



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

**LIBRO BIANCO
QUINTA EDIZIONE**



...la forza amica del Paese



INDICE

Prefazione	3
I 10 messaggi chiave del Libro Bianco	6
Introduzione	17
Prima parte. Le evoluzioni del contesto euro-mediterraneo	26
1.1 Lo scenario geopolitico di riferimento	26
1.2 Il Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) 2026	28
Seconda parte. Gli ambiti ad alto potenziale per mantenere la rotta della crescita del Sud Italia	44
2.1 L'economia del mare	46
2.2 L'energia	61
2.3 La manifattura	70
2.4 Il capitale umano come fattore abilitante	84
Terza parte. I fattori abilitanti e gli strumenti per la crescita del Sud	93
3.1 Le principali iniziative di cooperazione verso il Mediterraneo	93
3.2 Le politiche di coesione, il PNRR e gli investimenti infrastrutturali	96
3.3 La Zona Economica Speciale Unica per l'attrazione degli investimenti	110
Quarta parte. Le proposte per la centralità del Sud nel contesto euro-mediterraneo	117
4.1 Le proposte per il potenziamento dell'economia del mare nel Sud Italia	117
4.2 Le proposte per il potenziamento del settore energetico nel Sud Italia	122
4.3 Le proposte per la connotazione del Sud Italia come hub manifatturiero	127
4.4 Le proposte per la valorizzazione del capitale umano	130
Bibliografia	137

Prefazione

“La vera scoperta non consiste nel trovare nuovi territori, ma nel vederli con nuovi occhi.”

Marcel Proust

VALERIO DE MOLLI
Managing Partner & CEO
The European House - Ambrosetti e TEHA Group

Non è la prima volta che l'Italia, l'Europa e il Mediterraneo si trovano a confrontarsi con una fase di profonda complessità geopolitica, economica e sociale. Negli ultimi anni, il susseguirsi di crisi sistemiche - dalla pandemia COVID-19 al conflitto russo-ucraino, dalla riacutizzazione delle tensioni in Medio Oriente, fino alle più recenti instabilità che hanno coinvolto le rotte energetiche e commerciali globali - ha progressivamente modificato il quadro di riferimento entro cui leggere le prospettive di crescita e cooperazione dell'area euro-mediterranea. In questo scenario, è emersa con particolare evidenza una consapevolezza destinata a segnare a lungo il futuro del nostro continente: la sicurezza, nelle sue molteplici dimensioni - energetica, infrastrutturale, logistica, industriale e geo-economica - è tornata a essere una condizione essenziale dello sviluppo.

È proprio in questo quadro che l'area del Mediterraneo Allargato ha rafforzato la propria centralità strategica. Oggi questa macro-regione ospita il 17% della popolazione mondiale e produce il 12% del PIL globale, confermandosi uno spazio sempre più rilevante negli equilibri economici, politici e sociali internazionali. Con esso cresce anche il rilievo del Sud Italia. Da anni la piattaforma “Verso Sud: la strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo” lavora per contribuire a un cambiamento di paradigma nel modo di guardare al Sud Italia: non più periferia da sostenere, ma baricentro e cerniera di una macro-regione che incide in misura crescente sulle traiettorie di sviluppo dell'Europa. Oggi questa visione appare ancora più attuale.

Il Libro Bianco di questa quinta edizione offre un quadro aggiornato delle opportunità, dei punti di forza e delle sfide che interessano il Sud Italia nel contesto euro-mediterraneo. Le analisi contenute nel documento mostrano, innanzitutto, come il Sud Italia abbia consolidato il proprio posizionamento competitivo: nel Mediterranean Sustainable Development Index 2026, guadagna una posizione nella classifica generale, collocandosi al 2° posto a pari merito con la Spagna. A questo risultato si affiancano evidenze che confermano il dinamismo economico della macro-area: secondo le stime più recenti, nel 2025 il PIL del Sud Italia è cresciuto del +0,7% su base annua, rispetto a una media del +0,5% per il Centro-Nord.

A rendere ancora più concreta questa traiettoria di sviluppo è la capacità crescente del Sud di attrarre investimenti. Dal 2021 a oggi¹, il Gruppo di Lavoro TEHA ha mappato nel Sud investimenti nuovi o incrementali con orizzonte al 2030 per oltre 362 miliardi di Euro, in grado di attivare oltre 1,4 milioni di occupati. Si tratta di un dato che restituisce con immediatezza la scala delle opportunità in campo e che rafforza la convinzione che il Sud Italia possa rappresentare sempre più una piattaforma strategica per l'industria, l'energia, la logistica, le infrastrutture e la cooperazione internazionale.

La crescita dei fondamentali dell'economia, tuttavia, non spiega tutto, soprattutto nella complessità del mondo dei nostri tempi. Per questo motivo, il documento si sofferma su una serie di priorità strategiche e proposte che intendono rafforzare il posizionamento del Sud Italia quale piattaforma di crescita, cooperazione e stabilità nel Mediterraneo Allargato. In un contesto in cui le sfide si fanno sempre più interconnesse, e in cui sicurezza e sviluppo non possono più essere affrontati come dimensioni separate, emerge con forza la necessità di costruire una nuova agenda per il Sud Italia capace di integrare competitività, sostenibilità, infrastrutture, innovazione e relazioni internazionali. È in questa prospettiva che il lavoro della piattaforma "Verso Sud" continua a svilupparsi: contribuire a disegnare, interpretare e rendere concreta una visione di Sud all'altezza dei cambiamenti del nostro tempo.

Le sfide che il Sud Italia è chiamato ad affrontare nel quadro euro-mediterraneo non sono di breve periodo e richiedono continuità di visione, capacità di adattamento e determinazione nell'azione. Per questo motivo, accanto all'analisi dei dati, alla lettura dei fenomeni e all'elaborazione di proposte, resta essenziale mantenere viva una ambizione di fondo: quella di fare del Sud non solo una leva per ridurre i divari territoriali interni al Paese, ma un protagonista di una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo, al servizio di un'Europa più forte, credibile 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 Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Coldiretti, Edison, Gruppo Adler, Gruppo MSC e MBDA, oltre agli Ambassador GCERTI, Graded e TeaTek.

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, Livia Catalano, Matteo Mistretta, Marco Caravella, Emanuela Verger, Faiza Errais Borges, Valentina

¹ Dato aggiornato all'11 maggio 2026.

Mongardini, Manijeh Merlini, Eleonora Magnani, Lucrezia Degli Esposti, Rina Percio, Fabiola Gnocchi, Erika Panuccio, Walter Adorni, Irene Brignoli, Stefano Barone, Serena Tundo, Maurizio Andronico, Silvia Lovati, Carlotta Molteni 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, che ospita il 17% della popolazione mondiale e produce il 12% del PIL globale, 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, 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 2023 e il 2024, il **prodotto interno lordo (PIL) nel Mediterraneo Core** - che include, oltre all'Italia, i 22 Paesi della sponda nord e sud del Mediterraneo - è aumentato del **+1,9%**, mentre nel **Mediterraneo Allargato**, che si estende dall'Oceano Atlantico al Golfo Persico e include complessivamente 45 Paesi, è aumentato del **+1,5%**. Anche sul piano commerciale si registra una crescita: nel 2024 le **esportazioni** sono cresciute del **+1,5%** nel Mediterraneo Core e del **+5,0%** nel Mediterraneo Allargato.
 3. 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, bensì dell'avvio di una **nuova stagione storica**, caratterizzata da elevata **incertezza** da **sfide inedite** per i Paesi dell'area.
 4. A partire dal 2021, anno del lancio dell'iniziativa "Verso Sud", l'Italia ha intrapreso un percorso di riposizionamento strategico che punta a valorizzare il **Sud Italia come interfaccia privilegiata tra Europa, Mediterraneo e Africa**. Nello stesso periodo, anche l'Unione Europea e i Paesi del G7 hanno promosso nuove iniziative infrastrutturali rivolte all'area MENA, in risposta alla crescente influenza cinese esercitata attraverso la Belt and Road Initiative. Tra queste rientrano il **Build Back Better World**, il **Global Gateway** e, più recentemente, il **Patto per il Mediterraneo**.
 5. Nel biennio 2025-2026, il quadro internazionale è stato segnato da una **rinnovata instabilità sistemica**, nella quale la centralità del Mediterraneo è emersa con sempre maggiore evidenza. Nel 2025, il ritorno di Donald Trump alla guida degli Stati Uniti e il rilancio di politiche protezionistiche hanno alimentato incertezza sui mercati e rafforzato la regionalizzazione degli scambi, con possibili ricadute sulle filiere industriali e sui flussi logistici euro-mediterranei. Parallelamente, il **deterioramento del quadro securitario** ha investito direttamente il Mediterraneo Allargato. In tale contesto, l'Unione Europea ha **riaffermato la centralità strategica del Mediterraneo** per le proprie politiche di crescita e cooperazione, come dimostrano l'istituzione della figura del Commissario europeo per il Mediterraneo e la presentazione del **Patto per il Mediterraneo** nell'ottobre 2025. Questa tendenza si è rafforzata nel 2026, apertosi con una nuova escalation in Medio

Oriente e con il blocco di fatto dello Stretto di Hormuz da parte dell'Iran, che ha riportato al centro dell'agenda internazionale la **vulnerabilità delle catene energetiche e logistiche globali**, confermando il Mediterraneo come snodo cruciale della sicurezza economica europea.

II. Nel Mediterranean Sustainable Development Index 2026 il Sud guadagna 1 posizione nella classifica generale (2° pari con la Spagna): guadagna 1 posizione nel Dominio di Dotazione (1°), conferma il ranking in quello Economico (5°) e Sociale (8°) e perde 2 posizioni nell'Innovazione (7°)

6. 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**.
7. 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.
8. Anche in questa edizione viene presentata una versione aggiornata dell'indice MSDI. L'Indice si fonda sull'osservazione di **24 KPI**, articolati in quattro domini: Economico, di Dotazione, Innovazione e Cultura e Sociale. Questi KPI sono monitorabili su un arco temporale di quattordici anni e applicati a **45 Paesi e 20 Regioni italiane**. In totale, la base informativa dell'MSDI comprende oltre **25.700 datapoint**. 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.
9. La graduatoria complessiva del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) 2026, ottenuta aggregando le performance dei Paesi analizzati nei quattro domini tematici, colloca il **Sud Italia al 2° posto tra le economie più attrattive e competitive dell'area mediterranea** oggetto di indagine. Inoltre, si posiziona al **5° posto nel dominio Economico**, confermando il risultato dell'edizione precedente. Nel secondo dominio, relativo alla **Dotazione**, che rappresenta la disponibilità complessiva di risorse di un territorio, il Sud Italia si colloca al **1° posto**, guadagnando un posto rispetto all'edizione precedente. Nel terzo dominio, dedicato a **Innovazione e Cultura**, il Sud Italia si attesta al **7° posto** tra le economie dell'area mediterranea, perdendo due posizioni rispetto all'edizione precedente. Con riferimento al quarto e ultimo dominio, relativo alla **dimensione Sociale**, il Sud Italia evidenzia la performance meno favorevole tra i quattro ambiti analizzati, mantenendosi all'**8° posto**.
10. Merita particolare attenzione il risultato ottenuto dal Sud Italia nel KPI relativo all'**export manifatturiero ad alta tecnologia**, ambito nel quale si colloca al **2° posto** nell'area euro-mediterranea, dietro a Israele e davanti alla Francia. Positivo anche il posizionamento nel KPI relativo al **PIL pro-capite**, dove il Sud Italia si colloca tra le prime cinque realtà analizzate, al **4° posto** dopo Israele, Francia e Spagna.

III. La centralità economica del Sud Italia evidenziata nel MSDI 2026 è rafforzata dalla crescita conseguita nel contesto italiano e dai numerosi investimenti registrati negli ultimi anni effettuati sia dai Partner di “Verso Sud” sia da importanti gruppi nazionali e internazionali

11. La rilevanza economica del Sud Italia, come evidenziato nel MSDI 2026, 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 sta affermando 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” gioca un ruolo catalizzatore, contribuendo a consolidare una rete di attori istituzionali e privati impegnati nello sviluppo dell'area. Gli investimenti registrati provengono infatti anche dai Partner dell'iniziativa.
12. Nel periodo 2019-2024, il **Sud Italia** ha confermato una traiettoria di crescita superiore alla media nazionale. Infatti, tra il **2019 e il 2024** il PIL del Sud Italia è cresciuto del **+7,7%** a prezzi costanti, superando sia il **Nord** (+5,9%) che il **Centro** (+3,7%). A livello regionale, **Sardegna** e **Sicilia** si collocano ai vertici della classifica nazionale con una crescita del **+9,3%** ciascuna, seguite dalla **Campania** (+8,4%), che supera anche la Lombardia (+8,3%).
13. L'aumento del PIL del Sud Italia si è accompagnato a un parallelo **incremento dell'occupazione**: tra il 2019 e il 2024 il numero di occupati nel Sud è cresciuto del **+6,6%**, quasi il doppio rispetto al +3,9% registrato nel Nord e al +3,7% del Centro.
14. Lo sviluppo economico del Sud Italia passa necessariamente dalla capacità di **generare valore concreto, stabile e riproducibile nel tempo**. Tuttavia, nel triennio 2021-2023, si è registrata una **diminuzione generalizzata del numero di imprese manifatturiere**: quasi tutte le Regioni del Sud Italia, infatti, hanno registrato un calo nel numero di imprese manifatturiere, ad eccezione della **Calabria**.
15. A fronte della contrazione nel numero di imprese si registra, comunque, un **incremento generalizzato dell'occupazione manifatturiera**, che suggerisce un aumento della dimensione media delle imprese. La **Campania** si conferma il principale polo del Sud per occupati nel comparto con **217.100 addetti** (+4,1% rispetto al 2021), seguita da **Puglia** (159.300 addetti, +3,5%) e **Sicilia** (104.800 addetti, +5,8%).
16. Il **fatturato medio per impresa manifatturiera** conferma questa ipotesi: tra il 2014 e il 2023, le imprese del Sud sono cresciute **1,7 volte più velocemente** di quelle del Centro-Nord. **Molise** (+259,9%), **Basilicata** (+125,8%), **Calabria** (+104,1%) e **Puglia** (+67,0%) guidano la classifica.

IV. La ZES Unica si conferma uno strumento strategico per il rilancio del Sud Italia, valorizzando il territorio come motore di sviluppo per l'intero Paese

17. Le **Zone Economiche Speciali** (ZES) sono state introdotte in Italia nel 2017 e divenute operative nel 2021. Il **Decreto Legge 91/2017** le ha definite come zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate dentro i confini dello Stato, all'interno delle quali le

aziende già operative e quelle di successivo insediamento possono beneficiare di specifiche agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative.

18. Nel 2023, a distanza di soli 2 anni dalla partenza operativa 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.
19. Tra il 2025 e il 2026, la ZES è stata oggetto di **ulteriori avanzamenti** e **profonde variazioni**, consolidandone e ampliandone la rilevanza nel contesto meridionale e nazionale. Una prima variazione ha riguardato la **governance** della misura, grazie all'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del nuovo **Dipartimento per il Sud**.
20. Parallelamente, il perimetro territoriale della ZES Unica è stato ulteriormente ampliato, includendo **l'intero territorio delle Regioni Marche e Umbria**. Questo intervento ha determinato una estensione della superficie complessiva della ZES, passata da oltre **123 mila km²** a quasi **141 mila km²**, consolidando il posizionamento dell'area come **la più grande ZES del Mediterraneo**.
21. La centralità della ZES è stata confermata anche dalla predisposizione di ulteriori dotazioni finanziarie nella **Legge di Bilancio 2026**, che ha esteso al triennio **2026-2028** il credito d'imposta per un totale di oltre **4 miliardi di Euro**.
22. Tali modifiche hanno dato un contributo positivo sulla operatività della ZES, che negli ultimi mesi ha continuato a registrare un incremento delle Autorizzazioni Uniche e dei conseguenti investimenti sul territorio.
23. In particolare, tra gennaio 2024 e aprile 2026 sono state rilasciate **1.250 Autorizzazioni Uniche (AU)**, per un totale di oltre **7,7 miliardi di Euro** investiti e con ricadute occupazionali di oltre 22.000 unità. Gli **investimenti medi mensili** nel 2026 risultano pari a **430,2 milioni di Euro**, in crescita del **+54,4%** rispetto all'anno precedente (278,7 milioni di Euro), mentre le ricadute occupazionali medie mensili risultano in crescita del **+64,5%**.
24. Complessivamente nella ZES Unica sono stati **attivati 20,1 miliardi di Euro di investimenti**, di cui 7,7 miliardi derivanti dal rilascio delle AU e 12,4 miliardi derivanti dalla concessione del **credito di imposta**². Al valore direttamente generato dalla ZES Unica vanno aggiunti gli ulteriori impatti economici e occupazionali conseguenti agli investimenti, declinabili in impatto indiretto e indotto³.

² Il credito d'imposta è un'agevolazione fiscale che consente a un'impresa di ridurre imposte e contributi dovuti allo Stato, compensando una parte delle spese sostenute per determinate attività o investimenti.

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

25. I 20,1 miliardi di Euro direttamente investiti nella ZES Unica hanno attivato ulteriori 30,2 miliardi di Euro in maniera indiretta e 4,8 miliardi di Euro in maniera indotta, per un impatto economico complessivo pari a **55,1 miliardi di Euro**. Il moltiplicatore economico è di **2,7**: per ogni Euro investito nella ZES Unica se ne attiveranno 1,7 addizionali nell'economia. Inoltre, gli investimenti previsti nell'ambito della ZES Unica sosterranno e genereranno **occupazione**: ai 22.035 occupati diretti vanno sommati 33.247 occupati indiretti e i 5.620 occupati indotti, per un totale di 60.902 occupati sostenuti (con un moltiplicatore occupazionale pari a 2,8).

V. Investire nel rafforzamento infrastrutturale significa creare le condizioni per una maggiore attrattività territoriale, favorendo competitività, connessioni e sviluppo nel lungo termine

26. Il Sud Italia sconta ancora un deficit infrastrutturale che pesa in modo diretto sulla competitività delle imprese e sulla qualità della vita dei cittadini. Il **differenziale infrastrutturale** incide sui costi logistici, un onere che penalizza in modo sistematico i distretti produttivi del Sud - dall'aerospazio all'agroalimentare - che pure mostrano performance competitive quando correttamente connessi ai mercati.

27. Per rafforzare la dotazione infrastrutturale nazionale, uno strumento di rilevanza centrale è il PNRR, declinazione italiana del piano **Next Generation UE** dal valore complessivo di 194,4 miliardi di Euro. Di particolare rilievo risultano essere, in questo caso, gli 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.

28. In questo contesto, l'impegno del **Gruppo FS** si riflette nella performance dell'anno 2025, che ha visto l'attuazione di investimenti per 18 miliardi di Euro e nelle indicazioni del **Piano Industriale 2025-2034** che prevede in **177 miliardi di Euro** il volume di investimenti sul territorio nazionale. Questo impegno si registra anche nell'attuazione della componente ferroviaria del PNRR che, a fronte di 25 miliardi di Euro assegnati al Gruppo (principale soggetto attuatore del programma), vede un avanzamento della spesa di 18 miliardi di Euro (circa il 72%).

29. Tra gli investimenti per lo sviluppo di una rete ferroviaria performante al Sud, sono particolarmente rilevanti l'**AV/AC Salerno - Reggio Calabria**, a cui il **PNRR contribuisce per 720 milioni di Euro**, l'**itinerario Palermo-Catania-Messina** con un investimento complessivo di 11,1 miliardi di Euro per i lotti di nuova costruzione (Palermo-Catania), di cui 1,2 miliardi di Euro finanziati dal PNRR e l'**itinerario Napoli-Foggia-Bari**, con **2,2 miliardi di Euro di risorse del PNRR** su un totale di circa 6,4 miliardi di Euro.

dei redditi pagati dalle imprese direttamente impegnate nei lavori e da quelle indirettamente coinvolte nelle filiere e la relativa occupazione sostenuta.

30. Inoltre, gli oltre **45 miliardi di Euro destinati da ANAS al Sud** nel decennio 2016-2026 per Nuove Opere e manutenzione programmata e gli **interventi di RFI sui 5 porti principali del Sud** (Palermo, Gioia Tauro, Brindisi, Taranto e Augusta) configurano un cruciale ciclo di investimento programmato per il Sud Italia.

VI. L'economia del mare del Sud Italia rappresenta il 32% del Valore Aggiunto e il 37% degli occupati nazionali, ma è oggi minata da un contesto geopolitico-mediterraneo instabile, che richiede di gestire i fattori di stress e sfruttare i segnali positivi, soprattutto dal trasporto passeggeri, che possono rendere il Sud hub logistico-marittimo euro-mediterraneo

31. 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'Economia del Mare nazionale per il **32,5%** del **Valore Aggiunto** (con un valore di 24,9 miliardi di Euro, in crescita del **56,8%** rispetto al **2019**) e il **37,7%** dell'**occupazione del settore** (occupando 410,8mila persone, in crescita del **42,0%** rispetto al 2019). La **competitività** dei comparti dell'economia del mare dipende non solo da fattori esogeni - come le crisi geopolitiche e gli effetti del cambiamento climatico - ma è intrinsecamente legata a riforme di semplificazione e ammodernamento, agli investimenti infrastrutturali e a quelli nel **settore dell'energia e della transizione ambientale**, indispensabili in ottica di **decarbonizzazione del settore**, come richiesto dalle numerose normative europee e nazionali, non prive di impatti sulla competitività.

32. 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 -53,7%**, venendo **in parte assorbito** da **Capo di Buona Speranza**, protagonista (nello stesso periodo) di un aumento dei traffici del **+37,9%**. Alcune delle principali compagnie di navigazione hanno, infatti, dirottato i propri traffici su questo "chokepoint"⁴, rimuovendo Suez dalle rotte strategiche. Ad oggi, **tale riconfigurazione risulta consolidata**: i flussi che in precedenza transitavano dal Canale di Suez si sono **stabilmente** spostati verso il Capo di Buona Speranza, definendo un nuovo equilibrio delle rotte commerciali globali.

33. Il **conflitto in Iran** ha introdotto ulteriori elementi di rischio per il trasporto marittimo e per la stabilità dei mercati energetici globali. In particolare, lo **Stretto di Hormuz** rappresenta uno snodo critico di primaria rilevanza: attraverso questo passaggio transita circa **un quinto della produzione mondiale di petrolio**, oltre a una quota significativa di gas naturale liquefatto (GNL). Eventuali interruzioni o limitazioni dei flussi in quest'area si riflettono direttamente sull'equilibrio complessivo dei mercati, generando impatti immediati sui prezzi e sulla sicurezza degli approvvigionamenti. L'Italia risulta

⁴ "Chokepoint" significa letteralmente "punto di soffocamento", traducibile in italiano come collo di bottiglia, strettoia o strozzatura. Indica un passaggio geografico o strategico obbligato (mare, stretto, ponte, strada) che, essendo stretto, limita il flusso di merci, persone o forze militari, rendendo il transito difficile e facilmente controllabile. Esempi includono il Canale di Suez, il Canale di Panama, lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Hormuz, lo Stretto di Gibilterra, lo Stretto di Bab-el-Mandeb, i Dardanelli e il Capo di Buona Speranza.

particolarmente esposta a questa crisi: nel 2025 circa il **24%** del GNL importato proveniva dal Qatar.

34. Sempre in ambito di **trasporto marittimo**, ma con riferimento a quello **passengeri**, si ricorda che l'Italia è al **1° posto nell'Unione Europea** per numero di passeggeri movimentati (imbarco e sbarco), con **93,5 milioni di passeggeri**, pari al **22,4% del totale UE-27** e in crescita del **+11,9%** rispetto al 2023.
35. Al segmento del trasporto passeggeri è strettamente connesso anche il **traffico crocieristico**, che mostra una dinamica positiva con volumi stimati pari a **14,7 milioni di passeggeri nel 2025**, un record storico per il crocierismo italiano (+6,4% rispetto al 2024) e un incremento del **+23,0% nel periodo 2019-2025**, a conferma del recupero post-pandemico e del rafforzamento della domanda turistica. In questa dinamica media molto positiva per il Paese, il Sud intercetta il **38,4% dei crocieristi in Italia**.
36. Per affrontare le sfide legate alla transizione energetica, alla competitività e alla frammentazione della governance portuale, in Italia è in discussione la **riforma dei porti**. Oltre alla riforma, l'Italia ha già promosso **diversi Disegni di Legge** (convertiti in legge tra il 2025 e il 2026), in particolare: la legge recante disposizioni in materia di **sicurezza delle attività subacquee** (che istituisce un'apposita **Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee** e norme per la **gestione delle infrastrutture sottomarine**, come i cavi); l'**ammodernamento del Codice della navigazione per semplificare le procedure amministrative**; la legge per la «**Valorizzazione della Risorsa Mare**» (con l'obiettivo di rafforzare il coordinamento tra le Istituzioni, potenziando il ruolo del CIPOM, estendere la zona contigua, semplificare le procedure amministrative e digitalizzare e sviluppare i turismi nautico e subacqueo).

VII. Il Sud Italia ha le caratteristiche per affermarsi hub energetico euro-mediterraneo, diventando snodo strategico per la sicurezza degli approvvigionamenti e per l'accelerazione della transizione ecologica italiana ed europea

37. La **transizione energetica** può valorizzare il ruolo del Sud Italia come **hub energetico del Mediterraneo**. L'Europa, storicamente importante 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**. In questo contesto, il **GNL ha assunto un ruolo sempre più centrale**, con un incremento delle importazioni pari al **+39,7%** tra il 2024 e il 2025, arrivando a pesare il **33,8%** sulle importazioni complessive di gas nel 2025. Tale processo ha contribuito a rafforzare la resilienza del sistema energetico italiano ma, al contempo, ha creato nuove vulnerabilità legate alla crescente esposizione verso aree caratterizzate da instabilità geopolitica. Un esempio significativo è rappresentato dalla guerra in Iran, che ha determinato il **blocco dello Stretto di Hormuz**. Attraverso questo corridoio transitava, infatti, una quota rilevante delle importazioni italiane di GNL, in particolare quelle provenienti dal **Qatar**.
38. 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 sta progressivamente affermando come principale punto di accesso del gas nel Paese. A fronte di **6 ingressi via gasdotto** (3

al Nord e 3 al Sud), nel 2025 **il 77,2% del gas importato dai gasdotti è transitato dal Sud** (31 miliardi m³ su 40,2), in aumento rispetto al 2024. Inoltre, l'area concentra una quota rilevante delle risorse energetiche nazionali, contribuendo per il **48,6% delle riserve di gas** e detenendo **l'86,5% di quelle di petrolio**, consolidando così il proprio ruolo strategico nella sicurezza energetica italiana.

39. Al tempo stesso, il Sud Italia si conferma come il principale polo nazionale per lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili, concentrando oltre il **50% della capacità eolica e fotovoltaica installata**. In particolare, **Puglia (6,8 GW)** e **Sicilia (5,2 GW)** guidano la classifica nazionale, seguite da Campania e Sardegna, evidenziando una vocazione del territorio alla produzione di energia da fonti rinnovabili. Nonostante la leadership in termini di capacità installata, il Sud si colloca al **7° posto nel Mediterraneo per quota di consumi coperti da FER (26,7%)**, segnalando un potenziale non pienamente sfruttato.
40. Nel percorso di ulteriore sviluppo e decarbonizzazione energetica del Sud Italia, le proposte si articolano lungo **tre direttrici integrate**: rafforzare sicurezza e diversificazione energetica attraverso infrastrutture di **stoccaggio**, rigassificazione e **interconnessioni con Nord Africa e Mediterraneo**; accelerare lo sviluppo di eolico e fotovoltaico superando ostacoli autorizzativi e potenziando reti e sistemi di accumulo; trasformare **porti e filiere industriali del Sud in hub della transizione energetica**, sviluppando eolico offshore, biometano, idrogeno verde, **accumuli e pompaggi energetici** e nuovi combustibili marittimi come il metanolo. In questa visione, il Sud non è solo destinatario di investimenti, ma **motore industriale ed energetico** della competitività italiana ed europea.

VIII. Il tessuto manifatturiero del Sud registra performance positive che possono essere consolidate attraverso la valorizzazione delle filiere ad alta rilevanza strategica

41. Nel quadro generale di consolidamento del tessuto economico del Sud Italia, sono **quattro le filiere manifatturiere da attenzionare** maggiormente nel breve e medio periodo (**Automotive, Aerospazio, Farmaceutico e Agrifood**), per il contributo preponderante alla composizione del valore aggiunto del Sud Italia, per i fattori di rischio che le caratterizzano ma anche per il contributo all'innovazione che generano.
42. Tra il 2023 e il 2024, la **produzione automotive in Italia** è crollata del **-15,3%**, passando da 47,0 a 39,8 miliardi di Euro. Anche l'**export automotive** ha subito una contrazione del **-15,0%** tra il 2023 e il 2025 (da 45,8 a 39,0 miliardi di Euro). Nonostante ciò, nel 2024 **4** delle 8 Regioni del Sud mantengono nel comparto una specializzazione⁵ superiore alla media nazionale.

⁵ L'indicatore di specializzazione TEHA è calcolato come l'incidenza del numero di addetti dell'industria automotive nella Regione sul totale degli addetti regionali rispetto all'incidenza del numero di addetti dell'industria automotive in Italia sul totale degli addetti nazionali. L'indicatore misura il grado di concentrazione nell'economia regionale di una filiera rispetto alla media nazionale. Se l'indicatore ha un valore superiore ad 1 significa che vi è una concentrazione dell'industria nella Regione superiore alla media nazionale.

43. La crisi del settore automotive si inserisce in un contesto europeo in cui si è resa necessaria la revisione delle politiche di transizione energetica nel comparto. Ciò nonostante, la combinazione tra la crisi strutturale del comparto e le nuove esigenze strategiche imposte dall'evoluzione del contesto geopolitico stanno causando le prime iniziative di **riconversione industriale** del settore.
44. In questo scenario, il comparto della **difesa** rappresenta uno sbocco naturale e in forte espansione, capace di assorbire tali competenze e valorizzarle. La **sicurezza**, infatti, è tornata al centro dell'agenda politica, economica e industriale europea con un'intensità senza precedenti nel periodo post-Guerra Fredda.
45. L'**industria aerospaziale italiana** si configura come uno dei pilastri strategici del sistema manifatturiero nazionale, con un contributo rilevante sia in termini economici sia industriali. Il settore genera un fatturato annuo pari a circa **13 miliardi** di Euro e si articola in un tessuto produttivo composto da oltre **340 imprese** distribuite sul territorio nazionale.
46. A livello territoriale, la filiera Aerospazio e Difesa nel Sud Italia si contraddistingue per una forte concentrazione in **Campania** e **Puglia**. In base all'Indice di Specializzazione TEHA, la **Campania** si posiziona al 3° posto nazionale (indice 1,8), con circa il **10% delle imprese** del settore, oltre **8.000 addetti diretti**, 195 imprese nel distretto dell'aerospazio e oltre 308 aziende lungo l'intera filiera.
47. La **Campania** si conferma, inoltre, il più rilevante cluster nel campo farmaceutico del Sud Italia, rappresentando oltre il **73,2% delle esportazioni farmaceutiche meridionali**. Nel 2025, l'export farmaceutico campano ha raggiunto **8,0 miliardi di Euro**, posizionandosi al **4° posto nazionale**, dopo Toscana (22,2 miliardi), Lazio (18,1 miliardi) e Lombardia (11,9 miliardi).
48. Il divario del Sud rispetto al Centro-Nord rimane invece particolarmente marcato per quanto riguarda gli **occupati in Ricerca e Sviluppo**. La Campania conta solo **105 addetti in R&S** nel farmaceutico (2024), contro i 2.502 della Lombardia, i 1.448 del Lazio e i 1.164 della Toscana.
49. La filiera agrifood, infine, si conferma la più **distintiva per il Sud Italia**, con tutte e 8 le Regioni meridionali che risultano specializzate in base all'Indice di Specializzazione TEHA e che generano il 31,1% del Valore Aggiunto Agrifood nazionale.
50. Anche in questo contesto la **Campania** si conferma la principale Regione del Sud con **5,7 miliardi di Euro** di Valore Aggiunto, collocandosi al 5° posto in Italia, seguita dalla **Sicilia** (5,4 miliardi, 6° posto) e dalla **Puglia** (4,4 miliardi, 7° posto). Anche la **Calabria** (2,2 miliardi) e la **Sardegna** (2,1 miliardi) mostrano una presenza significativa nella filiera nazionale.

IX. La valorizzazione del capitale umano, in un contesto di calo demografico e sotto-valorizzazione del contributo giovanile, richiede politiche mirate al rientro dei talenti e al consolidamento delle relazioni nel Mediterraneo

51. L'Italia sta attraversando una fase di **progressivo indebolimento demografico**, con una contrazione della popolazione stimata pari al **-12,1%** tra il 2025 e il 2050. Nel medesimo orizzonte temporale, le aree del Mediterraneo mostrano, invece, dinamiche di crescita rilevanti (**+13,5%**), che toccano il **+30,1%** se si considera il Mediterraneo Allargato.
52. L'evoluzione demografica italiana si caratterizza per una **marcata eterogeneità territoriale**: il **Sud Italia** emerge come la macro-area con il **quadro più critico**, con una riduzione prevista della popolazione pari al **-16,7%**, con **16,4 milioni di abitanti stimati nel 2050**.
53. Un primo fattore che contribuisce a questo risultato è rappresentato dalle nascite: il Sud Italia, infatti, si configura come **l'unica macro-area del Paese in cui è prevista una contrazione significativa delle nascite (-22,4%)** tra il 2025 e il 2050.
54. Anche le **dinamiche migratorie internazionali** mostrano elementi di criticità, destinati ad ampliarsi ulteriormente nel medio-lungo periodo. Tra il 2025 e il 2050, il saldo migratorio è stimato in riduzione del **-29,4%**. La contrazione interessa tutte le macroaree, pur con intensità differenti. **Il Sud Italia si conferma l'area più fragile** anche sotto questo profilo, con una contrazione del saldo migratorio pari al **-34,7%**, fino a circa 38,9 mila unità nel 2050.
55. Tali dinamiche hanno un impatto diretto sulla sostenibilità del sistema economico a causa di una crescente **difficoltà nel reperimento del personale**. In diverse Regioni del Sud, la quota di difficoltà di reperimento si colloca su livelli significativi, spesso superiori al **50%**, a testimonianza di una persistente criticità nel matching tra domanda e offerta di lavoro, con impatti sull'occupazione e in particolare sull'occupazione giovanile.
56. Tale criticità è, inoltre, collegata ad una elevata incidenza dell'**abbandono precoce dei percorsi di istruzione e formazione**. Le Regioni del Sud Italia presentano, infatti, valori scoraggianti, con **Sicilia (15,2%)**, **Sardegna (14,5%)** e **Campania (13,3%)** in testa alla graduatoria nazionale.
57. Nonostante ciò, il **Sud Italia** continua a rappresentare un **bacino rilevante di capitale umano qualificato**. Nel 2024, il **42,5%** dei laureati italiani proviene, infatti, dalle Regioni meridionali. In termini assoluti, queste si collocano tra le principali per numero di laureati, con la **Campania (52,3mila)** e la **Sicilia (39,5mila)** tra i valori più elevati, seguite dalla **Puglia (31,1mila)**. Inoltre, nel confronto con il 2018, si osserva una dinamica di crescita diffusa, con incrementi particolarmente rilevanti proprio nelle Regioni del Sud, come **Sicilia (+33,8%)**, **Campania (+31,4%)** e **Calabria (+30,0%)**.
58. Il Sud Italia evidenzia segnali positivi anche sul fronte dell'**imprenditorialità giovanile**. Nel 2024, le Regioni del Sud si collocano ai vertici nazionali per **incidenza di titolari di imprese individuali under 35**, con la **Campania** al 1° posto (**10,3%**), seguita dalla **Calabria (9,8%)**, **Sicilia (9,2%)**, **Puglia (9,1%)** e **Basilicata (9,1%)**.

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

59. 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.
60. Il “**Piano Mattei per l’Africa**” nasce con l’obiettivo di promuovere un nuovo partenariato tra l’Italia e gli Stati del continente africano, orientato a uno sviluppo comune, sostenibile e duraturo. Il Piano si articola lungo **sei settori prioritari**: istruzione e formazione, agricoltura, salute, energia, acqua e infrastrutture fisiche e digitali. Si distingue per una governance strutturata con leadership in capo alla Presidenza del Consiglio. Al momento della sua seconda release, il Piano coinvolge **14 Paesi** africani, con **22 progetti pilota** avviati o approvati nei 9 Paesi della prima fase, e una dotazione finanziaria pubblica italiana complessiva di **oltre 5,5 miliardi di Euro**.
61. Una delle novità più rilevanti del 2025 è la **conversione del debito bilaterale africano in progetti di sviluppo**, annunciata dal Presidente del Consiglio Giorgia Meloni in occasione del Vertice del 20 giugno 2025. L’Italia intende convertire circa **235 milioni di Euro** di crediti bilaterali nell’arco di 10 anni, secondo un meccanismo differenziato: per i **Paesi meno sviluppati** è prevista la conversione integrale del **100%** del debito bilaterale in investimenti per lo sviluppo locale; invece, per i **Paesi a reddito medio**, la conversione riguarda il **50%** del debito.

Introduzione

Gli obiettivi e la missione dell'iniziativa

1. TEHA Group, con il Patrocinio del Governo italiano, nel 2022 ha 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 Sud 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. Situati in un'area crocevia di popoli e culture, i Paesi accomunati dal mare Mediterraneo generano ad oggi il **9%** del Prodotto Interno Lordo (di seguito anche PIL) globale. Se si considera anche la macro-regione del Mediterraneo Allargato, la quota di PIL sale al **12%**, con la popolazione (pari al 17% del totale globale) che cresce a doppia cifra (**+15%** nel 2024 rispetto al 2014).
4. Questo blocco geografico svolge un ruolo crescente di influenza delle dinamiche globali del commercio degli ultimi anni, soprattutto in seguito al raddoppio del Canale di Suez. Il potenziamento del Canale - inaugurato nel 2015 con un investimento di 8 miliardi di Dollari - ha quasi raddoppiato la capacità di transito giornaliera, da 49 a 97 unità, riducendo i tempi di attesa ad un massimo di 3 ore. L'intervento ha strutturalmente rafforzato la competitività della rotta euroasiatica attraverso il Mediterraneo rispetto alla circumnavigazione del Capo di Buona Speranza.
5. Sebbene il Mediterraneo occupi solo l'1% della superficie globale di acqua marina, e sebbene la crisi del Mar Rosso (iniziata a fine 2023) abbia temporaneamente contratto i flussi, favorendo Capo di Buona Speranza, i dati mostrano un recupero progressivo specialmente sul fronte energetico: la quota di prodotti petroliferi transitati via Suez nel 2024 è passata dal 5,3% al 7,6% di fine 2025, il GNL dall'1,2% al 2,2%, con proiezioni di ritorno ai livelli pre-crisi. Nello scambio merci, i porti mediterranei movimentano oggi circa il 25% dei TEU mondiali, superando anche il Nord Europa, con ulteriori lavori previsti di completamento del raddoppio.
6. Negli ultimi anni, le guerre commerciali, la pandemia da COVID-19, il conflitto in Ucraina e quelli 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 comuni** all'interno dell'area, caratterizzata ancora da ampie 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 maturata a livello europeo di rendere 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. La crescente centralità della **dimensione euro-mediterranea** è resa evidente, nel 2025, dall'istituzione - da parte della Commissione Europea - della figura del Commissario per il Mediterraneo e da una delle sue prime iniziative, ovvero il "**Patto per il Mediterraneo**", che ambisce a creare un partenariato rafforzato alla pari basato su una responsabilità congiunta per la cooperazione culturale, sociale, economica e nella gestione della sicurezza e della migrazione. A ulteriore conferma della centralità strategica di queste tematiche, l'iniziativa "Verso Sud", lanciata alla presenza del Presidente della Repubblica Italiana Sergio Mattarella, nei quattro cicli di lavoro ha ingaggiato e coinvolto più di 2.600 partecipanti e delegazioni politico-istituzionali e imprenditoriali da 36 Paesi. In particolare, alle quattro edizioni del Forum hanno preso parte 23 Ministri del Governo italiano e 50 rappresentanti dei Governi e delle Istituzioni del Mediterraneo.

7. La quinta 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**.
8. In particolare, gli obiettivi della quinta edizione di "Verso Sud" sono:
 - aggiornare la fotografia di riferimento relativa allo sviluppo del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo (Libro Bianco), attraverso:
 - o l'**ampliamento dell'analisi socio-economica** già realizzata nelle prime quattro 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);
 - o l'aggiornamento dell'**analisi di impatto di strategie, politiche pubbliche e investimenti** - come la Zona Economica Speciale (ZES) Unica del Mezzogiorno e il Piano Mattei - 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;
 - o 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 quinta edizione

- La quinta 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 quinta 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.

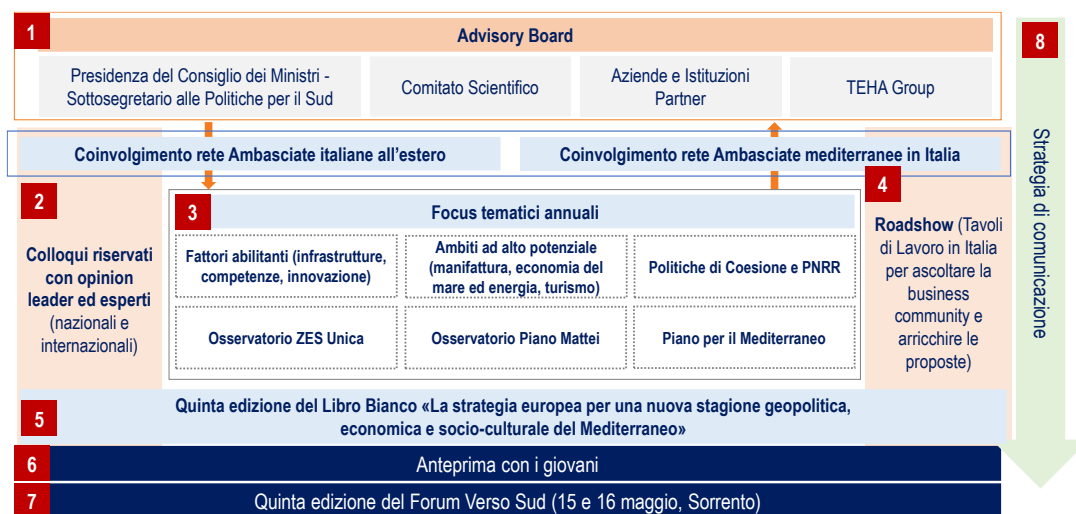


Figura 1. La metodologia del percorso 2025-2026. Fonte: elaborazione TEHA Group, 2026.

- 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 tre riunioni tematiche, aventi ad oggetto: Lo sviluppo del Piano Mattei nell’ambito dell’Osservatorio TEHA Club (10 febbraio 2026); Una nuova strategia per la crescita del

Sud (27 febbraio 2026); la transizione energetica nell'economia del mare: sviluppi e prospettive per il Sud Italia (19 marzo 2026);

- 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 quinta edizione ha previsto: l'aggiornamento dell'**Osservatorio TEHA Club sul Piano Mattei** (seconda release), lanciato nel 2025 con la Struttura di Missione per l'attuazione del Piano Mattei e volto a monitorare l'attuazione e gli impatti dei progetti; l'aggiornamento dell'**Osservatorio sulla ZES Unica** (seconda release), lanciato nel 2025 con il Dipartimento per il Sud e la Struttura di Missione ZES e finalizzato a quantificare le ricadute economiche e occupazionali dello strumento; la progettazione di un Investment Forum in Costa d'Avorio 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;
- 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. Il Roadshow 2025-2026 ha previsto una tappa in Puglia (Bari, 24 marzo 2026) e una in Sicilia (Palermo, 17 giugno 2026);
- la redazione della quinta 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**" (14 maggio), anteprima della quinta 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, le prospettive e i progetti innovativi dei giovani siano ascoltati e valorizzati, consentendo loro di partecipare al processo di discussione della piattaforma e, più in generale, alla crescita del territorio;
- l'organizzazione della **quinta edizione del Forum**, prevista il 15 e 16 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 quinta edizione

12. A livello operativo, la quinta 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.

13. L'iniziativa è realizzata con il Patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri del Governo italiano e ha visto, nel 2025 e nel 2026, il coinvolgimento di figure istituzionali dai seguenti Ministeri/Dipartimenti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;
- Dipartimento per le Politiche del mare;
- Dipartimento per il Sud e Struttura di Missione ZES;
- Struttura di Missione per l'attuazione del Piano Mattei.

14. Il Comitato Scientifico della quinta 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).

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

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE:

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

COLDIRETTI:

- Ettore Prandini (Presidente Nazionale)

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

EDISON:

- Nicola Monti (Amministratore Delegato)
- Simone Nisi (Direttore Affari Istituzionali, Regolazione e Climate Change)

GRUPPO MSC:

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

MBDA:

- Giuseppe Cossiga (Presidente; Presidente, AIAD)
- Renzo Tosini (Managing Director)
- Angelo Pansini (Chief of Staff Managing Director)

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

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 External Relations of the FS Group); Rocco Menichella (Senior Manager | PM Office and Strategic Initiatives for Corporate Affairs, Communication & Sustainability); Davide Gigli (Project Manager | PM Office and Strategic Initiatives for Corporate Affairs, Communication & Sustainability).

Coldiretti: Alessandro Apolito (Capo Servizio Tecnico e Capo Area Innovazione e Digitalizzazione, 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); Igor Malgieri (Head of International Affairs); Vittoria Valentini (Associazioni e Stakeholders, Affari Istituzionali).

