattutto per le persone che entrano nel mercato del lavoro), Edison ha lanciato “**Una casa per i giovani**”, un piano di **company social housing**. Il piano è rivolto ai neo-laureati che non hanno un alloggio diverso da quello del proprio nucleo di origine. A loro Edison dà la possibilità di affittare un bilocale arredato, in una zona che si trova entro mezz'ora dalla sede di lavoro e collegato con mezzi pubblici; al giovane è richiesto un contributo spese mensile che, considerate anche le utenze a suo carico, è ritenuto sostenibile e ha un valore non superiore a un terzo della retribuzione netta mensile. La quota di affitto che il neoassunto si trova a sostenere è sensibilmente inferiore al prezzo medio di mercato per la tipologia di abitazione proposta e vale per tutte le sedi Edison sul territorio nazionale. Il supporto abitativo è riconosciuto per una durata di tre anni, al termine dei quali il dipendente può subentrare nell'affitto o, eventualmente, decidere di fare una proposta d'acquisto.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2025.

FOCUS – VERSO UN MODELLO DI SCUOLA SOSTENIBILE E AL SERVIZIO DELLA COMUNITÀ

La scuola rappresenta una realtà chiave per il futuro dei territori e la crescita delle nuove generazioni, nonché uno dei poli intorno a cui ruota la vita delle comunità. Tuttavia, la scuola italiana è caratterizzata da un'elevata vetustà (età media di 56 anni), solo il 43% è dotato di una palestra, il 36% di una mensa e il 27% di aule tecniche; inoltre, solo il 7% è stato sottoposto a interventi di riqualificazione profonda e solo l'11% ha installato pannelli fotovoltaici. Non da ultimo, queste strutture sono utilizzate solo per il 20% del tempo.

In questo contesto, Edison Next ha messo a punto un **nuovo modello di riferimento per l'infrastruttura scolastica** che valorizza e ottimizza gli spazi esistenti generando opportunità per studenti e comunità, in coerenza con il sistema didattico attuale, e preservando la sostenibilità economica per il mondo pubblico, ovvero Comuni e Ministeri.

Il modello prevede **interventi infrastrutturali** (riqualificazione e creazione di spazi didattici, sportivi e polifunzionali) tramite investimenti da 4 miliardi di Euro (ai quali si aggiungono 19 miliardi di Euro nell'ipotesi di riqualificazione e ristrutturazione dell'edificio nel suo complesso) e **interventi di efficientamento energetico** (come relamping, adeguamento dei gruppi termici e installazione di impianti fotovoltaici) tramite investimenti da 9 miliardi di Euro. Queste azioni consentirebbero di ridurre i consumi energetici fino al 25%, liberando 250 milioni di Euro all'anno di risorse ed evitando l'emissione in atmosfera ogni anno di circa 630mila tonnellate di CO₂. A questi interventi si affianca poi l'evoluzione del modello di funzionamento, con l'estensione delle ore di apertura, coprendo le fasce pomeridiane/serali e parzialmente il periodo estivo, attraverso un'offerta extra-didattica da dedicare a studenti e comunità.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2025.

98. Il quarto ambito di intervento prevede la valorizzazione delle energie imprenditoriali del Sud Italia, in primis quelle dei giovani. A tal fine, si propone di moltiplicare e diffondere gli strumenti destinati all'imprenditorialità già esistenti. L'obiettivo deve essere quello di renderli degli **strumenti di politica economica** per l'inclusione sociale e la conferma di impresa e lavoro come leve di realizzazione personale, favorendo una **maggiore capillarità a livello geografico** e assistendo i potenziali imprenditori nell'ideazione e predisposizione di **iniziative imprenditoriali di valore per il territorio**.