Gruppo MSC: Aureliano Cicala (Direttore Generale, MSC Crociere); Luigi Merlo (Direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia); Gabriele Cafiero (Amministrazione Delegato, Marininvest).

MBDA: Angelo Sena (Responsabile Relazioni Istituzionali); Ilaria Incelli (Head of Customer Engagement & Protocol Italy); Ada Zega (Customer Engagement Officer); Roberta Acocella (Communications Business Partner CEO's Office and Communications Italy); Silvia Del Prete (Head of Media Relations Italy).

17. Un ringraziamento alle aziende "Ambassador" del Forum Verso Sud a Sorrento: **TeaTek, Graded, GCERTI.**

18. 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 22 Ambasciate coinvolte a vario titolo nel percorso.
19. 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:
- Giovanni Brianza (CEO, Edison Next);
 - Giorgio Centurelli (Capo della Segreteria tecnica del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica);
 - Giorgio Colombo (Executive Vice President Human Resources & ICT, Edison);
 - Giuseppe Di Giacomo Pepe (Capo della Segreteria tecnica del Sottosegretario di Stato alle politiche per il Sud);
 - Fabio Dubini (Gas & Power Portfolio Management and Optimization, Edison);
 - Donato Liguori (Direttore Generale, Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);
 - Ronan Lory (Chief Financial Officer, Edison);
 - Fabrizio Mattana (Executive Vice President Gas Assets, Edison);
 - Lorenzo Mottura (Executive Vice President Strategy, Corporate Development & Innovation, Edison);
 - Simone Nisi (Direttore Affari Istituzionali, Regolazione e Climate Change, Edison);
 - Massimo Quaglini (Executive Vice President Gas & Power Market, Edison);
 - Pierpaolo Ribuffo (Capo Dipartimento per le politiche del mare; Ammiraglio di Squadra);
 - Giosy Romano (Capo Dipartimento per il Sud, Presidenza del Consiglio dei Ministri);
 - Fabrizio Saggio (Ambasciatore; Consigliere Diplomatico del Presidente del Consiglio dei Ministri; Coordinatore della Struttura di Missione per l'attuazione del Piano Mattei, Presidenza del Consiglio dei Ministri);
 - Luigi Sbarra (Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con la delega alle Politiche per il Sud);
 - Marco Stangalino (Executive Vice President Power Asset, Edison);
 - Barbara Terenghi (Executive Vice President Sustainability, Edison).
20. Si ringraziano anche tutti i membri della Community del TEHA Club per la partecipazione costante alle riunioni allargate dell'iniziativa "Verso Sud": TEHA Club è una piattaforma permanente che annovera circa 400 top executive delle principali aziende che operano

nel Paese attraverso la quale il Top Management propone idee e promuove cambiamenti concreti all'insegna di una cultura pro-business, pro-industry e pro-innovazione.

21. 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 (Partner e Responsabile Practice Scenario Sud; Project Leader di "Verso Sud");
- Simone Ginesi (Associate Partner e Area Leader Lazio e Sud);
- Emanuela Verger (Senior Consultant, Area Eventi);
- Luca Celotto (Consultant, Area Scenari e Intelligence; Project Coordinator di "Verso Sud");
- Faiza Errais Borges (Consultant, Area Eventi);
- Valentina Mongardini (Analyst, Area Eventi);
- Marco Caravella (Analyst, Practice Scenario Sud);
- Livia Catalano (Analyst, Practice Scenario Sud);
- Claudio Conte (Consultant, Practice Scenario Sud);
- Matteo Mistretta (Analyst, InnoTech Hub);
- Maurizio Andronico (Ambassador in Sicilia di TEHA Group);
- Stefano Barone (Developer Campania);
- Serena Tundo (Developer Puglia);
- Lucrezia Degli Esposti (Secretary Leader);
- Silvia Lovati (Associate Partner e Responsabile TEHA Club);
- Carlotta Molteni (Consultant, TEHA Club);
- Comunicazione dell'iniziativa: Fabiola Gnocchi (Responsabile Comunicazione); Erika Panuccio (Coordinatrice web e social); Elisa Marzioni (Coordinatrice comunicazione e digital); Walter Adorni (Responsabile IT); Luca Bassi (IT System and Infrastructure Specialist); Andrea Petrelli (ITC Manager).
- Segretaria di direzione dell'iniziativa: Rina Percio (Assistant di progetto); Irene Brignoli (Assistant, Area Eventi); Giada De Santis (Assistant, Area Eventi); Ines Lundra (Assistant, Area Eventi); Manijeh Merlini (Assistant, Area Eventi); Maila Modugno (Assistant, Area Eventi); Veronica Santori (Assistant, Area Eventi); Alice Vertemati (Assistant, Area Eventi); Sonia Filosa (Assistant, TEHA Club); Carmen Lojaco (Assistant, TEHA Club).

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 2026, 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: gli ambiti ad alto potenziale per mantenere la rotta della crescita del Sud Italia

La seconda parte approfondisce gli ambiti ad alto potenziale per lo sviluppo del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo, individuando nei settori dell'economia del mare, dell'energia, della manifattura e del capitale umano i principali driver di crescita e competitività della macro-area. Attraverso l'analisi di tali ambiti, vengono messe in evidenza le vocazioni strategiche del Sud e le opportunità di rafforzamento del suo posizionamento nel Mediterraneo.

TERZA PARTE: i fattori abilitanti e gli strumenti per la crescita del Sud

La terza parte identifica i principali fattori abilitanti e gli strumenti di programmazione europea e italiana a disposizione per la crescita del Sud Italia e della macro-area, approfondendo il ruolo delle iniziative di cooperazione verso il Mediterraneo, delle politiche di coesione, del PNRR e della Zona Economica Speciale Unica per l'attrazione degli investimenti. Inoltre, viene offerta una ricognizione del quadro delle risorse disponibili, della nuova programmazione e degli investimenti infrastrutturali pianificati e completati.

QUARTA PARTE: le proposte per la centralità del Sud nel contesto euro-mediterraneo

La quarta parte illustra le proposte di "Verso Sud" volte a rafforzare la centralità del Sud Italia nel contesto euro-mediterraneo. In particolare, vengono presentate proposte finalizzate al potenziamento dell'economia del mare, del settore energetico, della vocazione del Sud come hub manifatturiero e della valorizzazione del capitale umano, con l'obiettivo di concretizzare un'agenda di sviluppo per il Sud Italia (include anche le Isole) coerente con le trasformazioni in atto nello spazio euro-mediterraneo.

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)** ha rappresentato uno degli strumenti chiave per sostenere la ripresa post-pandemica e rilanciare le traiettorie di sviluppo sostenibile. Nello stesso anno, in alternativa alla strategia cinese **One Belt One Road**, i Paesi del G7 e l'UE hanno annunciato le proprie iniziative per lo sviluppo infrastrutturale nell'area MENA, rispettivamente **Build Back Better World (B3W)** e **Global Gateway** - segnalando come le grandi infrastrutture fossero già diventate un terreno di competizione geopolitica e di sicurezza strategica.
2. Sul piano internazionale, il 2022 ha segnato l'inizio dell'**invasione russa dell'Ucraina**, che ha innescato **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 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. Il **conflitto ucraino** ha segnato di fatto il momento di svolta nella percezione europea della sicurezza, riportando la difesa collettiva al centro dell'agenda politica e industriale del continente.
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. Questo scenario ha confermato come la sicurezza delle infrastrutture logistiche e delle catene di approvvigionamento costituisca oggi una componente essenziale della sicurezza economica, con effetti diretti sulla stabilità produttiva e sui prezzi dei beni nei mercati europei.
4. Il 2024 ha poi visto rilevanti novità nell'ambito della cooperazione e dello sviluppo italiana. 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 (non a caso il Piano Mattei è strettamente collegato al framework Global Gateway), in un contesto in cui si riaffermano competizioni tra potenze globali, regionalismi economici, e nuove forme di interdipendenza energetica e tecnologica, dimensioni che rendono la sicurezza non più separabile dalle politiche di sviluppo e di cooperazione internazionale.

5. Il **2025** si è aperto in un quadro di rinnovata instabilità sistemica, segnato dal ritorno di **Donald Trump** alla guida degli Stati Uniti e dal rilancio di **politiche protezionistiche** in ambito commerciale. Nei primi mesi dell'anno, l'annuncio di **nuovi dazi su larga scala**, estesi ai partner europei, e quindi anche all'Italia, ha alimentato incertezza sui mercati e rafforzato una dinamica di **regionalizzazione degli scambi**, con potenziali ricadute sulle filiere industriali e sui flussi logistici euro-mediterranei. Parallelamente, la dimensione securitaria ha continuato a deteriorarsi: con particolare riferimento al contesto mediterraneo, il 13 giugno è esplosa la cosiddetta **"guerra dei 12 giorni"** tra Israele e Iran, con il successivo coinvolgimento diretto degli Stati Uniti in attacchi contro **infrastrutture strategiche**: un'escalation che ha riacceso i timori di un allargamento del conflitto e di possibili ripercussioni sulle rotte energetiche del Golfo e, in prospettiva, sull'economia del Mediterraneo Allargato. Tuttavia, l'Europa ha continuato ad affermare con fermezza la crescente centralità del Mediterraneo per le proprie strategie di crescita e cooperazione: emblematica in questo senso è l'istituzione della figura del Commissario europeo per il Mediterraneo e la presentazione del **Patto per il Mediterraneo**, avvenuta nell'ottobre 2025⁶.
6. Il **2026** si è aperto con una nuova fase di escalation in Medio Oriente, che ha riportato al centro dell'agenda internazionale la vulnerabilità delle catene energetiche e logistiche globali. In particolare, l'**Iran** ha attuato un **blocco di fatto dello Stretto di Hormuz**, innalzando significativamente il rischio geopolitico sui mercati e riattivando il timore di uno **shock energetico** potenzialmente comparabile a quello sperimentato negli anni Settanta, a conferma di come la sicurezza delle infrastrutture energetiche rappresenti oggi una delle dimensioni più critiche della sicurezza economica. Sul versante geoeconomico, nel primo quadrimestre dell'anno il **Consiglio dell'Unione Europea** ha autorizzato la firma dell'**accordo di libero scambio UE-Mercosur**, avviandone l'applicazione provvisoria dal 1° maggio.
7. In questo quadro di acuta instabilità energetica, il 28 aprile 2026 gli **Emirati Arabi Uniti** hanno annunciato la propria uscita dall'**OPEC** con effetto dal 1° maggio, ponendo fine a quasi sessant'anni di appartenenza all'organizzazione. La decisione rappresenta l'esito di un processo di crescente distanza tra Abu Dhabi e gli altri membri dell'organizzazione, maturato nel corso di anni di divergenze sulle politiche di quota produttiva, e si inserisce in un contesto in cui la chiusura dello Stretto di Hormuz da parte dell'Iran e gli attacchi alle infrastrutture energetiche del Golfo hanno già compromesso significativamente la capacità di esportazione dei Paesi produttori. Affrancandosi dai vincoli dell'organizzazione, gli Emirati Arabi Uniti intendono esercitare piena autonomia sulla propria politica produttiva, in una logica che riflette la progressiva ridefinizione degli equilibri di potere nell'area del Golfo. Sul piano sistemico, l'uscita degli Emirati indebolisce la coesione dell'OPEC e ridimensiona il ruolo tradizionalmente egemone dell'Arabia Saudita all'interno dell'organizzazione, introducendo un elemento di incertezza

⁶ Si rimanda alla quarta parte del Libro Bianco per maggiori approfondimenti.

strutturale sui mercati energetici globali con potenziali ripercussioni sui prezzi delle materie prime e sulla stabilità delle rotte commerciali che attraversano il Mediterraneo.

8. La successione di crisi degli ultimi anni ha reso evidente un cambiamento di paradigma irreversibile: la sicurezza - nella sua accezione multidimensionale, che abbraccia la difesa convenzionale, ma anche la sicurezza energetica, la protezione delle infrastrutture critiche, la tenuta delle catene di approvvigionamento e la difesa cyber - è tornata a essere una **condizione abilitante** dello sviluppo economico e della coesione sociale, non più un presupposto dato per acquisito. In questo scenario, il **Mediterraneo** - già crocevia di rotte energetiche, commerciali e migratorie - assume una centralità strategica rinnovata, e con esso il **Sud Italia**, chiamato a giocare un ruolo attivo non solo come area di sviluppo economico, ma come polo di sicurezza, stabilità e capacità industriale nell'area euro-mediterranea: una **vocazione** che il Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) si propone di misurare e valorizzare.

1.2 Il Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) 2026

1.2.1 Il perimetro di riferimento e l'approccio metodologico

9. 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**⁷, includendo anche le aree del Mar Nero, del Mar Rosso e del Golfo Persico.
10. 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 Board⁸, ha sviluppato il **Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI)**.
11. L'indice considera due ambiti geografici: 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**,

⁷ 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.

⁸ Per dettagli sulla composizione dell'Advisory Board e la metodologia di lavoro dell'iniziativa "Verso Sud" si veda l'Introduzione.

con una popolazione complessiva superiore ai **568 milioni di abitanti** e un Prodotto Interno Lordo (PIL) aggregato pari a **9,6 trilioni di Dollari**⁹.

12. Il Mediterraneo Allargato si estende invece a **45 Paesi**, che complessivamente accolgono oltre **1,3 miliardi di abitanti** e generano un PIL totale prossimo ai **13,3 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.

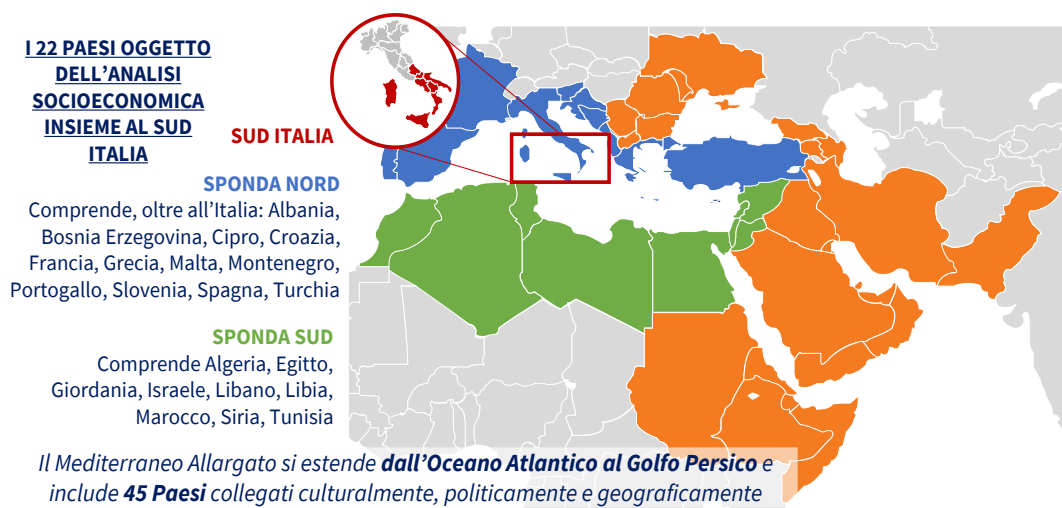


Figura 1.1. Perimetro analitico del MSDI, Paesi e aggregati economici considerati (illustrativo), 2026. Fonte: elaborazione TEHA Group, 2026.

13. L'anno 2024¹⁰ 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, da valutazioni di carattere qualitativo e anche da attività di stima degli impatti sulle filiere strategiche territoriali (si veda anche il Capitolo successivo).
14. Tra il 2023 e il 2024, il PIL dell'area del Mediterraneo Allargato ha registrato una crescita del **+1,5%**, mentre nell'ambito del Mediterraneo Core l'incremento è stato pari al **+1,9%**. Particolarmente rilevante è stata la crescita economica di Paesi come **Georgia (+9,7%)** ed **Armenia (+5,9%)**; tra i Paesi del Mediterraneo Core emergono **Malta (+6,8%)** e **Albania**

⁹ Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank, 2026.

¹⁰ Ultimo anno disponibile per le serie storiche considerate nell'indice.

(+4,0%). Tra i peer dell'Italia, in Europa la **Spagna** emerge come Paese guida: **+3,5%** nella crescita del PIL.

15. Anche sotto il **profilo commerciale** si registrano segnali positivi: nel 2024 le esportazioni sono aumentate del **+1,5%** nei Paesi del Mediterraneo Core rispetto al 2023, e del **+5,0%** nel Mediterraneo Allargato. La variazione netta delle esportazioni tra il 2023 e il 2024 risulta pertanto pari al **2,6%** (Mediterraneo Core e Mediterraneo Allargato). Spiccano, in particolare, le performance di Paesi come **Qatar (+53,3%)** e **Armenia (+29,5%)**; tra i Paesi del Mediterraneo Core emergono il **Marocco (+8,9%)** e **Malta (+9,5%)**.
16. A fronte di un quadro macroeconomico in espansione, almeno per quanto riguarda il PIL, 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.
17. Tra il 2023 e il 2024 l'Italia ha, infatti, registrato una diminuzione della popolazione (-**0,4%**). Nello stesso periodo, la popolazione dei Paesi del Mediterraneo Core è rimasta costante, mentre i Paesi del Mediterraneo Allargato hanno visto la propria popolazione crescere del **+2,5%**. Le crescite demografiche più rilevanti sono registrate negli **Emirati Arabi Uniti (+5,6%)** e in **Oman (+7,1%)**.

Paesi	Pop (mln)	Var. vs 2023	Pil (mld \$*)	Var. vs 2023	Export (mld \$)	Var. vs 2023	Disoccupazione**	Var. vs 2023 (p.p.)
Italia	59,3	-0,4%	2.033,6	0,7%	773,9	0,2%	6,5%	-1,1 p.p.
Albania	2,8	-1,1%	15,6	4,0%	9,8	8,7%	10,7%	0,0 p.p.
Bosnia	3,2	-0,9%	21,3	3,0%	12,1	-0,1%	10,7%	0,0 p.p.
Cipro	1,4	1,5%	31,7	3,9%	36,5	8,0%	4,9%	-0,9 p.p.
Croazia	3,9	-0,7%	69,0	3,8%	46,6	3,6%	5,0%	-1,1 p.p.
Francia	66,5	0,3%	2.720,4	1,2%	1.071,1	1,7%	7,4%	0,1 p.p.
Grecia	10,0	-2,9%	223,7	2,1%	1067,9	1,3%	10,0%	-1,0 p.p.
Malta	0,5	1,9%	19,7	6,8%	29,6	9,5%	3,1%	-0,4 p.p.
Montenegro	0,6	1,7%	5,3	3,2%	3,6	-3,9%	13,2%	0,1 p.p.
Portogallo	10,4	-0,1%	242,2	2,1%	143,4	4,0%	6,5%	0,0 p.p.
Slovenia	2,1	0,1%	55,6	1,7%	59,0	2,2%	3,7%	0,0 p.p.
Spagna	47,9	0,0%	1.428,6	3,5%	639,5	4,4%	11,4%	-0,8 p.p.
Turchia	87,5	0,4%	1.316,6	3,3%	374,7	2,9%	8,8%	-0,6 p.p.
Algeria	46,8	2,1%	223,1	3,7%	53,5	-9,3%	11,7%	0,0 p.p.
Egitto	116,5	2,7%	482,2	2,4%	63,7	-15,8%	6,8%	0,1 p.p.
Giordania	11,6	1,8%	46,4	2,5%	22,7	2,3%	16,7%	0,1 p.p.
Israele	9,4	2,1%	417,4	0,9%	153,7	-1,3%	3,6%	0,2 p.p.
Libano	5,8	0,8%	33,7	-0,8%	6,1	-16,1%	11,0%	-0,1 p.p.
Libia	7,4	1,5%	56,8	1,9%	34,9	-9,1%	19,1%	0,4 p.p.
Marocco	38,1	1,5%	136,0	3,8%	67,5	8,9%	9,1%	0,2 p.p.
Siria	24,7	7,2%	16,0	0,7%	1,6	-27,2%	13,4%	0,1 p.p.
Tunisia	12,3	1,0%	49,2	1,6%	25,7	0,4%	15,3%	0,2 p.p.
Mediterraneo	568,7	0,0%	9.644,0	1,9%	3.737,0	1,5%	8,8%	-0,3p.p.

Figura 1.2. KPI fondamentali dei Paesi del Mediterraneo Core, 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e ILO, 2026. (*) Prezzi costanti 2015. (**) Quota della forza lavoro che non ha un lavoro ma è disponibile e in cerca di un'occupazione.

Paesi	Pop (mln)	Var. vs 2023	Pil (mld \$*)	Var. vs 2023	Export (mld \$)	Var. vs 2023	Disoccupazione**	Var. vs 2023 (p.p.)
Sudan	50,4	0,8%	29,2	-14,0%	0,4	-19,0%	7,5%	-3,6 p.p.
Eritrea	3,5	2,8%	2,3	8,7%	N.D.	N.D.	5,9%	0,0 p.p.
Etiopia	132,1	4,0%	116,7	7,6%	8,3	-7,4%	3,4%	0,0 p.p.
Somalia	19,0	5,4%	8,9	4,1%	3,7	55,4%	18,9%	0,0 p.p.
Arabia Saudita	34,0	3,3%	881,2	2,0%	360,9	-2,1%	3,5%	-0,5 p.p.
Yemen	40,6	4,6%	36,8	0,8%	1,9	-27,3%	17,0%	0,0 p.p.
Oman	5,3	7,1%	91,6	1,6%	70,8	8,3%	3,2%	0,0 p.p.
Emirati Arabi	11,0	5,6%	457,1	4,0%	558,4	7,0%	2,2%	0,0 p.p.
Qatar	3,0	3,5%	177,6	2,4%	161,7	53,3%	0,1%	0,0 p.p.
Bahrain	1,6	3,6%	41,0	2,6%	41,3	2,4%	1,1%	0,0 p.p.
Kuwait	4,9	2,9%	116,9	-2,6%	95,5	-13,9%	2,2%	0,1 p.p.
Iraq	46,0	3,3%	192,5	-1,5%	104,9	-1,6%	15,3%	0,1 p.p.
Iran	91,6	1,6%	534,2	3,7%	111,9	2,3%	8,1%	0,0 p.p.
Pakistan	251,3	2,3%	410,7	3,0%	38,6	9,3%	5,5%	0,3 p.p.
Armenia	3,0	2,5%	16,3	5,9%	19,1	29,5%	12,4%	0,0 p.p.
Azerbaijan	10,3	0,0%	59,9	4,1%	34,1	-3,9%	5,6%	0,0 p.p.
Georgia	3,8	0,0%	25,2	9,7%	16,3	7,8%	11,6%	0,0 p.p.
Mac. del Nord	1,8	-0,7%	12,1	3,0%	10,5	-2,2%	12,3%	-0,9 p.p.
Bulgaria	6,8	-0,8%	65,2	3,4%	63,9	0,8%	4,2%	-0,1 p.p.
Serbia	6,7	-0,8%	56,5	3,9%	48,3	7,8%	7,2%	-1,0 p.p.
Romania	19,0	-0,8%	237,4	0,9%	136,2	-0,2%	5,4%	-0,2 p.p.
Moldavia	3,0	-1,0%	9,3	0,1%	5,7	-2,6%	1,4%	-0,1 p.p.
Ucraina	37,9	-0,4%	78,5	2,9%	56,1	9,4%	9,8%	0,4 p.p.
Med. All.	786,7	2,5%	3.657,1	1,5%	1.948,5	5,0%	6,5%	-0,1 p.p.
Tot. Med.***	1.355,5	1,9%	13.301,1	1,7%	5.685,5	2,6%	7,5%	-0,2 p.p.

Figura 1.3. KPI fondamentali dei Paesi del Mediterraneo Allargato, 2024. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e ILO, 2026. (*) 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. 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.
19. 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 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.
20. 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 Sud e dell'Italia nel più ampio quadro euro-mediterraneo.
21. Per la costruzione dell'Indice, è stata realizzata una attività di allineamento degli indicatori di performance (Key Performance Indicators - KPI) 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.

22. 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 ed Eurostat hanno predisposto strumenti analitici e report dedicati per facilitare l'attuazione degli SDGs a livello locale. All'interno dell'MSDI, **i KPI sono stati messi in relazione con uno specifico SDG**, al fine di consentire un monitoraggio diretto e una valutazione dell'efficacia delle politiche implementate.
23. 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.
24. 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 Sud);
 - 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.
25. 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'UE¹¹;
- 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 culturale¹²;
- il **Dominio Sociale**, che comprende dimensioni quali inclusione sociale, partecipazione al mercato del lavoro, coesione territoriale, qualità del welfare e stabilità politica.

26. L'Indice si fonda sull'osservazione di **24 KPI**, articolati nei quattro domini sopra descritti, monitorabili su un arco temporale di quattordici anni e applicati a **45 Paesi e 20 Regioni italiane**. In totale, la base informativa dell'MSDI comprende oltre **25.700 datapoint**.

A	ECONOMICO	B	DI DOTAZIONE	C	DI INNOVAZIONE E CULTURA	D	SOCIALE
1.	PIL (% sul totale del Mediterraneo)	9.	Asset produttivi (GFCF, % del PIL)	15.	Indicatore di sintesi dell'ecosistema dell'innovazione (media aritmetica di: Spesa in R&S (% su PIL); Brevetti depositati (per mln. abitanti); Numero di ricercatori (per milione di abitanti))	19.	Indice di GINI (score relativo, valore tra 0 e 1)*
2.	PIL pro capite (€)	10.	Rilevanza del trasporto marittimo merci (TEUs, % su tot. Mediterraneo)	16.	Iscritti all'università (% sul totale della pop. in età universitaria)	20.	Saldo migratorio (differenza tra immigrati ed emigrati in rapporto alla pop. ogni 1.000 abitanti)
3.	Produttività (€)	11.	Decarbonizzazione (Emissioni di CO ₂ ton./abitanti)*	17.	Indicatore di qualità del sistema universitario (% di università nella top 500 su totale università)	21.	Political Stability Index (%)
4.	Export (% su PIL)	12.	Rinnovabili (% dei consumi energetici da fonti rinnovabili - FER)	18.	Dotazione di beni UNESCO (in % su superficie del territorio)	22.	Popolazione con accesso a internet (% popolazione)
5.	Nuove imprese (annue, per 1.000 abitanti)	13.	Dotazione di gas naturale e petrolio (% produzione di energia)			23.	NEET 15-29 anni (% pop. 15-29 anni)*
6.	IDE (stock, % su tot. Mediterraneo)	14.	Aree marine protette (% della superficie marina)			24.	Gender employment gap (%)
7.	Arrivi turistici internazionali (per 1.000 abitanti)						
8.	Export manifattura high-tech (% export manifatturiero)						

Figura 1.4. 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), 2026. Fonte: elaborazione TEHA Group, 2026. (*) Reverse indicator.

27. 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.
28. 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

¹¹ 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.

¹² L'innovazione tecnologica è considerata, nella letteratura economica, uno dei principali driver della crescita di lungo periodo del PIL di un Paese.

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.

29. 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.
30. 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.
31. 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.

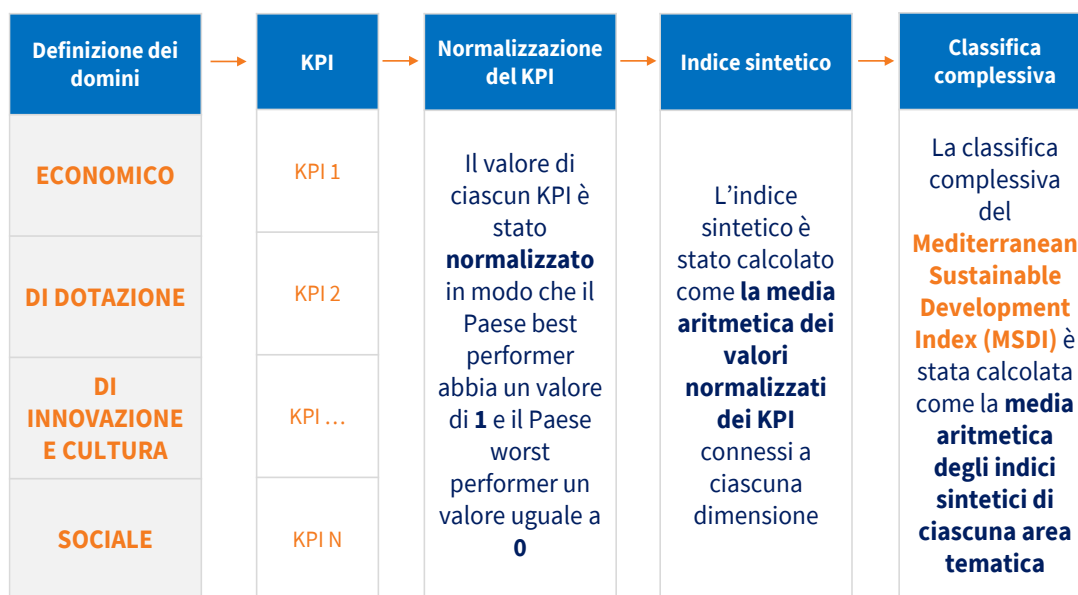


Figura 1.5. Schema metodologico per il calcolo degli indici sintetici per singolo KPI e degli indici sintetici per dominio di analisi dell’Indice dei Paesi del Mediterraneo. *Fonte: elaborazione TEHA Group, 2026.*

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.

1.2.2 I risultati del Mediterranean Sustainable Development Index 2026

32. La graduatoria complessiva del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) 2026, ottenuta aggregando le performance dei Paesi analizzati nei quattro domini tematici, colloca il **Sud Italia al 2° posto tra le economie più attrattive e competitive dell'area mediterranea** oggetto di indagine. Tale posizionamento, in cui il Sud Italia ha guadagnato un posto nella classifica, riflette un punteggio complessivo pari a **0,67** (su una scala da 0 a 1), superiore alla media dei Paesi del Mediterraneo Core (**0,45**).

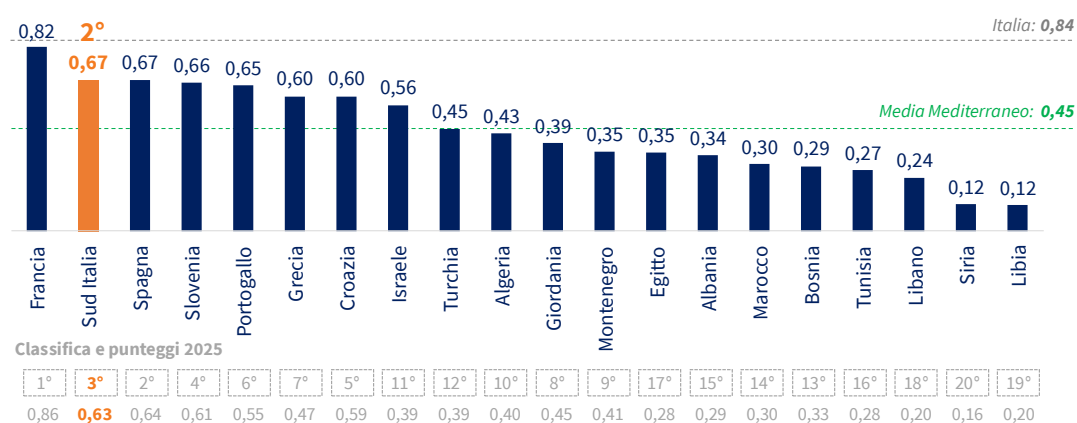


Figura 1.6. Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) dei principali Paesi* del Mediterraneo, 2026 (valore dell'indice relativo, da 0 = worst performer a 1 = best performer). Fonte: elaborazione TEHA Group, 2026. (*) I Paesi Malta e Cipro sono inclusi nel calcolo dell'Indice (e nella media del Mediterraneo) ma non nella classifica finale in quanto outliers. Il Sud Italia è considerato come uno dei 23 Paesi.

33. 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.

34. Con riferimento al **dominio Economico**, il Sud Italia si posiziona al **5° posto**, confermando il risultato dell'edizione precedente, con un punteggio pari a **0,37**. Tale valore risulta superiore alla media regionale di riferimento: **0,30** per il Mediterraneo Core. Al vertice della classifica si colloca la **Francia (0,64)**, trainata da indicatori particolarmente favorevoli relativi alla produttività e alla capacità di attrazione degli investimenti, seguita da Israele, Spagna e Croazia.

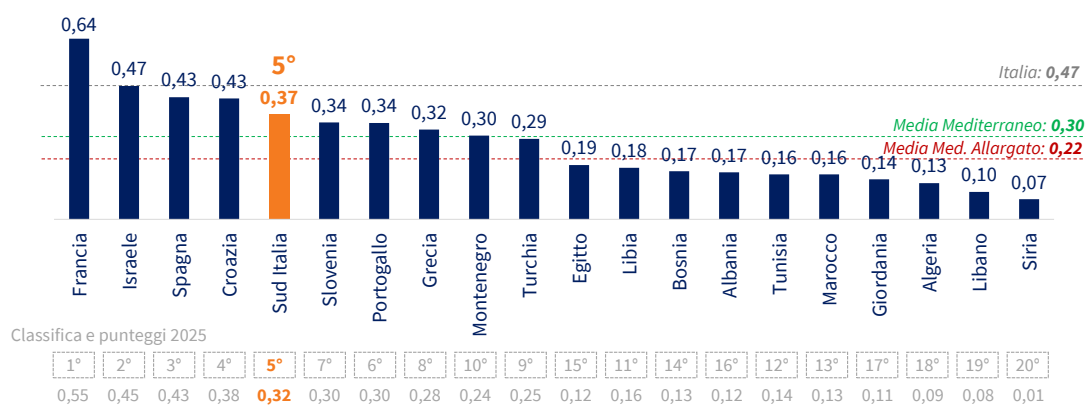


Figura 1.7. Classifica del Dominio Economico (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank, IMF, UNCTADstat, UN, Istat e altri, 2026.

35. Esaminando nel dettaglio alcuni KPI relativi a questo ambito, l'**export manifatturiero ad alta tecnologia**, il Sud Italia si colloca al **2° posto**, confermando una forte specializzazione tecnologica. La quota di export high-tech sul totale manifatturiero è pari al **24,7%**, ovvero **20,9 punti percentuali** sopra la media del Mediterraneo Core (**3,8%**) e **13,1 punti percentuali** sopra la media italiana (**11,6%**).

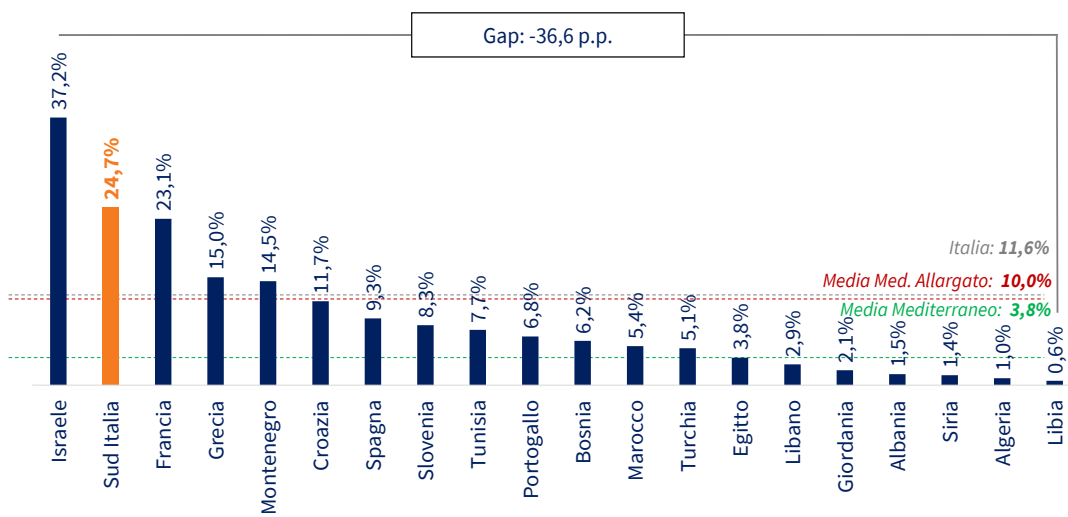


Figura 1.8. Export di manifattura high-tech (percentuale dell'export manifatturiero), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

36. Nel caso del **PIL pro capite** - ambito in cui prevalgono i Paesi europei, con l'eccezione di **Israele** che si colloca al **1° posto** - il Sud Italia si attesta nella parte alta della graduatoria,

con un valore pari a **€24.216,9 Euro**. Questo dato risulta superiore alla media del Mediterraneo Core (**€16.863,4**), anche se distante dalla media dei Paesi best performer.

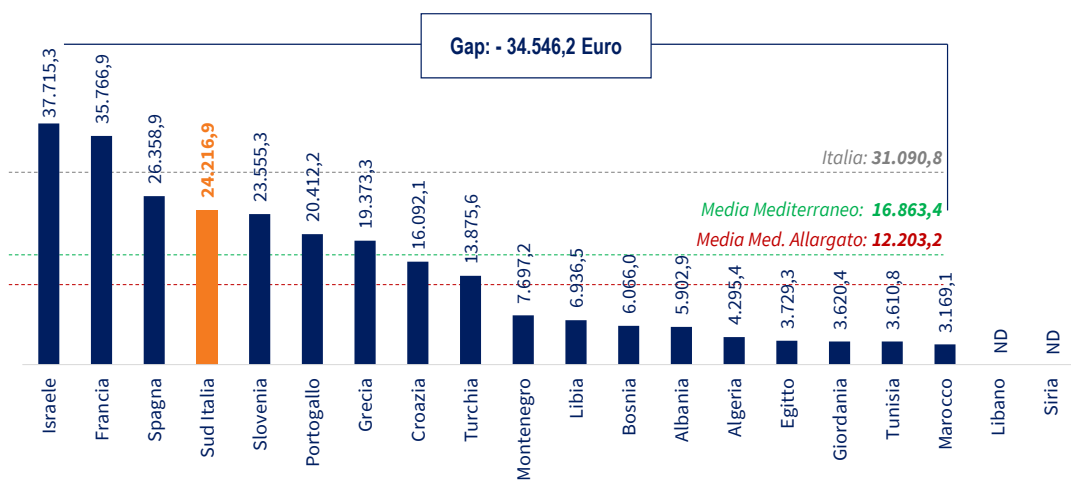


Figura 1.9. PIL pro-capite (valore assoluto, Euro), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

37. Il quadro, invece, è nettamente meno favorevole sul fronte dell'**export in rapporto al PIL**, ambito in cui il Sud Italia si colloca al **19° posto** con un valore del **13,6%**, inferiore alla media del Mediterraneo Core (**45,5%**) e dell'Italia (32,5%).

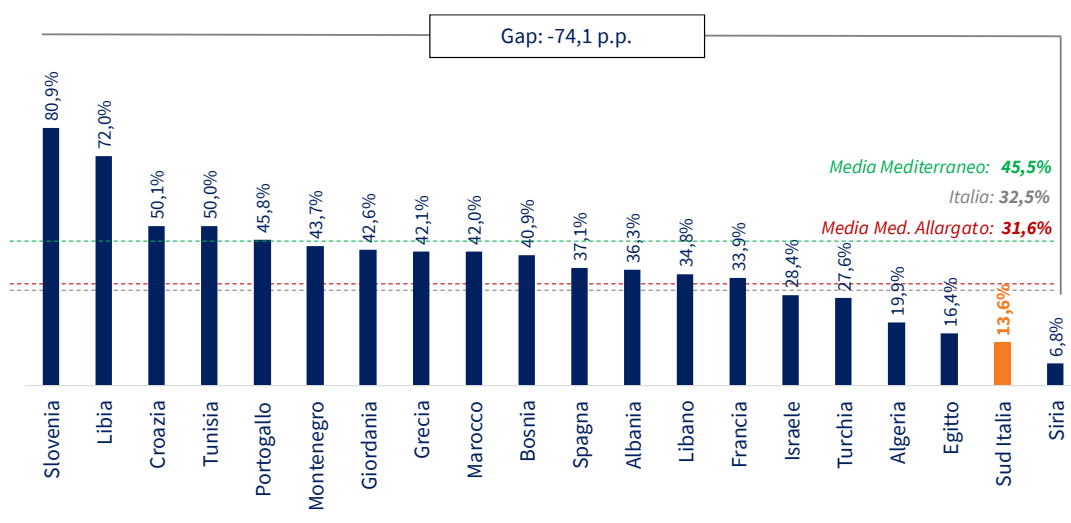


Figura 1.10. Export (percentuale PIL), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

38. 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 **1° posto (0,55)** tra le economie dell'area mediterranea, seguito dalla **Spagna (0,50)**.

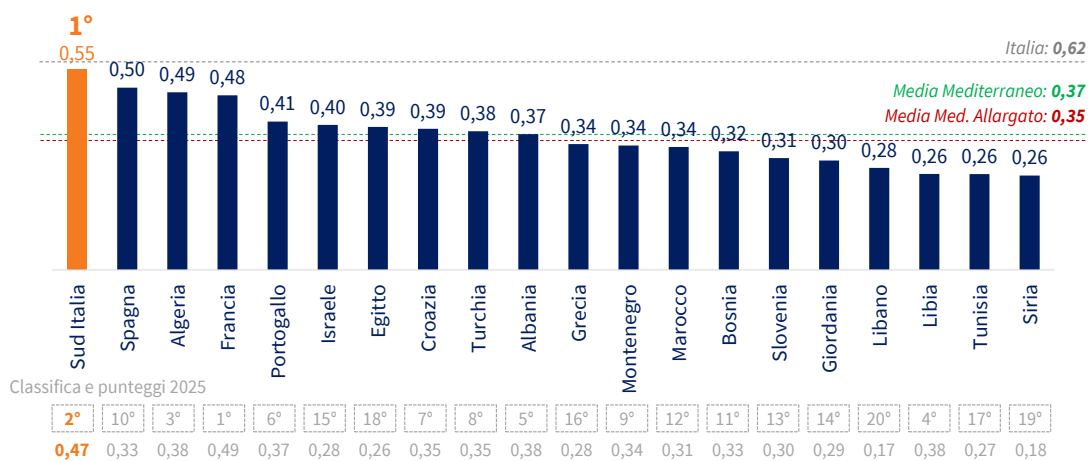


Figura 1.11. Classifica del Dominio di Dotazione (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank, IMF, UNCTADstat, UN, Istat e altri, 2026.

39. Nel dominio della Dotazione, tra gli indicatori più favorevoli per il Sud Italia vi è 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 (10,7%)** sia le **media del Mediterraneo Core (17,3%)**.

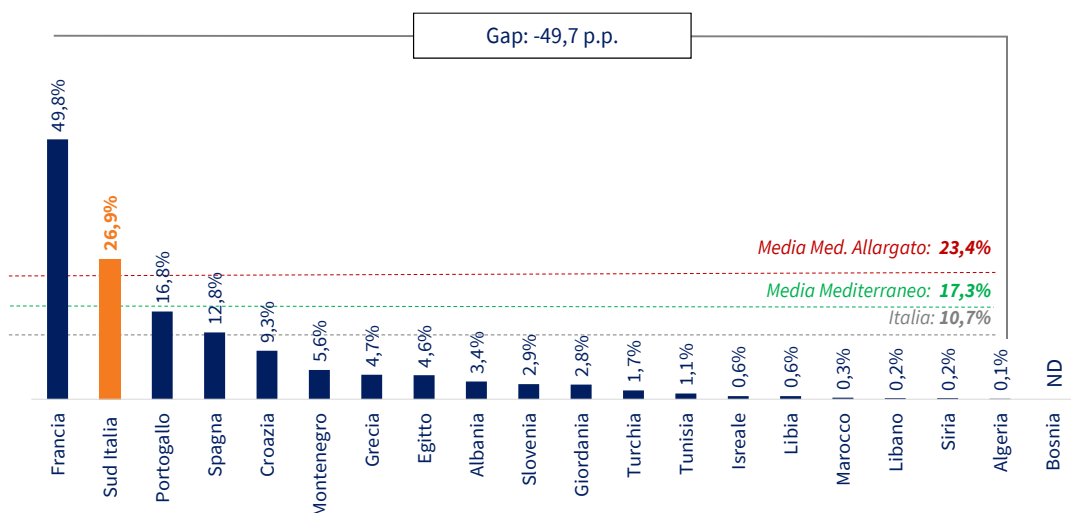


Figura 1.12. Aree marine protette (percentuale sulle aree marine del territorio), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

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 all' **8° posto**, con un valore pari al **22,8%**, nonostante la crescita costante registrata nel Paese negli ultimi anni.

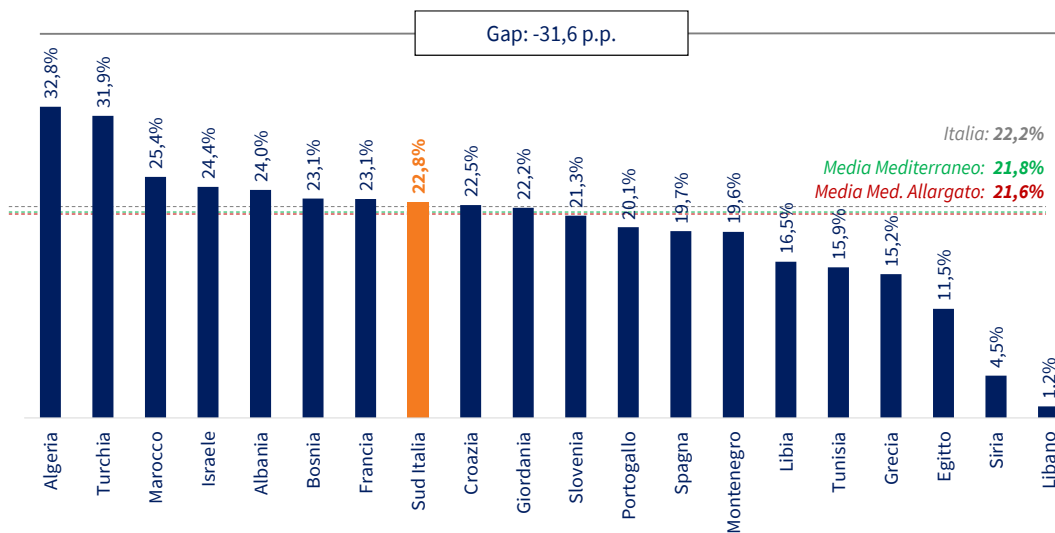


Figura 1.13. Asset produttivi (Gross Fixed Capital Formation come percentuale del PIL), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

41. Nel terzo dominio, dedicato a **Innovazione e Cultura**, il Sud Italia si attesta al **7° posto** tra le economie dell'area mediterranea, perdendo due posizioni rispetto all'edizione precedente.

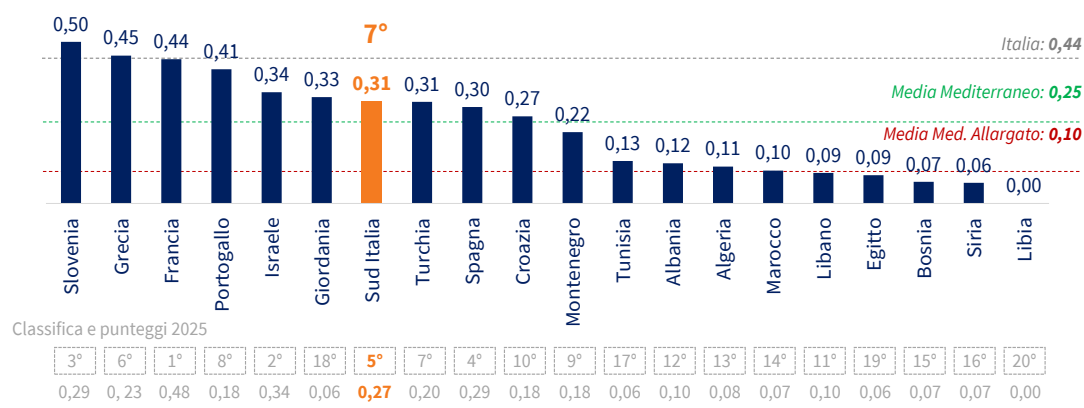


Figura 1.14. Classifica del Dominio di Innovazione e Cultura (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione TEHA Group dati World Bank, IMF, UNCTADstat, UN, Istat e altri, 2026.

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**. Al tempo stesso, si evidenzia l'opportunità di investire di più in ricerca: con **125,8 brevetti ogni milione di abitanti**, il Sud è distante dalla media dell'Italia (**594,2**) ma supera quella del **Mediterraneo Core (110,1)** e si colloca al **10° posto**.

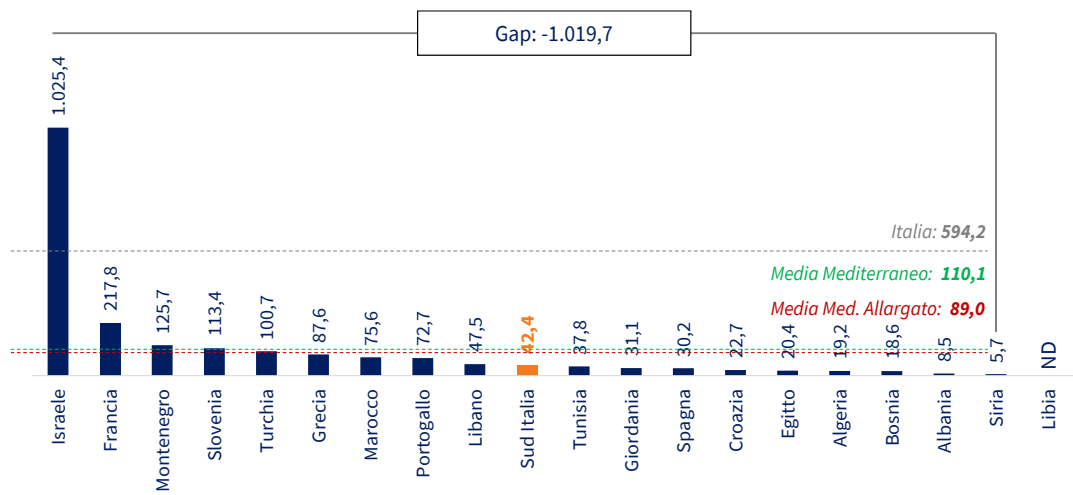


Figura 1.15. Numero di brevetti depositati (per milione di abitanti), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

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 **64,2%** dei giovani tra i 18 e i 22 anni iscritti, il Sud si colloca al **9° posto**, ben al di sotto della media nazionale, che si attesta al **64,2%**. In netto contrasto, la Grecia guida la classifica con un valore pari a **165,1%**¹³.

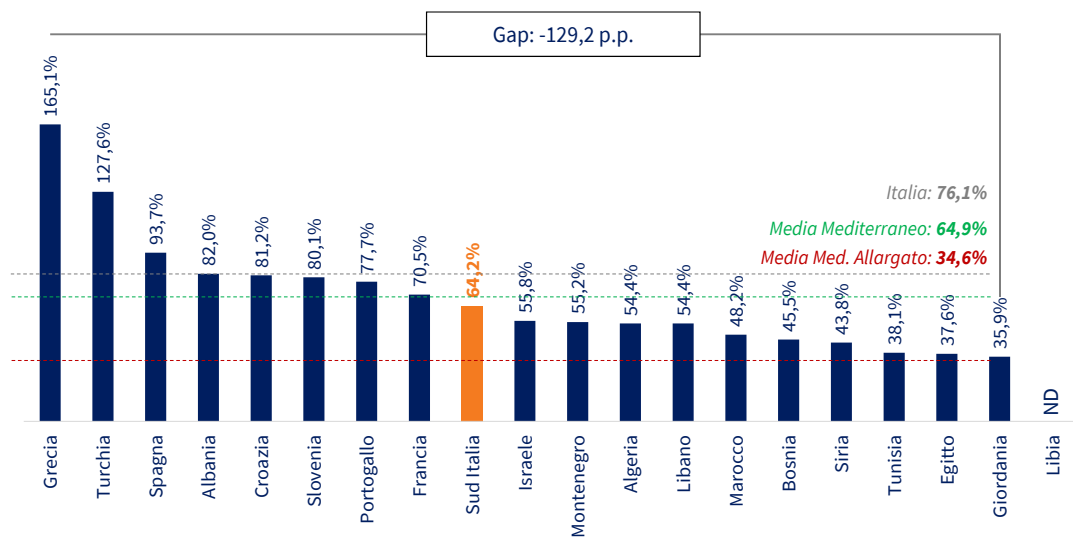


Figura 1.16. Iscritti all'università (percentuale della popolazione in età universitaria), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

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, mantenendosi

¹³ Un valore molto alto, o addirittura superiore al 100%, può riflettere un numero sostanziale di maggiorenti 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 165,1%. 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.

stabile rispetto all'anno precedente. Attualmente all'**8° posto (0,52)**, il Sud presenta un punteggio superiore rispetto ai valori medi rilevati per l'area del Mediterraneo Core (**0,50**), ma inferiore rispetto al valore nazionale registrato (**0,56**).

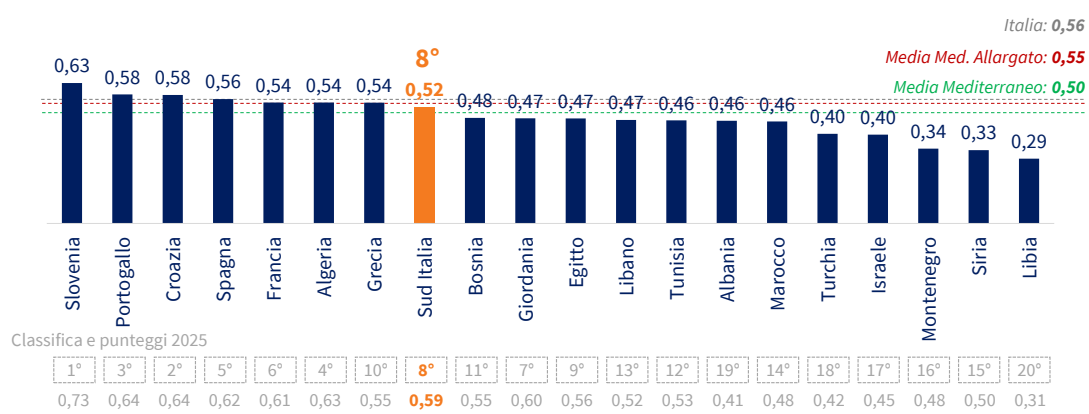


Figura 1.17. Classifica del Dominio Sociale (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank, IMF, UNCTADstat, UN, Istat e altri, 2026.

45. Nell'area di analisi sociale, con riferimento all'indicatore del **saldo migratorio**, misurato come differenza tra immigrati ed emigrati in rapporto alla popolazione ogni 1.000 abitanti, il **Sud Italia si posiziona 5°** tra i Paesi e le aree analizzate, con un valore di **+1,4**, registrando un significativo avanzamento rispetto all'edizione precedente, in cui occupava l'**11° posto**. Il dato evidenzia come il Sud Italia si collochi al di sopra della media del Mediterraneo (-0,8), segnalando una crescente capacità attrattiva del territorio. Sul versante opposto, **Montenegro** (-14,6) e **Giordania** (-26,2) registrano i valori più negativi dell'area, riflettendo una pressione emigratoria particolarmente intensa.

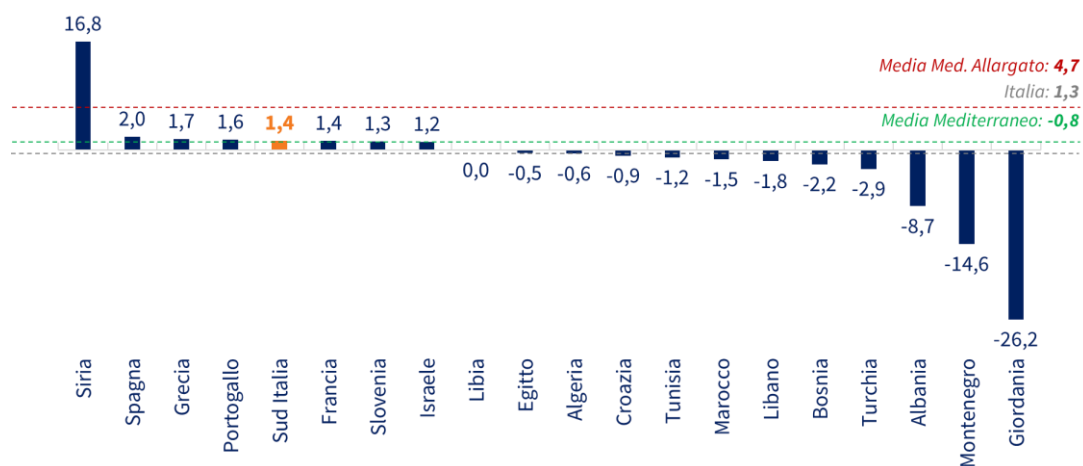


Figura 1.18. Saldo Migratorio (differenza tra immigrati ed emigrati in rapporto alla popolazione, ogni 1.000 abitanti), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.

46. Nella dimensione sociale, uno degli indicatori che restituiscono un'immagine negativa 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 pari a **33,9**, il **Sud Italia** si colloca nelle posizioni di coda, segnalando una limitata omogeneità nella

distribuzione dei redditi rispetto agli altri Paesi analizzati. Il dato risulta, inoltre, peggiore rispetto alla **media nazionale (31,5)**. Considerando la classifica con l'Italia, le Regioni del Sud si posizionano al **15° posto**.

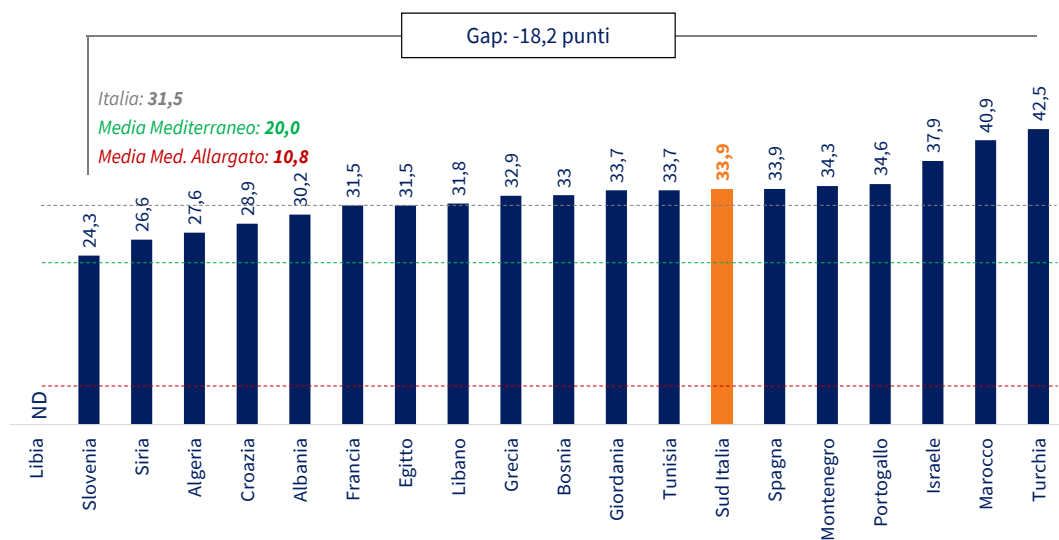


Figura 1.19. Indice di GINI* (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 100=massimo), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026. (*) Reverse indicator.

47. Uno degli indicatori più problematici, soprattutto alla luce del ruolo cruciale delle competenze per il futuro socioeconomico dell'area (analizzato nella seconda parte), è quello relativo ai **NEET**, ovvero la percentuale di giovani che non lavorano, non studiano e non sono coinvolti in percorsi formativi. Nella classifica complessiva, il Sud Italia si colloca all'**11° posto (15,7%)** collocandosi sotto la media per il Mediterraneo Core (**16,5%**).

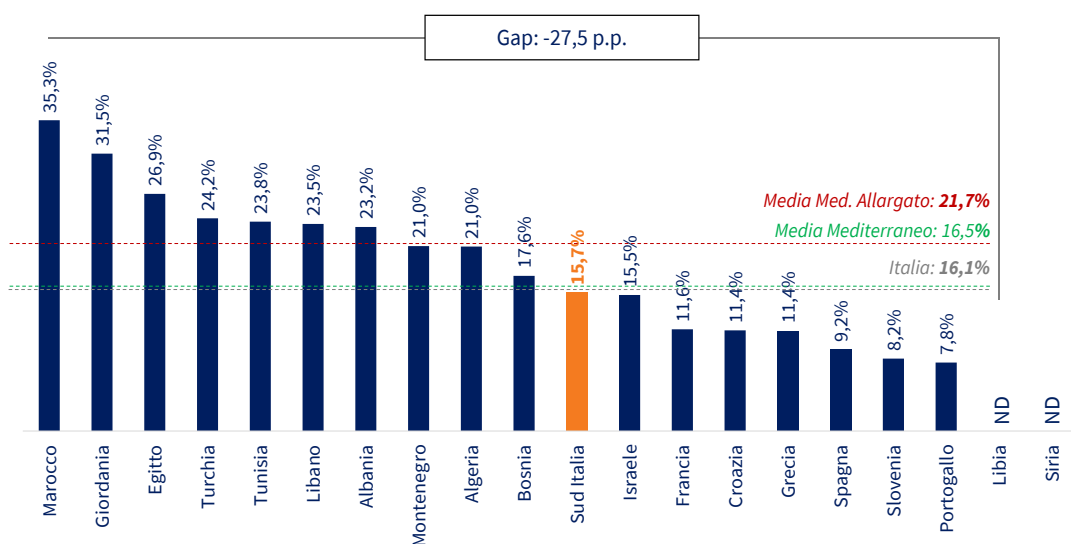


Figura 1.20. NEET* (percentuale della popolazione tra i 15 e i 29 anni)*, 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026. (*) Not in Education, Employment, or Training.

48. La classifica complessiva, risultante dall'aggregazione dei punteggi ottenuti nei quattro domini di analisi, colloca il **Sud Italia al 3° 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.**

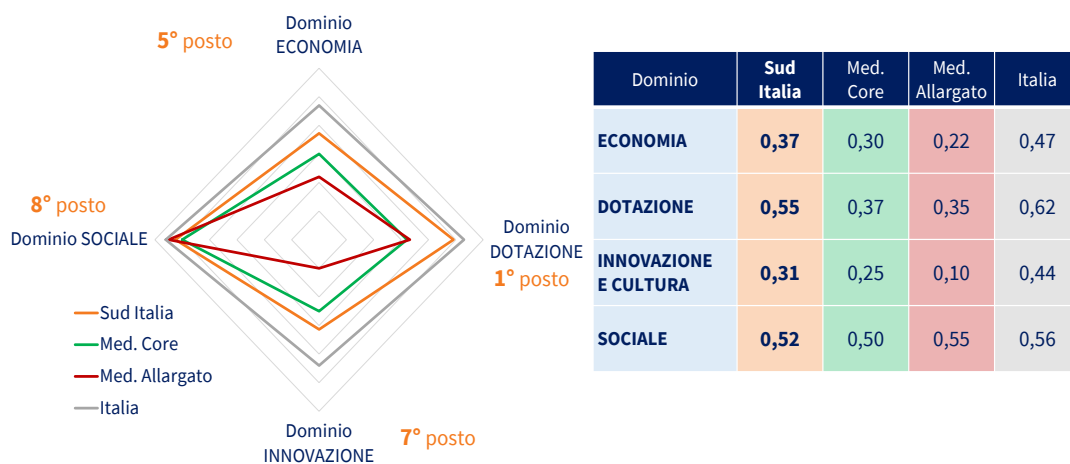


Figura 1.21. Rappresentazione grafica dei 4 domini (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo) e confronto tra Sud Italia, media dei Paesi del Mediterraneo Core, degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato e dell'Italia, 2026. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati World Bank e Istat, 2026.*

Seconda parte. Gli ambiti ad alto potenziale per mantenere la rotta della crescita del Sud Italia

1. Il Mediterraneo Allargato, come illustrato nella prima parte del Libro Bianco e nel MSDI 2026, è caratterizzato da **instabilità** e **incertezza** che sono sia causa sia effetto della sua crescente centralità. Sono tre, in particolare, gli aspetti che rendono significativa questa centralità:
 - **materie prime ed energia:** i Paesi della sponda sud del Mediterraneo Allargato, in particolare Nord Africa e Medio Oriente, dispongono di ingenti risorse di petrolio e gas naturale e rappresentano, quindi, partner strategici per l’approvvigionamento energetico dei Paesi della sponda nord, tra cui Italia e Francia. Tale interdipendenza ha rafforzato negli ultimi decenni la necessità di consolidare relazioni economiche e diplomatiche stabili, soprattutto nel quadro del progressivo superamento della dipendenza energetica dalla Russia a seguito della guerra in Ucraina. Tuttavia, questo equilibrio risulta sempre più esposto alle tensioni geopolitiche che interessano il Medio Oriente, dalla crisi del Canale di Suez al conflitto in Iran. Le conseguenze di tali dinamiche si riflettono direttamente sugli scambi commerciali di idrocarburi, con impatti sul costo dell’energia e, indirettamente, sui prezzi di numerosi beni, inclusi quelli alimentari. L’instabilità nell’area non produce effetti esclusivamente regionali, ma incide sugli equilibri globali dei mercati energetici e delle materie prime, influenzando prezzi e catene di approvvigionamento su scala internazionale;
 - **equilibri demografici:** il Mediterraneo Allargato sarà interessato nei prossimi decenni da dinamiche demografiche fortemente divergenti tra le due sponde. In particolare, si prospetta una crescita della popolazione prevalentemente trainata dai Paesi della sponda sud, in particolare da quelli africani, mentre i Paesi della sponda nord saranno caratterizzati da un progressivo calo demografico legato soprattutto alla riduzione delle nascite. Questo squilibrio è destinato ad avere implicazioni economiche e sociali rilevanti: in un contesto di crescente carenza di manodopera, aumenta la dipendenza della sponda nord della forza lavoro proveniente dalla sponda sud. Per i Paesi della sponda sud, tali dinamiche possono rappresentare un’opportunità di crescita e miglioramento del benessere economico e sociale. Al tempo stesso, i flussi migratori continuano a generare tensioni e resistenze in parte delle opinioni pubbliche europee, soprattutto per il timore di effetti negativi sui lavoratori europei meno qualificati;
 - **sicurezza:** nel contesto geopolitico attuale, il Mediterraneo Allargato è interessato da molteplici fattori di instabilità che incidono direttamente sulla sicurezza della regione. I conflitti aperti nelle aree limitrofe - dalla guerra in Iran alle tensioni nel Mar Rosso legate alle azioni degli Houthi - si affiancano a crisi interne persistenti, come la frammentazione istituzionale in Libia o il recente cambio di regime in Siria. In questo scenario, il rafforzamento delle capacità di sicurezza e difesa assume una rilevanza crescente per garantire la stabilità della regione. Tale dimensione è strategica anche su scala globale, considerando che il Mediterraneo Allargato rappresenta uno snodo

centrale per i traffici commerciali internazionali e per l'approvvigionamento di materie prime ed energia.

2. La portata di questi elementi rende il Mediterraneo Allargato una **scelta irrinunciabile** per l'Europa e, in particolare, per il nostro Paese, chiamato ad esercitare un ruolo di protagonismo basato su cooperazione, partnership e investimenti.
3. In questo quadro, il Sud Italia può assumere un ruolo cardine di indirizzo delle politiche economiche, energetiche e di cooperazione del nostro Paese in questa macro-regione, puntando innanzitutto su alcuni settori che tradizionalmente lo connotano e che, negli ultimi anni, ne hanno orientato la crescita e lo sviluppo affiancandosi a settori tradizionali come il turismo: **economia del mare, energia e manifattura**.
4. L'**economia del mare** è una delle principali risorse economiche del Sud Italia. 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, blocco dello stretto di Hormuz, ecc.) e gli impatti derivanti da un percorso definitivo di ammodernamento delle infrastrutture (si veda anche il capitolo 2.1), la competitività dei comparti dell'economia del mare è oggi intrinsecamente legata agli investimenti nel settore dell'energia e della transizione ambientale.
5. In particolare, 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. **Sicurezza e politica industriale energetica e sostenibilità** emergono come dimensioni sempre più interconnesse, richiedendo un ripensamento delle strategie a livello europeo e nazionale. Per l'Italia, e in particolare per il Sud, tali dinamiche rappresentano al contempo una **sfida** e un'**opportunità**: da un lato, l'esposizione ai mercati internazionali rende il sistema vulnerabile agli shock esterni; dall'altro, la disponibilità di infrastrutture e potenziale di sviluppo nelle fonti rinnovabili e nelle nuove tecnologie energetiche può rafforzare il ruolo strategico e contribuire alla sicurezza degli approvvigionamenti su scala nazionale ed europea.
6. A fianco di settori tradizionali (come quello del turismo), la manifattura - per la sua capacità di generare innovazione, occupazione a medio-alta qualifica e di accrescere la produttività - deve restare al centro delle politiche di attrazione degli investimenti nel Sud Italia, non solo nei comparti dell'economia del mare e dell'energia, ma anche in quelli dell'**automotive**, della **farmaceutica**, dell'**aerospazio e difesa** e dell'**agrifood**, sui cui le Regioni meridionali presentano degli elementi di distintività e vantaggio competitivo storici.
7. In questo scenario, il **capitale umano** rappresenta il principale fattore abilitante per lo sviluppo delle Regioni del Sud Italia, in considerazione di tassi di partecipazione al mercato del lavoro inferiori alla media nazionale ed europea, di persistenti fenomeni di

mismatch tra domanda e offerta di lavoro e del fenomeno strutturale della “fuga dei cervelli”.

- Di seguito viene presentato un **dettaglio delle competenze espresse dal Sud Italia** in ciascuna delle filiere menzionate, con evidenza delle dinamiche, 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. Contestualmente, verranno analizzate le transizioni in atto anche a livello demografico e occupazionale, al fine di delineare le nuove esigenze del mercato del lavoro e le relative opportunità di innovazione.

2.1 L'economia del mare

- L'economia del mare in Italia genera nel 2023 un Valore Aggiunto diretto pari a **76,6 miliardi** di Euro e occupa **1,1 milioni** di addetti. Il settore che contribuisce maggiormente a questo valore è il **turismo (28,3 miliardi** di Euro; 37,0% del totale), seguito da **trasporto marittimo (17,8 miliardi** di Euro; 23,2%) e **ricerca e tutela ambientale (16,9 miliardi** di Euro; 22,1%). Più contenuto - ma non meno rilevante in chiave prospettiva di sviluppo del comparto manifatturiero e di “soft power” - il peso della **cantieristica (9,4 miliardi** di Euro; 12,3%). Seguono la **filiera ittica (3,6 miliardi** di Euro; 4,7%) e delle **estrazioni marine (0,6 miliardi** di Euro; 0,7%). Sul fronte occupazionale, il **turismo** assorbe oltre la metà degli addetti (**578,8 mila**; 53,1%), seguito da **ricerca e tutela ambientale (162,8 mila**; 14,9%) e **trasporto marittimo (145,9 mila**; 13,4%).
- Nel confronto con il periodo pre-COVID (2019), si osserva una crescita diffusa del Valore Aggiunto (**+61,2%**), particolarmente marcata per trasporto marittimo (**+113,8%**) e ricerca e tutela ambientale (**+104,8%**), a fronte di una contrazione significativa nelle estrazioni marine (**-78,1%**). Analogamente, l'occupazione cresce nel trasporto marittimo (**+40,8%**) e nel turismo (**+39,4%**), mentre registra flessioni nelle estrazioni marine (**-51,6%**), nella filiera ittica (**-22,1%**) e nella cantieristica (**-13,6%**).

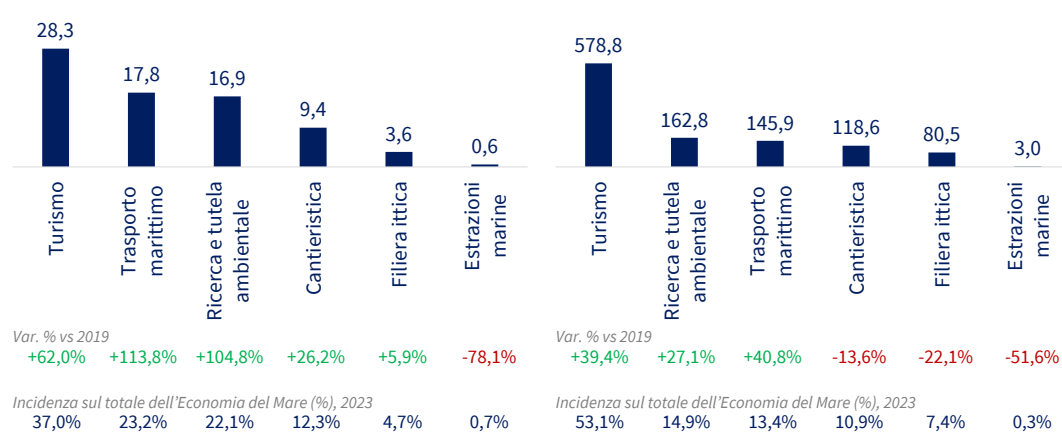


Figura 2.1. Sinistra: Valore Aggiunto dell'economia del mare in Italia per comparto (miliardi di Euro), 2023. Destra: Occupati dell'economia del mare in Italia per comparto (migliaia di unità), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere - OsserMare, 2026.

11. Nel 2023, a fronte di un Valore Aggiunto diretto pari a **76,6 miliardi di Euro**, il settore ha attivato ulteriori **140,0 miliardi di Euro** di Valore Aggiunto indiretto e indotto¹⁴, per un totale di **216,6 miliardi di Euro**. Questo si traduce in un contributo complessivo al PIL di oltre **200,0 miliardi di Euro**, pari all'**11,3% del totale nazionale**.

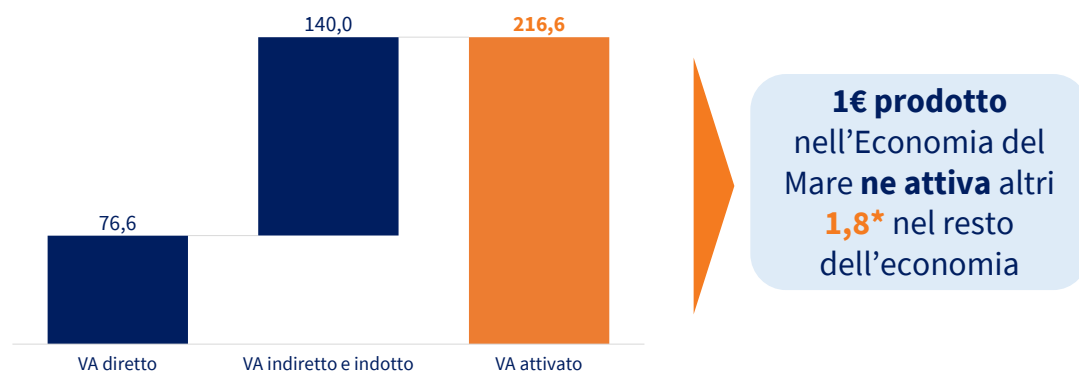


Figura 2.2. Valore Aggiunto (VA) diretto, indiretto e indotto attivato nell'economia del mare (miliardi di Euro attivati), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group (iniziativa "Risorsa Mare") su dati Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere - OsserMare, 2026. (*) Euro attivati nel resto dell'economia per ogni Euro prodotto, in termini di Valore Aggiunto [per comparto: Trasporto marittimo (2,6), Cantieristica (2,5), Turismo (2,0), Filiera ittica (1,8), Estrazioni marine (1,1), Ricerca e tutela ambientale (0,5)].

12. Le **otto Regioni del Sud Italia** contribuiscono al **32,5% del Valore Aggiunto** totale del settore (+56,8% rispetto al 2019) e al **37,7% degli occupati** (+42,0% rispetto al 2019). Significativo è l'impatto del Valore Aggiunto dell'economia del mare sul totale dell'economia: **5,9% Sud Italia**, **3,4% del Nord-Est**, **2,1% Nord-Ovest** e **5,6% del Centro**.

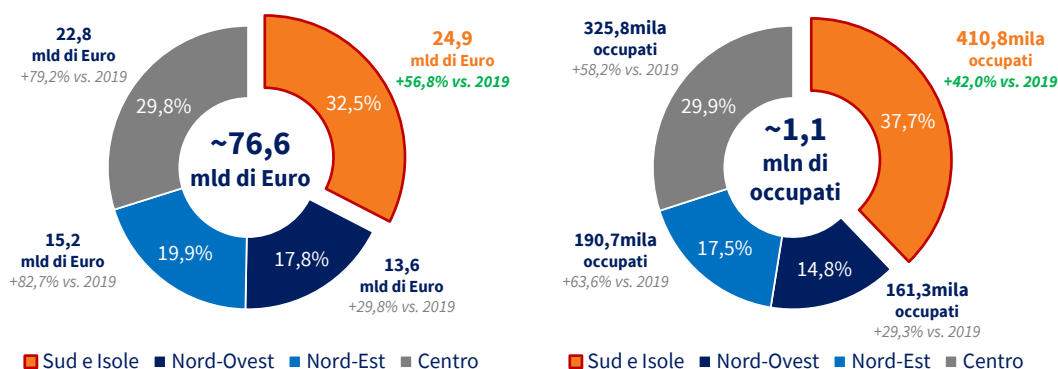


Figura 2.3. Sinistra: Stima del Valore Aggiunto dell'economia del mare in Italia per macroarea (incidenza percentuale sul totale e miliardi di Euro), 2023. Destra: Stima degli occupati dell'economia del mare in Italia per macroarea (incidenza percentuale sul totale e valori in migliaia), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere - OsserMare, 2026.

¹⁴ Ogni Euro investito nell'economia del mare ne attiva altri 1,8 nel resto dell'economia. Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere - OsserMare.

13. Di seguito sono presentate nel dettaglio alcune filiere del comparto dell'economia del mare, considerate particolarmente rilevanti rispetto agli obiettivi che l'iniziativa "Verso Sud" si prefigge di raggiungere nello scacchiere del Mediterraneo Allargato: **traffici marittimi (merci e passeggeri)** e **cantieristica**.
14. Per quanto riguarda i **traffici marittimi**, questi risultano significativamente impattati dalle numerose crisi geopolitiche (si veda il Capitolo 1) che hanno interessato il Medio-Oriente negli ultimi anni.
15. Nel 2025 si stima un lieve calo del **traffico merci** rispetto all'anno precedente¹⁵, a conferma di una certa resilienza del sistema portuale italiano in un contesto internazionale caratterizzato da elevata volatilità. L'andamento evidenzia dinamiche differenziate tra le macro-aree: nel Nord Italia si registra una contrazione del traffico pari al **-1,7%**, mentre il Centro mostra una lieve crescita (**+0,3%**). Anche nel Sud si rileva una leggera contrazione rispetto all'anno precedente (**-1,1%**), con volumi stimati pari a circa **223,8 milioni di tonnellate**. Complessivamente, si stima che i traffici siano diminuiti del **-1,1%** in Italia.

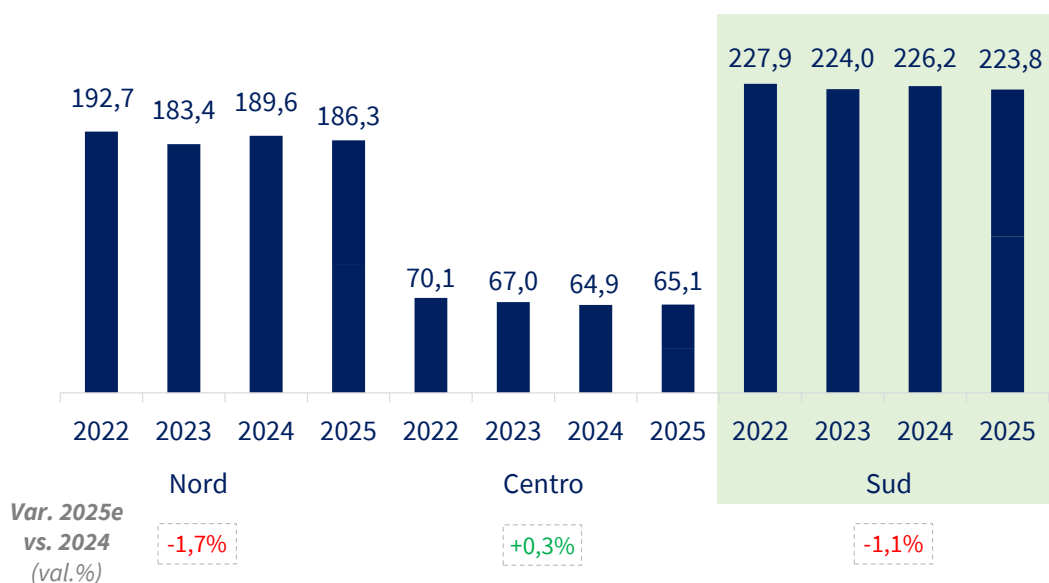


Figura 2.4. Traffico totale merci (Rinfuse Liquide, Rinfuse Solide, Container, Ro-Ro e altre merci varie) per area geografica italiana (milioni di tonnellate lorde), 2022-2025e. N.B.: I valori al 2025 sono a consuntivo fino a giugno 2025 e stime fino a dicembre 2025 basate sui dati degli anni precedenti. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Intesa Sanpaolo – Centro studi SRM e Assoport, 2026.

16. In un quadro in cui i singoli porti presentano un andamento eterogeneo e influenzato anche dalla posizione geografica oltre che da elementi di competitività strutturali, il **porto di Gioia Tauro** si conferma tra i **principali hub logistici** del Paese (**47,8 milioni di tonnellate lorde transitate**), con volumi di traffico stimati in crescita rispetto all'anno precedente (**+6,8%**).

¹⁵ Nel 2025 traffici marittimi nei porti italiani non sono ancora tornati ai livelli pre-crisi di Suez (2024).

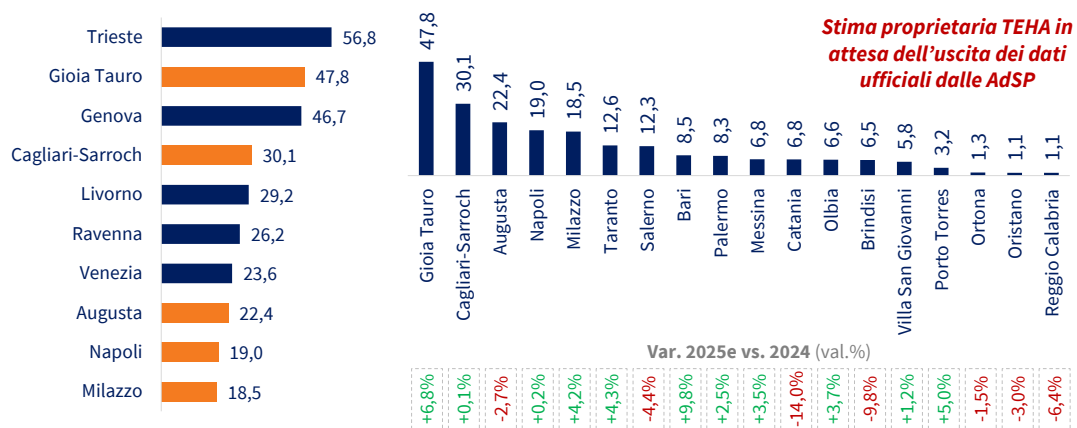


Figura 2.5. A sinistra: Top-10 Porti in Italia per merci transitate (milioni di tonnellate lorde), 2025e. Il traffico merci comprende Rinfuse Liquide, Rinfuse Solide, Container, Ro-Ro e altre merci varie. A destra: Merci transitate nei porti del Sud (milioni di tonnellate lorde), 2025e. Sono stati considerati solo i porti del Sud con un valore di merci transitate superiore ad un milione. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Assoport, 2026.*

17. Tale centralità si inserisce in un contesto internazionale sempre più **instabile**, che potrebbe avere impatti significativi sul traffico merci movimentato nei porti del nostro Paese. I **principali snodi delle rotte marittime globali** risultano, infatti, sempre più esposti a criticità di natura geopolitica e ambientale. In particolare, i principali “chokepoints” (o “colli di bottiglia”), tra cui il **Canale di Suez** e il **Capo di Buona Speranza** per i traffici tra Europa, Africa e Asia, nonché il Canale di Panama per le rotte interamericane, sono interessati da tensioni belliche, rivendicazioni politiche e rischi climatici, quali siccità e fenomeni meteorologici estremi. La rilevanza strategica di questi snodi è confermata dal loro posizionamento tra i primi venti passaggi marittimi al mondo per numero medio annuo di navi in transito, evidenziando come eventuali interruzioni o rallentamenti possano generare effetti sistemici sull’intero commercio internazionale.

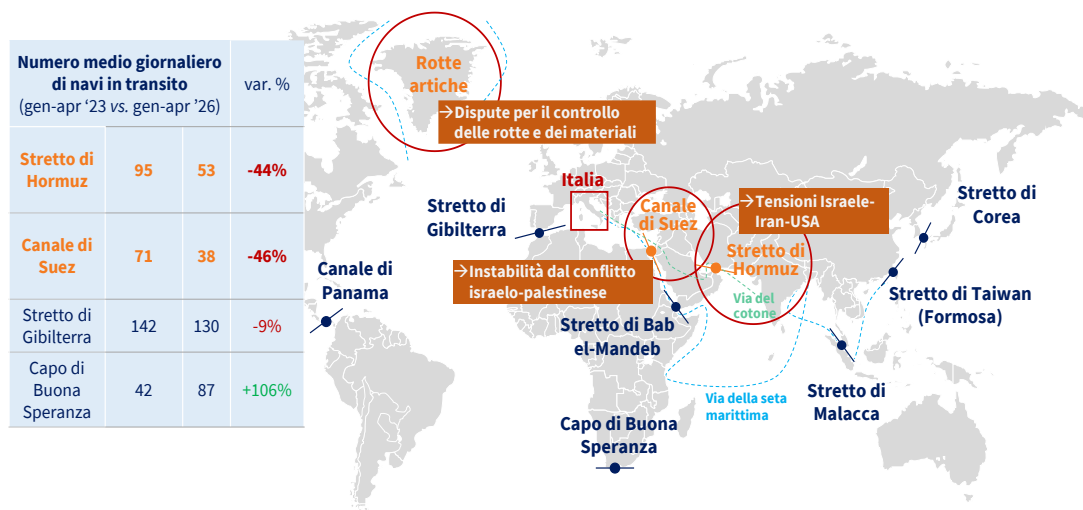


Figura 2.6. Alcuni dei principali “chokepoints” nelle rotte marittime globali (illustrativo), 2026. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UN Global Platform (IMF PortWatch) e Oxford University, 2026.*

18. Come evidenziato già nelle precedenti edizioni del Libro Bianco, le azioni del gruppo degli Houthi stavano già determinando un significativo rallentamento del traffico marittimo nel

Mar Rosso, area strategica compresa tra il Canale di Suez a Nord e lo Stretto di Bab el-Mandeb a Sud. Le criticità risultano particolarmente rilevanti in prossimità del Canale di Suez, attraverso cui transitavano circa **22,2 mila navi all'anno**. In questo contesto, un numero crescente di compagnie di navigazione ha orientato le proprie rotte verso il Capo di Buona Speranza, con conseguente allungamento dei tempi di percorrenza e incremento dei costi di trasporto. In risposta a tali minacce, l'Unione Europea ha avviato, all'inizio del 2024, l'operazione **Aspides**, finalizzata alla protezione delle navi mercantili e alla salvaguardia della libertà di navigazione nell'area. La missione coinvolge diversi Stati membri, tra cui Italia, Francia e Germania.

19. 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%**. Alcune delle principali compagnie di navigazione hanno, infatti, dirottato i propri traffici su questo “chokepoint”, rimuovendo Suez dalle rotte strategiche. **A oggi**, tale riconfigurazione risulta consolidata: i flussi che in precedenza transitavano dal Canale di Suez si sono **stabilmente** spostati verso il Capo di Buona Speranza, configurando un nuovo equilibrio delle rotte commerciali globali.

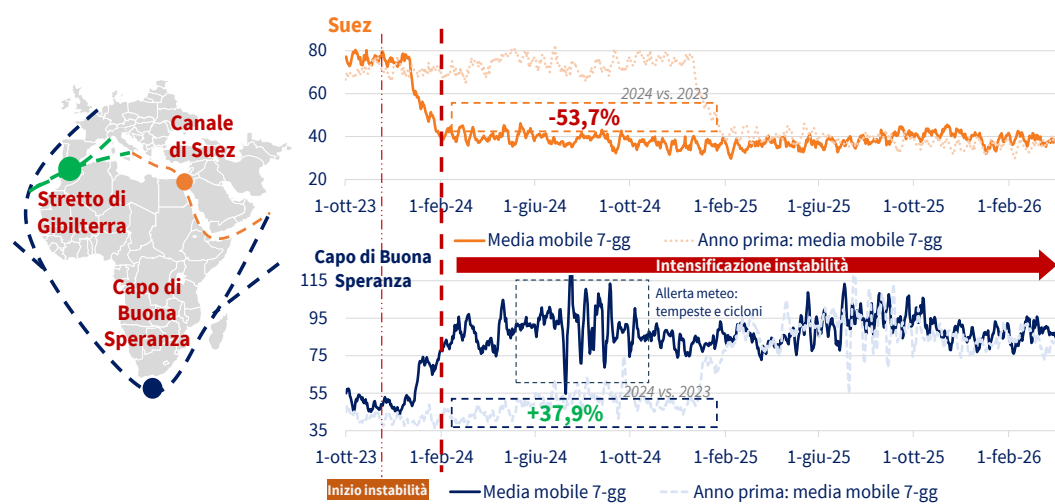


Figura 2.7. Numero di transiti per il Canale di Suez e Capo di Buona Speranza (media al giorno), 1 ottobre 2023 – 22 febbraio 2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UN Global Platform (IMF PortWatch) e Oxford University, 2026.

20. Il conflitto in Iran introduce ulteriori elementi di rischio per il trasporto marittimo e per la stabilità dei mercati energetici globali. In particolare, lo **Stretto di Hormuz** rappresenta uno snodo critico di primaria rilevanza: attraverso questo passaggio transita circa **un quinto della produzione mondiale di petrolio**, oltre a una quota significativa di gas naturale liquefatto (GNL). Eventuali interruzioni o limitazioni dei flussi in quest'area si riflettono direttamente sull'equilibrio complessivo dei mercati, generando impatti immediati sui prezzi e sulla sicurezza degli approvvigionamenti. L'Italia risulta particolarmente esposta: nel 2025 circa il **24%** del GNL importato proveniva dal Qatar (si veda il paragrafo 41 del capitolo 2.2 per un approfondimento sugli approvvigionamenti di gas in Italia).

21. L'**impatto moltiplicativo sui costi** causato da queste dinamiche è particolarmente rilevante. Ad aprile 2026, nonostante il calo rispetto all'inizio delle tensioni, i **costi del trasporto marittimo** di container (40 foot equivalent unit, 2 TEUs) sono ancora pari al doppio 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 2026 i costi hanno visto un aumento del **+121,5%** e del **+157,0%**, rispettivamente. Nel picco massimo, a luglio 2024, i prezzi avevano raggiunto i **7,7mila Dollari** per container nella tratta verso il Mediterraneo (**+573,0%**) e gli **8,2mila Dollari** nella tratta verso il Nord Europa (**+502,0%**)¹⁶. In sintesi, per una grande nave portacontainer in grado di trasportare **15mila TEU**, da novembre 2023 ad aprile 2026 il **prezzo medio per nave** sulla **tratta dall'Asia al Mediterraneo** è aumentato di **+16,1 milioni di Euro** (da 10,4 a 26,5 milioni di Euro).