BIBLIOGRAFIA

- **African Finance Corporation**, “State of Africa’s Infrastructure Report 2024”, 2024
- **African Union**, “Le dinamiche di sviluppo dell’Africa - competenze, occupazione e produttività”, 2024
- **Agenzia Nazionale Efficienza Energetica**, “Rapporto Annuale Efficienza Energetica”, 2024
- **Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile**, “L’Unione Europea e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile”, 2020
- **Allen, C., Metternicht, G., & Wiedmann, T.**, Prioritising SDG targets: assessing baselines, gaps and interlinkages. *Sustainability Science*, 14(2), 2019
- **Amedeo Lepore**, “The Cassa per il Mezzogiorno, the World Bank and the Modl for Italian Economic Development”, 2023
- **ANFIA**, “Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2024”, 2023
- **ARTI** (Agenzia Regionale per la Tecnologia e l’Innovazione), “L’automotive in Puglia”, 2020
- **Banca d’Italia**, “Questioni di Economia e Finanza, L’occupazione attivata dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e le sue caratteristiche”, 2023
- **Banca d’Italia**, “Questioni di Economia e Finanza, L’occupazione attivata dal PNRR nelle costruzioni a livello regionale”, 2023
- **Banca d’Italia**, “Il Mezzogiorno e la politica economica dell’Italia”, 2010
- **BIS Bulletin**, “Mapping the realignment of global value chains”, 3 ottobre 2023
- **Bucci M., Gennari E., Ivaldi G., Messina G. e Moller L.**, “I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso”, 2021
- **Camera dei deputati, Servizio Studi**, “Infrastrutture e trasporti”, 19 marzo 2024
- **Cassa Depositi e Prestiti**, “I porti italiani possono ancora essere strategici?”, 2020
- **Centro Economia Digitale**, “Il ruolo dell’innovazione e dell’alta tecnologia in Italia nel confronto con il contesto internazionale”, ottobre 2019
- **CeSPI**, “Il Piano Mattei: rilanciare l’Africa Policy dell’Italia”, 2024
- **Commissione europea**, “The EU Blue Economy Report 2024”, 2024
- **Commissione europea**, “EU Maritime Emission Report 2018-2021”, 2023
- **Commissione europea**, “The EU Blue Economy Report 2023”, 2023
- **Commissione europea – JRC**, “SDG mapper”, 2021
- **Confindustria energia**, “Infrastrutture energetiche per l’Italia e per il Mediterraneo”, 2020

- **Confindustria Nautica e Fondazione Edison**, “La nautica in cifre”, 2022
- **European Council on Foreign Relations**, “Global Gateway nel Mediterraneo: perché l’UE deve puntare sul Vicinato meridionale”, maggio 2023
- **Excelsior, Unioncamere**, “La domanda di professioni e formazione delle imprese italiane nel 2023”, 2024
- **Farmindustria**, “Indicatori Farmaceutici”, 2023
- **Gestore dei Servizi Energetici**, “Rapporto Statistico 2023 sull’energia da fonti Rinnovabili”, 2023
- **Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen – IPE-MED**, “Special Secure Economic Zones. The role of African SEZs in accelerating co-development with Europe”, 2021
- **International Energy Agency**, “Energy Efficiency 2024”, 2024
- **International Energy Agency**, “World Energy Investment 2024”, 2023
- **International Monetary Fund**, “Fiscal Monitor. Policies to Support People During the COVID-19 Pandemic”, aprile 2020
- **Intesa Sanpaolo – Direzione Studi e Ricerche**, “Transizione energetica: la filiera delle tecnologie delle rinnovabili in Italia”, 2021
- **Ismea – Qualivita 2023**, “Rapporto sulle produzioni agroalimentari e vitivinicole DOP, IGP e STG”, dicembre 2023
- **Istat**, “Annuario Statistico Italiano”, 2024
- **Istat**, “BES 2024 – Il benessere equo e sostenibile in Italia”, 2024
- **Istat**, “I divari territoriali nel PNRR: dieci obiettivi per il Mezzogiorno”, 2023
- **Istat**, “Rapporto Sdgs 2023. Informazioni Statistiche Per L’Agenda 2030 in Italia”, 2023
- **Legambiente**, “Rapporto pendolaria”, 2023
- **Mariani V., Torrini R.**, “Il sistema universitario: un confronto tra Centro-Nord e Mezzogiorno”, 2022
- **MEDREG – Association of Mediterranean Energy Regulators**, “Gas Infrastructure Map of the Mediterranean Region”, 2017
- **Ministero dell’Economia e delle Finanze**, “Documento di Economia e Finanza 2024. Allegato Dieci anni per trasformare l’Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti”, 2021
- **Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, “Agenda Urbana del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Metodi e strumenti per un’agenda urbana dello sviluppo sostenibile”, 2022
- **Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, “Gli investimenti in infrastrutture e mobilità sostenibili per il Sud nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nel Piano Nazionale Complementare”, 2022
- **Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, “Piano Nazionale Integrato per l’energia e il Clima”, 2019
- **Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione**, “Sesta relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”, Marzo 2025