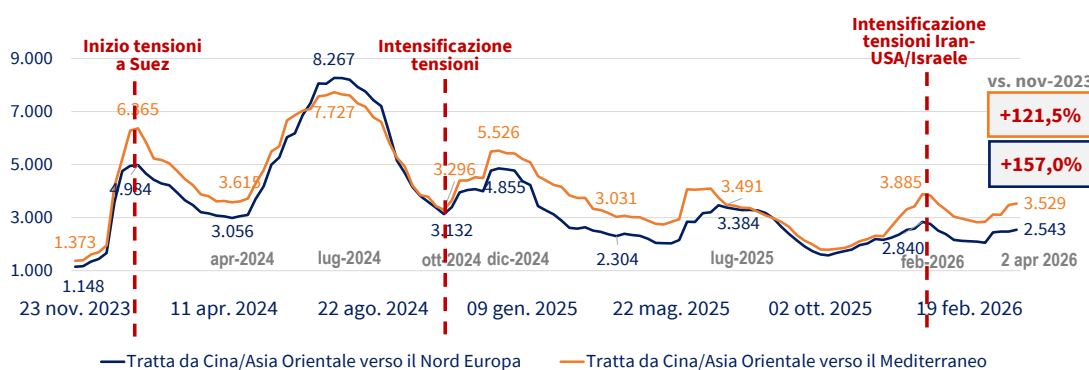


Figura 2.8. Indici di rotta regionale per il trasporto marittimo, costo per container (40ft=2TEU) (valore assoluto, US\$/40ft), nov. 2023 - apr. 2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati International Chamber of Shipping e Drewry, aprile 2026.

22. Nel lungo periodo, inoltre, un altro potenziale rischio alla centralità del nostro Paese e del Sud Italia nel traffico merci è rappresentato dall'emergere di direttrici marittime alternative, tra cui la **Northern Sea Route (NSR)**, la rotta artica che collega il Mare di Barents allo Stretto di Bering lungo la costa russa. Nel 2024, tale rotta ha raggiunto un traffico record pari a **37,9 milioni di tonnellate (+4,4%** rispetto all'anno precedente). Il principale fattore di attrattività di questa rotta risiede nel **vantaggio logistico**: lungo l'asse Asia-Europa, il passaggio a nord consente una riduzione significativa delle distanze e dei tempi di percorrenza rispetto alla rotta tradizionale via Canale di Suez.
23. Sempre in ambito di **trasporto marittimo**, ma con riferimento a quello **passaggeri**, si ricorda che l'Italia è al **1° posto nell'Unione Europea** per numero di passeggeri movimentati (imbarco e sbarco), con **93,5 milioni di passeggeri**, pari al **22,4% del totale UE-27** e in crescita del **+11,9%** rispetto al 2023. Il dato evidenzia un significativo distacco

¹⁶ 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).

rispetto agli altri principali competitor europei, tra cui Grecia (81,1 milioni; 19,4%) e Danimarca (41,3 milioni; 9,9).

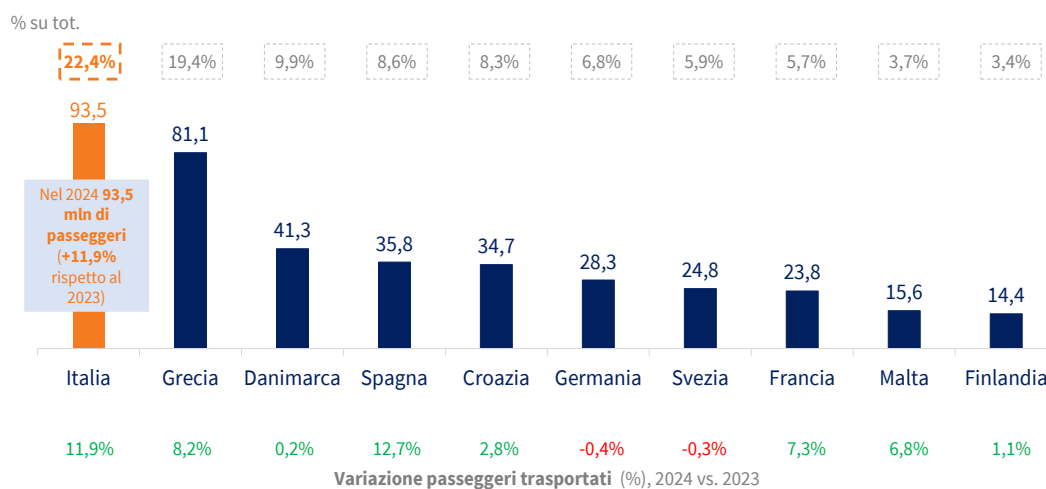


Figura 2.9. Top- 10 Paesi per trasporto marittimo di passeggeri (imbarco e sbarco) in UE-27 (milioni di passeggeri e variazione percentuale), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati International Chamber of Shipping e Drewry, aprile 2026.

24. I collegamenti marittimi rivestono un ruolo strategico per le **Isole minori**, garantendo la **continuità territoriale** per il trasporto di passeggeri e merci da e verso la penisola. Tali collegamenti risultano essenziali per il sostentamento economico e sociale delle isole, che presentano una **forte dipendenza dall'esterno** per l'approvvigionamento di beni e servizi. 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**:
- Sanità:** solo **4** comuni hanno un **pronto soccorso**;
 - Istruzione:** **22** comuni dispongono di **scuole**;
 - Energia:** **19 Isole** non sono interconnesse con la rete energetica nazionale e le fonti rinnovabili coprono meno del **5%** della domanda;
 - Turismo:** i **posti letto per i turisti** sono pari al **2% sul totale italiano** (poco più di 50.000 posti letto) nonostante l'elevata domanda nei periodi di picco stagionale;
 - Connessione Internet:** solo in **23 Comuni** l'implementazione della **Banda Larga** è completata;
 - Crisi Climatica:** le Isole minori sono maggiormente esposte ai rischi dei **cambiamenti climatici**, come l'innalzamento del **livello del mare**, la **siccità** e gli **incendi**.
25. In questo contesto, garantire la continuità territoriale rappresenta una **priorità strategica** per le Isole minori. Tuttavia, il servizio non risulta sempre adeguato, anche a causa dell'**obsolescenza** di parte delle infrastrutture portuali e della vetustà di una quota significativa della flotta impiegata nei collegamenti marittimi. A ciò si aggiunge la crescente pressione derivante dall'**overtourism**: nei periodi di alta stagione molte isole

registrano flussi turistici superiori alle capacità infrastrutturali e di servizio disponibili, con impatti sulla qualità della vita dei residenti.

26. Al segmento del trasporto passeggeri è strettamente connesso anche il **traffico crocieristico**, che mostra una dinamica positiva con volumi stimati pari a **14,7 milioni di passeggeri nel 2025**, un record storico per il crocierismo italiano (+6,4% rispetto al 2024) e un incremento del **+23,0% nel periodo 2019-2025**, a conferma del recupero post-pandemico e del rafforzamento della domanda turistica. In questa dinamica media molto positiva per il Paese, il Sud (5.831 km di litorale, il 75,8% del litorale complessivo nazionale, e 65,9% dei porti crocieristici) intercetta il **38,4% dei crocieristi in Italia**. A livello regionale emergono dinamiche eterogenee: Sicilia (14,1%) e Campania (13,8%) rappresentano le principali destinazioni del Sud Italia, mentre le altre Regioni presentano quote più contenute e, nel caso della Sardegna, anche una variazione negativa degli arrivi rispetto al 2024. Sono **3 i porti del Sud** che figurano tra i primi 20 del Mediterraneo per traffico crocieristico: Napoli, Palermo e Messina.

Porto	Passeggeri	Porto	Passeggeri
Barcellona	3.999.258	Kusadasi	995.303
Civitavecchia	3.556.559	La Valletta	962.966
Marsiglia	2.634.780	Corfù	894.179
Palma de Mallorca	1.951.033	Valencia	799.050
Napoli	1.850.014	Savona	792.401
Pireo	1.850.000	Livorno	778.368
Genova	1.630.593	Messina	742.526
Mykonos	1.222.748	La Spezia	735.592
Santorini	1.203.052	Dubrovnik	625.257
Palermo	996.484	Istanbul	596.234

Figura 2.10. Traffico crocieristico nei primi 20 porti del Mediterraneo (passeggeri), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Intesa San Paolo - Centro Studi Intesa Sanpaolo, Assoporti e Speciale Crociere, 2026.

27. Un'opportunità di sviluppo per i porti del Sud Italia potrebbe derivare dal rafforzamento del ruolo di alcuni scali dell'Adriatico meridionale - in particolare Bari, Brindisi e Taranto - come **home port crocieristici**, anche al fine di accrescere la **competitività del sistema portuale del Sud Italia** rispetto ai principali hub del Mediterraneo orientale, in particolare in Grecia e Croazia. Tuttavia, affinché tali porti possano consolidarsi come basi operative per le compagnie crocieristiche, risulta necessario rafforzare le infrastrutture portuali e i collegamenti tra porto e città, soprattutto per sostenere in modo efficiente gli elevati flussi turistici.

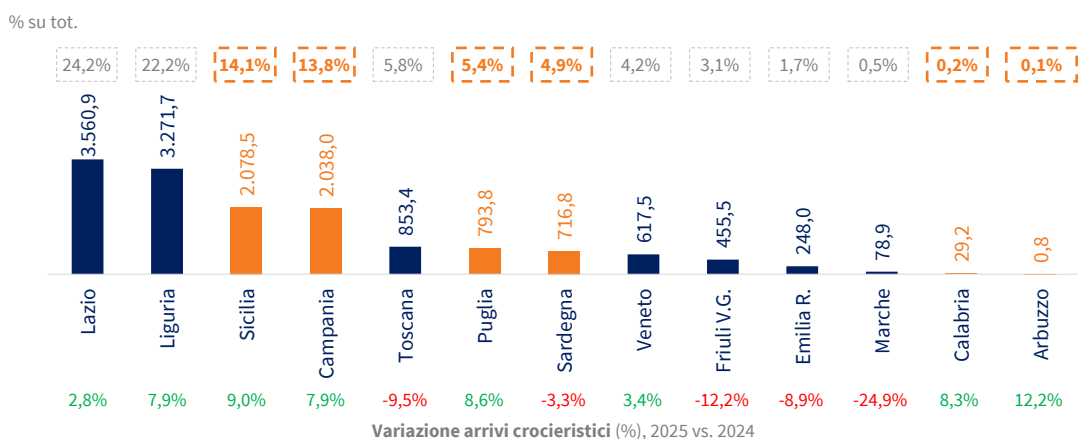


Figura 2.11. Numero crocieristi nelle Regioni italiane (migliaia e variazione percentuale), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati dati Intesa San Paolo e Assoporti e Speciale Crociere, 2026.

28. Oltre al trasporto marittimo, un altro segmento dell'economia del mare particolarmente significativo per il Sud Italia è quello della **cantieristica**, anche in considerazione dei potenziali effetti spillover verso gli altri comparti manifatturieri e per le sinergie attivabili nell'ambito degli strumenti nazionali ed europei a sostegno del rafforzamento delle capacità di difesa (si veda anche il capitolo 2.3 sezione B).
29. Con particolare riferimento alla costruzione di navi portacontainer, in generale Italia e Europa scontano la concorrenza dei Paesi asiatici. In particolare, Cina, Corea del Sud e Giappone coprono il **95,2% degli ordini mondiali**, grazie a una maggiore capacità produttiva e a politiche di prezzo altamente competitive, talvolta basate su pratiche di dumping.

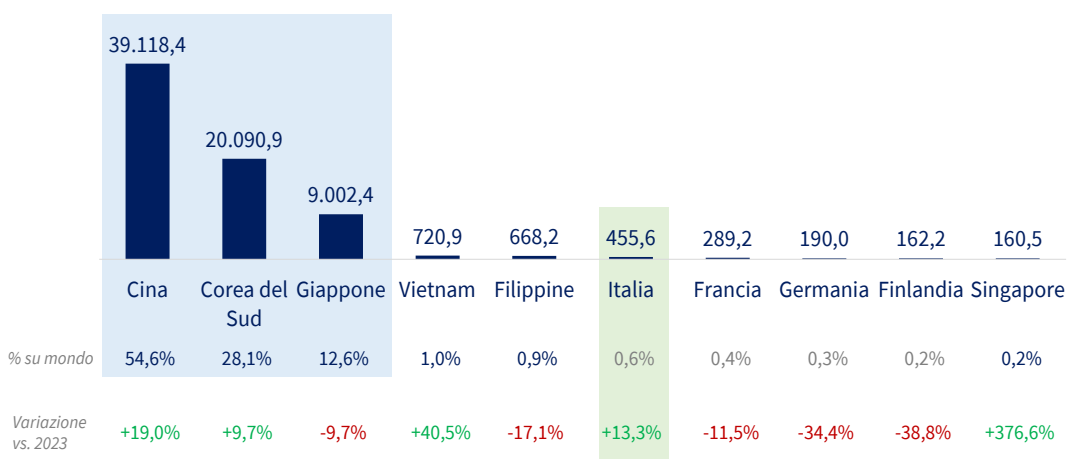


Figura 2.12. Top-10 costruttori mondiali di navi (migliaia di tonnellate lorde), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UNCTADStat e fonti varie, 2026.

30. In questo contesto, l'Italia ha un posizionamento contenuto in termini di volumi, ma con una **forte specializzazione in segmenti ad alto Valore Aggiunto**. L'Italia è, infatti, leader mondiale nello sviluppo e nella costruzione di grandi piattaforme navali (tra cui navi da crociera, unità specialistiche e militari) e nella nautica da diporto, soprattutto per design e nel segmento dei **superyacht**, dove si colloca al **1° posto al mondo** per numero di ordini (572 al 2024).

31. I principali cantieri si concentrano nel Nord del Paese, mentre il Sud Italia genera un Valore Aggiunto pari a 642,7 milioni di Euro nella costruzione di navi e imbarcazioni¹⁷. Ciò produce effetti importanti anche sulla filiera estesa: nel Sud Italia il tessuto produttivo appare più frammentato e composto da imprese di dimensioni mediamente inferiori (circa **6,3 addetti per impresa**, rispetto ai **16,0** della media nazionale).
32. In sinergia con il piano di promozione della Zona Economica Speciale (ZES) Unica e nel quadro delle politiche di investimento nel settore della difesa e per lo sviluppo di filiere trasformative (come quella dell'eolico offshore), il rafforzamento delle infrastrutture portuali e dei cluster produttivi della cantieristica nel Sud Italia potrebbe garantire un allargamento delle competenze italiane in altri segmenti non ancora adeguatamente presidiati, in particolare nei segmenti della nautica da diporto, del naviglio minore e della cantieristica militare (si veda anche il capitolo 4). Si segnala, infatti, a titolo esemplativo, che un allineamento della capacità produttiva media del Sud ai livelli di un singolo polo come quello di Monfalcone (circa **4 miliardi di Euro annui**) comporterebbe un incremento del **Valore Aggiunto industriale del +2,3%**, determinando effetti a catena sull'intero settore.



Figura 2.13. Principali aziende/cluster della cantieristica navale italiana (illustrativo). *Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026.*

33. Per massimizzare il contributo della cantieristica come settore manifatturiero portante, un elemento imprescindibile è il **potenziamento delle infrastrutture portuali presenti per accomodare nuovi siti produttivi e manutentivi**. In tal senso, in Italia sono già state avviate diverse iniziative.

¹⁷ Questo valore è frutto di una stima di TEHA Group.

Focus - Alcuni esempi di investimenti nel potenziamento delle infrastrutture portuali nel Sud Italia

Brindisi: è stato avviato il progetto Piloda Shipyard, volto alla riconversione dell'area portuale. Previsto un investimento di circa 140 milioni di Euro e la creazione di 600 posti di lavoro, con l'obiettivo di sviluppare attività di riparazione, refitting e demolizione navale.

Cagliari: è stato varato il progetto per la creazione di un polo della nautica da diporto, attraverso un bando per l'insediamento di attività produttive legate alla costruzione di imbarcazioni e alla componentistica.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2026.

34. Si tratta di **mettere “a sistema”** le progettualità esistenti, garantendo una piena integrazione tra gli investimenti pubblici e quelli privati, al fine di massimizzare **l'effetto “leva”** complessivo. Il **coordinamento strategico** degli interventi consentirebbe di creare un contesto abilitante, in grado di garantire spazi, strumenti e condizioni favorevoli per l'attivazione e il rafforzamento dell'iniziativa imprenditoriale privata.
35. I segmenti dell'economia del mare sopra richiamati, oltre che dalle dinamiche geopolitiche, sono sempre più influenzati da un **articolato quadro normativo** europeo propedeutico ad accompagnare il percorso di **transizione ecologica** del sistema-mare. Tra queste si ricorda:
- **l'Initial Strategy for international shipping:** con l'approvazione del quadro normativo nell'aprile 2025 (MEPC 83), è stato deciso l'obiettivo di **azzeramento delle emissioni nette entro il 2050** (net-zero emissions) del trasporto marittimo. Inoltre, da maggio 2025 il Mediterraneo è diventato area **SECA** (Sulphur Emission Control Area), per cui le navi che operano in quest'area dovranno utilizzare un combustibile con un contenuto di zolfo inferiore al 0,10% m/m, rispetto al limite globale attuale dello 0,5%;
 - il **Renewable Energy Directive II - Recast to 2030 (RED II)**: la direttiva RED II prevede che gli **Stati membri con porti marittimi** garantiscano, a partire dal 2030, una **quota di combustibili rinnovabili** di origine non biologica sul totale dell'energia fornita al settore del **trasporto marittimo pari almeno all'1,2%**. Inoltre, l'energia destinata al settore non dovrà superare il **13% del consumo finale lordo nazionale**;
 - il **FuelEU Maritime**: a partire dal **1° gennaio 2025**, le compagnie hanno l'obbligo di **monitorare l'energia utilizzata a bordo** delle loro navi durante i viaggi e i soggiorni nei porti dell'UE. Inoltre, a partire da **gennaio 2030¹⁸**, **le navi nei porti dell'UE dovranno collegarsi alla rete elettrica terrestre**;
 - **l'Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)**: entrato in vigore ad aprile 2024, il regolamento definisce obiettivi vincolanti per lo sviluppo di infrastrutture per combustibili alternativi in tutti i settori dei trasporti. Per il comparto marittimo,

¹⁸ Per i porti appartenenti alla rete Trans-European Transport Network (rete TENT-T) e dopo il 2035 per gli altri porti. La rete Trans-European Transport Network è una rete pianificata di strade, ferrovie, aeroporti e infrastrutture marittime e idriche nell'UE.

impone agli Stati membri di garantire, entro il 2029, la disponibilità di infrastrutture di elettrificazione delle banchine nei principali porti della rete TEN-T, in grado di coprire almeno il 90% degli scali annuali di specifiche categorie di navi (container, Ro-Ro e passeggeri sopra le 5.000 tonnellate), al superamento di determinate soglie di traffico;

- **l'Energy Taxation Directive (ETD)**: la direttiva sulla tassazione dell'energia (ETD) prevedeva originariamente l'eliminazione dell'esenzione fiscale obbligatoria per i carburanti ad uso marittimo, con l'obiettivo di riallineare il quadro fiscale agli obiettivi di decarbonizzazione. Tuttavia, a fine 2025 il Consiglio Europeo ha interrotto la discussione in merito a questa iniziativa;
- **l'Energy Trade System (ETS)**: introduce un sistema di scambio di quote di emissione per le navi sopra le 5.000 tonnellate di stazza lorda. Il meccanismo si applica al **100% delle emissioni** per tratte intra-UE/EEA e al **50%** per tratte tra un porto UE/EEA e uno extra-UE, indipendentemente dalla bandiera della nave;
- **l'EU Ports Strategy e EU Industrial Maritime Strategy**: nel **marzo 2026**, la Commissione Europea ha adottato **due strategie** volte a promuovere la **competitività**, la **sostenibilità**, la **sicurezza** e la **resilienza** nell'ambito del settore marittimo dell'UE nel suo complesso. Le strategie si concentrano sui **porti**, sul **trasporto marittimo** e sulla **cantieristica navale**. Questi settori sono fondamentali per il **commercio**, la **crescita economica**, la **sicurezza** e la **difesa dell'UE**. Di fronte alla crescente concorrenza globale, alla transizione energetica e ai rischi per la sicurezza, queste industrie devono rimanere forti. La nuova strategia portuale dell'UE e la strategia industriale marittima definiscono una **visione e azioni concrete** per salvaguardare e rafforzare questi settori nell'UE.

36. Si tratta di un insieme di norme, spesso in sovrapposizione, che creano ostacoli di competitività per l'industria armatoriale europea e nazionale e per i porti. Ad esempio, tra le misure più critiche del quadro regolatorio europeo, l'introduzione dell'EU ETS nel trasporto marittimo rappresenta una delle principali leve regolatorie per la riduzione delle emissioni, ma comporta impatti economici per il settore. TEHA Group stima un **rincaro medio annuo per nave pari a circa 696,7 mila Euro** nel periodo 2025-2027, con effetti sia nel breve sia nel lungo periodo: nel breve periodo si stima un trasferimento di parte dei costi sui consumatori finali, attraverso un incremento potenziale dei prezzi dei beni; nel medio-lungo periodo, il meccanismo potrebbe determinare una **riformulazione di alcune rotte internazionali**, incentivando le compagnie marittime a spostare parte dei traffici verso porti limitrofi extra-UE, dai quali le merci verrebbero successivamente distribuite nel mercato europeo tramite trasporto su gomma. Tale dinamica potrebbe penalizzare in particolare alcuni porti italiani specializzati nelle attività di transhipment, come il porto di Gioia Tauro, la cui funzione è quella di smistare le merci lungo le rotte internazionali prima del loro ingresso nei mercati europei e che potrebbero quindi risultare relativamente meno competitivi sotto il profilo dei costi rispetto ai porti extra-UE.

37. Risulta fondamentale, dunque, definire la cornice istituzionale attorno alla quale da un lato velocizzare il completamento di alcuni investimenti già previsti, come ad esempio quelli propedeutici a garantire la diffusione a livello nazionale degli impianti OPS (Onshore Power Supply o Cold Ironing) e dell'altro effettuare una **mappatura** esaustiva delle **tecnologiche energetiche disponibili e utilizzate** nel panorama internazionale, e del loro **potenziale di applicazione** e di **sviluppo industriale** nei diversi territori nazionali (per ulteriori approfondimenti si veda il capitolo 4).
38. In questo scenario regolatorio, ha assunto particolare rilevanza la diffusione a livello nazionale degli **impianti OPS**, 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). In Italia il PNRR ha destinato **1,1 miliardi di Euro** allo sviluppo del **Cold Ironing** nei porti prevedendo, inoltre, la **semplificazione delle procedure autorizzative** per realizzare gli impianti, **700 milioni di Euro** iniziali da Fondo Complementare e **400 milioni di Euro** dal PNRR con la riforma nel 2023.
39. L'aumento delle navi alimentate a gas naturale liquefatto (GNL) evidenzia la rilevanza strategica delle infrastrutture di stoccaggio e rifornimento per la transizione energetica del trasporto marittimo. Nel 2024, le nuove costruzioni navali a GNL hanno rappresentato il **50% delle navi a combustibili alternativi**, con una flotta globale che ha raggiunto le **648 unità**, in forte crescita rispetto agli anni precedenti (CAGR **+37,0%** dal 2020). Tuttavia, l'Italia presenta ancora un ritardo sul fronte infrastrutturale: attualmente risulta operativo **solo un deposito costiero**, quello di Ravenna, sebbene siano previsti nuovi progetti lungo la penisola.

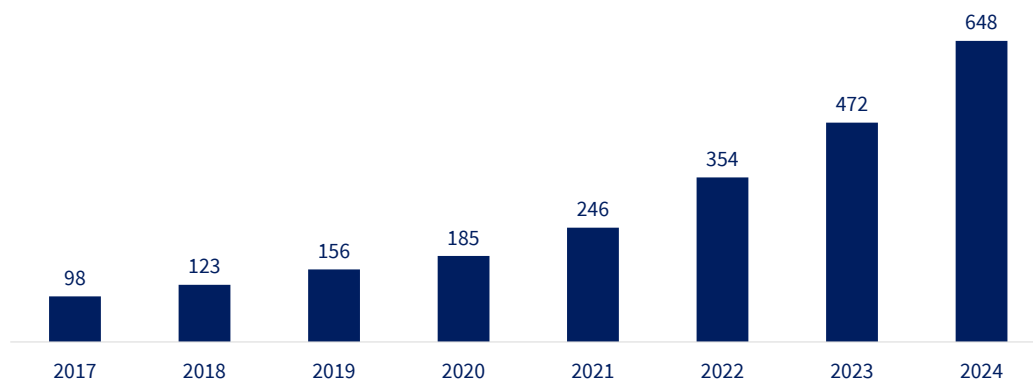


Figura 2.14. Flotta alimentata a GNL (valore assoluto), 2017-2024. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, Federchimica e fonti varie, 2026.*

40. Per rispondere alle sfide legate alla transizione energetica, alla competitività e alla frammentazione della governance portuale, l'Italia è già intervenuta attraverso la

creazione del CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare)¹⁹ e del Dipartimento del mare. Partendo dalla redazione del **Piano del Mare**²⁰, attualmente in aggiornamento, il Governo italiano ha promosso un percorso di razionalizzazione e revisione della governance per il varo di una strategia marittima nazionale. Nell'ambito di questa ridefinizione delle competenze, sono stati approvati diversi Disegni di Legge, già convertiti in legge, tra cui:

- la legge recante disposizioni in materia di **sicurezza delle attività subacquee** (che istituisce un'apposita **Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee** e norme per la **gestione delle infrastrutture sottomarine**, come i cavi);
- l'**ammodernamento del Codice della navigazione** per **semplificare le procedure amministrative** (ad es. il comandante o l'armatore possono stipulare contratti di imbarco/sbarco, senza atto pubblico);
- la legge per la **“Valorizzazione della Risorsa Mare”** (con l'obiettivo di rafforzare il coordinamento tra le Istituzioni, potenziando il ruolo del CIPOM, estendere la zona contigua fino a **24 miglia nautiche** dalla costa, **semplificare** le procedure amministrative e favorire la **digitalizzazione** nel settore della **nautica da diporto** e digitalizzare e **promuovere e sviluppare il turismo subacqueo**).

41. Attualmente il Governo sta lavorando al Disegno di Legge sulla **Riforma dei porti**²¹, il quale è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 22 dicembre 2025, successivamente è stato bollinato dalla Ragioneria Generale dello Stato il 27 aprile 2026 e più recentemente, a seguito della firma del Presidente della Repubblica, entrerà nella fase parlamentare per l'esame e l'approvazione della norma.

42. Il provvedimento in esame costituisce una revisione organica della legge 28 gennaio 1994, n. 84, legge fondativa del sistema portuale italiano, rimasta sostanzialmente invariata nei suoi pilastri istituzionali per oltre trent'anni. La riforma si propone di **ridisegnare la governance delle infrastrutture portuali nazionali secondo una logica unitaria**,

¹⁹ Il CIPOM ha il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare. Il Decreto Legge sulla “valorizzazione della Risorsa Mare estende e rafforza le competenze del CIPOM.

²⁰ Nel 2023 il CIPOM ha elaborato e approvato il Piano del Mare (presentato per la prima volta nella prima edizione del Forum “Risorsa Mare” di TEHA Group in collaborazione con il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare), contenente gli indirizzi strategici in materia di: tutela e valorizzazione della Risorsa Mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico; valorizzazione economica del mare con particolare riferimento a turismo, archeologia subacquea, pesca, acquacoltura e risorse energetiche; valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale e del trasporto marittimo sostenibile; promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole (attuazione dello shift modale), superamento degli svantaggi dell'insularità e valorizzazione delle economie delle Isole minori; promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale; valorizzazione del demanio marittimo, con riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistiche.

²¹ Il Disegno di Legge del 6 maggio 2026 concerne il “riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di governance portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale”.

allineando il quadro normativo agli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e alle priorità del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

43. La riforma si articola lungo alcune innovazioni fondamentali:

- **nuova classificazione dei porti:** i porti sono riclassificati in base all'appartenenza alla rete europea TEN-T (in particolare i porti della Categoria II, Classi I, II e III): Classe I (porti nella circoscrizione di una Autorità di Sistema Portuale - AdSP e nella rete TEN-T), Classe II (porti sotto AdSP ma fuori TEN-T), Classe III (porti regionali). La classificazione determina la ripartizione delle responsabilità di spesa per tipologia di porto:

- o **Categoria I** (porti militari e di rilevanza nazionale): oneri interamente a carico dello Stato;
- o **Categoria II, Classi I e II:** lo Stato contribuisce al finanziamento delle nuove opere infrastrutturali e della manutenzione straordinaria incluse nel Piano; le Regioni e i Comuni possono concorrere o sostituirsi allo Stato; le AdSP mantengono la competenza sugli interventi non inclusi nel Piano e sulla manutenzione ordinaria;
- o **Categoria II, Classe III:** oneri interamente a carico delle Regioni

Questa tripartizione ha **implicazioni particolarmente rilevanti per le Regioni del Sud Italia**, che ospitano **numerosi porti di Classe III**, spostando su di esse l'integrale responsabilità finanziaria degli interventi ordinari e straordinari;

- **nascita di "Porti d'Italia S.p.A.":** è la novità cardine della riforma. Si crea una società pubblica nazionale, con capitale iniziale di 10 milioni di Euro e concessione statale della durata di novantanove anni, che diventa il soggetto unico responsabile della progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali strategiche nei porti di Classe I e II, funzione prima assegnata alle singole AdSP;
- **piano nazionale e accordo di programma:** tutta la programmazione degli investimenti strategici converge in un Piano nazionale adottato dal MIT, attuato tramite accordi di programma quinquennali stipulati con Porti d'Italia S.p.A. e approvati dal CIPESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile). Le priorità di investimento sono dunque determinate a livello centrale;
- **nuovo Fondo strategico:** è istituito un Fondo per le infrastrutture portuali, alimentato da una quota compresa tra il 15% e il 25% delle tasse portuali riscosse annualmente dalle AdSP, che vengono così parzialmente spogliate delle proprie risorse a favore del livello nazionale;
- **ridimensionamento delle Autorità di Sistema Portuale:** le AdSP conservano le funzioni di manutenzione ordinaria e di gestione concessoria, ma perdono il ruolo di stazione appaltante per le grandi opere. È inoltre introdotto un meccanismo di

soppressione per le AdSP che registrino risultati di bilancio negativi per tre volte in un quadriennio.

44. Inoltre, l'articolo 8 introduce una **significativa semplificazione normativa in materia di operazioni di dragaggio** nelle aree portuali e marino-costiere, anche al di fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, qualificando le attività di dragaggio come **interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti**, con un unico procedimento autorizzativo e la promozione di politiche di economia circolare²².

2.2 L'energia

45. Il sistema energetico globale sta attraversando una fase di **profonda trasformazione**, caratterizzata da una **crescente instabilità geopolitica**, da una **ridefinizione delle rotte di approvvigionamento** e da un'accelerazione dei processi di transizione ecologica. In questo contesto, sicurezza energetica, competitività e sostenibilità emergono come dimensioni sempre più interconnesse, richiedendo un ripensamento delle strategie a livello europeo e nazionale. Per l'Italia, e in particolare per il Sud, tali dinamiche rappresentano al contempo una sfida e un'opportunità: da un lato, l'esposizione ai mercati internazionali rende il sistema vulnerabile agli shock esterni; dall'altro, la disponibilità di risorse, infrastrutture e potenziale di sviluppo nelle fonti rinnovabili e nelle nuove tecnologie energetiche può **rafforzarne il ruolo strategico nel Mediterraneo** e contribuire alla sicurezza degli approvvigionamenti del Paese.
46. Negli ultimi anni, il tema dell'**indipendenza energetica** ha assunto una rilevanza crescente, sia in termini di sicurezza degli approvvigionamenti sia di diversificazione delle fonti, con una spinta sempre maggiore verso la produzione locale e lo sviluppo delle energie rinnovabili. A livello globale, il sistema energetico continua a essere caratterizzato da una **forte polarizzazione tra Paesi esportatori e importatori**, configurando equilibri geopolitici complessi e potenziali aree di tensione. In questo contesto, l'Europa, e in particolare Paesi come Germania e Italia, si colloca tra i **principali importatori netti di energia**, risultando quindi maggiormente esposta alle dinamiche internazionali e alle pressioni che fanno dell'energia un elemento centrale nelle relazioni diplomatiche.
47. Lo scoppio del conflitto russo-ucraino nel febbraio 2022 ha rappresentato un punto di svolta, imponendo un ripensamento delle strategie di approvvigionamento energetico. Nel 2021, infatti, le importazioni di gas russo coprivano il **53,4% del fabbisogno dell'Unione Europea** e il **43,7% di quello italiano**, evidenziando un'elevata dipendenza. A distanza di quattro anni, l'Italia è riuscita a ridurre significativamente tale esposizione, accelerando la diversificazione delle fonti e dei fornitori. In questo contesto, il **GNL ha assunto un ruolo sempre più centrale**, con un incremento delle importazioni pari al

²² Tra le altre novità, è previsto il trasferimento, senza soluzione di continuità e con garanzia della posizione giuridica ed economica acquisita, di una quota non superiore al 25% del personale delle AdSP verso Porti d'Italia S.p.A.

+39,7% tra il 2024 e il 2025, arrivando a pesare il **33,8%** sulle importazioni complessive di gas nel 2025.

48. Tale processo ha contribuito a rafforzare la resilienza del sistema energetico italiano. Ma, al contempo, ha introdotto nuove vulnerabilità legate alla crescente esposizione verso aree caratterizzate da instabilità geopolitica. Un esempio significativo è rappresentato dalla guerra in Iran, che ha determinato il **blocco dello Stretto di Hormuz**. Attraverso questo corridoio transitava infatti una quota rilevante delle importazioni italiane di GNL, in particolare quelle provenienti dal **Qatar**. Nel 2025, il Qatar ha rappresentato l'**11,2%** delle importazioni complessive di gas dell'Italia, quota che sale al **33,2%** se si considerano esclusivamente le forniture di GNL.
49. In risposta a tali dinamiche, il governo italiano ha intensificato le iniziative diplomatiche volte a rafforzare le relazioni con i principali Paesi esportatori di gas, tra cui assume particolare rilevanza l'**Algeria**. Questo Paese rappresenta, infatti, uno dei pilastri della strategia di diversificazione delle forniture energetiche dell'Italia, grazie alla disponibilità di due canali di approvvigionamento complementari: il gasdotto **Trans-Mediterranean Pipeline** (Transmed) e le forniture di GNL. Nel dettaglio, le importazioni di gas dall'Algeria tramite gasdotto rappresentano il **33,1%** del totale, mentre quelle via GNL incidono per il **3,5%**. Complessivamente, il contributo dell'Algeria raggiunge il **36,6%** delle importazioni italiane di gas.
50. Il recente acuirsi delle tensioni geopolitiche ha anche evidenziato la forte sensibilità dei mercati energetici agli shock internazionali, come dimostrato dall'andamento dei prezzi del gas scambiati nel **Title Transfer Facility** (TTF) e del petrolio **Brent**, entrambi caratterizzati da marcata volatilità in corrispondenza di eventi critici. In questo contesto, il blocco della navigazione attraverso lo Stretto di Hormuz rappresenta un fattore dirompente per il mercato globale dell'energia: attraverso questo snodo transitano circa **15 milioni di barili al giorno di greggio (pari al 34% del commercio globale)** e circa il **20% del commercio mondiale di GNL**, rendendolo uno dei principali punti di vulnerabilità del sistema energetico internazionale. L'interruzione dei flussi ha determinato una significativa contrazione dell'offerta globale, contribuendo a tensioni sui prezzi, come evidenziato anche dal picco del Brent che ha raggiunto **119,5 dollari al barile (+29% intraday)** e dal contestuale incremento dei prezzi del gas.

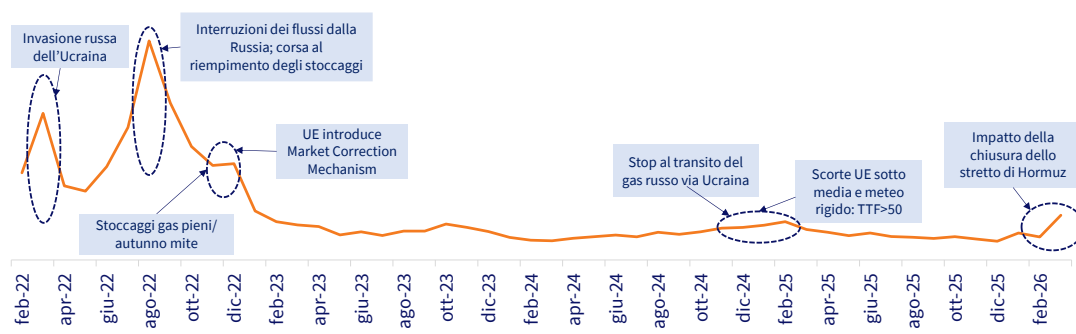


Figura 2.15. Andamento trimestrale del prezzo del gas TTF (€/MWh), gen. 2022 - feb. 2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Terna, 2026.

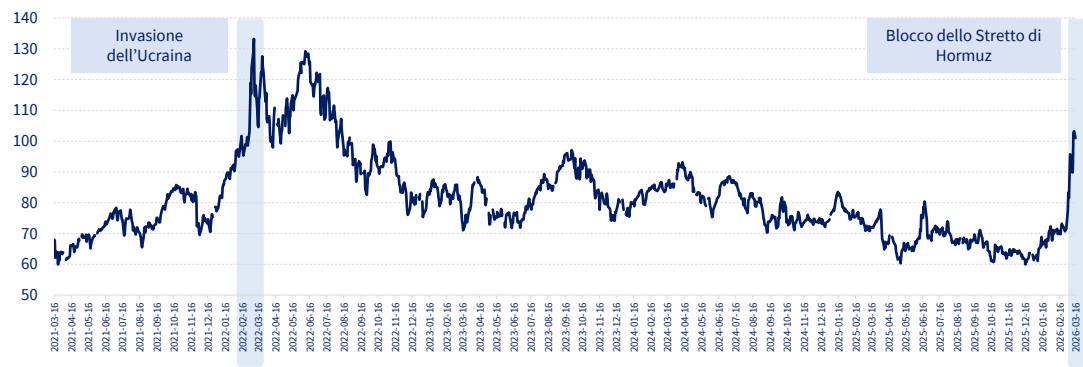


Figura 2.16. Brent - Prezzo del greggio Europe (dollari per barile), marzo 2021-marzo 2026. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Federal Reserve Bank of St. Louis, 2026.*

51. Il ruolo del GNL risulta particolarmente centrale: se da un lato l'Europa ha progressivamente diversificato i propri approvvigionamenti **riducendo la dipendenza da singoli fornitori**, dall'altro il mercato del GNL resta intrinsecamente globale e quindi **esposto a shock sistemici**. In questo senso, anche una riduzione dei flussi destinati prevalentemente all'Asia si riflette sui prezzi internazionali, con effetti indiretti ma rilevanti anche per i Paesi europei. Un aumento dei prezzi del GNL e del petrolio **si trasmette lungo le filiere produttive**, determinando un incremento dei costi di trasporto, produzione e approvvigionamento e traducendosi, quindi, in un rialzo diffuso dei prezzi di numerosi beni e servizi.
52. Nel 2025, il gas immesso dagli ingressi del Sud equivale al **48,6% di tutto il gas** importato. Inoltre, un cruciale contributo alle riserve italiane è la **rigassificazione del GNL** via mare, in particolare dal terminale offshore dell'Adriatico, tra Cavarzere (VE) e Rovigo, il più grande d'Italia, che ha consentito di compensare la riduzione dei flussi in ingresso dal Nord. Infatti, in una **visione sinergica tra economia del mare ed energia**, il trasporto via nave del GNL 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.
53. Nel complesso, il **blocco di Hormuz** non configura tanto un problema di disponibilità fisica per l'Europa, quanto un rischio sistemico che agisce sui prezzi a livello globale, incidendo sugli equilibri dei mercati energetici e sulle catene di approvvigionamento. Il quadro resta tuttavia in continua evoluzione e caratterizzato da un **elevato grado di incertezza**, legato sia agli sviluppi geopolitici sia alla capacità dei mercati e degli operatori di adattarsi a un contesto sempre più instabile.
54. 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 2024, **oltre 2,4 milioni di famiglie italiane** (circa il 9,1% delle famiglie italiane con un aumento di +1,4 punti percentuali rispetto al 2022) si trovavano in tale condizione, raggiungendo il valore più elevato dal 1997, con una maggiore incidenza nelle Isole e nel Sud Italia.

55. Nel contesto di crescente instabilità dei mercati energetici globali e di ridefinizione delle direttrici di approvvigionamento, il ruolo delle infrastrutture assume una valenza sempre più strategica. Il Sud Italia si sta progressivamente affermando come principale punto di accesso del gas nel Paese. A fronte di **6 ingressi via gasdotto** (3 al Nord e 3 al Sud), nel 2025 **il 77,2% del gas importato è transitato dal Sud** (31 miliardi m³ su 40,2), in aumento rispetto al 2024. Inoltre, l'area concentra una quota rilevante delle risorse energetiche nazionali, contribuendo per il **48,6% delle riserve di gas** e detenendo l'**86,5% di quelle di petrolio**, consolidando così il proprio ruolo strategico nella sicurezza energetica italiana.



Figura 2.17. Principali infrastrutture di connessione energetica via gasdotto nella regione euro-mediterranea (pipeline), 2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione Europea, Snam e fonti varie, 2026.

56. Il Sud Italia può fare leva su alcuni progetti in via di sviluppo nel Mediterraneo, in particolare l'EastMED, il Poseidon e il raddoppio TAP. Tali progetti sono predisposti anche al trasporto di **idrogeno** e consentirebbero l'apertura di **due nuovi corridoi** diversificati, garantendo la connessione con **nuovi bacini di energia** pulita (penisola arabica e Turchia) e la **bidirezionalità** dei due sistemi (concetto di “mutual security of supply”).

Focus - Edison Gas Assets - Contesto energetico e corridoio Poseidon

Nel 2022, il sistema energetico europeo, già sotto pressione per il COVID-19, ha subito un ulteriore shock dalla crisi russo-ucraina e dunque dalla **riduzione delle forniture energetiche**. L'UE ha reagito riducendo la dipendenza dai fornitori tradizionali e ampliando l'accesso ai mercati globali, anche attraverso contratti di lungo termine per l'importazione di GNL. L'aumento dei prezzi dell'energia conseguente ha portato a interventi pubblici per circa 758 miliardi di Euro tra settembre 2021 e gennaio 2023. Misure necessarie, ma di **natura temporanea**, che non hanno risolto le vulnerabilità strutturali.

Le recenti tensioni geopolitiche, in particolare in Medio Oriente e nell'area del Golfo, hanno ulteriormente evidenziato la **fragilità dell'attuale sistema energetico**, con rotte di approvvigionamento poco diversificate e una dotazione infrastrutturale non adeguata alle esigenze strutturali. In questo contesto, la **carenza di reti integrate** - in particolare nei settori del gas e dell'elettricità - è un ostacolo allo sviluppo di un mercato energetico realmente **resiliente e interconnesso**. La sfida non consiste nel sostituire un fornitore con un altro, ma nel **prevenire nuove forme di dipendenza**.

Lo sviluppo infrastrutturale dovrebbe basarsi su tre principi: **resilienza**, intesa come la diversificazione di fonti e fornitori, per aumentare la capacità di assorbire eventuali interruzioni; **ridondanza**, per garantire rotte multiple e capacità di backup, riducendo la dipendenza da pochi interlocutori; e **renewable-readiness**, per assicurare infrastrutture tecnologicamente neutrali e pronte alla decarbonizzazione.

In questo contesto, lo sviluppo di **nuovi corridoi energetici** tra l'Europa e le aree limitrofe ricche di risorse, rafforzano al contempo il **dialogo** e la **cooperazione** con partner strategici. Tra questi, Italia e Grecia rappresentano il punto di accesso naturale per l'Europa alle Regioni del Caspio e del Medio Oriente, offrendo un'opportunità concreta per **ampliare e diversificare le rotte di approvvigionamento**. Il Mediterraneo si configura quindi come una **direttrice strategica fondamentale**.

È in questa ottica che si inserisce il **progetto Poseidon**, promosso da Edison attraverso la joint venture IGI Poseidon, volto a realizzare un'infrastruttura di interconnessione bidirezionale greco-italiano, collegando con **partner strategici situati lungo il corridoio euro-mediterraneo orientale**. Il progetto è concepito per il trasporto bidirezionale via pipeline di gas naturale - fino a 12 bcm/anno nella fase iniziale, espandibili fino a 20 bcm/anno - ed è già predisposto per il trasporto di idrogeno puro. La sua configurazione e il suo routing consentono, in prospettiva, di abilitare il collegamento anche con risorse energetiche in fase di esplorazione, rafforzando ulteriormente l'**integrazione tra bacini energetici e mercati della regione**.

Poseidon può contribuire ad ampliare le opzioni di approvvigionamento per l'Europa, migliorando **sicurezza, flessibilità e resilienza del sistema**, rafforzando una **cooperazione energetica di lungo periodo** e valorizzando il ruolo del **Mediterraneo come hub energetico strategico**.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2026.

57. Al tempo stesso, il Sud Italia si conferma come il principale polo nazionale per lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili, concentrando oltre il 50% della capacità eolica e fotovoltaica installata. In particolare, Regioni come **Puglia (6,8 GW)** e **Sicilia (5,2 GW)** guidano la classifica nazionale, seguite da Campania e Sardegna, evidenziando una forte vocazione del territorio alla produzione di energia da fonti rinnovabili. Nonostante tale leadership in termini di capacità installata, il Sud si colloca al **7° posto nel Mediterraneo per quota di consumi coperti da FER (26,7%)**, segnalando un potenziale ancora significativo in termini di integrazione e utilizzo dell'energia prodotta.

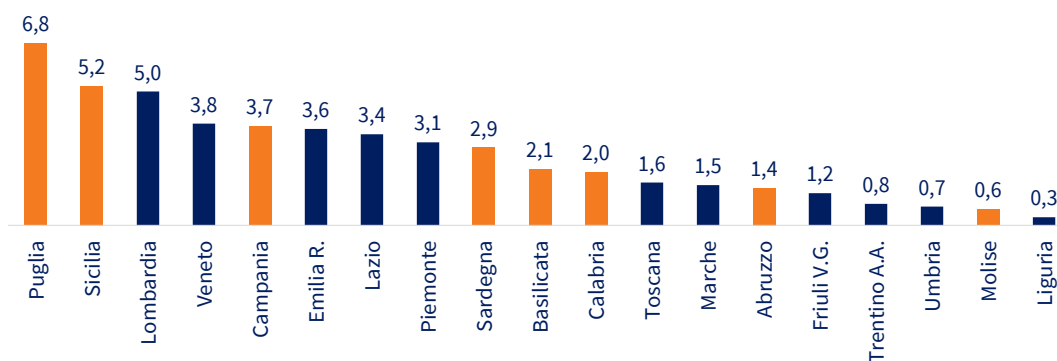


Figura 2.18. Capacità eolica e fotovoltaica installata a livello regionale (GW), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, Commissione Europea e fonti varie, 2026.

58. Nel quadro della transizione energetica nazionale, il coinvolgimento attivo degli operatori industriali rappresenta un fattore chiave per accelerare lo sviluppo delle fonti rinnovabili e rafforzare la sicurezza del sistema energetico.

Focus - Il Sud al centro dei piani di Edison per la Transizione Energetica

Il **piano industriale di Edison** prevede una traiettoria di crescita che punta a raggiungere i **4 GW di capacità rinnovabile** installata **entro il 2030**. Partendo da una base consolidata di circa 2,4 GW, il Gruppo prevede quindi lo sviluppo di ulteriori 1,6 GW di potenza rinnovabile, di cui almeno il **60%** sarà veicolato tramite meccanismi di mercato regolato.

Alla fine del 2025, **Edison è risultato tra i principali aggiudicatari delle aste FER-X**: dei 500 MW assegnati, nei primi sei mesi dell'anno il Gruppo avvierà 160 MW di nuovi cantieri, ripartiti in oltre **100 MW di fotovoltaico** e **50 MW di eolico**, per un investimento pari a circa **215 milioni di Euro**, con ricadute dirette sul sistema economico territoriale attraverso il coinvolgimento di circa 400 maestranze e 70 imprese fornitrici. I progetti saranno sviluppati principalmente in Basilicata, Campania, Puglia e Sicilia. L'area geografica prioritaria per molte delle iniziative in atto è il Sud Italia, anche grazie a condizioni autorizzative più vantaggiose. Per il 2026, Edison prevede di aprire 18 cantieri tra fotovoltaico e eolico, in gran parte nel Mezzogiorno.

Parallelamente l'azienda è impegnata a portare a compimento quanto già in sviluppo: nel primo semestre, Edison metterà in marcia nuovi impianti rinnovabili per una capacità complessiva di oltre **170 MW**. Tra questi, le Integrali Ricostruzioni dell'Alto Vastese, in Abruzzo, esempio virtuoso e particolarmente simbolico che ha visto la sostituzione di 67 aerogeneratori obsoleti con soli 18 di ultima generazione, con una riduzione del 73% del numero di turbine installate e, allo stesso tempo, il **raddoppio della potenza complessiva**, da 40,2 MW a **81 MW**. L'ambizione di produrre molta più energia con molte meno pale, procedendo a revamping completi di impianti esistenti, guida Edison verso progetti simili già previsti nel prossimo periodo.

Analogamente, per sopperire alla natura intermittente delle fonti rinnovabili e garantire un sistema energetico sicuro e integrato, l'azienda sta sviluppando cinque progetti di pompaggio idroelettrico, tutti al Sud Italia, fra Basilicata, Calabria, Puglia, Sardegna e Sicilia. In particolare, l'obiettivo primario è far entrare in esercizio a partire dal 2030 due impianti da 500 MW, uno a Pescopagano (Basilicata) e uno a Villarosa (Sicilia): si tratterebbe di opere di lunga durata con ritorni economici significativi per i territori coinvolti, così come benefici e garanzie per la rete elettrica nazionale. Per queste realizzazioni, Edison ha sottoscritto recentemente con Webuild un accordo per investimenti da **1,2 miliardi di Euro**.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2026.

59. Nel percorso di integrazione delle fonti rinnovabili, i **pompaggi idroelettrici** rappresentano asset strategici per il raggiungimento degli obiettivi di

decarbonizzazione, mitigando l'intermittenza delle fonti energetiche rinnovabili (eolico e fotovoltaico), e al contempo contribuiscono alla sicurezza della catena degli approvvigionamenti e al **rilancio di filiere storiche nazionali**, oltre che costituire un volano per il recupero di infrastrutture esistenti promuovendo un **uso più efficiente della risorsa idrica**, con un potenziale ancora ampiamente valorizzabile in Italia e, in particolare, nel Sud. Questa tecnologia permette di immagazzinare l'energia in eccesso e "rilasciarla" nei momenti di maggiore domanda. 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**. Le analisi evidenziano una significativa capacità tecnicamente sviluppabile, con punte rilevanti in Regioni come **Sardegna (5.098 MW)**, **Basilicata (1.267 MW)**, **Calabria (955 MW)** e **Sicilia (871 MW)**.

60. Nonostante tale potenziale, il comparto risulta ancora fortemente sottosviluppato a livello nazionale, a causa di:
- **complessità degli iter autorizzativi**, che rallenta lo sviluppo dei progetti, a causa di processi lunghi, frammentati e caratterizzati da elevata incertezza nei tempi;
 - **profilo economico-finanziario poco attrattivo**, per via degli elevati costi iniziali non compensati da meccanismi di remunerazione stabili per i servizi offerti;
 - necessità di **attivare investimenti su infrastrutture esistenti** al fine di **ridurre i vincoli di disponibilità della risorsa in contesti di stress idrico** anche a fini idropotabile e irriguo, oltre che energetico;
 - **vincoli morfologici e geologici** che riducono le opportunità di sviluppo, data la limitata disponibilità di siti idonei e la crescente competizione per le risorse idriche, e comportano potenziali imprevedibili extra-costi in fase di cantiere.
61. In questo contesto, emergono tuttavia primi segnali di sviluppo, come l'accordo tra **Edison** e **Webuild** per la realizzazione di due impianti in **Basilicata** e **Sicilia**, con una capacità complessiva di circa **500 MW** e investimenti stimati pari a **1,2 miliardi di Euro**, a conferma del ruolo strategico che tali infrastrutture possono assumere nel rafforzare la sicurezza e la flessibilità del sistema energetico nazionale.
62. Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)²³ 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 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

²³ 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.

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%**.

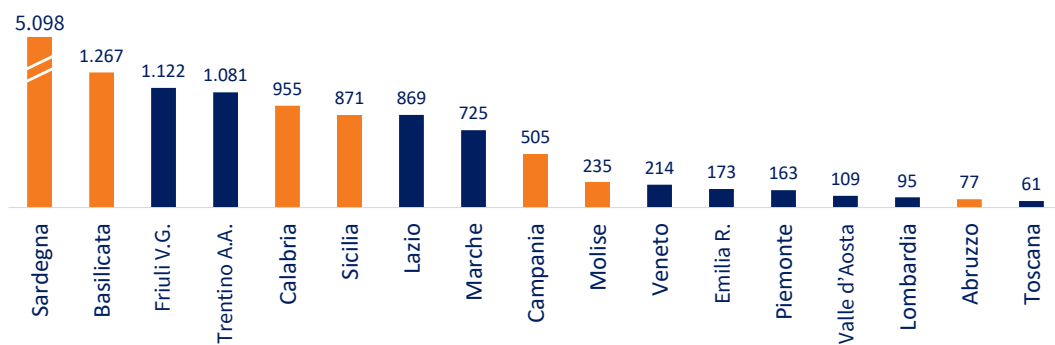


Figura 2.19. Potenziale totale tecnicamente fattibile degli impianti di pompaggio tradizionali su scala regionale (MW). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati “Lo stato della transizione energetica in Italia: Principi e policy per garantire sicurezza e competitività” di TEHA Group, 2026.

63. In questo contesto, la resilienza dei sistemi urbani emerge come una priorità strategica per garantire sostenibilità, qualità della vita e capacità di adattamento ai cambiamenti climatici.

Focus - Città resilienti: il ruolo chiave della biodiversità nello sviluppo urbano - il caso Edison

La **resilienza urbana** rappresenta oggi una dimensione imprescindibile dello sviluppo territoriale. Le città del Sud Italia, tra le aree più vulnerabili agli effetti del cambiamento climatico - dalle ondate di calore estremo allo stress idrico, fino alla perdita di biodiversità - hanno ormai riconosciuto come il rafforzamento del **capitale naturale** non è un elemento accessorio, ma una componente strutturale e imprescindibile delle loro strategie di sopravvivenza futura e adattamento.

La **biodiversità** può essere definita come la ricchezza di vita sulla terra: i milioni di piante, animali e microrganismi, i geni che essi contengono, i complessi ecosistemi che essi costituiscono nella biosfera. Questa varietà non si riferisce solo alla forma e alla struttura degli esseri viventi, ma include anche la diversità intesa come abbondanza, distribuzione e interazione tra le diverse componenti del sistema (E. O. Wilson 1986). La biodiversità, **nei contesti urbani**, pur essendo spesso frammentata, svolge un ruolo fondamentale nel migliorare la qualità della vita.

È dentro questa cornice che si inserisce **Mosaico Verde**, campagna nazionale promossa da AzzerCO2 e Legambiente dedicata alla **forestazione urbana**, alla **rigenerazione urbana** e al **ripristino degli** ecosistemi. A questa iniziativa, Edison Energia ha aderito nel 2024, con una particolare attenzione rivolta alle aree del Sud e del Mediterraneo.

A **Catania**, all'interno del Parco Gemmellaro, la messa a dimora di **1.000 nuove piante** - tra cui carrubo, leccio, jacaranda e ligustro - risponde alle esigenze climatiche della città: creare zone d'ombra in un territorio particolarmente vulnerabile alle alte temperature, ridurre l'inquinamento atmosferico da polveri sottili grazie alla capacità di intercettazione delle chiome, e realizzare una barriera verde fonoassorbente a tutela dei residenti dai flussi di traffico urbano. L'inaugurazione del 27 marzo 2025, alla presenza degli assessorati all'ambiente, del Comune e di Legambiente, ha segnato non solo l'avvio operativo dell'intervento, ma anche un momento di attivazione civica. Nella stessa area è stato inoltre avviato un **percorso di divulgazione per i bambini delle scuole elementari** limitrofe, attraverso laboratori didattici e attività scientifiche che favoriscono la conoscenza del territorio, della natura e degli interventi di riforestazione. Il coinvolgimento della comunità locale - istituzioni, partner, colleghi territoriali e famiglie - ha costituito un valore aggiunto essenziale, rafforzando la componente educativa e culturale della transizione ecologica.

Parallelamente, a **Lecce**, nell'area adiacente alla tangenziale est, la piantumazione di **1.000 alberi** - tra cui leccio, orniello, carrubo, sughera e frassino - contribuisce ad aumentare la copertura arborea e a mitigare l'impatto dell'inquinamento atmosferico generato dal traffico veicolare. L'intervento, inaugurato il 9 aprile 2025 insieme al Comune, agli assessorati all'Ambiente e a Legambiente, rafforza la continuità ecologica e favorisce l'insediamento della piccola fauna.

Un elemento qualificante del progetto, oltre alla manutenzione delle aree stesse che sarà garantita per i prossimi 3 anni, è l'introduzione di un **sistema avanzato di monitoraggio della biodiversità**. Questo sistema combina analisi satellitari e rilievi condotti direttamente sul campo, permettendo di valutare indicatori quali la quantità di fiori disponibili per gli impollinatori, l'adeguatezza del terreno ad ospitare gli impollinatori e l'abbondanza di specie vegetali e animali nelle aree di intervento.

Nel loro insieme, questi interventi dimostrano come la forestazione urbana, quando integrata con partecipazione territoriale, educazione ambientale, strumenti tecnologici avanzati e una visione sistemica del territorio, rappresenti non solo un investimento ambientale, ma un'azione strategica per la **resilienza, il benessere e la competitività futura degli insediamenti urbani del Sud e del Mediterraneo**.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2026.

2.3 La manifattura

64. Nel periodo post-COVID, il **Sud Italia** ha confermato una traiettoria di crescita superiore alla media nazionale. Tra il **2019 e il 2024** il PIL del Sud Italia è cresciuto del **+7,7%** a prezzi costanti, superando sia il **Nord** (+5,9%) che il **Centro** (+3,7%). A livello regionale, **Sardegna** e **Sicilia** si collocano ai vertici della classifica nazionale con una crescita del **+9,3%** ciascuna, seguite dalla **Campania** (+8,4%), che supera anche la Lombardia (+8,3%).

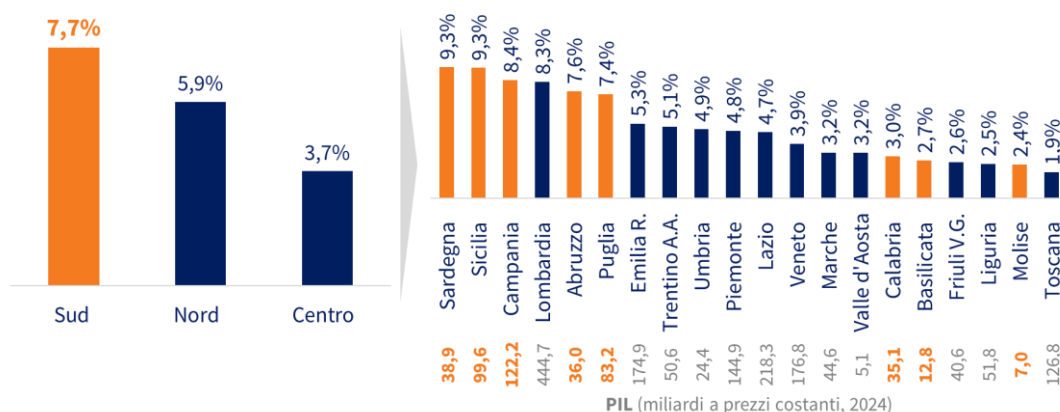


Figura 2.20. Variazione del PIL per macro-area e Regione (valore percentuale, prezzi costanti), 2019-2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

65. L'aumento del PIL del Sud Italia si è accompagnato a un parallelo incremento dell'occupazione: tra il 2019 e il 2024 il numero di occupati nel Sud è cresciuto del **+6,6%**, quasi il doppio rispetto al +3,9% registrato nel Nord e al +3,7% del Centro, con **447.600 nuovi occupati** creati nel periodo.

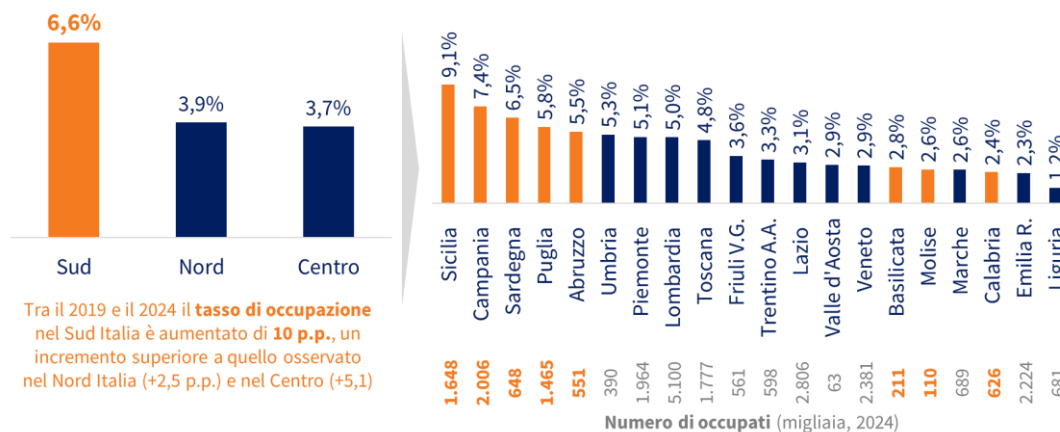


Figura 2.21. Variazione del numero di occupati per macro-area e Regione (valore percentuale), 2019-2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

66. Il Sud Italia ha mostrato una crescita significativa anche sul fronte delle **esportazioni**. Tra il 2019 e il 2024 le esportazioni del Sud sono aumentate del **+34,2%** (+15,0 miliardi di Euro), superando il +27,9% del Centro e il +25,1% del Nord. A livello regionale, **Calabria** (+101,1%), **Campania** (+75,5%) e **Molise** (+71,2%) guidano la classifica, con l'unica

eccezione negativa rappresentata dalla **Basilicata** (-50,0%), penalizzata dalla crisi della filiera automotive.

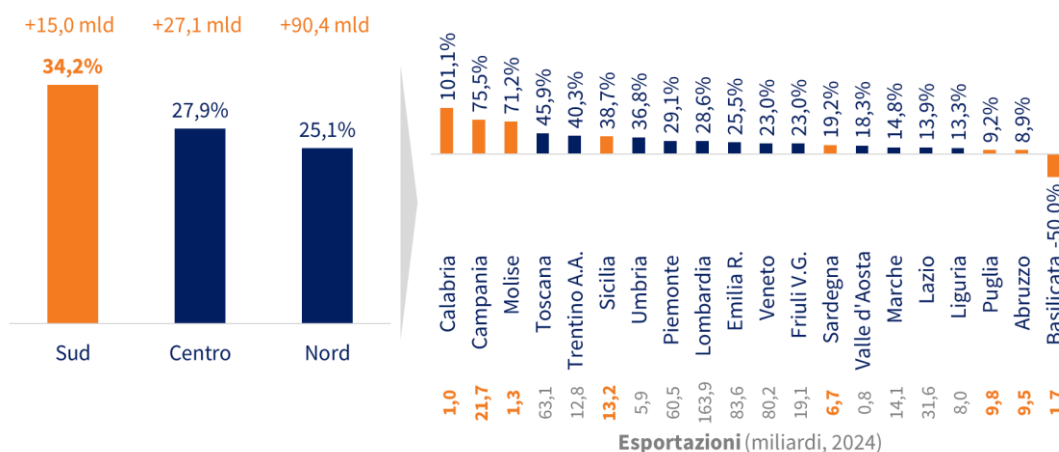


Figura 2.22. Variazione delle esportazioni nelle Regioni italiane (valore percentuale), 2019-2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

67. Lo sviluppo economico del Sud Italia passa dalla capacità di **generare valore concreto, stabile e riproducibile nel tempo**. In tal senso, lo sviluppo del **tessuto manifatturiero** rappresenta la prima priorità per il territorio. Nell'ultimo triennio, in Italia si è assistito a una **diminuzione generalizzata del numero di imprese manifatturiere**. Nel confronto tra il 2021 e il 2023, quasi tutte le Regioni registrano contrazioni, con la **Calabria** come unica eccezione a livello nazionale (+0,4%). La **Campania** mantiene la propria posizione di 1° polo manifatturiero del Sud con **25.400 imprese** (variazione 0,0%), seguita da **Sicilia** (19.700 imprese, -1,6%) e **Puglia** (19.500 imprese, -1,5%).

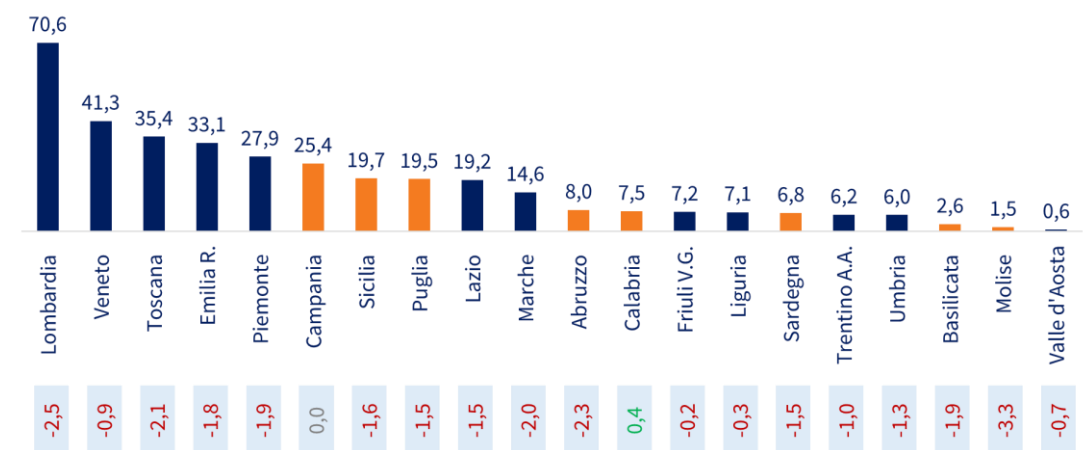


Figura 2.23. Imprese del comparto manifatturiero per Regione (migliaia e variazione percentuale), 2023 vs 2021. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

68. A fronte della contrazione nel numero di imprese, si registra un **incremento generalizzato dell'occupazione manifatturiera**, che suggerisce un aumento della dimensione media delle imprese. La **Campania** si conferma il principale polo del Sud per occupati nel comparto con **217.100 addetti** (+4,1% rispetto al 2021), seguita da **Puglia** (159.300 addetti, +3,5%) e **Sicilia** (104.800 addetti, +5,8%). La Sicilia registra, tra le Regioni del Sud, la crescita occupazionale più elevata nel periodo considerato.

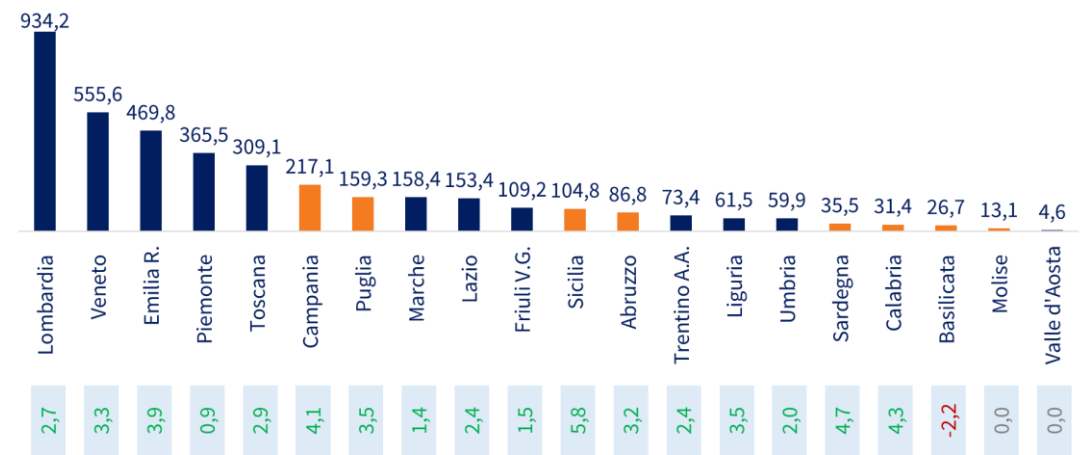


Figura 2.24. Occupati del comparto manifatturiero per Regione (migliaia e variazione percentuale), 2023 vs 2021. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

69. Una notizia particolarmente positiva riguarda il **fatturato medio per impresa manifatturiera**: tra il 2014 e il 2023, le imprese del Sud sono cresciute **1,7 volte più velocemente** di quelle del Centro-Nord. Regioni come **Molise** (+259,9%), **Basilicata** (+125,8%), **Calabria** (+104,1%) e **Puglia** (+67,0%) guidano questa classifica, a conferma di un processo di rafforzamento strutturale del tessuto produttivo meridionale.

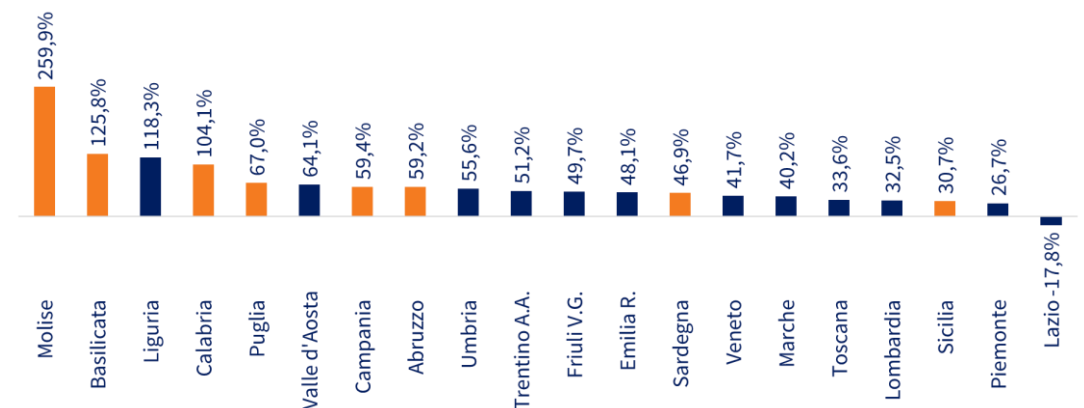


Figura 2.25. Variazione del fatturato per impresa manifatturiera per Regione (variazione percentuale), 2023 vs 2014. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

70. Negli ultimi 5 anni, il tessuto manifatturiero del Sud ha potuto contare su importanti strumenti di sostegno alla crescita, tra cui il **PNRR**, i **fondi di coesione** e la **ZES Unica**, i quali hanno contribuito ad una performance particolarmente positiva. In particolare, nel periodo post-COVID il **Sud Italia ha confermato una performance migliore della media nazionale** su tutti i principali indicatori manifatturieri.
71. In particolare, il **Valore Aggiunto del comparto manifatturiero** è cresciuto del **+8,3%** nel Sud tra il 2021 e il 2023, contro il +2,1% italiano. L'**export manifatturiero** del Sud è aumentato del **+23,6%** tra il 2021 e il 2025, rispetto al +22,3% nazionale. Il **Valore Aggiunto delle multinazionali estere** nel Sud è cresciuto del **+23,1%** nel periodo 2021-2023, in linea con la media italiana (+22,8%).
72. Tuttavia, permangono criticità connesse alla **limitata capacità di creare Valore Aggiunto** nel territorio: il Sud contribuisce per il solo **12,7% del Valore Aggiunto**

manifatturiero nazionale. La **Campania** si conferma la Regione del Sud con il maggior Valore Aggiunto (11,8 miliardi di Euro, +12,1% rispetto al 2021), seguita dalla **Puglia** (7,2 miliardi, +0,7%) e dalla **Sicilia** (5,5 miliardi, +10,0%).

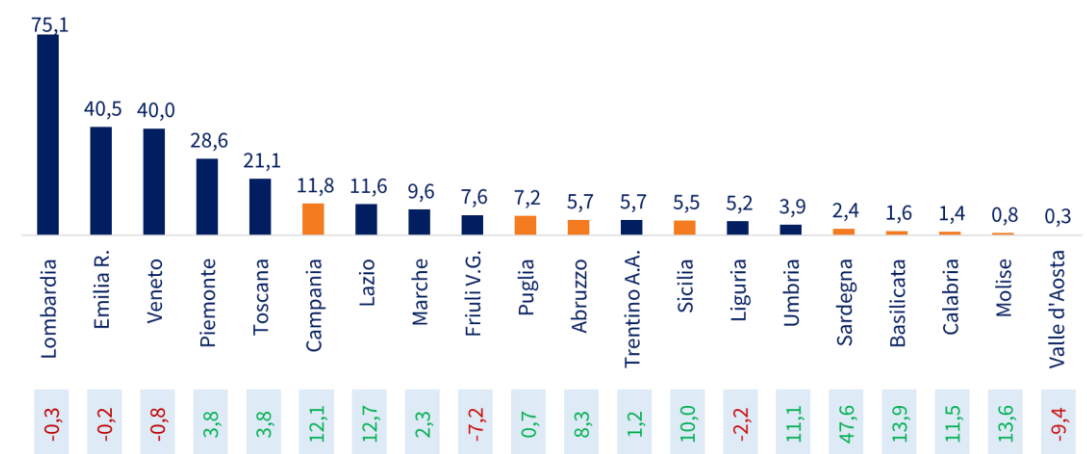


Figura 2.26. Valore Aggiunto del comparto manifatturiero per Regione (miliardi di Euro a prezzi costanti e variazione percentuale), 2023 vs 2021. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

73. Incrementare la **proiezione internazionale** è un passo fondamentale per la manifattura del Sud. L'export manifatturiero meridionale vale nel 2025 appena il **9,8% del totale nazionale.** La **Campania** è la principale Regione esportatrice del Sud con **21,5 miliardi di Euro** (+72,1% rispetto al 2021), seguita dalla **Sicilia** (11,0 miliardi, +11,2%) e dall'**Abruzzo** (9,8 miliardi, +14,6%). La **Basilicata** è l'unica Regione italiana in calo (-57,6%), penalizzata dalla crisi automotive.

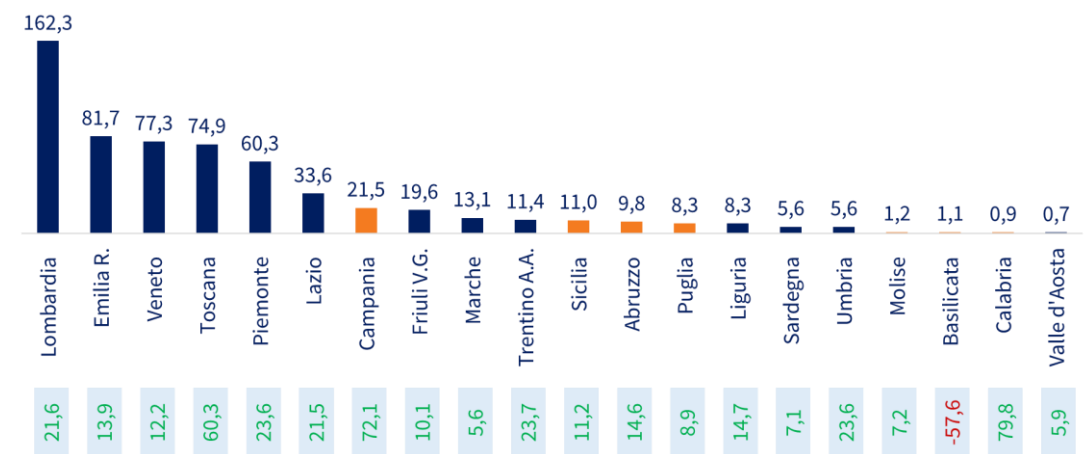


Figura 2.27. Export del comparto manifatturiero per Regione (miliardi di Euro e variazione percentuale), 2025 vs 2021. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

74. Un secondo asse di crescita riguarda l'attrattività verso i **grandi gruppi multinazionali esteri.** Il Valore Aggiunto delle multinazionali nel Sud vale soltanto il **9,4% del totale nazionale,** contro il 71,9% del Nord. La **Campania** è la Regione meridionale più attrattiva (5,3 miliardi di Euro, +29,6% rispetto al 2021), seguita dalla **Sicilia** (2,9 miliardi, +33,1%) e dalla **Puglia** (2,8 miliardi, +0,5%).

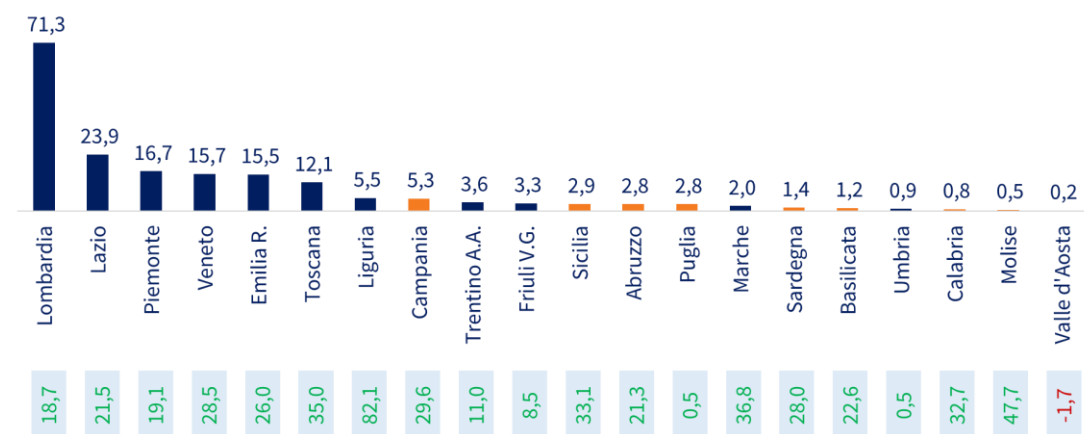


Figura 2.28. Valore Aggiunto delle multinazionali estere per Regione (miliardi di Euro e variazione percentuale), 2023 vs 2021. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

75. Nel quadro generale di ripresa del tessuto manifatturiero del Sud Italia, sono emerse **quattro filiere da attenzionare** maggiormente nel breve e medio periodo - **automotive, aerospazio e difesa, farmaceutico e agrifood** - per il contributo preponderante alla composizione del Valore Aggiunto e dell'export del Sud, per i fattori di rischio che le caratterizzano e per il contributo all'innovazione che determinano. Di seguito viene presentata una fotografia per ciascuna filiera.

A. Automotive

76. Tra il 2023 e il 2024, la **produzione automotive in Italia** è crollata del **-15,3%**, passando da 47,0 a 39,8 miliardi di Euro. Anche l'**export automotive** ha subito una contrazione del **-15,0%** tra il 2023 e il 2025 (da 45,8 a 39,0 miliardi di Euro).

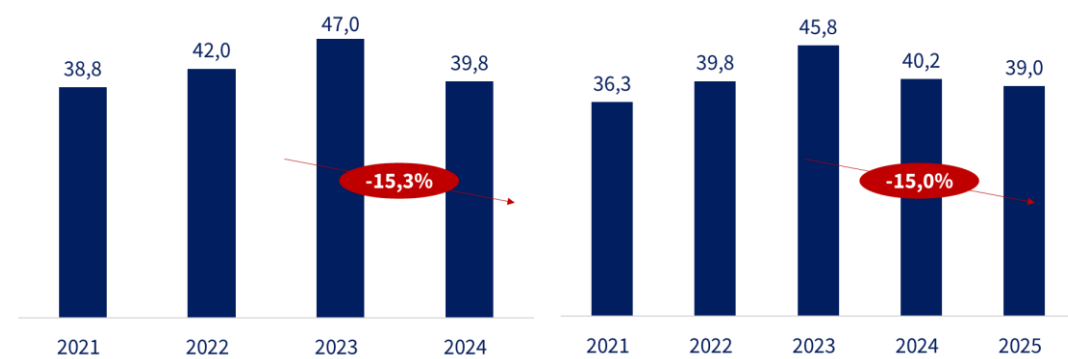


Figura 2.29. Sinistra: Produzione automotive in Italia (miliardi di Euro), 2021-2024. Destra: Export automotive in Italia (miliardi di Euro), 2021-2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

77. Contestualmente, l'indice del **fatturato industriale** derivante dalla produzione automotive in Italia è scivolato da una media di 124 nel 2023 a 98 nel 2025 (base 2021=100), confermando una progressiva perdita di competitività del settore nell'ultimo periodo.

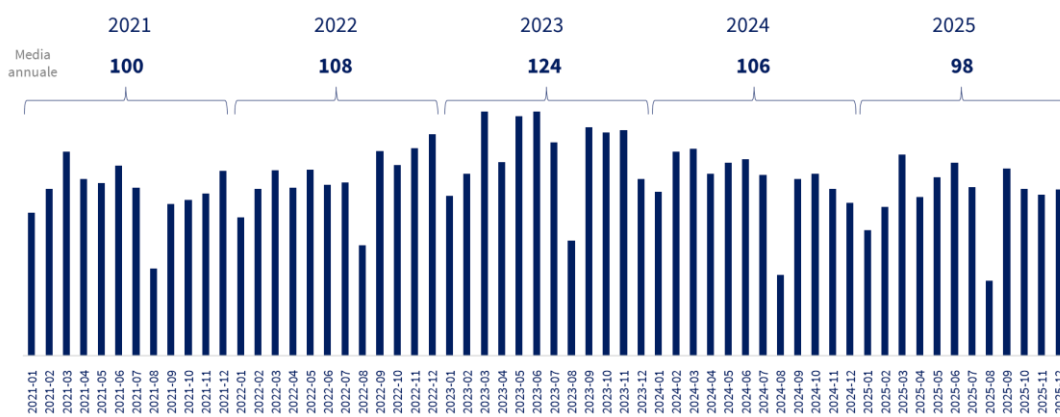


Figura 2.30. Fatturato derivante dalla produzione automotive in Italia (Indice 2021=100), 2021-2025. N.B.: si fa riferimento esclusivamente al Codice Ateco C29. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

78. La crisi del settore automotive si inserisce in un contesto europeo in cui è in corso una revisione delle politiche di transizione. A dicembre 2025 la **Commissione Europea** ha presentato un pacchetto di misure per sostenere il settore nella transizione verso una mobilità pulita. Tra le proposte principali figurano: la **revisione delle norme sulle emissioni di CO₂** per autovetture, furgoni e veicoli pesanti; azioni per rendere più ecologiche le **flotte aziendali**; la **strategia Battery Booster** con una dotazione di **1,8 miliardi di Euro** per creare una catena del valore delle batterie europea; un **omnibus per il settore automobilistico** per alleggerire oneri amministrativi e introdurre una nuova categoria di veicoli a prezzi contenuti; la revisione delle **norme sull'etichettatura** delle auto. Queste proposte si basano sul piano d'azione per il settore automobilistico e sul dialogo strategico sul futuro dell'industria.
79. Nonostante la crisi globale, nel 2024 **4 delle 6 Regioni** con una specializzazione superiore alla media nazionale nel comparto automotive sono al Sud. In base all'**Indice di Specializzazione TEHA²⁴**, che misura il grado di concentrazione di una filiera nell'economia regionale rispetto alla media italiana, la **Basilicata** si colloca al 1° posto assoluto in Italia (indice 6,2), seguita dal **Molise** (4,5) e dall'**Abruzzo** (3,1). La **Campania** si posiziona al 6° posto nazionale con un indice di 1,1, mentre il **Piemonte** (3,6) rimane l'unica grande Regione a vocazione tradizionalmente automotive con un indice superiore alla media.

²⁴ L'indicatore è calcolato come l'incidenza del numero di addetti dell'industria automotive nella Regione sul totale degli addetti regionali rispetto all'incidenza del numero di addetti dell'industria automotive in Italia sul totale degli addetti nazionali. L'indicatore misura il grado di concentrazione nell'economia regionale di una filiera rispetto alla media nazionale. Se l'indicatore ha un valore superiore ad 1 significa che vi è una concentrazione dell'industria nella Regione superiore alla media nazionale.

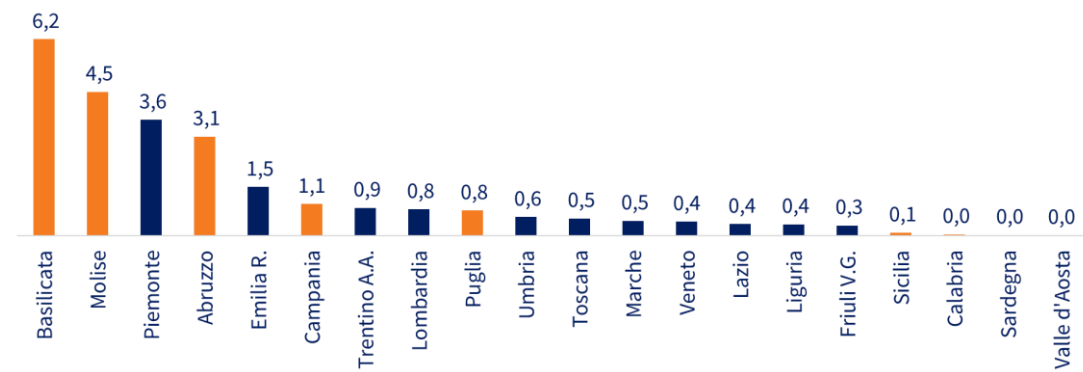


Figura 2.31. Indice di Specializzazione TEHA: automotive (valore indice), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Camera di Commercio, 2026.

80. I principali **cluster automotive del Sud Italia** mostrano caratteristiche e livelli di esposizione alla crisi differenti. In **Basilicata**, i soli stabilimenti Stellantis generano circa il **25% del PIL regionale**, con 8.600 occupati e appena 32.000 veicoli prodotti nel 2025 (contro 365.000 nel 2016). In **Abruzzo**, il comparto occupa circa **23.000 addetti** (di cui l'85% nel distretto di Chieti) e rappresenta il 13% del PIL regionale e il 48% delle esportazioni. In **Molise**, l'automotive è il principale cluster industriale regionale grazie alla presenza di DR Motor Company, con circa **3.000 addetti** e un'incidenza del 10% sul PIL regionale. In **Campania**, il cluster conta oltre **456 imprese** e circa **15.000 addetti** lungo la filiera, rappresentando circa il 4% del PIL regionale.
81. In Europa è in corso una **profonda trasformazione del tessuto industriale**, determinata dalla combinazione tra la crisi strutturale del comparto automotive e le nuove esigenze strategiche imposte dall'evoluzione del contesto geopolitico. In questo scenario, si stanno affacciando le prime iniziative di **riconversione industriale** del settore: in **Francia**, Renault ha avviato un progetto di riconversione degli stabilimenti di Le Mans per la produzione di **droni militari**, con una capacità fino a 600 unità al mese; in **Germania**, Volkswagen sta valutando la riconversione di parte della capacità produttiva verso la produzione di **sistemi di difesa** per salvaguardare circa 2.300 posti di lavoro. La logica sottostante è chiara: capacità produttive, competenze ingegneristiche e tecnologie sviluppate nell'automotive - dalla meccanica avanzata all'elettronica, fino alle batterie - risultano **altamente trasferibili** ad altri settori strategici. In questo scenario, il comparto della **difesa** rappresenta uno sbocco naturale e in forte espansione, capace di assorbire tali competenze e valorizzarle.

B. Aerospazio e Difesa

82. La **sicurezza** è tornata al centro dell'agenda politica, economica e industriale europea con un'intensità senza precedenti nel periodo post-Guerra Fredda. Per gran parte della seconda metà del Novecento, il concetto di sicurezza era stato declinato prevalentemente in chiave stato-centrica - difesa dell'integrità territoriale, deterrenza tra blocchi contrapposti, equilibrio strategico fondato sulla dissuasione reciproca. Con la fine del bipolarismo, si era progressivamente affermata una concezione più ampia, orientata alla cosiddetta human security e alla convinzione che l'integrazione economica e normativa

potesse fungere da antidoto strutturale al conflitto. Negli ultimi quindici anni, tuttavia, una successione di shock sistemici, conflitti armati, crisi finanziarie, pandemia, intensificazione delle tensioni tra grandi potenze, ha progressivamente eroso tali condizioni di stabilità. Non è un caso che, a partire dagli anni 2000, il **World Uncertainty Index**²⁵ sia aumentato di oltre il **+1.300%**, raggiungendo a fine 2025 il massimo storico: un dato che certifica il ritorno di una percezione diffusa di rischio e insicurezza come variabile strutturale dello sviluppo economico e della coesione sociale.

83. In questo scenario, la sicurezza non può più essere intesa esclusivamente come difesa militare dello Stato, ma si configura come un **bene pubblico multidimensionale**. La percezione dei cittadini europei riflette pienamente questo cambiamento: secondo i dati Eurobarometro, tra il 2019 e il 2025, la quota di europei che considera la sicurezza una priorità assoluta per il Parlamento Europeo è passata dal **12% al 31%** (+19 punti percentuali), portandola dal 12° al 2° posto tra le preoccupazioni dei cittadini dell'Unione, subito dopo l'inflazione.
84. Il nuovo contesto geopolitico internazionale impone una riflessione sulla capacità dell'Europa di provvedere alla propria **autonomia strategica in materia di difesa**. Il Parlamento Europeo ha dichiarato che l'Europa si trova oggi ad affrontare la più grave minaccia militare alla sua integrità territoriale dalla Seconda Guerra Mondiale. A fronte dell'incertezza sull'impegno USA in Europa e delle spinte isolazioniste dell'Amministrazione Trump, culminate nella dichiarazione del 1° aprile 2026 di voler valutare l'uscita degli USA dalla NATO, l'UE è chiamata a passare da una dipendenza passiva a una **capacità autonoma di difesa**.

²⁵ Il World Uncertainty Index è un indicatore sviluppato dal Fondo Monetario Internazionale che misura il livello di incertezza economica e politica a livello globale. Valori più elevati dell'indice indicano un contesto caratterizzato da maggiore instabilità e imprevedibilità.

Focus - MBDA come modello europeo di cooperazione industriale nella difesa

Nel contesto attuale, caratterizzato da un rafforzamento della dimensione strategica della sicurezza a livello europeo, il perseguimento dell'**autonomia nella difesa** non può prescindere da un approccio fondato sulla cooperazione tra Stati membri. In tale prospettiva, la **collaborazione industriale** rappresenta un elemento chiave per lo sviluppo di capacità tecnologiche avanzate e per il consolidamento di una filiera europea della difesa integrata e competitiva.