- **Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione**, “Piano strategico della ZES Unica”, 2024
- **Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione**, “Quarta relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”, 22 febbraio 2024
- **Miola, A., Borchardt, S., & Neher, F.**, “Interlinkages and policy coherence for the Sustainable Development Goals implementation”, 2019
- **Observatoire Méditerranéen de l'Energie**, “Mediterranean Energy Perspectives to 2050”, 2022
- **OceanSET**, “OceanSET Annual Report”, 2023
- **Open Economics**, “Impatto della spesa turistica sull'economia”, Novembre 2023
- **Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)**, “Perspectives on Global Development 2021”, 2021
- **Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)**, “A Territorial Approach to the Sustainable Development Goals. Synthesis report”, 2020
- **Osservatorio Italiano Povertà Energetica**, “Rapporto annuale - anno 2024”, 2024
- **Parlamento europeo**, “Post COVID-19 value chains: options for reshoring production back to Europe in a globalised economy”, 2021
- **Parlamento italiano**, “Schema di DPCM di adozione del Piano strategico Italia-Africa: Piano Mattei”, luglio 2024
- **Presidenza del Consiglio dei Ministri**, “Relazione sullo stato di attuazione del “Piano Mattei per l'Africa”, 2024
- **Presidenza del Consiglio dei Ministri**, “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”, 2021
- **Retimpresa, Università Ca' Foscari e InfoCamere**, Osservatorio Nazionale sulle reti d'impresa, 2021
- **RFI**, “Il piano commerciale. Edizione ottobre 2024”, 2024
- **Risposte Turismo**, “Il traffico crocieristico in Italia nel 2023 e le previsioni per il 2024”, 2023
- **Sachs, J. D., Schmidt-Traub, G., Mazzucato, M., Messner, D., Nakicenovic, N., & Rockström, J.**, “Six Transformations to achieve the Sustainable Development Goals”. *Nature Sustainability*, 2(9), 805–814, 2019
- **Sannino G., Carillo A., Iacono R., Napolitano E., Palma M., Pisacane G., Struglia M.V.**, “Modelling present and future climate in the Mediterranean Sea: a focus on sea-level change”, 2022
- **Sannino G., Carillo A., Struglia M.V.**, “Energia dal mare, la politica europea e le prospettive per la regione mediterranea”, 2020
- **Siragusa, A., Stamos, I., Bertozzi, C., & Proietti, P.**, “SDG Voluntary Local Reviews”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Italian Maritime Economy”, 2024
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “MED & Italian Energy Report”, 2024

- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Osservatorio Ripresa e Resilienza nel Mezzogiorno: sfide e opportunità per le imprese manifatturiere | Indagine sulle imprese meridionali 2024”, 2024
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Port Infographics 2024”, 2024
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo & ALEXBANK**, “The Suez Canal. The impact of war and the pandemic on maritime routes, an analysis of port competitiveness indicators, the role of Egypt in global trade and the development of the SCZone”, 2023
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Il turismo nel Mezzogiorno. Scenari regionali e nuove prospettive di rilancio”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Un Sud che innova e produce, il tessuto manifatturiero del Mezzogiorno. Potenzialità economiche, dinamiche produttive e strategie di filiera, Volume 9”, 2022
- **Svimez – Associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno**, “Rapporto Svimez 2024 – L’Economia e la Società del Mezzogiorno”, 2024
- **TEHA Group**, “Libro Bianco Valore Acqua per l’Italia”, 2025
- **TEHA Group**, “Global Attractiveness Index”, 2024
- **TEHA Group**, “Osservatorio Next Generation EU Release 2.0: una (potenziale) leva per il rilancio del Paese”, 2021
- **TEHA Group**, “Ridisegnare l’Italia. Proposte di governance per cambiare il Paese”, 2021
- **TEHA Group e Invitalia – Mediocredito Centrale**, “Se fallisce il Mezzogiorno fallisce il Paese: idee e proposte per il Sud Italia”, 2015
- **TEHA Group**, “Università 5.0. Il rilancio del Sistema Universitario come motore di crescita e di sviluppo del Sistema Paese e del Sistema Impresa”, 2020
- **TEHA Group e Leonardo**, “La filiera italiana dell’aerospazio, della difesa e della sicurezza. Come creare sviluppo industriale, nuove competenze tecnologiche e crescita per il sistema-Paese”, 2018
- **The Oxford Institute for Energy Studies**, “‘Finding a home’ for global LNG in Europe: understanding the complexity of access rules for EU import terminals”, 2020
- **Ufficio parlamentare di bilancio**, “Affare assegnato concernente la Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) aggiornata al 31 maggio 2023 (Doc. XIII, n.1)”, 5 dicembre 2023
- **Unioncamere e Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne**, “XII Rapporto sull’Economia del Mare”, 2024
- **Unioncamere**, “Economia del mare e Green Deal – I fabbisogni professionali e formativi delle imprese della Blue Economy in Italia”, 2022
- **United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)**, “World Investment report 2019: Special economic zones”, 2019
- **United Nations**, “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development”, 2015
- **Verso Sud**, “Libro Bianco”, 2022-2023-2024
- **World Bank Group**, “The Container Port Performance Index 2023, A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port”, 2023