Un esempio emblematico di questo modello è rappresentato da MBDA, gruppo **leader nel settore dei sistemi missilistici**, nato da una collaborazione industriale tra Francia, Italia, Regno Unito e Germania. L'azienda, con una presenza consolidata nei suoi paesi domestici, si configura come uno dei principali attori europei nello sviluppo di tecnologie avanzate per la difesa.

In Italia, MBDA rappresenta un elemento rilevante dell'ecosistema industriale della difesa, **con oltre 2.500 addetti distribuiti tra le sedi di Roma, Bacoli (Napoli), La Spezia, Pomigliano d'Arco e Torino**, e con una prospettiva di **3.000 addetti** entro fine 2026, di cui il **60%** costituito da profili STEM. L'azienda opera lungo l'intera catena del valore, dallo sviluppo alla produzione, fino al supporto e alla gestione del ciclo di vita dei sistemi, in stretta collaborazione con le Forze Armate.

Le competenze sviluppate riguardano ambiti ad **alta intensità tecnologica** come la seekeristica, per la realizzazione di sistemi missilistici e sviluppo di sistemi d'arma complessi. Nello specifico MBDA in Italia si occupa della progettazione, sviluppo e validazione di sistemi e sotto assiemi, realizzando prevalentemente sistemi di guida, navigazione e controllo, grazie all'uso di tecnologie avanzate. In parallelo, MBDA promuove un articolato sistema di **collaborazione con università e centri di ricerca** italiani, contribuendo allo sviluppo di competenze avanzate nei settori dell'elettronica, dei materiali avanzati e delle tecnologie radar.

Particolarmente rilevante è la presenza nel Sud Italia, dove l'azienda dispone di poli industriali a Bacoli e Pomigliano d'Arco. La recente apertura del sito di Pomigliano D'Arco, sta portando MBDA ad incrementare le proprie capacità produttive in Campania. Grazie all'autorizzazione della ZES Unica, ottenuta alla fine del 2024, MBDA sta inoltre continuando ad investire sul sito del Fusaro attraverso un piano di lungo periodo che ne garantirà l'ulteriore consolidamento. Tali insediamenti rappresentano un **driver per lo sviluppo territoriale**, favorendo la creazione di occupazione qualificata e il rafforzamento delle filiere locali ad alto contenuto tecnologico. Considerando la sua supply chain, nella sola Campania MBDA occupa un indotto pari al **12%** di piccole e medie imprese regionali, con una catena di fornitura di quasi **700** aziende in tutta Italia.

Nel contesto delle crescenti esigenze di sicurezza e delle dinamiche di rafforzamento della spesa in difesa a livello europeo, MBDA in Italia ha inoltre previsto un **significativo incremento degli investimenti CAPEX**, con una revisione al rialzo superiore al **60%** nel piano quinquennale 2025-2029, con un ulteriore incremento guardando al 2030. Se si guarda poi specificatamente agli **investimenti in ricerca e sviluppo** di MBDA Italia, comparando il triennio 2023-2025 con quello 2026-2028, si nota un incremento del ben **112%**.

L'incremento degli investimenti in CAPEX previsto per la compagine italiana di MBDA è peraltro in linea e anzi leggermente superiore a quanto previsto dal Gruppo nel suo insieme che, rispetto allo scorso anno, ha previsto un **raddoppio degli investimenti** portandoli a circa **5 miliardi di Euro** sul quinquennio 2026-2030.

Questo orientamento conferma il ruolo strategico dell'azienda nel contribuire allo sviluppo di una base industriale europea della difesa più autonoma, resiliente e integrata.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati MBDA, 2026.

85. In risposta a questa situazione, il 4 marzo 2025 la Presidente della Commissione UE Ursula Von der Leyen ha annunciato la mobilitazione di **800 miliardi di Euro** per la Difesa nel programma **ReArmEU / Readiness 2030**, che si aggiungono ai 348,5 miliardi già spesi in Difesa nel 2024 (in crescita del +24% rispetto ai 281 miliardi del 2023). Il programma prevede uno spazio di bilancio di circa **650 miliardi** in 4 anni (attraverso aumenti di spesa da parte degli Stati Membri, esclusi dal deficit) e **150 miliardi di prestiti** dall'UE. Al vertice NATO di giugno 2025 si è, inoltre, concordato un obiettivo di spesa per la Difesa nell'UE pari al **5% del PIL**. Al 2024, 11 Paesi UE su 27 - tra cui l'Italia (1,5% del PIL) - presentano ancora una spesa in difesa inferiore al 2%.

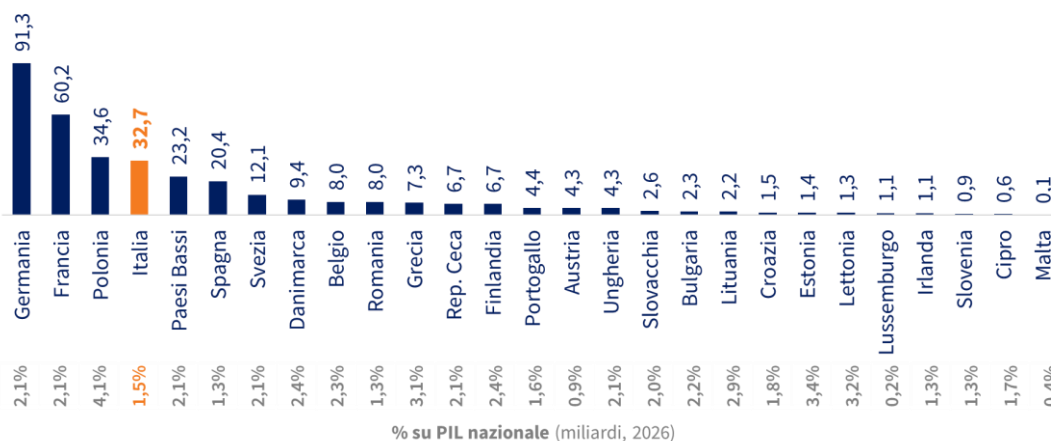


Figura 2.32. Spesa in Difesa nei Paesi dell'UE-27 (miliardi di Euro a prezzi correnti e percentuale sul PIL nazionale), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati "Il ruolo strategico della filiera industriale della Difesa e della Sicurezza per la crescita e la competitività del sistema-Italia nel contesto europeo" di TEHA, 2026.

86. In questo scenario, l'**industria aerospaziale italiana** si configura come uno dei pilastri strategici del sistema manifatturiero nazionale, con un contributo rilevante sia in termini economici sia industriali. Il settore genera un fatturato annuo pari a circa **13 miliardi** di Euro e si articola in un tessuto produttivo composto da oltre **340 imprese** distribuite sul territorio nazionale. Un elemento distintivo è rappresentato dalla pervasività di questo settore: il **94,2%** delle aziende italiane produce aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi. All'interno di questo ecosistema, si affianca la presenza di grandi player industriali, che contribuiscono a rafforzare il posizionamento competitivo del Paese a livello europeo e globale.

87. In tale quadro, la filiera Aerospazio e Difesa nel Sud Italia si contraddistingue per una forte concentrazione in **Campania e Puglia**. In base all'Indice di Specializzazione TEHA, la **Campania** si posiziona al 3° posto nazionale (indice 1,8), con circa il **10% delle imprese** del settore, oltre **8.000 addetti diretti**, 195 imprese nel distretto dell'aerospazio e oltre 308 aziende lungo l'intera filiera. La **Puglia** si colloca all'8° posto (indice 1,1), con circa il 6% della produzione nazionale, **100 imprese**, **8.000 addetti** e un fatturato superiore a **1,5 miliardi di Euro**.

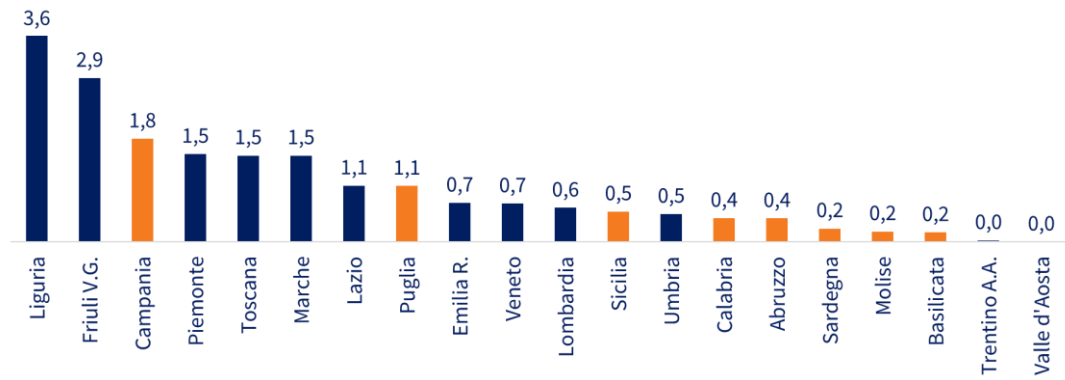


Figura 2.33. Indice di Specializzazione TEHA: Aerospazio e Difesa (valore indice), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Camera di Commercio Invest in Campania e fonti varie, 2026.

88. Sul fronte dell'export, **Campania e Puglia** sono le uniche Regioni del Sud a rientrare nella **top-5 nazionale** per valore delle esportazioni nel comparto Aerospazio e Difesa. Nel 2025, la **Campania** ha registrato un export di **949,6 milioni di Euro**, collocandosi al 4° posto in Italia. La **Puglia** ha raggiunto **483,3 milioni di Euro**, in 5ª posizione. Complessivamente, queste due Regioni coprono la quasi totalità dell'export aerospaziale del Sud Italia.

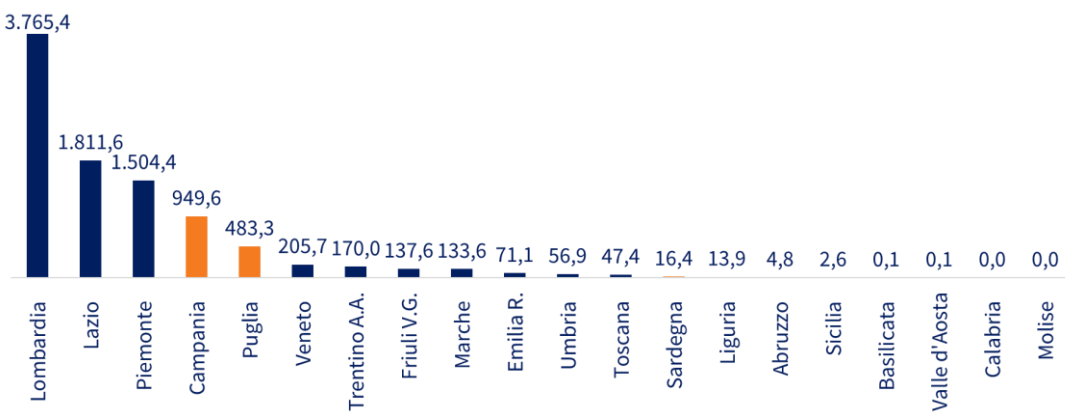


Figura 2.34. Export dell'aerospazio e Difesa per Regione (milioni di Euro), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

89. Il settore Aerospazio e Difesa è strategico per il Sud Italia per diverse ragioni: contribuisce alla **difesa del Paese** e alla sicurezza di cittadini e infrastrutture critiche; è un **motore di crescita del PIL** e leva per la creazione di occupazione qualificata; sostiene la **proiezione internazionale** del Paese e le esportazioni a livello globale; sviluppa una filiera integrata di grandi player globali e PMI specializzate nei territori; è un'industria **innovation driven** ad alta intensità di conoscenza con importanti investimenti in R&D e sviluppo di tecnologie a duplice applicazione (civile e militare); promuove la **Ricerca & Sviluppo di alto livello**.

C. Farmaceutico

90. La **Campania** si conferma il cluster di maggior rilievo nel campo farmaceutico del Sud Italia, rappresentando oltre il **73,2% delle esportazioni farmaceutiche meridionali**. Nel 2025, l'export farmaceutico campano ha raggiunto **8,0 miliardi di Euro**, posizionando al

4° posto nazionale, dopo Toscana (22,2 miliardi), Lazio (18,1 miliardi) e Lombardia (11,9 miliardi). Seguono tra le Regioni del Sud l'**Abruzzo** (2,0 miliardi) e la **Puglia** (0,8 miliardi).

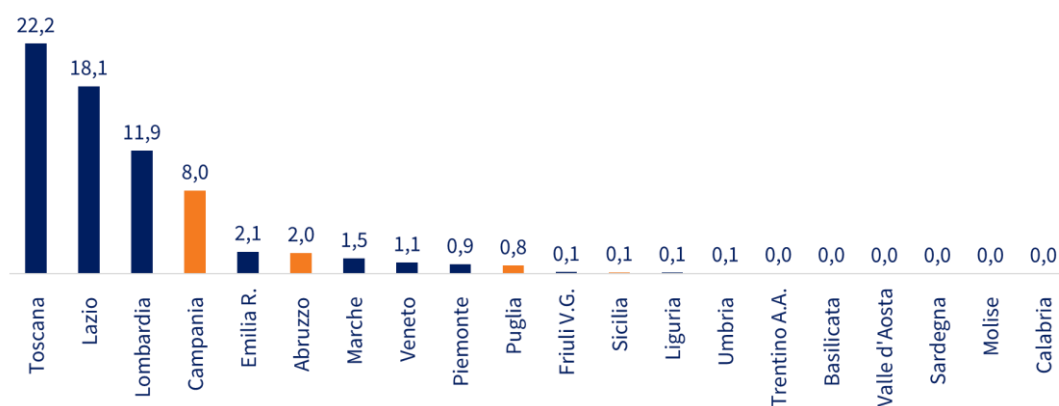


Figura 2.35. Export farmaceutico per Regione (miliardi di Euro), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

91. A livello di **ricadute occupazionali**, lo sviluppo del farmaceutico nel Sud risulta ancora distante dai grandi cluster del Centro-Nord. La **Campania** è la 1ª Regione meridionale per occupati nell'industria farmaceutica con **2.078 addetti** (2024), a fronte dei 25.293 della Lombardia e dei 13.278 del Lazio. Seguono nel Sud la **Sicilia** (1.609 occupati), l'**Abruzzo** (1.523), la **Puglia** (753) e il **Molise** (470).

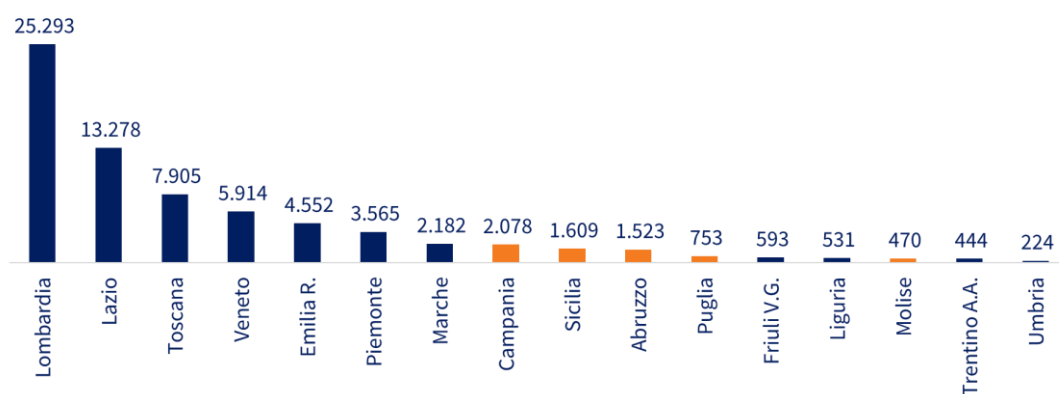


Figura 2.36. Occupati industria farmaceutica per Regione (valore assoluto), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Farmindustria, 2026.

92. Il divario rispetto al Centro-Nord è particolarmente marcato per quanto riguarda gli **occupati in Ricerca e Sviluppo**. La Campania conta solo **105 addetti in R&S** nel farmaceutico (2024), contro i 2.502 della Lombardia, i 1.448 del Lazio e i 1.164 della Toscana. Abruzzo (90), Sicilia (56) e Puglia (46) registrano valori ancora più contenuti, segnalando un potenziale inespresso in termini di innovazione e sviluppo tecnologico.

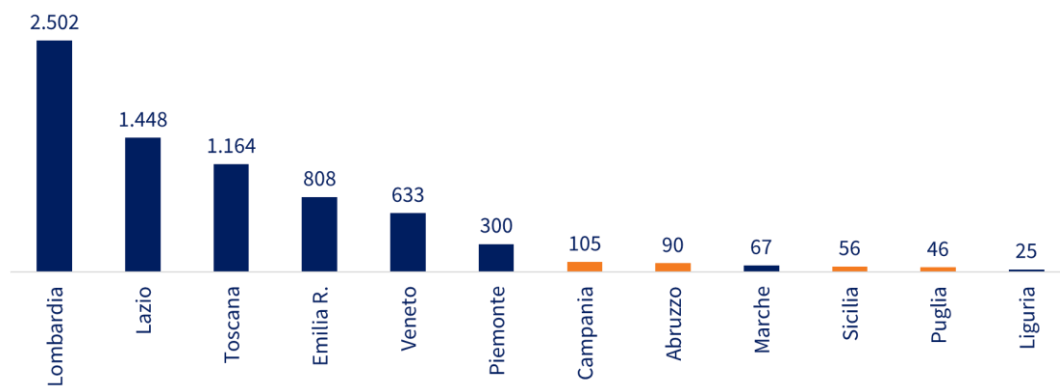


Figura 2.37. Occupati in R&S dell'industria farmaceutica per Regione (valore assoluto), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Farmindustria, 2026.

93. Nonostante questo gap, il comparto farmaceutico riveste un ruolo di 1° piano nell'innovazione e nello sviluppo tecnologico: con un'intensità di ricerca del **16%**, è il **settore più research-intensive** in assoluto, davanti a software e servizi informatici (12%), hardware e attrezzature tecnologiche (8%), automotive (5%) e aerospazio e difesa (4%). Ciò rende particolarmente rilevante l'obiettivo di rafforzare la presenza del farmaceutico nel Sud Italia, non solo come leva di export, ma come vettore di innovazione e valorizzazione del capitale umano.

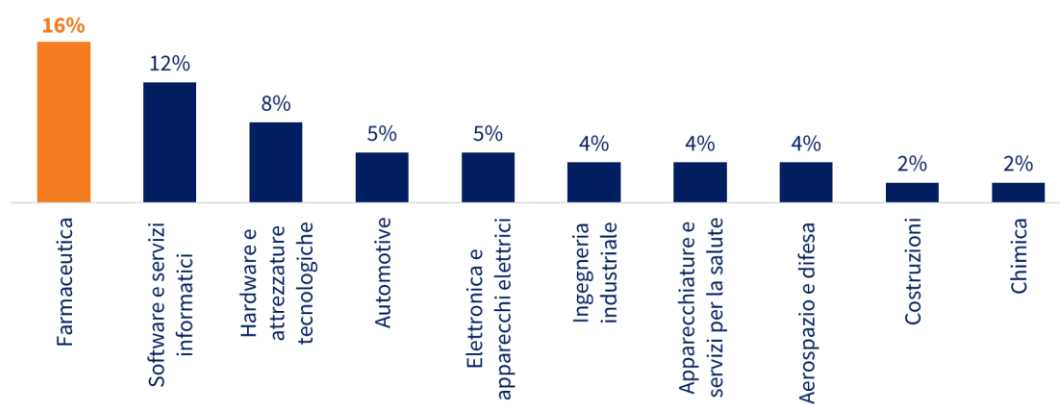


Figura 2.38. Top-10 settori per intensità di ricerca (valore percentuale), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Farmindustria, 2026.

D. Agrifood

94. La filiera agrifood si conferma la più **distintiva per il Sud Italia**: tutte e 8 le Regioni meridionali risultano specializzate in base all'Indice di Specializzazione TEHA. **Sardegna** (2,1) e **Sicilia** (1,8) guidano la classifica, seguite da **Molise** (1,6), **Puglia** (1,6), **Abruzzo** (1,5), **Basilicata** (1,4), **Calabria** (1,4) e **Campania** (1,0). La Sardegna si distingue inoltre come la **1ª Regione italiana per numero di produttori certificati nel settore agroalimentare di qualità**, assorbendo il **19,4%** degli operatori nazionali.

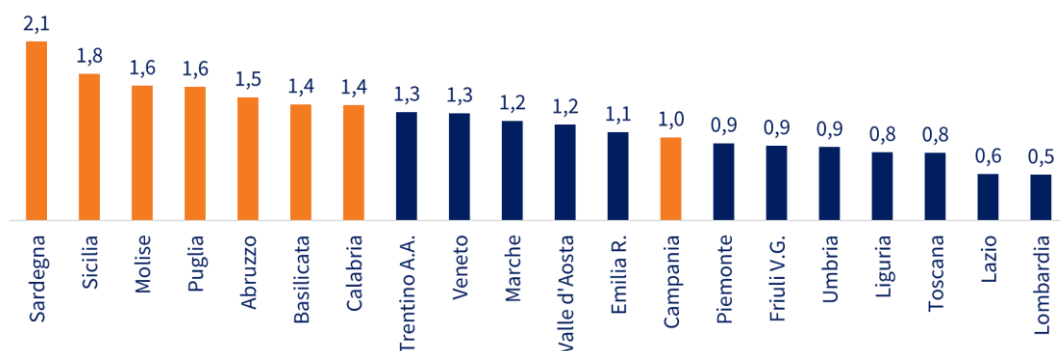


Figura 2.39. Indice di Specializzazione TEHA: Agrifood (valore indice), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Camera di Commercio Invest in Campania e fonti varie, 2026.

95. Nel 2023, le Regioni meridionali hanno generato il **31,1% del Valore Aggiunto** complessivo della filiera agroalimentare nazionale. La **Campania** si conferma la principale Regione del Sud con **5,7 miliardi di Euro** di Valore Aggiunto, collocandosi al 5° posto in Italia, seguita dalla **Sicilia** (5,4 miliardi, 6° posto) e dalla **Puglia** (4,4 miliardi, 7° posto). Anche la **Calabria** (2,2 miliardi) e la **Sardegna** (2,1 miliardi) mostrano una presenza significativa nella filiera nazionale.

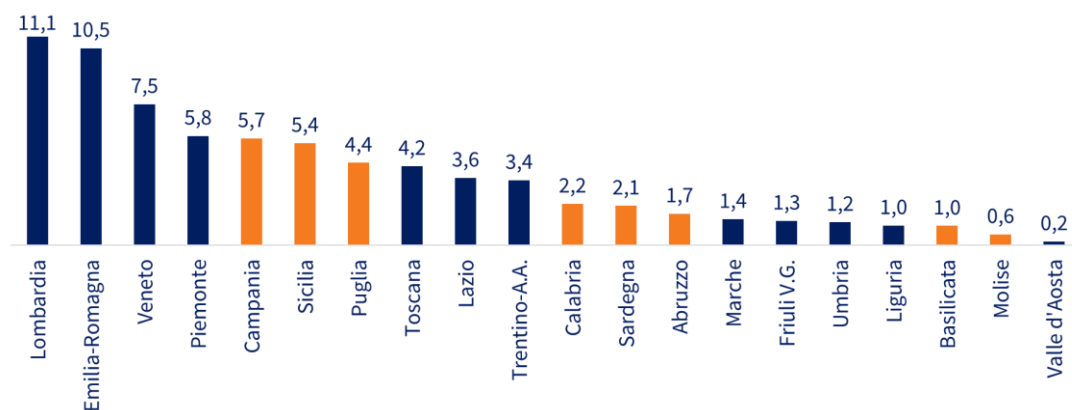


Figura 2.40. Valore Aggiunto della filiera agroalimentare nelle Regioni italiane (miliardi di Euro), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Community Food di TEHA, 2026.

96. Il Sud dispone inoltre di una **base agricola ampia e diffusa**. Nel 2023, la **Puglia** si conferma la 1ª Regione italiana per numero di imprese agricole attive (**46.414 unità**), seguita dalla Sicilia (40.830) tra le Regioni meridionali. La **Campania** conta 22.673 imprese agricole, la **Calabria** 21.491, con la **Sardegna** che registra 16.802 unità. La presenza capillare di imprese agricole nel territorio meridionale rappresenta una base solida per lo sviluppo industriale della filiera agroalimentare.

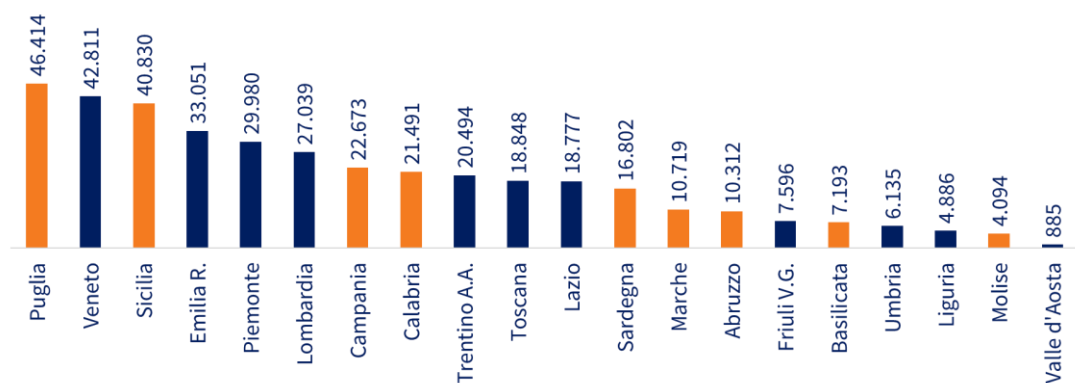


Figura 2.41. Numero di imprese agricole attive nelle Regioni italiane (valore assoluto), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

97. A livello regionale, la distribuzione del Valore Aggiunto all'interno della filiera agrifood evidenzia forti **differenze tra settore primario e industria agroalimentare**. In media, nel Sud il settore primario rappresenta circa il **60-70% del Valore Aggiunto** della filiera estesa, a fronte di una quota inferiore nelle Regioni del Centro-Nord. La **Campania** si distingue come la Regione del Sud più equilibrata, con il settore primario al **48,8%** e l'industria agroalimentare al **51,2%**. Al contrario, **Calabria** (77,6% settore primario), **Sicilia** (73,6%) e **Sardegna** (69,0%) presentano una filiera ancora poco strutturata nella componente industriale, con evidenti implicazioni per le esportazioni e la capacità di raggiungere i mercati globali.

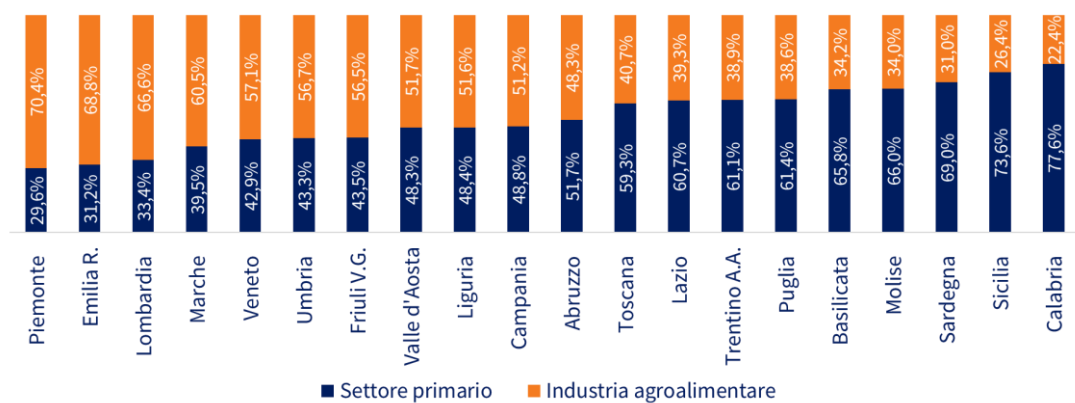


Figura 2.42. Incidenza di Settore primario e Industria agroalimentare sul Valore Aggiunto della filiera estesa (percentuale sul totale), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

2.4 Il capitale umano come fattore abilitante

98. L'Italia sta attraversando una fase di **progressivo indebolimento demografico**, che si configura come una delle principali criticità strutturali nel medio-lungo periodo. Tra il 2025 e il 2050 si stima, infatti, una contrazione della popolazione pari al **-12,1%**, in netto contrasto con le dinamiche espansive osservate nelle aree geografiche limitrofe.
99. Nel medesimo orizzonte temporale, il contesto euro-mediterraneo evidenzia infatti traiettorie profondamente divergenti. L'Europa nel suo complesso registra una contrazione più contenuta (**-5,5%**), attestandosi a circa 704,2 milioni di abitanti nel 2050.

Al contrario, le aree del Mediterraneo mostrano dinamiche di crescita (+13,5%), che toccano il **+30,1%** se si considera il Mediterraneo Allargato. Ancora più marcata è la crescita del continente africano, che si conferma il **principale driver demografico globale** con un aumento del **+59,8%**.

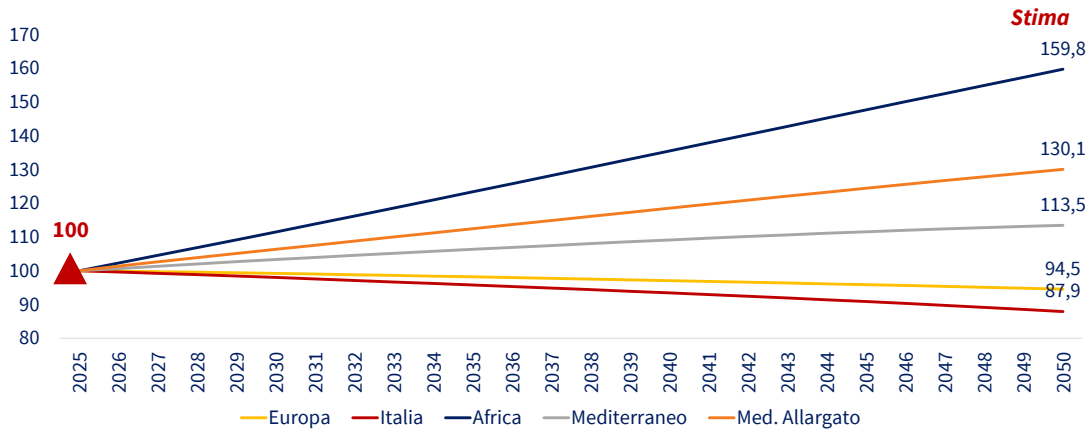


Figura 2.43. Variazione della popolazione del Mediterraneo Allargato (valore indice 100 = 2025), 2025-2050e. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UN World Population Prospects, 2026.

100. Le dinamiche demografiche italiane si caratterizzano per una **marcata eterogeneità territoriale**, che riflette e al tempo stesso amplifica gli squilibri strutturali tra le diverse aree del Paese. Nel periodo 2025-2050, la popolazione complessiva è stimata in calo del **-7,3%**, ma tale contrazione si distribuisce in modo profondamente disomogeneo tra Nord, Centro e Sud.
101. In particolare, il Nord Italia mostra una sostanziale tenuta demografica, con una riduzione contenuta pari al **-1,0%**, attestandosi a circa **27,3 milioni di abitanti nel 2050**. Nel Centro Italia, la contrazione risulta più marcata (**-6,3%**), con una popolazione che scende a circa **10,9 milioni di abitanti nel 2050**. È nel **Sud Italia** che emerge invece il **quadro più critico**, con una riduzione della popolazione pari al **-16,7%**, fino a circa **16,4 milioni di abitanti nel 2050**.
102. Un 1° driver delle dinamiche demografiche stimate è rappresentato dall'**andamento delle nascite**, che vede una diminuzione del -2,3% tra il 2025 e il 2050. Anche in questo caso, però, emergono forti differenze territoriali tra le macro-aree del Paese.
103. Il **Nord Italia** si distingue per una dinamica positiva, con un incremento delle nascite pari al **+9,7%**, che porterà il numero annuo a circa **190,6 mila nel 2050**. Un andamento simile si presenta pure nel **Centro Italia**, che registra anch'esso una crescita, seppur più contenuta, pari al **+5,4%**, raggiungendo circa **72,1 mila nascite nel 2050**. Di segno opposto è invece la dinamica del Sud Italia, che si configura come l'**unica macroarea del Paese in cui è prevista una contrazione significativa delle nascite (-22,4%)**, con un livello che scende a circa 100,1 mila nel 2050.
104. La dinamica demografica del Sud Italia evidenzia infatti un **progressivo invecchiamento della popolazione**, accompagnato da una riduzione significativa del peso delle fasce più giovani. Tra il 2025 e il 2050, l'incidenza degli under35 sulla popolazione del Sud Italia è

infatti destinata a diminuire di **5,9 punti percentuali**, passando dal 33,6% (incidenza maggiore tra le macro aree del Paese, seguita dal Nord con il 31,9% e dal Centro con il 31,0%) al 27,7%.

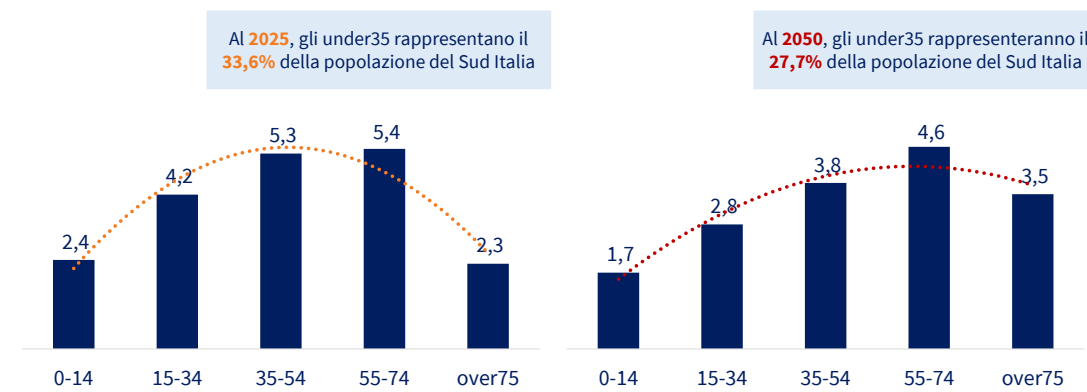


Figura 2.44. Popolazione nel Sud Italia per fascia d'età (milioni), 2025 e 2050e. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.*

105. Anche le **dinamiche migratorie internazionali** mostrano elementi di criticità, destinati ad ampliarsi ulteriormente nel medio-lungo periodo. A fronte di oltre **450.000 nuovi ingressi** nel 2024 (di cui il **45,4%** proveniente dal Mediterraneo Allargato) il Sud Italia ne accoglie solo il 27,1%. Tra le Regioni del Centro-Nord, emerge in modo particolarmente evidente il ruolo della Lombardia, che da sola intercetta il 19,7% dei nuovi ingressi complessivi.
106. Tra il 2025 e il 2050, il saldo migratorio è inoltre stimato in riduzione del **-29,4%**. La contrazione interessa tutte le macroaree, pur con intensità differenti. Il Centro Italia registra la diminuzione più contenuta (**-25,2%**), con un saldo pari a circa 38,2 mila unità nel 2050. Il Nord Italia, che rappresenta storicamente la principale area di destinazione dei flussi migratori, evidenzia una riduzione più marcata (**-28,6%**), pur mantenendo il livello più elevato in termini assoluti (circa 88,7 mila unità). **Il Sud Italia si conferma l'area più fragile** anche sotto questo profilo, con una contrazione del saldo migratorio pari al **-34,7%**, fino a circa 38,9 mila unità nel 2050.
107. Le **dinamiche migratorie interne** evidenziano, invece, segnali di miglioramento per il Sud Italia nel medio-lungo periodo. Tra il 2025 e il 2050, il saldo migratorio interno nel Sud Italia è infatti stimato in crescita del **+46,1%**, attestandosi a circa -30,8 mila unità nel 2050. Di segno opposto è la dinamica del Nord Italia, che registra una contrazione significativa del saldo migratorio interno (**-42,7%**), pur mantenendo un valore positivo pari a circa 29,4 mila unità nel 2050. Anche Il Centro Italia evidenzia un peggioramento, con una diminuzione del saldo pari al **-75,7%**, fino a circa 1,4 mila unità nel 2050, mantenendo però anch'esso sempre valori positivi. È da evidenziare invece che, nonostante la crescita stimata e al contrario del Nord e del Centro, **il Sud Italia continua a manifestare valori negativi** per tutto il periodo di osservazione.

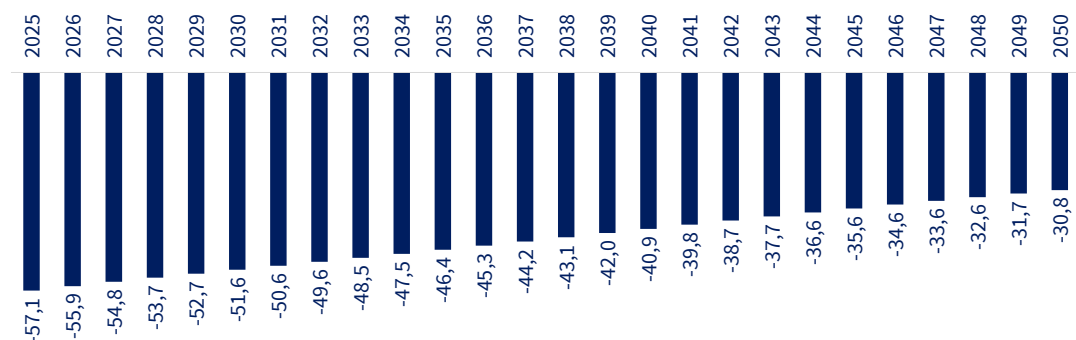


Figura 2.45. Saldo migratorio interno nelle Regioni del Sud Italia (migliaia), 2025 e 2050e. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.*

108. Nel Sud Italia si è, infatti, storicamente consolidato un **circolo vizioso che ne depotenzia lo sviluppo**: da un lato, i giovani emigrano per la carenza di sbocchi professionali qualificati, dall'altro, le imprese non riescono a reperire personale adeguatamente preparato e frenano gli investimenti.
109. Nel 2025, l'intero mercato del lavoro italiano evidenzia un'elevata incidenza di **difficoltà di reperimento del personale**, con circa il **49,4%** delle posizioni previste dalle imprese che risultano di difficile copertura. In particolare, il costo dello skill mismatch²⁶ è stimato in circa **44 miliardi di Euro** l'anno, pari al **2,5% del PIL**. In tale contesto, emergono marcate differenze territoriali sia in termini di domanda di lavoro sia di disponibilità di competenze. La **Lombardia** si conferma la **principale area di concentrazione della domanda di lavoro**, con circa 111,4 mila entrate previste, seguita a distanza da Lazio (51,6 mila), Veneto (46,7 mila) ed Emilia-Romagna (46,5 mila). Anche Regioni come Campania (38,8 mila) e Piemonte (34,6 mila) mostrano livelli relativamente elevati, ma nel complesso il Sud Italia presenta una domanda più frammentata e su scala inferiore.
110. In diverse Regioni del Sud, inoltre, la quota di **difficoltà di reperimento** si colloca comunque su livelli significativi, spesso superiori al **50%**, a testimonianza di una persistente criticità nel matching tra domanda e offerta di lavoro, con impatti sull'occupazione e in particolare sull'occupazione giovanile. Il Sud Italia, infatti, continua a presentare livelli di occupazione under 35 significativamente inferiori rispetto alla media nazionale e alle Regioni del Centro-Nord.

²⁶ Per costo del mismatch si intende il costo derivante dal minor valore aggiunto prodotto a causa della ricerca delle professioni difficili da reperire.

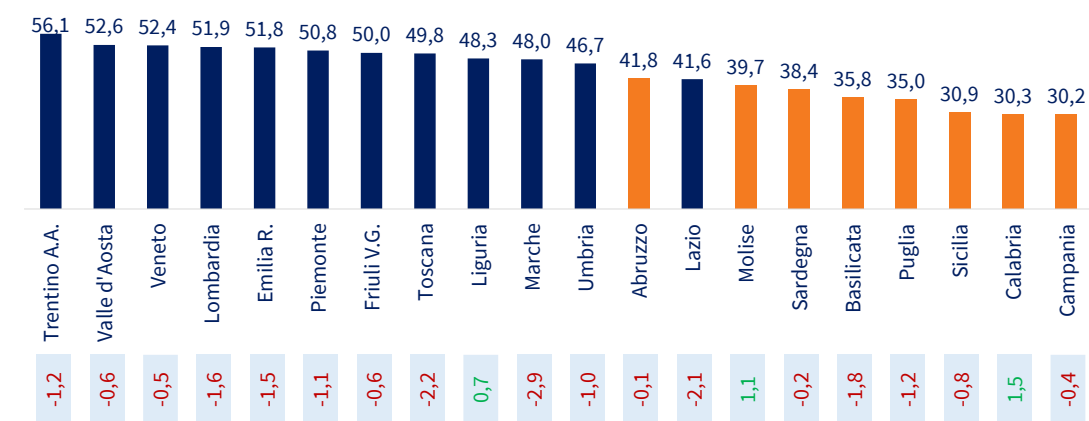


Figura 2.46. Tasso di occupazione giovanile per Regione (valori percentuale e variazioni percentuale), 2025 vs 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

111. Alle criticità del mercato del lavoro giovanile si affianca una maggiore incidenza dell'**abbandono precoce dei percorsi di istruzione e formazione**, fenomeno che contribuisce ad ampliare i divari territoriali e a ridurre il potenziale di accumulazione di capitale umano. Nel 2024, i livelli più elevati di uscita precoce dal sistema educativo si registrano prevalentemente nelle Regioni del Sud Italia, con **Sicilia (15,2%)**, **Sardegna (14,5%)** e **Campania (13,3%)** in testa alla graduatoria nazionale. Valori relativamente elevati si osservano anche in Calabria (10,8%) e Puglia (9,9%), confermando una maggiore vulnerabilità strutturale di questi territori.
112. Dal punto di vista dinamico, il confronto con il 2023 evidenzia un **miglioramento diffuso** in molte Regioni, in particolare nel Sud, dove si registrano riduzioni significative in **Sicilia (-1,9 p.p.)**, **Sardegna (-2,8 p.p.)**, **Campania (-2,7 p.p.)** e **Puglia (-2,9 p.p.)**.
113. Il combinarsi di bassi livelli di occupazione giovanile e di una maggiore incidenza dell'abbandono scolastico si traduce in un'**elevata quota di giovani che non studiano e non lavorano (NEET)**, fenomeno che assume dimensioni strutturali nel Sud Italia. In particolare, **Calabria (26,2%)**, **Sicilia (25,7%)** e **Campania (24,9%)** presentano le incidenze più alte a livello nazionale, seguite da **Puglia (21,4%)** e **Molise (19,0%)**. Anche **Abruzzo (17,2%)**, **Sardegna (17,8%)** e **Basilicata (17,0%)** si collocano su livelli significativamente superiori alla media delle Regioni del Centro-Nord.
114. Dal punto di vista dinamico, il confronto con il 2023 evidenzia un miglioramento diffuso, con riduzioni rilevanti in **Sicilia (-2,2 p.p.)**, **Campania (-2,0 p.p.)** e **Sardegna (-1,8 p.p.)**, oltre che in Calabria (-1,0 p.p.) e Puglia (-0,8 p.p.). Tuttavia, non mancano segnali di peggioramento in alcuni territori, come **Abruzzo (+2,0 p.p.)**, **Molise (+0,9 p.p.)** e **Basilicata (+0,1 p.p.)**.
115. In questo scenario, il sistema universitario italiano evidenzia un crescente squilibrio territoriale che penalizza in modo strutturale gli atenei del Sud Italia, configurando un processo di progressivo impoverimento sia finanziario sia umano.

Focus - Il progressivo squilibrio territoriale nel sistema universitario italiano

Secondo il Rapporto sul sistema della formazione superiore e della ricerca 2026 dell'ANVUR, si sta verificando un **lento ma sistematico spostamento del baricentro delle risorse verso il Nord** del Paese, con effetti cumulativi nel tempo.

Negli ultimi anni i finanziamenti pubblici alle università hanno seguito dinamiche divergenti: tra il 2018 e il 2025, gli atenei del Nord hanno registrato un incremento delle risorse pari al +33%, a fronte di un +21% nel resto del Paese. Parallelamente, il peso del **Sud Italia** nella ripartizione del **Fondo di finanziamento ordinario** (FFO) si è ridotto, passando dal **32,2%** al **30,8%**.

Alla base di questo fenomeno vi è la struttura stessa dei **criteri di allocazione del FFO**, articolati in tre componenti: una quota base in progressiva riduzione, una componente legata al costo standard per studente e una quota premiale basata sui risultati in termini di ricerca e reclutamento. Se, da un lato, tali meccanismi sono concepiti per incentivare l'efficienza e la qualità, dall'altro tendono a **rafforzare i divari esistenti**, premiando gli atenei già più competitivi e meglio dotati di risorse.

Questo squilibrio è ulteriormente amplificato da **fattori demografici** e di **mobilità studentesca**. La progressiva riduzione della popolazione universitaria meridionale comprime ulteriormente le prospettive di sviluppo degli atenei locali, creando un circolo vizioso in cui il declino demografico e la riduzione delle risorse si alimentano reciprocamente.

Le criticità si estendono anche al **finanziamento privato** e alle **infrastrutture di ricerca**, caratterizzati da una forte concentrazione territoriale. Le fondazioni di origine bancaria, ad esempio, mostrano una distribuzione fortemente sbilanciata, con un **rapporto di circa 97 a 3 tra Centro-Nord e Sud**, mentre la localizzazione degli istituti di ricerca e delle scuole superiori continua a favorire le aree già più sviluppate.

Nel complesso, il quadro che emerge è quello di un sistema che, pur basandosi su criteri formalmente meritocratici, tende a cristallizzare e in alcuni casi ampliare i divari territoriali esistenti. In assenza di interventi correttivi di natura strutturale - quali meccanismi perequativi più efficaci, investimenti mirati e criteri di valutazione che tengano conto delle condizioni di contesto - il rischio è quello di compromettere non solo l'equità del sistema, ma anche la competitività complessiva del Paese, considerando che il Sud Italia rappresenta una quota rilevante della popolazione studentesca nazionale.

Fonte: elaborazione TEHA Group, 2026.

116. Nonostante tali criticità, il **Sud Italia** continua a rappresentare un **bacino rilevante di capitale umano qualificato**. Nel 2024, il **42,5%** dei laureati italiani proviene infatti dalle Regioni meridionali. In termini assoluti, queste si collocano tra le principali per numero di laureati, con la **Campania (52,3mila)** e la **Sicilia (39,5mila)** tra i valori più elevati, seguite dalla **Puglia (31,1mila)**. Inoltre, nel confronto con il 2018, si osserva una dinamica di crescita diffusa, con incrementi particolarmente rilevanti proprio nelle Regioni del Sud, come **Sicilia (+33,8%)**, **Campania (+31,4%)** e **Calabria (+30,0%)**.

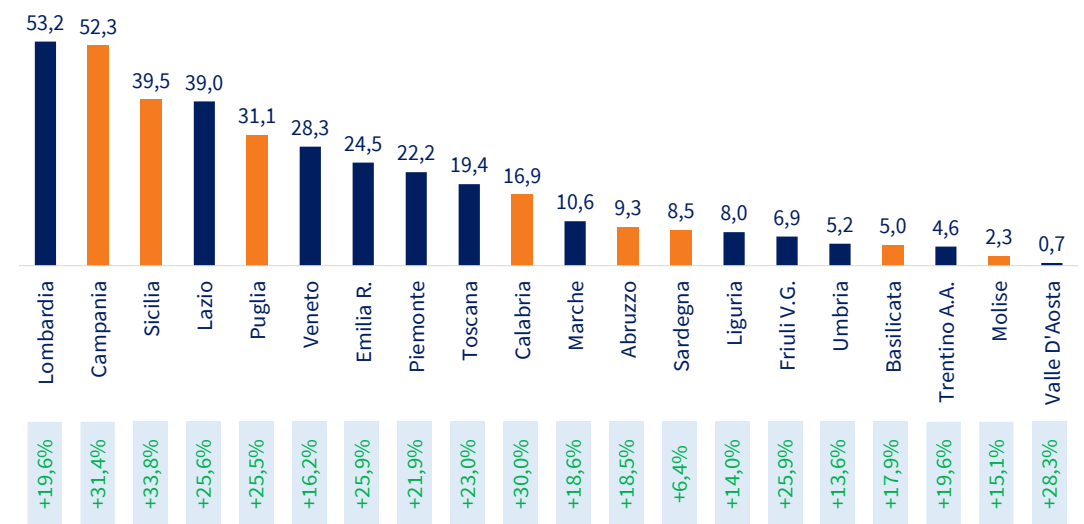


Figura 2.47. Laureati per Regione di residenza (migliaia e variazione percentuale), 2024 vs. 2018. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

117. Un ulteriore elemento positivo nel rafforzamento dei percorsi formativi per i giovani è rappresentato dagli **Istituti Tecnici Superiori (ITS)**. Tra il 2013 e il 2023 il numero di iscrizioni nei corsi ITS è aumentato con un tasso medio annuo del **+22,8%**, portando le nuove iscrizioni a sfiorare le 12.000 unità nel 2023. In particolare, il **40,5% degli ITS ha sede al Sud**, contribuendo ulteriormente a ridurre il divario di competenze osservato nel territorio.

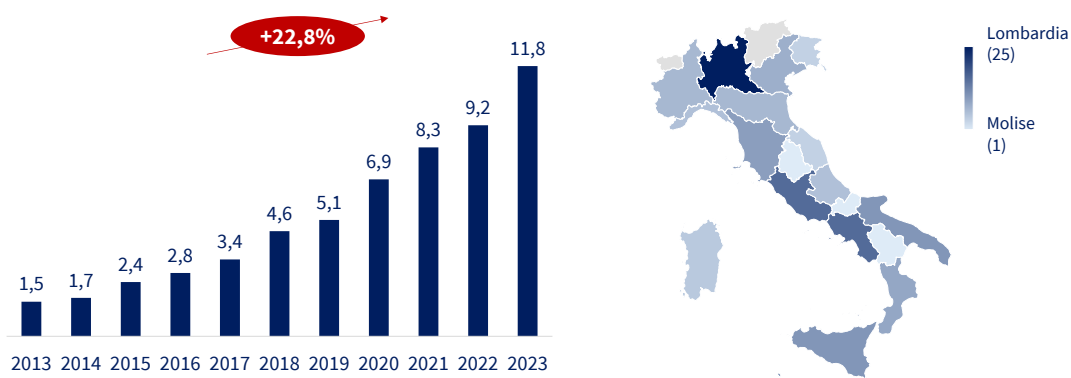


Figura 2.48. A sinistra: nuove iscrizioni per anno nelle ITS in Italia (migliaia e CAGR), 2013-2023; a destra: ITS per Regione (valore assoluto), 2025. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati INDIRE, 2026.

118. Nei prossimi anni la visibilità degli ITS è destinata ad aumentare, anche grazie alla nuova riforma che li riguarda e che ha reso **ordinamentale** la nuova **filiera formativa tecnologico-professionale**.

Focus - La filiera tecnologico-professionale 4+2: struttura, obiettivi e diffusione

Il Decreto Legge n. 127 del 9 settembre 2025 (c.d. Dl Scuola) rende ordinamentale la filiera formativa tecnologico-professionale, introducendo stabilmente nel sistema educativo italiano il modello 4+2 a partire dall'anno scolastico 2026/2027, accanto ai tradizionali percorsi quinquennali.

Il modello prevede un **primo ciclo di quattro anni** di istruzione tecnica o professionale, che conduce al conseguimento del **diploma** (sostituendo il tradizionale quinquennio), seguito da un biennio negli ITS Academy, cui gli studenti possono accedere direttamente senza test di ingresso. Questo secondo segmento è finalizzato a fornire una formazione terziaria professionalizzante, fortemente orientata alle esigenze delle imprese e ai settori a maggiore intensità tecnologica.

Uno degli elementi più innovativi della riforma riguarda la **ridefinizione del rapporto tra sistema educativo e mondo produttivo**. Il curriculum formativo viene, infatti, costruito attraverso un accordo tra scuola, ITS Academy e imprese coinvolte nella filiera, introducendo un **modello di co-progettazione** che rafforza la coerenza tra percorsi di studio e fabbisogni occupazionali. La riforma si inserisce in una più ampia strategia di politica industriale e del capitale umano, con l'obiettivo di ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di competenze, accelerare l'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro e sostenere i processi di innovazione tecnologica e competitività del sistema Paese, rafforzando contestualmente il ruolo degli ITS Academy nel sistema nazionale.

Dal punto di vista della diffusione, il nuovo modello ha già mostrato una significativa capacità di attivazione: sono stati autorizzati **539 percorsi formativi** e circa **400 nuove scuole** hanno richiesto l'avvio della filiera, portando a oltre **700 il numero complessivo di istituti coinvolti**.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri e fonti varie, 2026.

119. Il Sud Italia evidenzia segnali positivi anche sul fronte dell'**imprenditorialità giovanile**. Nel 2024, le Regioni del Sud si collocano ai vertici nazionali per **incidenza di titolari di imprese individuali under 35**, con la **Campania** al 1° posto (**10,3%**), seguita dalla **Calabria** (**9,8%**) e da **Sicilia** (**9,2%**), **Puglia** (**9,1%**) e **Basilicata** (**9,1%**). Questi valori risultano sistematicamente superiori rispetto alla media delle Regioni del Centro-Nord, evidenziando una maggiore propensione all'iniziativa imprenditoriale tra i giovani nel Sud.

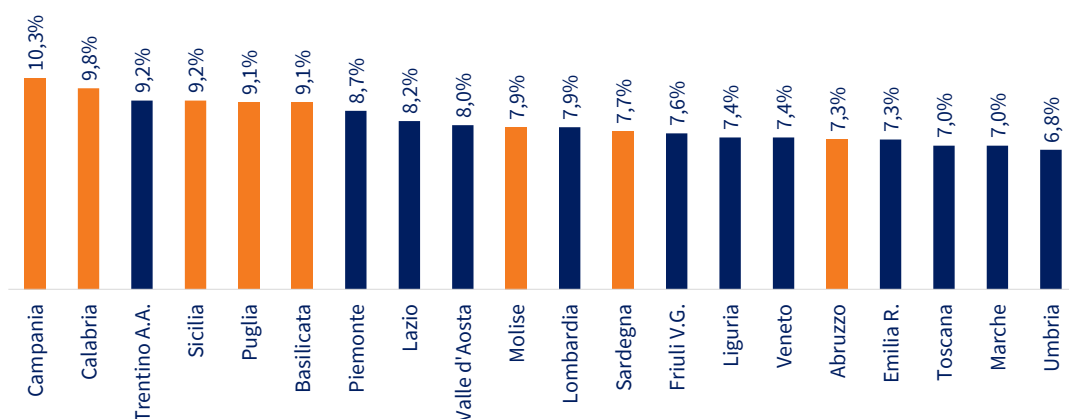


Figura 2.49. Imprenditorialità giovanile nelle Regioni italiane (percentuale di titolari di imprese individuali con meno di 35 anni sul totale dei titolari di imprese individuali), 2024. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026.

120. Tale dinamismo trova ulteriore conferma nell'evoluzione delle **startup innovative**. In particolare, la Campania si posiziona al **2° posto a livello nazionale** per numero di startup innovative per milione di abitanti (**272,5**), registrando al contempo una crescita particolarmente sostenuta nel periodo 2019-2025 (**+76,4%**), significativamente superiore sia alla media del Sud (**+18,4%**) sia a quella nazionale (**+6,8%**). Anche altre Regioni meridionali mostrano andamenti positivi, evidenziando nel complesso un **rafforzamento dell'ecosistema imprenditoriale innovativo**.

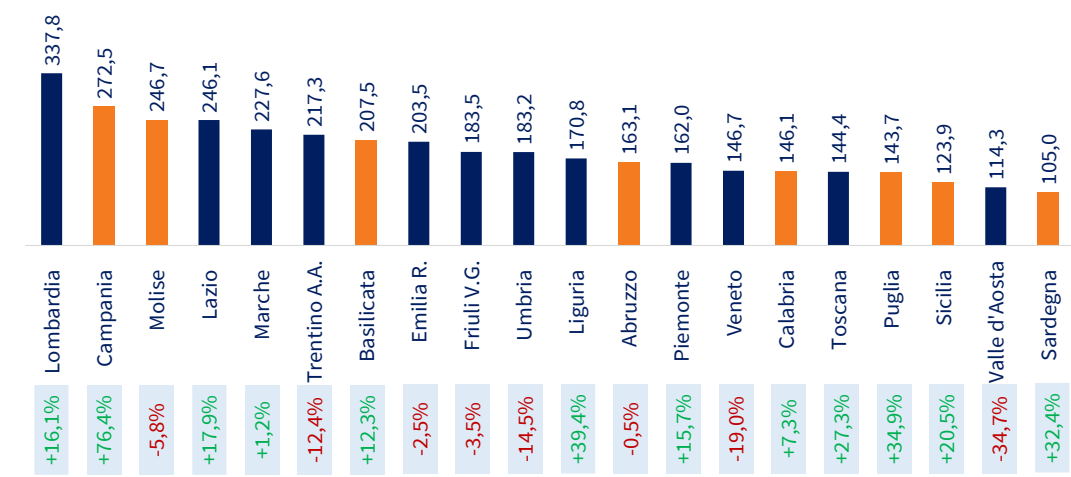


Figura 2.50. Numero di startup innovative (valore assoluto per milione di abitanti e variazione percentuale), 2025 vs 2019. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati MIMIT, 2026.

Terza parte. I fattori abilitanti e gli strumenti per la crescita del Sud

1. Partendo dalle analisi illustrate nelle parti 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, della ZES Unica, delle politiche di coesione e delle strategie di attrazione degli investimenti.
2. In particolare, nella prima sezione del capitolo sono identificate le principali iniziative di cooperazione in atto nel Mediterraneo, perseguite sia al livello comunitario (**Patto per il Mediterraneo**) che a livello nazionale (**Piano Mattei**). La seconda sezione approfondisce gli strumenti di sostegno finanziario perseguiti a livello comunitario, focalizzandosi sul **PNRR** e sul **ciclo di programmazione 2021-2027 delle politiche di coesione**. La terza sezione, infine, approfondisce avanzamento e impatti sul territorio della **Zona Economica Speciale (ZES) Unica del Sud Italia**.

3.1 Le principali iniziative di cooperazione verso il Mediterraneo

3. La cooperazione verso il Mediterraneo rappresenta uno degli assi strategici delle politiche di sviluppo dell'Unione Europea e dell'Italia, configurandosi come una leva fondamentale per rafforzare la **crescita economica**, la **stabilità geopolitica** e l'**integrazione regionale**. In tale prospettiva, le iniziative di cooperazione si articolano lungo due direttrici principali e complementari: da un lato, la **dimensione europea**, che trova espressione nel nuovo **Patto per il Mediterraneo** e negli strumenti comunitari ad esso collegati; dall'altro, la **dimensione nazionale**, con particolare riferimento al **Piano Mattei per l'Africa**.
4. Questi strumenti si inseriscono in un quadro più ampio di politiche e programmi finalizzati al rafforzamento delle relazioni economiche, energetiche e infrastrutturali tra le due sponde del Mediterraneo, contribuendo a promuovere investimenti, sviluppo delle competenze, innovazione e sicurezza. In parallelo, essi si integrano con gli strumenti finanziari europei, tra cui le **politiche di coesione** e il **PNRR**, e con le strategie di attrazione degli investimenti, tra cui la **ZES Unica**, delineando un sistema articolato di intervento volto a sostenere lo sviluppo del Sud Italia nel contesto euro-mediterraneo.

3.1.1 La dimensione europea e il ruolo del nuovo Patto per il Mediterraneo

5. La crescita nel Sud Italia e nel Mediterraneo può essere abilitata anche attraverso delle iniziative comunitarie. Un esempio rilevante è rappresentato dal **Patto per il Mediterraneo**. Quest'iniziativa, promossa dall'Unione Europea nel 2025, rappresenta un passaggio strategico volto a rafforzare la centralità dell'area euro-mediterranea nell'agenda europea, configurandosi come uno **strumento di cooperazione strutturata tra l'UE e i Paesi della sponda Sud**.
6. Il Patto nasce con l'obiettivo di costruire uno **spazio Mediterraneo comune**, più integrato, resiliente e sicuro, fondato su una logica di partenariato multilaterale che coinvolge dieci Paesi della sponda sud (**Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Libia, Marocco, Palestina, Siria e Tunisia**). Tale impostazione riflette un approccio sistemico

alla cooperazione regionale, orientato a valorizzare le interdipendenze economiche, sociali e ambientali dell'area.

7. Il Patto si articola lungo **tre pilastri: persone, economia e sicurezza**, da cui discendono le principali direttrici di intervento. Tra queste rientrano la promozione di **investimenti sostenibili**, il sostegno a **giovani e imprese**, lo sviluppo di **energia pulita e tecnologie verdi**, il **rafforzamento di commercio e occupazione**, il potenziamento di **istruzione e competenze**, l'**innovazione digitale** e il miglioramento della **sicurezza** e della **gestione dei flussi migratori**.
8. Il Patto per il Mediterraneo trova attuazione operativa nel **Piano d'azione della Commissione Europea**²⁷, che si configura come uno strumento tecnico e dinamico volto a tradurre gli indirizzi strategici in iniziative concrete. Il Piano definisce azioni, tempistiche, soggetti coinvolti e fonti di finanziamento, ed è aggiornato con cadenza semestrale per garantire adattabilità al contesto geopolitico ed economico. Le misure sono organizzate lungo i tre pilastri del Patto. Tra le più rilevanti, rientrano: la creazione di una rete universitaria mediterranea, sviluppo di **ecosistemi per startup e PMI** (Startup4Med), rafforzamento delle **infrastrutture digitali e della connettività** (es. cavi sottomarini), sostegno alla **blue economy** attraverso la Blue Mediterranean Partnership e la creazione di una **EU-MED Security Facility** per il rafforzamento istituzionale.

3.1.2 La dimensione italiana e l'avanzamento del Piano Mattei per l'Africa

9. Il **Piano Mattei per l'Africa** nasce con il Decreto Legge del 15 novembre 2023, con l'obiettivo di promuovere un nuovo partenariato tra l'Italia e gli Stati del continente africano, orientato a uno sviluppo comune, sostenibile e duraturo. Il Piano si articola lungo **sei settori prioritari** - istruzione e formazione, agricoltura, salute, energia, acqua e infrastrutture fisiche e digitali - e si distingue per una governance strutturata con leadership in capo alla Presidenza del Consiglio. Al momento della sua seconda release, il Piano coinvolge **14 Paesi** africani, con **22 progetti pilota** avviati o approvati nei 9 Paesi della prima fase, e una dotazione finanziaria italiana complessiva di **oltre 5,5 miliardi di Euro**, a valere su Fondo Italiano per il Clima e Fondo Rotativo per la Cooperazione allo Sviluppo.
10. Il percorso di consolidamento del Piano è scandito da **due Vertici Italia-Africa**. Il **primo Vertice** di Roma (28-29 gennaio 2024) ha rappresentato il lancio ufficiale a livello di Capi di Stato e di Governo, con la partecipazione di 45 Paesi africani, dell'Unione Europea e delle principali istituzioni finanziarie internazionali: in quella sede sono stati individuati i 9 Paesi pilota, i 6 settori prioritari e la dotazione iniziale di 5,5 miliardi di Euro. Il **secondo Vertice**, co-organizzato con l'Etiopia e tenutosi ad **Addis Abeba il 13 febbraio 2026** - primo vertice in territorio africano, in concomitanza con il 39° Vertice dell'Unione Africana - ha sancito il consolidamento del Piano su 14 Paesi con oltre 5,5 miliardi mobilitati, con

²⁷ Il piano è stato illustrato per la prima volta il 17 aprile 2026 dalla Commissaria Europea per il Mediterraneo, Dubravka Šuica, ai rappresentanti degli Stati membri e del Mediterraneo meridionale.

un focus rafforzato su commercio, investimenti, energia, infrastrutture, agricoltura e innovazione, e ha visto la partecipazione del Segretario Generale dell'ONU António Guterres, massima carica dell'organismo internazionale.

11. Il Piano Mattei si è progressivamente affermato come **piattaforma di cooperazione internazionale**, costruendo sinergie con i principali attori globali. Sul fronte europeo, il Vertice "The Mattei Plan for Africa and the Global Gateway" del 20 giugno 2025 è stato copresieduto dal Presidente del Consiglio italiano e dal Presidente della Commissione Europea, e ha prodotto 11 intese per **1,2 miliardi di Euro**, con focus su Corridoio di Lobito, digitale e filiera del caffè. Sul fronte multilaterale, l'accordo con la **Banca Mondiale** (aprile 2025) ha portato a un aumento del contributo italiano all'IDA del +25% pari a **733 milioni di Euro**, alla partecipazione all'iniziativa **Mission 300** - che punta a garantire accesso all'energia a 300 milioni di africani entro il 2030 - e a co-finanziamenti IFC su specifici progetti nei Paesi del Piano. Sul fronte dei **Paesi del Golfo**, l'Italia ha siglato accordi bilaterali con Arabia Saudita (5 intese con Acwa Power, SACE e Ansaldo Energia) ed Emirati Arabi Uniti (5 accordi con CDP, SACE e ACEA, con un contributo aggiuntivo di 25 milioni di dollari al Fondo multilaterale AfDB).
12. Sul piano geografico, nel 2025 il Piano ha ampliato il numero di Paesi coinvolti da 9 a **14**, con l'aggiunta di **Angola, Ghana, Mauritania, Senegal e Tanzania**, estendendo la propria copertura al Nord Africa, all'Africa Occidentale, Orientale e Centrale. Per ciascuno dei nuovi Paesi sono stati identificati ambiti di intervento specifici: l'Angola è Paese chiave per il **Corridoio di Lobito** e partecipa alla Dichiarazione d'Intenti per il SouthH2 Corridor; la Tanzania è inclusa nella Push Strategy SACE e partecipa ai colloqui di Mission 300, con iniziative nella blue economy e un progetto di formazione turistico-alberghiera a Zanzibar da **4 milioni di Euro**; Ghana e Senegal sono Paesi focus della **Digital Flagship** con l'Africa, con il Senegal che beneficia di un sostegno per l'agroalimentare del valore di **67 milioni di Euro**; la Mauritania ha identificato come priorità l'elettrificazione rurale e il sostegno alle produzioni agricole nazionali

I primi **9 Paesi** con i quali l'Italia ha avviato progetti pilota nell'ambito del Piano Mattei: **Algeria, Egitto, Tunisia, Marocco, Kenya, Etiopia, Mozambico, Repubblica del Congo e Costa d'Avorio**

Nel 2025, si sono aggiunti anche **Angola, Ghana, Mauritania, Senegal e Tanzania** tra i Paesi target dell'Italia nell'ambito del Piano Mattei, portando così a **14 Paesi coinvolti**



Figura 3.1. La mappa dei nuovi Paesi coinvolti. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Seconda relazione sullo stato di attuazione del Piano Mattei, 2026.

13. Una delle novità più rilevanti del 2025 è la **conversione del debito bilaterale africano in progetti di sviluppo**, annunciata dal Presidente del Consiglio Giorgia Meloni in occasione del Vertice del 20 giugno 2025. L'Italia intende convertire circa **235 milioni di Euro** di crediti bilaterali nell'arco di 10 anni, secondo un meccanismo differenziato: per i **Paesi meno sviluppati** - tra cui Etiopia, Mozambico, Senegal, Tanzania e Mauritania - è prevista la conversione integrale del **100%** del debito bilaterale in investimenti per lo sviluppo locale; per i **Paesi a reddito medio-basso** - tra cui Algeria, Egitto, Marocco, Tunisia, Kenya, Costa d'Avorio, Repubblica del Congo, Ghana e Angola - la conversione riguarda il **50%** del debito, con il restante 50% soggetto alle normali condizioni di rimborso.
14. Il Piano Mattei non opera come un fondo unico, ma mobilita capitali attraverso **tre livelli complementari**: fondi pubblici italiani, co-finanziamento multilaterale e investimenti privati. La componente **pubblica** è costituita dal Fondo Italiano per il Clima (dotazione totale **3 miliardi di Euro**, con 120 milioni conferiti al fondo multilaterale con AfDB), dal Fondo Rotativo per la Cooperazione allo Sviluppo (**2,5 miliardi di Euro**, con 140 milioni conferiti al fondo bilaterale con AfDB). Sul fronte **multilaterale**, l'Italia ha istituito due canali finanziari dedicati presso la Banca Africana di Sviluppo, entrambi fondati su un **effetto leva 1:1**: il Mattei Plan & Rome Process Financing Facility (140 milioni di risorse italiane, per un totale combinato di 285,8 milioni di Euro, operativo da febbraio 2025) e il Mattei Plan Co-financing & Technical Assistance Arrangement (141,8 milioni italiani, per un totale di 283,6 milioni di Euro). La componente **privata** mobilita ulteriori risorse attraverso quattro strumenti dedicati: il Plafond Africa di CDP (**500 milioni di Euro**, con garanzia statale all'80%), la Misura Africa di SIMEST (**200 milioni di Euro** di finanziamenti agevolati, di cui 50 milioni già impegnati in 90 progetti), le garanzie SACE (**2 miliardi di Euro** al 95% a circa 200 imprese italiane) e il GRAF - Growth & Resilience Platform for Africa - piattaforma di co-investimento CDP-AfDB con target di **750 milioni di Euro**.



Figura 3.2. L'architettura finanziaria del Piano Mattei ad oggi. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Seconda relazione Piano Mattei e altre fonti, 2026.

3.2 Le politiche di coesione, il PNRR e gli investimenti infrastrutturali

15. Le **politiche di coesione** sono finalizzate al rafforzamento della crescita economica e sociale, con l'obiettivo di ridurre i divari di sviluppo tra territori e Regioni europee. Esse

contribuiscono a sostenere la creazione di occupazione, la competitività del sistema produttivo, la crescita economica, lo sviluppo sostenibile e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. L'attuazione avviene attraverso specifici strumenti finanziari europei, tra cui il **Fondo di Coesione** e il **Fondo Sociale Europeo Plus (FSE+)**, nell'ambito di una dotazione complessiva che, per il **ciclo di programmazione 2021-2027**, ammonta a circa **513 miliardi** di Euro a **livello europeo** (a prezzi correnti).

16. Con riferimento al **contesto italiano**, nel medesimo ciclo di programmazione, l'ammontare complessivo delle politiche di coesione, considerate congiuntamente nella loro componente europea e nazionale²⁸, raggiunge circa **70 miliardi** di Euro. Di queste risorse, il **60%** è destinato alle Regioni del Sud Italia, che si configurano come principale area di intervento, con una dotazione pari a **43,2 miliardi** di Euro. Tale allocazione riflette la priorità attribuita alla riduzione dei divari territoriali e al rafforzamento della convergenza economica e sociale. A livello regionale, emerge una significativa concentrazione delle risorse in alcune grandi Regioni meridionali, in particolare Campania (**13,4 miliardi** di Euro), Sicilia (**11,3 miliardi** di Euro) e Puglia (**7,2 miliardi** di Euro), che complessivamente assorbono una quota rilevante dei finanziamenti disponibili.

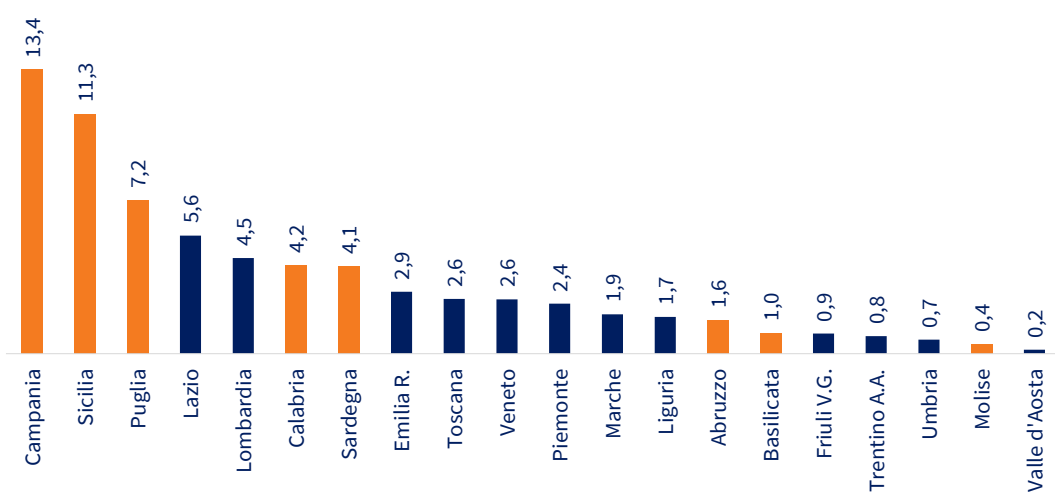


Figura 3.3. Distribuzione regionale dei finanziamenti totali pubblici* nel ciclo di programmazione 2021-2027 (miliardi di Euro), 2025. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati OpenCoesione, 2026.* (*) Il finanziamento totale pubblico equivale alla parte di valore finanziario di un progetto regionale proveniente da fonti pubbliche di finanziamento. Esso comprende, oltre alle risorse comunitarie e nazionali specificatamente destinate alla Coesione, anche le eventuali risorse pubbliche di altro tipo (es. Regioni o Comuni).

17. Tuttavia, a fronte dell'elevata dotazione finanziaria, emerge un elemento di attenzione legato allo **stato di attuazione della spesa**: i livelli di avanzamento dei pagamenti risultano, infatti, eterogenei tra le Regioni. In particolare, tutte le Regioni del Sud Italia, ad eccezione della Basilicata (27,1%), presentano una quota di risorse erogate **inferiore al 10,8% del totale disponibile**.

²⁸ Le politiche di coesione sono finanziate, a livello nazionale, attraverso il Fondo di rotazione per l'attuazione delle politiche comunitarie e il Fondo Sviluppo e Coesione.

18. Parallelamente, il ciclo di programmazione 2021-2027 è stato oggetto di una **revisione di medio periodo**, avviata con l'obiettivo di riallineare le priorità di intervento alle nuove esigenze strategiche dell'Unione Europea. Tale revisione ha ampliato il perimetro delle politiche, introducendo **nuove direttrici di intervento**, tra cui il rafforzamento della competitività e dell'innovazione, la sicurezza e la difesa, la transizione energetica, la resilienza delle risorse naturali e lo sviluppo di alloggi accessibili, promuovendo al contempo una maggiore integrazione con strumenti europei quali InvestEU.
19. In parallelo alle politiche di coesione, nel 2021, a seguito della crisi da COVID-19, è stato creato il **Recovery and Resilience Facility**, elemento centrale del **NextGenerationEU**. Questo strumento ha stanziato **577 miliardi** di Euro (a prezzi correnti), di cui **360 miliardi** di Euro in finanziamenti a fondo perduto e **217 miliardi** di Euro in prestiti, divisi in tranche per il periodo 2021-2026. L'Italia, attraverso il proprio **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (PNRR), può fare affidamento su **194,4 miliardi** di Euro. Nel quadro di attuazione del PNRR, l'Italia ha raggiunto un **avanzamento significativo** sul fronte dell'erogazione delle risorse. Con l'incasso della nona rata, pari a **12,8 miliardi** di Euro, il totale delle risorse ricevute ammonta a **166 miliardi** di Euro, corrispondenti al **85,4%** dell'importo complessivo del Piano.

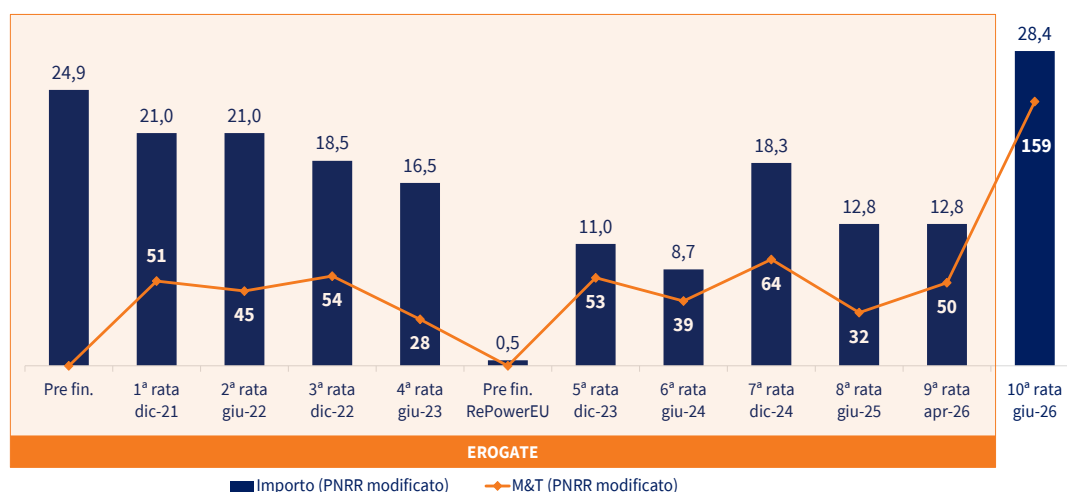


Figura 3.4. Stato avanzamento degli importi e degli obiettivi del PNRR (valori assoluti in miliardi di Euro), 2021-2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Camera dei Deputati e Osservatorio PNRR del TEHA Club, 2026. N.B.: M&T = Milestones and Targets.

20. Al netto delle risorse a valenza nazionale, alle Regioni del Sud Italia è attualmente destinato il **40%** delle risorse PNRR territorialmente allocabili, per un ammontare complessivo pari a **75,5 miliardi** di Euro, salvaguardando il principio dettato dall'art. 2 del Decreto Legge 77/2021 (cosiddetta "clausola 40%"). L'analisi della distribuzione regionale delle risorse in rapporto al PIL evidenzia una maggiore incidenza degli investimenti nel Sud Italia. Tra le Regioni meridionali, emergono valori particolarmente elevati in **Molise** (62,6%) e **Basilicata** (41,7%), seguite da **Calabria** (29,1%) e **Puglia** (17,9%), mentre **Campania** (16,8%), **Abruzzo** (15,9%) e **Sicilia** (15,8%) si collocano su livelli intermedi. Nel

Centro-Nord si registrano valori generalmente inferiori, con alcune eccezioni quali la Valle d'Aosta (44,4%) e la Liguria (29,0%).

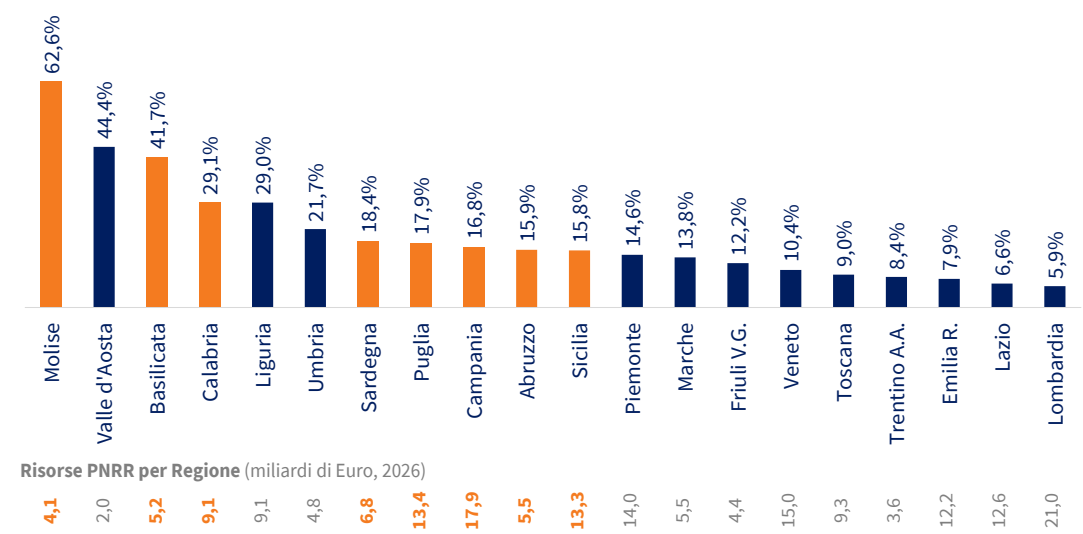


Figura 3.5. Risorse PNRR per Regione in rapporto al PIL (valori in percentuale), 2026. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati OpenPNRR e Camera dei Deputati, 2026.*

3.2.1 La nuova programmazione europea

21. Il quadro delle risorse a disposizione per lo sviluppo economico e territoriale nell'Unione Europea sta attraversando una fase di profonda evoluzione, segnata dalla progressiva **conclusione del PNRR**. A ciò si aggiunge l'imminente **chiusura del ciclo di programmazione 2021-2027**, nell'ambito del quale sono stati allocati complessivamente **1.216 miliardi** di Euro a prezzi correnti (al netto degli strumenti straordinari quali NextGenerationEU e ReactEU). In questo scenario, nel luglio 2025 la Commissione Europea ha presentato la proposta per il nuovo bilancio a lungo termine dell'Unione per il periodo **2028-2034**, noto come **Quadro Finanziario Pluriennale**. La proposta prevede una dotazione complessiva pari a circa **2.000 miliardi** di Euro nell'arco dei sette anni, corrispondente a circa **l'1,26%** del reddito nazionale lordo dell'Unione.
22. In questo scenario, si afferma la necessità di **mobilitare risorse aggiuntive** e rafforzare l'**efficacia della spesa pubblica**, attraverso l'uso di strumenti finanziari più complessi e integrati. Infatti, accanto ai programmi di spesa diretta, come gli investimenti pubblici previsti nei cicli di programmazione dell'UE, le politiche nazionali ed europee fanno sempre più ricorso a meccanismi in grado di attivare un "**effetto leva**" sugli investimenti privati, combinando risorse pubbliche e private. In particolare, assumono crescente rilevanza strumenti quali il **project-financing** e i **Social Impact Bond**. Tali strumenti consentono di ampliare la capacità di intervento rispetto alla sola dotazione pubblica, **favorendo il coinvolgimento anche di investitori privati**.
23. Allo scopo di mobilitare capitale privato a supporto degli investimenti pubblici, si è sviluppato negli ultimi anni un crescente interesse verso il ricorso al project financing e, più in generale, alle forme di **partenariato pubblico-privato** (PPP). Tali strumenti risultano particolarmente efficaci quando è garantito un adeguato equilibrio nella

ripartizione dei rischi e dei benefici tra soggetto pubblico e operatori privati, condizione che consente di massimizzare le risorse mobilitate. Inoltre, il PPP può generare benefici ulteriori, quali il **superamento del fenomeno Not-In-My-Backyard (NIMBY)**, grazie al coinvolgimento degli attori rilevanti sin dalle fasi preliminari del progetto, favorendo la costruzione del consenso. In questo contesto viene, inoltre, valorizzato il principio di **sussidiarietà orizzontale**, attraverso processi decisionali che affiancano alla dimensione istituzionale una logica più partecipativa. Tuttavia, nel contesto italiano, il ricorso al PPP risulta ancora limitato: i bandi finanziati con il PPP rappresentano il **19,4%** del valore complessivo, quota che sale al **30%** per i progetti di importo superiore a **100 milioni** di Euro. Ciò riflette una diffusione ancora limitata di tali strumenti, spesso interpretati come sostitutivi delle risorse pubbliche piuttosto che complementari²⁹. In termini comparativi, l'Italia si colloca al 5° posto tra i principali Paesi europei (UE27 e Regno Unito) per numero di progetti completati attraverso il ricorso al PPP.

24. Un ulteriore strumento che ha acquisito crescente rilevanza è rappresentato dai **Social Impact Bond**, strumenti finanziari innovativi basati su una logica di pagamento legato ai risultati. Secondo questo modello, gli investitori privati finanziano interventi ad impatto sociale, mentre il soggetto pubblico remunera l'investimento esclusivamente al raggiungimento di risultati predefiniti e misurabili. Tale approccio consente, da un lato, di trasferire parte del rischio sugli investitori e, dall'altro, di **incentivare una maggiore efficacia degli interventi**.



Figura 3.6. Il funzionamento dei Social Impact Bonds (illustrativo). Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026.

25. Nel complesso, il quadro che emerge è quello di un sistema di finanziamento più articolato e **orientato ai risultati**, in cui le risorse pubbliche svolgono un ruolo sempre più strategico come **leva per l'attivazione di investimenti privati**. Tale trasformazione rappresenta un passaggio chiave per sostenere una nuova fase di crescita, rafforzando la capacità dell'Unione Europea di affrontare le principali sfide economiche.

²⁹ Report "Oltre il PNRR: Priorità strategiche per una nuova stagione di investimenti e riforme per il Paese", XI Release, Marzo 2026, TEHA.

3.2.2 La fotografia degli investimenti infrastrutturali pianificati e completati

26. Il Sud Italia sconta ancora un deficit infrastrutturale che pesa in modo diretto sulla competitività delle imprese e sulla qualità della vita dei cittadini. Il **differenziale infrastrutturale** incide sui costi logistici, un onere che penalizza in modo sistematico i distretti produttivi del Sud - dall'aerospazio all'agroalimentare - che pure mostrano performance competitive quando correttamente connessi ai mercati.
27. Il caso della rete ferroviaria è emblematico: nel 2025 **l'Italia è dotata di 16.881 km di linea**, di cui il **46% è a doppio binario** e il **73% è elettrificata**, ponendo la linea RFI al di **sopra della media europea**; ma vi sono disparità territoriali, nonostante il **Sud Italia** disponga di oltre 5.841 km di linea (il 34% dei km di rete ferroviaria italiana, contro il 45% del Nord e il 21% del centro), solo il 61% è elettrificato (contro il 82% del Nord e il 79% del Centro) e il 35% è a doppio binario (contro il 51% del Nord e il 59% del Centro).
28. Con riferimento all'intermodalità, le disparità sono amplificate nella situazione portuale: più della metà dei porti marittimi commerciali si colloca nel Sud Italia, ma le Regioni del Nord hanno il numero maggiore di **accosti**, in porti con dotazioni ferroviarie importanti, rendendo inespreso il potenziale intermodale di scali che per posizione geografica potrebbero svolgere un ruolo di primo piano nel Mediterraneo.

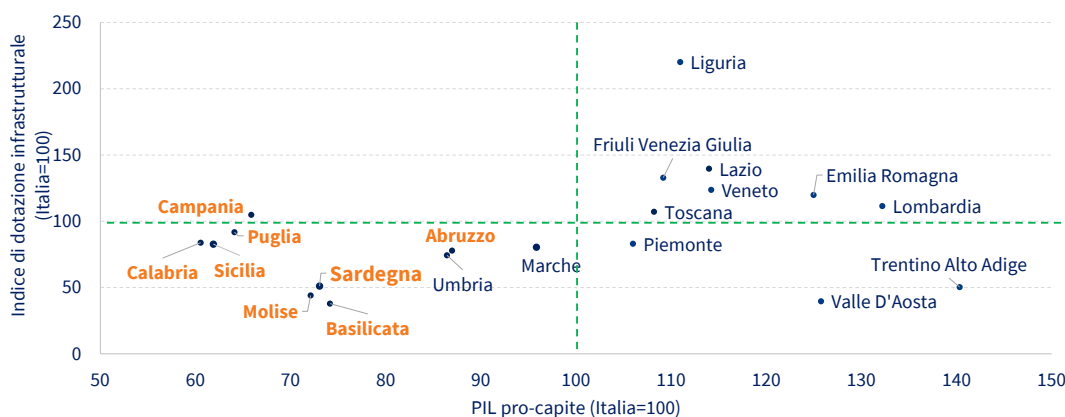


Figura 3.7. Dotazione infrastrutturale* e PIL pro-capite delle Regioni italiane (Italia=100), 2023. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat e Istituto Tagliacarne, 2026. (*) Rete stradale, rete ferroviaria, porti, aeroporti, reti energetiche-ambientali, reti per la telefonia e la telematica, reti bancarie e servizi vari.

29. In questo contesto, il 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.
30. Per il Sud, il PNRR si è configurato fin da subito come uno strumento senza precedenti per affrontare l'urgenza del **recupero del divario infrastrutturale**, ma si è inserito in un quadro di debolezza strutturale delle amministrazioni:

- secondo i dati della Corte dei Conti aggiornati **al 28 agosto 2025**, gli enti territoriali italiani hanno realizzato progetti PNRR per un importo pari a **19,3 miliardi di Euro** (di cui 10 miliardi da parte dei Comuni e 7,4 miliardi da parte delle Regioni), pari al 33% del totale del piano dei costi Avviso Pubblico;
- permangono criticità significative nella **capacità amministrativa dei territori**, il comparto dei Comuni italiani ha impegnato risorse per il 69,2% del costo-progetto, mentre per le Regioni e Province autonome italiane la percentuale si ferma al 43,7%;
- sul piano territoriale, nel **Sud Italia la fase esecutiva mostra segnali di recupero**: l'82,4% dei lavori finanziati dal Piano risulta avviato, contro il 73,3% del Centro-Nord, grazie soprattutto alla spinta dei Comuni.

31. In questo contesto, l'impegno del **Gruppo FS** (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) si riflette nella performance dell'anno 2025 che ha visto l'attuazione di investimenti per 18 miliardi di Euro e nelle indicazioni del **Piano Industriale 2025-2034** che prevede in **177 miliardi di Euro** il volume di investimenti sul territorio nazionale nel decennio. Questo impegno si registra anche nell'attuazione della componente ferroviaria del PNRR che, a fronte di 25 miliardi di Euro assegnati al Gruppo (principale soggetto attuatore del programma), vede un avanzamento della spesa di 18 miliardi di Euro (circa il 72%).

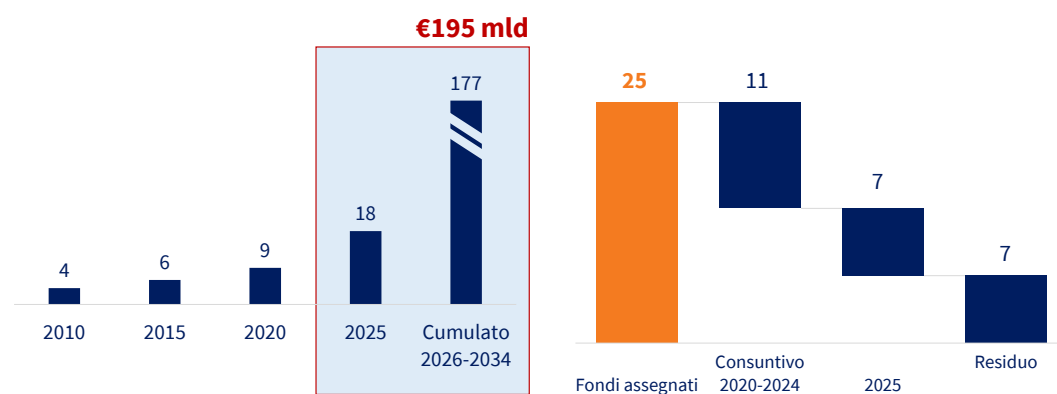


Figura 3.8. Sinistra: Investimenti del Gruppo FS (miliardi di Euro), 2010-2034. Destra: Fondi PNRR assegnati e spesi dal Gruppo FS (miliardi di Euro), 2020-2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.

32. In particolare, nello stesso decennio 2025-2034 gli investimenti previsti nel Piano Industriale di RFI ammontano a circa 110 miliardi di Euro. Per l'anno 2025 le previsioni di RFI sul volume degli investimenti erano pari a **10,4 miliardi di Euro**, che sono poi saliti a 11,6 miliardi a consuntivo. A partire dal valore di questa previsione iniziale per l'anno 2025 è stata sviluppata una valutazione macro-economica che ha condotto alla individuazione di un effetto moltiplicatore superiore a 1,4, che testimonia come la spesa infrastrutturale ferroviaria non sia una voce di costo ma un **motore di sviluppo economico** con effetti che si propagano ben oltre il cantiere.
33. Questo risultato si articola su tre livelli distinti nel quadro nazionale. Il primo è l'impatto sul **valore della produzione**, pari a 32,2 miliardi di Euro (diretto, indiretto e indotto): l'incremento di domanda generato dagli investimenti ferroviari stimola il fatturato delle

imprese nazionali lungo le catene del valore - dai produttori di acciaio e cemento ai fornitori di componenti elettronici, dai servizi di ingegneria alle imprese di logistica - attivando un **effetto a cascata sull'intero tessuto industriale**.

34. Il secondo livello è l'**impatto sul PIL** in senso stretto, pari a 14,8 miliardi di Euro (diretto, indiretto e indotto): al netto degli scambi intermedi, ovvero depurando il dato dagli acquisti tra imprese che si compensano reciprocamente, si stima il contributo netto al valore aggiunto nazionale, che misura la ricchezza effettivamente creata.
35. Il terzo livello è l'**impatto sull'occupazione**, pari a 180mila unità: per soddisfare l'incremento di produzione attivato lungo la filiera, si impegnano **specifiche unità lavorative**: dirette nei cantieri, indirette nelle imprese fornitrici, indotte nei settori che beneficiano della maggiore capacità di spesa dei lavoratori coinvolti.

Previsione degli impatti degli **investimenti di RFI** per l'anno 2025
(valore di calcolo **€10,4 mld** - €11,6 mld valore registrato a consuntivo)

Tipologia di impatto	Metodologia	Impatto (diretto e indiretto)	Indotto	Impatto totale
Impatto sul valore della produzione	L'incremento di domanda stimola il fatturato delle imprese nazionali lungo le catene del valore	€20,5 mld	€11,7 mld	€32,2 mld
Impatto sul PIL	Nettando gli scambi intermedi si stima l'impatto sul valore aggiunto nazionale	€8,6 mld	€6,2 mld	€14,8 mld
Impatto sull'occupazione	Per soddisfare l'incremento di produzione si impegnano specifiche unità lavorative	112mila (ETP*)	68mila (ETP*)	180mila (ETP*)

Figura 3.9. Impatti degli investimenti infrastrutturali del Gruppo FS in Italia per il 2025. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026. (*) Equivalenti Tempo Pieno.*

36. Nel caso del Sud Italia, questi effetti assumono una rilevanza amplificata: in un'area dove il moltiplicatore della spesa pubblica è storicamente più elevato per la maggiore dipendenza dalla domanda interna, ogni Euro investito in infrastrutture ferroviarie produce ritorni proporzionalmente più significativi sulla crescita locale, sull'occupazione e sulla competitività del territorio.
37. In particolare, gli investimenti di FS per le **infrastrutture del Sud Italia** possono essere classificati lungo **3 direttrici principali, ferrovie, strade e porti**:
- **48 miliardi di Euro** di investimenti per le **ferrovie nel Sud Italia** (nuove linee e potenziamenti) con orizzonte temporale **2026-2035**;
 - **45,4 miliardi di Euro** di investimenti per le **strade nel Sud Italia** (tra manutenzione e nuove opere) compresi nei Contratti di Programma 2016-2020 e 2021-2025 (a cui si aggiungono ulteriori opere previste per l'anno 2026);
 - **5 interventi in 5 porti del Sud Italia** per nuove stazioni, potenziamento scali e raccordi intermodali e di ultimo miglio.

38. In generale, per le infrastrutture del **Sud Italia** sono impegnati dal Gruppo FS **circa 100 miliardi di Euro**, previsti per il decennio **2026-2035**.



Figura 3.10. Direttrici di intervento per le infrastrutture del Sud Italia da parte del Gruppo FS.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.

39. Nel dettaglio delle ferrovie, il **Piano industriale di RFI 2026-2035** prevede investimenti pari a 110 miliardi di Euro, tra cui rientrano i 48 miliardi (pari al 43,6%) diretti alle **ferrovie del Sud Italia**. A questi investimenti, contribuiscono anche quelli ottenuti nel contesto del Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR) italiano. Il Gruppo FS è infatti il **principale soggetto attuatore e realizzatore di fondi PNRR**, per circa **25 miliardi di Euro**³⁰: **oltre l'11%** delle risorse totali PNRR attribuite all'Italia.
40. Di questi, una quota rilevante è destinata proprio al **potenziamento della rete ferroviaria nel Sud**, per cui il PNRR ha costituito un acceleratore: molti interventi sono un primo passo di grandi opere che saranno completate nei prossimi anni, ed è **in questi scenari futuri che si percepiranno appieno gli effetti sulla mobilità e sulla coesione territoriale**.
41. Tra gli investimenti per lo sviluppo di una rete ferroviaria performante al Sud, sono particolarmente rilevanti:
- **AV/AC Salerno - Reggio Calabria**: il **PNRR contribuisce per 720 milioni di Euro**, circa l'**8%** del montante dei finanziamenti oggi disponibili; per lo sviluppo della direttrice è programmata la realizzazione del lotto 1 Battipaglia-Praja che è articolato in 3 sublotti; solo il primo sublotto è previsto in PNRR (la Battipaglia-Romagnano di 35 km) ed è finanziato solo parzialmente dal PNRR ed in prevalenza da risorse nazionali; l'intero investimento prevede anche i sublotti 1b Romagnano-Vallo di Diano di 47 km e 1c Vallo di Diano-Praja di 45 km;
 - **Itinerario Palermo-Catania-Messina**: il **PNRR finanzia complessivamente 1,2 miliardi di Euro** su un totale di 11,1 miliardi di Euro per i lotti in sviluppo del nuovo collegamento Palermo-Catania;

³⁰ Seguono Infratel (€5,3 miliard) e E-Distribuzione Spa (Enel) con circa €3,6 miliardi di fondi assegnati. Il terzo ente che riceve più risorse dal PNRR è il Ministero della Giustizia (€2,7 miliardi). Tra le amministrazioni territoriali, la Regione che riceve più fondi è la Campania (€2,7 miliardi) mentre tra i Comuni è Roma (€1,4 miliardi).

- **Itinerario Napoli-Foggia-Bari:** le risorse del PNRR sono **2,2 miliardi di Euro** su un totale oggi disponibile di circa 6,4 miliardi di Euro. L'investimento, che prevede 145 km di nuove infrastrutture ferroviarie, è inserito nel PNRR limitatamente alle tratte del lato campano tra Napoli e la nuova stazione di Hirpinia.



Principali progetti infrastrutturali

Progetto	Investimento	Infrastruttura	VA e Occupati (diretti, indiretti e indotti)
Linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria (lotti prioritari)	€13,1 mld	<ul style="list-style-type: none"> • 150 km • max 300 km/h • 25' di riduzione 	<ul style="list-style-type: none"> • €11 mld • 138mila
Palermo-Catania-Messina	€11,1 mld	<ul style="list-style-type: none"> • 227 km • max 200 km/h • 1 h di viaggio 	<ul style="list-style-type: none"> • €9 mld • 117mila
Napoli-Foggia-Bari	€6,4 mld	<ul style="list-style-type: none"> • 145 km • max 250 km/h • 2 h di viaggio 	<ul style="list-style-type: none"> • €4,4 mld • 60mila

Figura 3.11. Mappa degli interventi sulle direttrici ferroviarie del Sud Italia da parte del Gruppo FS. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.

- In particolare, i lotti prioritari di intervento sulla **linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria**, prevedono la costruzione di una nuova linea ferroviaria con **caratteristiche di AV**, sulla direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria che costituisce un **itinerario strategico passeggeri e merci** per la **connessione Nord-Sud**. Gli interventi garantiranno una **maggiore accessibilità al sistema ferroviario** e lo sviluppo di **nuovi traffici viaggiatori** lungo l'asse Nord-Sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per Potenza/Taranto e tra le linee jonica e tirrenica. L'infrastruttura consentirà il **potenziamento** degli itinerari per il **trasporto merci** in coerenza con gli interventi in corso di realizzazione e programmati.

€13,1 mld di investimenti	150 km di infrastruttura	300 km/h di velocità massima	~25 minuti di riduzione tempo di percorrenza da Roma a Reggio C. (vs 5h30' attuali)
2 stazioni e fermate nuove	138mila occupati generati	€11 mld di Valore Aggiunto	~35mila ton. di CO ₂ annue risparmiate

Figura 3.12. Dettagli dell'intervento del Gruppo FS sulla linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.

- Inoltre, il **lotto 1 Battipaglia-Praia** della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria, sostiene la competitività territoriale **coinvolgendo le Aree Interne di Vallo di Diano e Sele Tanagro Alburni (SETA)**. Le due aree interne sono caratterizzate complessivamente da **34 Comuni**, distribuiti su una superficie di circa **1.510 km²**, che raccoglie **112.545 residenti** con una densità media abitativa di circa **75 ab/ km²**.
- Sul versante della viabilità ordinaria, ANAS ha concentrato nel periodo 2016-2026 un impegno finanziario di scala significativa per il Sud Italia, strutturato lungo due direttrici

complementari: il **potenziamento della rete** attraverso **nuove opere** e la **tutela del patrimonio** esistente attraverso la manutenzione.

45. Il primo pilastro - le **Nuove Opere** - è definito dal Contratto di Programma 2021-2025, che destina al Sud Italia **38,5 miliardi di Euro** per interventi di costruzione, ammodernamento e adeguamento della rete stradale e autostradale (l'investimento include anche opere di CdP precedenti per i quali sono tuttora in corso le lavorazioni). Si tratta di **risorse programmatiche**, non interamente finanziati (allo stato vi è un fabbisogno finanziario pari a 21,4 miliardi di Euro) che si rivolgono a opere strutturali di lungo periodo: il completamento di assi viari strategici come la Salerno-Reggio Calabria, il potenziamento della statale Jonica, gli interventi sulla rete siciliana e sarda, e numerosi lotti funzionali. Questi investimenti non hanno solo una valenza infrastrutturale in senso stretto: migliorando l'accessibilità delle aree interne, riducono i tempi di percorrenza, abbattano i costi di trasporto per le imprese locali e aumentano l'attrattività dei territori per investimenti produttivi e turistici.
46. Il secondo pilastro - la **manutenzione** - vale **5,42 miliardi di Euro** complessivi tra i Contratti di Programma 2016-2020 e 2021-2025, a cui si aggiungono gli ulteriori interventi programmati per il 2026 pari a **1,5 miliardi di Euro**, per un totale di **6,920 miliardi di Euro**. Una cifra che riflette l'entità del debito manutentivo accumulato su una rete che, nel Sud come nel resto del Paese, ha subito per anni una compressione sistematica della spesa ordinaria. Ponti, viadotti, gallerie e pavimentazioni rappresentano asset strategici la cui efficienza condiziona direttamente la sicurezza degli utenti e l'efficienza logistica del territorio.

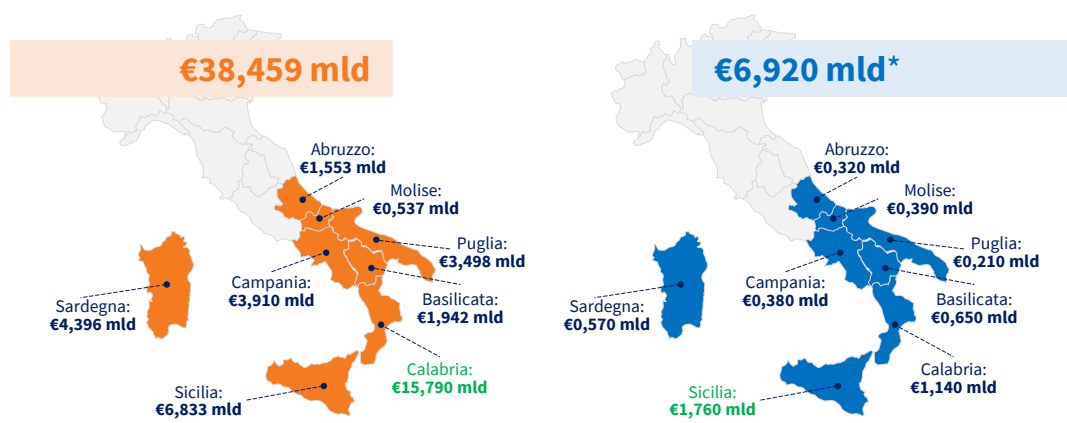


Figura 3.13. Sinistra: Investimenti in nuove opere stradali (miliardi di Euro), Contratto di Programma 2021-2025 e precedenti per i quali sono tuttora in corso le lavorazioni. Destra: Investimenti in manutenzione (miliardi di Euro), Contratto di Programma 2016-2020 e 2021-2025+2026. (*) 5,42 miliardi di Euro tra i CdP 2016-2020 e 2021-2025 (rappresentati per le varie Regioni) + 1,5 miliardi di Euro per il 2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.

47. Letti insieme, gli oltre **45 miliardi di Euro** destinati da ANAS al Sud nel decennio 2016-2026 configurano un cruciale ciclo di investimento stradale programmato per il Sud Italia. Sul fronte delle Nuove Opere, i **63 cantieri attualmente in corso nel Sud** riguardando investimenti per **8,2 miliardi di Euro** e i **32 cantieri in prossimo avvio porteranno altri 6,6 miliardi di Euro in esecuzione**, mentre la quota più consistente - oltre 23 miliardi di

Euro tra interventi in fase di appaltabilità e quelli ancora da inserire nel Contratto di Programma - è nella pipeline progettuale.

48. Sicilia e Calabria dominano per volumi: la **Sicilia** guida con **3,9 miliardi di Euro di cantieri attivi** e ulteriori **2,5 miliardi di Euro in programma**; la Calabria, pur con cantieri attivi più contenuti (1,7 miliardi di Euro), presenta la più alta concentrazione di interventi programmati - 7,9 miliardi di Euro solo nella categoria “inseribilità CdP” - segnalando un territorio con un fabbisogno infrastrutturale ingente e una capacità attuativa ancora da sviluppare. La **Puglia** si distingue per il **numero di cantieri attivi** (18, il dato più alto tra le Regioni), con investimenti in corso per 904 milioni di Euro, confermando una maggiore maturità progettuale ed esecutiva rispetto ad altre Regioni meridionali.
49. Sul fronte manutentivo, i 2,35 miliardi di Euro di finanziamenti totali del CdP 2021-2025 mostrano una distribuzione diffusa. La **Sicilia assorbe 345 milioni di Euro** - il 14,7% del totale regionale - seguita dalla Sardegna con 231 milioni di Euro e dalla Calabria con 203 milioni di Euro. Campania e Molise ricevono gli stanziamenti più contenuti ma rilevanti, rispettivamente 110 e 86 milioni di Euro.

Regioni	INTERVENTI ATTIVI				INTERVENTI PROGRAMMATI			
	Cantieri in corso		Prossimo avvio		Appaltabilità CdP*		Inseribilità CdP*	
	N.	Investimento	N.	Investimento	N.	Investimento	N.	Investimento
Abruzzo	1	204	4	192	8	854	4	303
Basilicata	4	188	-	-	9	1.391	3	362
Calabria	10	1.669	13	4.528	7	1.728	7	7.865
Campania	2	102	2	483	10	2.425	2	899
Molise	1	175	1	41	1	62	2	258
Puglia	18	904	3	605	4	1.197	5	792
Sardegna	12	1.012	5	349	15	2.255	6	776
Sicilia	15	3.917	4	359	2	402	5	2.155
Totale	63	8.172	32	6.561	56	10.315	34	13.411

Regione	Finanziamenti CdP 2021 - 2025			FINANZIATI TOTALI
	Investimento (LB2023)	Investimento (LB2024)	Investimento (LB2025)	
Abruzzo	38,0	77,0	35,0	150,0
Basilicata	32,0	57,0	25,0	114,0
Calabria	51,0	97,0	55,0	203,0
Campania	25,0	55,0	30,0	110,0
Molise	27,0	43,0	16,0	86,0
Puglia	20,3	60,0	37,0	117,3
Sardegna	51,0	110,0	70,0	231,0
Sicilia	90,0	185,0	70,0	345,0
Ulteriore Manutenzione diffusa sulla rete	140,3	512,5	340,0	992,8
Totale	474,6	1.197,0	678,0	2.349,6

Figura 3.14. Gli interventi di riqualificazione delle strade al Sud (CdP 2016-2020 e 2021-2025).
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026. () Contratto di Programma.*

50. Nel complesso, il dettaglio delle Nuove Opere previste per le strade al Sud tra il 2021-2025 risponde a **un fabbisogno reale e diffuso**: quello di un sistema stradale meridionale che oggi richiede interventi sia sulle grandi arterie sia sulla rete capillare, per trasformare il Sud Italia da periferia della penisola a piattaforma accessibile e competitiva.

Abruzzo

- Pedemontana Nord - Tratto Teramo - Ascoli Piceno
- S.S. 81 "Piceno Aprutina". Lotto 2 – Coll. SS 81 e SS 80 in C.da La Cona
- Teramo - Mare - 4° Lotto
- Adeguamento tratto S. Gregorio - S. Pio delle Camere
- Vasto Sud - San Salvo Marina

Basilicata

- Murgia - Pollino: Gioia del Colle - Matera
- Murgia - Pollino: Matera - Ferrandina - Pisticci (stralcio)
- Itinerario Salerno-Potenza-Bari, 4° tratta
- Fondovalle del Sauro - Tratto Corleto Perticara - S.P. Camastra

Calabria

- A2 "Autostrada del Mediterraneo" - miglioramento funzionale dal Km 258+800 al Km 286+000
- SS.106 Jonica - Tratto Cutro Catanzaro
- SS.106 Jonica - Tratto Crotona Rossano
- SS.106 Jonica - Tratto Sibari Rossano
- SS.106 Jonica - Tratto Crotona Cutro

Campania

- Collegamento A2 "del Mediterraneo" e SS 18 ad Agropoli - I Lotto
- Telesina. 2° lotto dal km 0+000 al km 37+000
- SS.268 "del Vesuvio". 2° lotto – Radd. dal km 23+100 al km 29+289
- Raccordo Salerno/Avellino. 1° stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte
- SS.268 "del Vesuvio". Raddoppio dal km 0+000 al km 7+750

Molise

- Collegamento A1 con A14. Primo stralcio
- Collegamento SS 17 e SSV Isernia-Castel di Sangro
- Realizzazione percorso alternativo al Viadotto Molise I della SS 647 «Fondovalle Biferno»

Puglia

- SS.16 "Adriatica" Tronco Bari-Mola di Bari
- S.S. 89 "Garganica". Viabilità San Giovanni Rotondo
- Itinerario Maglie - Santa Maria di Leuca S.S. 275 di «Santa Maria di Leuca»
- SS.16 "Adriatica". Tratto S. Severo - Foggia
- S.S. 89 "Garganica". Tratto Manfredonia - Aeroporto militare di Amendola

Sardegna

- Itinerario Sassari - Olbia. Potenziamento e messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500
- Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau
- SS.291 "della Nurra". Lotto 1 e Lotto 4
- SS.554 "Cagliaritano". Adeguamento tra il km 0+500 e il km 18+000. Lotto 2°
- SS.127 "Settentrionale Sarda". Tratto Scala Ruja - Tempio

Sicilia

- SS.121 "Catanese". Tratto Palermo (A19) - rotatoria Bolognetta (sezione C1)
- Itinerario Ragusa - Catania
- Tangenziale di Gela
- Itin. Palermo-Agrigento. Tratto Bivio Manganaro - Confine Prov. di Palermo
- SS.284 "Occidentale Etna". Ammod. del tratto Adrano-Catania
- Itinerario Trapani - Mazara del Vallo

Figura 3.15. Il dettaglio dei principali interventi di Nuove Opere per il Sud Italia programmati nel Contratto di Programma 2021-2025, divisi per Regione. *Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.*

51. Infine, sul versante portuale, emerge l'opportunità di marcare il passaggio da una **visione dei porti meridionali come terminali isolati a una nuova concezione integrata**, in cui lo scalo marittimo diventa nodo di una rete intermodale che connette mare, ferro e anche il trasporto aereo.
52. Gli **interventi di RFI sui 5 porti principali del Sud** seguono una logica coerente: non si tratta di opere singole e frammentate, ma di un disegno sistemico che punta a colmare il divario storico tra la dotazione portuale del Sud Italia - con oltre il 50% degli scali commerciali italiani - e la carenza di collegamenti ferroviari retroportuali. Nel dettaglio, gli interventi del Gruppo FS riguardano i porti di **Palermo, Gioia Tauro, Brindisi, Taranto e Augusta**:
 - il caso più emblematico è **Palermo**, che con il **completamento dell'Anello Ferroviario** e la **nuova stazione Porto** diventerà il **1° scalo in Italia a offrire un servizio intermodale integrato aereo-treno-nave**. Un primato nazionale che trasforma il capoluogo siciliano in un laboratorio di mobilità avanzata, con ricadute significative sia per il turismo crocieristico sia per la connettività dei passeggeri locali;
 - **Gioia Tauro**, già cruciale porto container del Mediterraneo per volumi TEU movimentati, rafforza la propria vocazione logistica con il potenziamento della configurazione degli impianti ferroviari di Rosarno e San Ferdinando a servizio del porto. Un intervento che punta a **rafforzare** la capacità e l'efficienza degli impianti, creando le condizioni per attrarre investimenti industriali e logistici nell'hinterland dello scalo calabrese;
 - **Brindisi e Taranto** - due porti con profili complementari, il primo orientato ai passeggeri e alle rotte adriatiche, il secondo con una forte vocazione merci e industriale - ricevono entrambi interventi di potenziamento retroportuale. Il **nuovo nodo intermodale di Brindisi** e il **rafforzamento dello scalo retroportuale di Taranto** sono interventi che aumentano la capacità di questi porti di integrarsi nelle

catene logistiche europee, riducendo la dipendenza dal trasporto su gomma e abbattendo i costi per le imprese del territorio;

- **Augusta**, infine, con il **collegamento ferroviario diretto al porto**, completa il disegno di una Sicilia orientale che ambisce a diventare **hub mediterraneo per le merci**. Uno scalo profondo, ben posizionato sulle rotte Est-Ovest, che con la connessione ferroviaria acquisisce finalmente la dimensione intermodale necessaria per competere con i grandi porti del Mediterraneo.

53. Nel complesso, questi 5 interventi segnalano una visione nuova: il Sud non come periferia del sistema logistico nazionale, ma come **piattaforma di accesso al Mediterraneo allargato**, dove porti efficienti e ben connessi possono diventare un vantaggio competitivo per l'intero sistema-Paese.

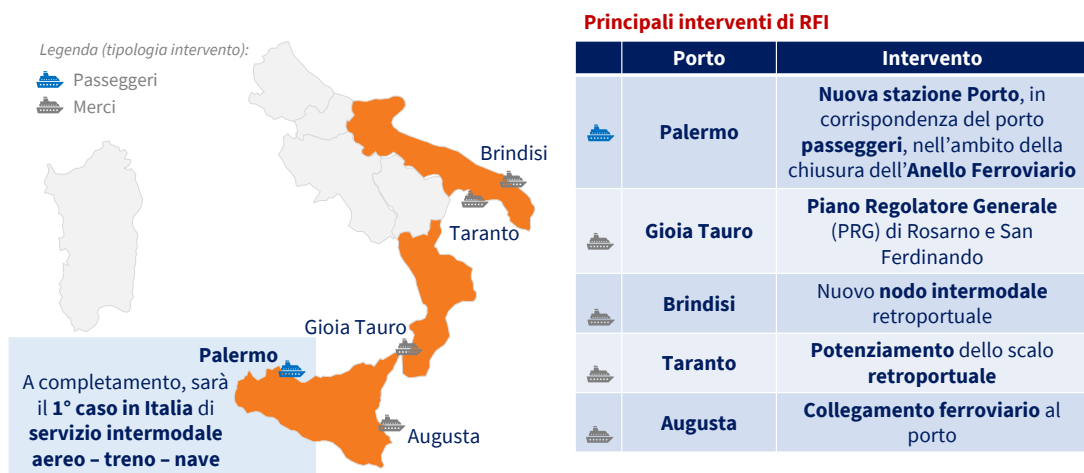


Figura 3.16. Il dettaglio delle nuove opere previste per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con i porti del Sud. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.

Focus - La chiusura dell'Anello Ferroviario di Palermo e la nuova fermata Porto

Il progetto dell'Anello Ferroviario di Palermo con la nuova fermata Porto è il primo caso in Italia di **servizio intermodale integrato aereo-treno-nave**, un modello già sviluppato dalle grandi città portuarie europee, che **renderebbe Palermo il riferimento nazionale**.

I numeri di partenza sono già significativi: con oltre **990mila passeggeri movimentati nel 2025**, il **porto crocieristico di Palermo è il 4° scalo crocieristico d'Italia**, con MSC che detiene oltre il 50% della quota di mercato. La nuova fermata Porto cambia radicalmente questa equazione già da quest'anno.

L'intervento complessivo dell'Anello di Palermo si articola in **due fasi con tempi certi**: l'attivazione della **tratta Giachery-Politeama entro il 2026**, e la **chiusura completa dell'Anello entro il 2029**. A completamento, un unico sistema ferroviario collegherà l'aeroporto Falcone Borsellino, la stazione di Notarbartolo ed il porto passeggeri - tre gate che oggi operano come isole separate e che diventeranno **nodi di una rete integrata**.



Le ricadute si misurano su più livelli. Per i **crocieristi** la connessione diretta treno-porto **abbatte i tempi di trasferimento** e migliora radicalmente l'esperienza di viaggio, aumentando l'attrattività dello scalo rispetto ai competitor mediterranei. Per i **pendolari e i residenti**, la chiusura dell'Anello porta a compimento un'infrastruttura cruciale, che **ridisegna la mobilità urbana di una città di 650mila abitanti**.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Gruppo FS, 2026.

3.3 La Zona Economica Speciale Unica per l'attrazione degli investimenti

54. Durante la quarta edizione di "Verso Sud" è stato presentato, per la prima volta, l'Osservatorio ZES, iniziativa strategica volta ad approfondire il potenziale di tale strumento per il territorio. Si tratta di un'iniziativa unica nel suo genere, grazie alla stretta collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che consente l'accesso a dati ed evidenze originali e non pubblicamente disponibili, garantendo un'analisi puntuale e robusta degli impatti economici, occupazionali e territoriali.

55. Lo sviluppo economico del Sud Italia nel quadro euro-mediterraneo passa, infatti, anche dalla crescita della sua attrattività per gli investimenti e gli insediamenti produttivi, rendendo la ZES un'opportunità chiave per lo sviluppo del territorio.
56. 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 91/2017** 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 di successivo insediamento possono beneficiare di specifiche agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative. Dalla loro istituzione nel 2017, le ZES italiane diventano **operative soltanto nel 2021**, con l'introduzione dei Commissari Straordinari e dello Sportello Unico.
57. 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 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.
58. 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. Tale modifica è stata seguita dall'attivazione dello **Sportello Unico Digitale**, aperto a marzo 2024, funzionale per semplificare e centralizzare l'accesso agli incentivi e alle procedure autorizzative.
59. Dal punto di vista delle risorse, il nuovo impianto è stato accompagnato da un rafforzamento significativo della dotazione finanziaria. Agli **1,8 miliardi di Euro stanziati nel 2023** per il credito d'imposta della ZES Unica, si sono aggiunti nel 2024 ulteriori **1,6 miliardi di Euro**, ampliando così la capacità di intervento del dispositivo. Parallelamente, il **Decreto Coesione** ha introdotto specifiche misure di decontribuzione finalizzate a sostenere le assunzioni e ad accompagnare i processi di transizione verde.
60. Il Piano Strategico della ZES Unica del Sud Italia 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 ZES “generaliste” in favore di una **ZES “specialista”** o mista³¹, favorendo uno sviluppo industriale del Sud più armonioso ma anche stimolando una maggiore produttività, tramite l’individuazione di **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.

61. Tra il 2025 e il 2026, la ZES è stata oggetto di **ulteriori avanzamenti e profonde variazioni**, consolidandone e ampliandone la rilevanza nel contesto meridionale e nazionale. Una prima variazione significativa riguarda la **governance** della misura. In particolare, nel 2025 è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il nuovo **Dipartimento per il Sud**, introdotto dalla legge 147/2025 con l’obiettivo di rafforzare il presidio strategico delle politiche per il Sud Italia nel lungo periodo.
62. In questo nuovo assetto, il Sottosegretario alle Politiche per il Sud assume il ruolo di **struttura di riferimento** del Governo per la **programmazione e il monitoraggio delle politiche di sviluppo del Sud Italia**, contribuendo a rafforzare la coerenza e l’efficacia degli interventi. Il Dipartimento riunisce, infatti, in un’unica sede le principali funzioni strategiche legate alla coesione territoriale e alla valorizzazione del Sud, assorbendo anche **le competenze precedentemente attribuite alla Struttura di Missione ZES Unica**.
63. In tale contesto, **la ZES continua a rivestire un ruolo centrale** nella promozione dello sviluppo economico e nell’attrazione di investimenti, grazie anche alla predisposizione di ulteriori dotazioni finanziarie. In particolare, la **Legge di Bilancio 2026** introduce un rafforzamento significativo del perimetro e della dotazione della ZES Unica, estendendo al triennio **2026-2028** il credito d’imposta destinato agli investimenti nelle aree interessate. Ai **2,3 miliardi di Euro** stanziati per il 2026, si sommano **1,0 miliardi** per il 2027 e **750 milioni** per il 2028, per un totale di oltre 4 miliardi di Euro nel triennio.
64. Parallelamente, con la **Legge n. 171 del 18 novembre 2025**, il perimetro territoriale della ZES Unica viene ulteriormente ampliato, includendo **l’intero territorio delle Regioni Marche e Umbria**. Questo intervento determina un’ulteriore estensione della superficie complessiva della ZES, che passa da oltre **123 mila km²** a quasi **141 mila km²**, consolidando il posizionamento dell’area come **la più grande ZES del Mediterraneo**.
65. Con riferimento ai risultati raggiunti dalla ZES Unica, tra gennaio 2024 e aprile 2026 sono state rilasciate **1.250 Autorizzazioni Uniche**, con una crescita del **+101,6%** rispetto alle

³¹ 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.

620 AU registrate tra gennaio 2024 a maggio 2025³². Solo nei primi 4 mesi del 2026 sono state rilasciate 240 AU, segnando un incremento del **+21,2%** nelle AU medie mensili rispetto al 2025.

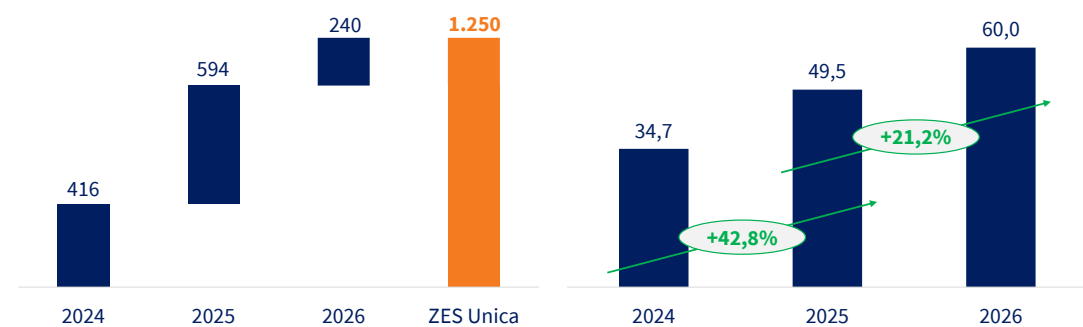
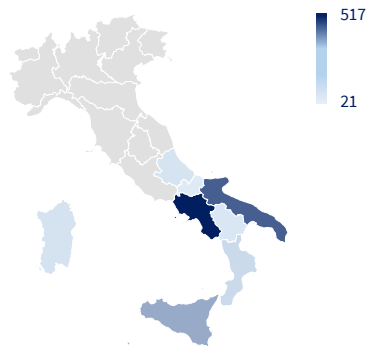


Figura 3.17. Sinistra: Autorizzazioni Uniche (AU) rilasciate per anno (numero), 2024-2026. Destra: AU medie mensili rilasciate per anno (numero e variazione percentuale), 2024-2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2026.

66. Complessivamente, dalla sua operatività la ZES Unica ha prodotto investimenti derivanti dalle Autorizzazioni Uniche per oltre **7,7 miliardi di Euro**, con una forte crescita registrata negli ultimi mesi. In particolare, gli **investimenti medi mensili** nel 2026 risultano pari a **430,2 milioni di Euro**, in crescita del **+54,4%** rispetto all'anno precedente (278,7 milioni di Euro).
67. Una crescita simile si presenta anche nelle **ricadute occupazionali**, che hanno raggiunto nel 2026 le **22.035 unità**. Nei primi mesi del 2026, le ricadute occupazionali medie mensili hanno raggiunto **1.034 unità**, in crescita del **+64,5%** rispetto al 2025, anno in cui si era registrato un lieve calo rispetto all'anno precedente.
68. A livello territoriale, l'analisi delle AU rilasciate nel periodo evidenzia una maggior concentrazione degli interventi in alcune Regioni, con la Campania che si conferma come principale polo attrattivo sotto tutti i profili considerati. In termini di numerosità, la **Campania** registra **517 AU**, pari al **41,4%** del totale. Seguono la **Puglia**, con **359** autorizzazioni (28,7%) e la **Sicilia**, con **179 AU** (14,3%). Questa distribuzione trova conferma anche nell'analisi degli importi associati. La **Campania** concentra infatti **2,9 miliardi di Euro** di investimenti attivati, seguita dalla **Puglia** con **2,5 miliardi** e dalla **Sicilia** con **780,2 milioni**. Anche sul fronte delle **ricadute occupazionali**, la **Campania** mantiene il primato, con **9.970 unità**, seguita dalla **Puglia (6.777)** e dalla **Sicilia (1.761)**.

³² Il periodo di osservazione gennaio 2024-maggio 2025 è oggetto della 1° Release dell'Osservatorio ZES, presentata nel corso della quarta edizione del Forum Verso Sud.



Regione	Numero AU	Importo AU (€ mln)	Ricadute occupazionali
Campania	517	2.894,8	9.970
Puglia	359	2.523,6	6.777
Sicilia	179	780,2	1.761
Calabria	63	621,8	935
Sardegna	40	209,8	482
Abruzzo	38	335,2	970
Basilicata	33	195,9	939
Molise	21	154,5	201

Figura 3.18. Autorizzazioni Uniche, importi e ricadute occupazionali per Regione (numero e milioni di Euro), 2024-2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2026.

69. Nonostante la Campania abbia primeggiato nel periodo di osservazione in tutte le variabili di interesse, nel 2026 è la Puglia la Regione che sta dimostrando maggior dinamicità. In particolare, nei primi 4 mesi dell'anno, la **Puglia** si posiziona al **1°** posto tra le Regioni del Sud per investimenti derivanti dalle AU (**882,0 milioni di Euro**), dimostrando una rilevanza crescente nel panorama meridionale.
70. A livello di filiere, nel periodo di osservazione l'**Agrifood** si posiziona 1° per investimenti raccolti, pari a **1,3 miliardi di Euro**. Un'elevata dinamicità viene però registrata anche nel settore del **Turismo** (1,2 miliardi di Euro) e **Elettronica&ICT** (1,0 miliardi di Euro), che insieme all'Agrifood costituiscono il **53,9% degli investimenti abilitati**. A livello di ambiti tecnologici, invece, emerge la **Cleantech**, con investimenti per **914,5 milioni di Euro**, seguita dalle **tecnologie digitali**, che attraggono **365,9 milioni di Euro**, e dalla **biotech**, con **26,4 milioni di Euro**.

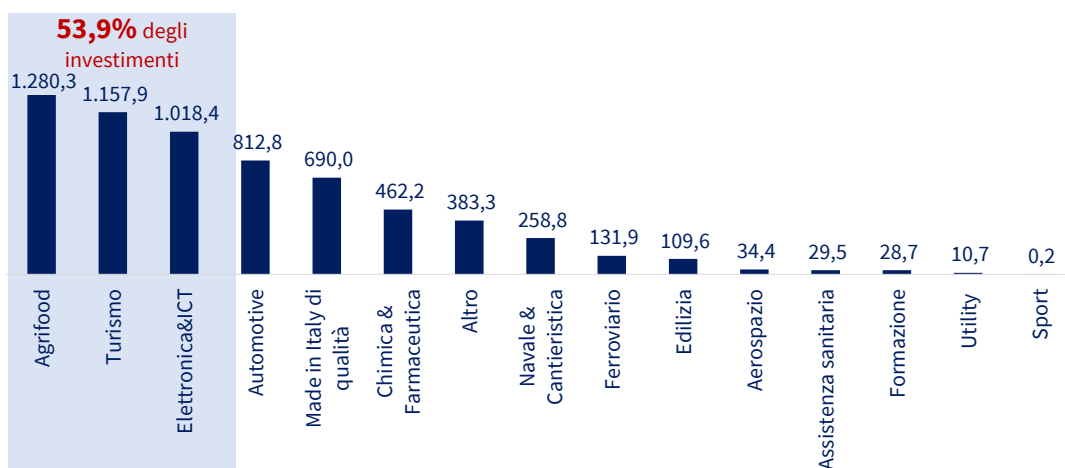


Figura 3.19. Investimenti derivanti dalle AU per filiera (milioni di Euro), 2024-2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2026.

71. Complessivamente nella ZES Unica sono stati **attivati 20,1 miliardi di Euro di investimenti**, di cui 7,7 miliardi derivanti dal rilascio delle AU e 12,4 miliardi derivanti

dalla concessione del **credito di imposta**³³. Al valore direttamente generato dalla ZES Unica 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.

72. Per quanto riguarda la sfera di **impatto economico**, attraverso una modellizzazione econometrica basata sulla teoria delle interdipendenze settoriali³⁴, è stato possibile determinare che i 20,1 miliardi di Euro direttamente investiti ne attiveranno ulteriori 30,2 in maniera indiretta e 4,8 in maniera indotta, per un impatto economico complessivo pari a **55,1 miliardi di Euro**. L'investimento presenta un moltiplicatore economico di **2,7**: per ogni Euro investito nella ZES Unica se ne attiveranno 1,7 addizionali nell'economia.

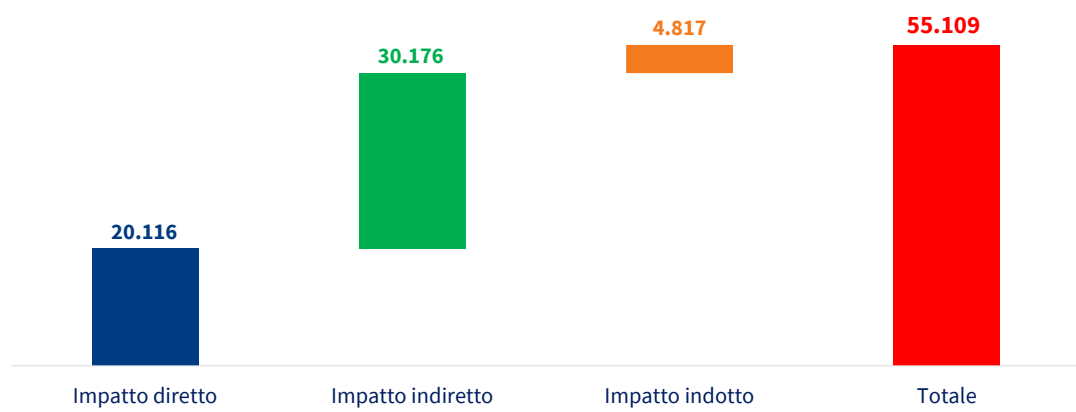


Figura 3.20. Impatto economico diretto, indiretto e indotto della ZES Unica (milioni di Euro), 2024-2026. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2026.

73. In termini di contributo al PIL, gli investimenti della ZES Unica genereranno direttamente 7,6 miliardi di Euro di Valore Aggiunto, cui se ne associano ulteriori 10,1 miliardi di Euro a livello indiretto e 2,7 miliardi a livello indotto, per un contributo totale al PIL stimato in **20,4 miliardi di Euro**. Il moltiplicatore economico è pari a **2,7**: per ogni Euro di PIL generato direttamente grazie agli investimenti nell'ambito ZES attiveranno 1,7 addizionali nell'economia.

³³ Il credito d'imposta è un'agevolazione fiscale che consente a un'impresa di ridurre imposte e contributi dovuti allo Stato, compensando una parte delle spese sostenute per determinate attività o investimenti.

³⁴ 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.

74. Gli investimenti previsti nell'ambito della ZES Unica sosterranno e genereranno **occupazione**: ai 22.035 occupati diretti si sommeranno 33.247 occupati indiretti e i 5.620 occupati indotti, per un totale di **60.902 occupati sostenuti**. Il moltiplicatore occupazionale è pari a **2,8**: per ogni occupato sostenuto direttamente grazie agli investimenti realizzati ne verranno sostenuti 1,8 addizionali nell'economia.

Quarta parte. Le proposte per la centralità del Sud nel contesto euro-mediterraneo

1. Partendo dalle analisi illustrate nei capitoli precedenti, la quarta parte del Libro Bianco approfondisce **priorità, indirizzi strategici e proposte** utili a concretizzare la visione per il Sud Italia identificata sin dalla 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”*.
2. Le proposte sono articolate lungo i **quattro ambiti ad alto potenziale del Sud Italia** - economia del mare, energia, manifattura e 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.

4.1 Le proposte per il potenziamento dell’economia del mare nel Sud Italia

3. Il pieno sviluppo dell’**economia del mare** nel Sud Italia è oggi condizionato da un **contesto geopolitico in rapida evoluzione** - instabilità nel Nord Africa e in Medio Oriente, continua ridefinizione delle rotte commerciali globali e crescente competizione dai porti dell’Africa, pressioni normative sulla decarbonizzazione - che impone un **salto di qualità nella visione strategica** e nel coordinamento pubblico-privato. In questo quadro, il Sud Italia può affermarsi come hub integrato di logistica, energia e industria marittima nel Mediterraneo Allargato, a condizione che le politiche europee, nazionali e locali ne sostengano con coerenza le vocazioni.
4. In quest’ottica, le **proposte presentate** per l’economia del mare si articolano lungo 3 orizzonti temporali, con l’obiettivo di formare un sistema coerente: gli interventi **urgenti** creano le **condizioni competitive immediate**; quelli a **medio termine** costruiscono le **infrastrutture** fisiche, normative e finanziarie per lo sviluppo da qui al 2030; quelli **strutturali ridisegnano il posizionamento** del Sud Italia come hub integrato di energia, logistica e industria marittima nel Mediterraneo Allargato. Il filo conduttore è uno solo: il Sud non come oggetto di politiche settoriali separate, ma come piattaforma strategica unitaria al centro di una nuova stagione geopolitica ed economica del Mediterraneo.
5. Come delineato, le proposte per l’economia del mare sono così suddivise:
 - a. Proposte **urgenti**, da realizzare entro il 2026/2027:
 - a) **rendere il sistema portuale del Sud** realmente competitivo di fronte alle pressioni mediterranee e africane;
 - b) avviare un **coordinamento strutturale tra politica marittima e politica energetica**;
 - b. Proposte di **medio termine**, con orizzonte al 2030:

- c) completare la riforma della governance portuale garantendo sufficiente **autonomia agli scali del Sud**;
 - d) **potenziare l'intermodalità ferro-mare** e il **Sea Modal Shift** con risorse adeguate;
 - e) rafforzare la **dimensione portuale e logistica nel Piano Mattei**.
- c. Proposte di **lungo termine (strutturali)**, con orizzonte oltre al 2030:
- f) creare **Poli della Cantieristica Integrata nel Sud**, in sinergia con la difesa e il piano ReArm Europe, con progetti dedicati alla reindustrializzazione delle zone portuali permettendo di integrare anche altre industrie come l'eolico offshore;
 - g) completare la **Zona Economica Esclusiva** e integrarla nella **pianificazione energetica e logistica** del Mediterraneo.
6. Nel dettaglio delle proposte **urgenti**, il sistema portuale del Sud Italia - e in particolare il **ruolo di leadership nel transhipment** - è esposto a una pressione competitiva crescente da parte degli hub nordafricani, che possono risultare più attrattivi dato lo schema ETS europeo esteso alle navi dal 2024, e date le nuove infrastrutture in sviluppo e debutto (in particolare il nuovo porto **Nador West Med** in Marocco), che si stanno dotando di capacità infrastrutturali significative, con orizzonti di investimento di lungo periodo. Occorre dunque rispondere con interventi immediati su più fronti.
7. Sul **piano infrastrutturale**, è necessario accelerare il completamento dei **collegamenti ferroviari** diretti agli **spazi retroportuali** dei principali scali del Sud, condizione indispensabile per valorizzare il potenziale dello **Short Sea Shipping** e dell'**intermodalità ferro-mare**. Vanno contestualmente semplificate le procedure autorizzative per i **dragaggi**, oggi tra i principali colli di bottiglia nella competitività degli scali meridionali, per rendere le **banchine più lunghe e profonde** nell'accogliere grandi navi (come le **crociere** e le **navi merci**) e aggiornati i **Piani Regolatori Portuali** includendo la **componente energetica** - infrastrutture di **Cold Ironing** (anche conosciuto come Onshore Power Supply - OPS), depositi per carburanti alternativi, aree per la connessione con **l'eolico offshore** - che non può più essere trattata come elemento accessorio della pianificazione portuale e che ha importanti implicazioni anche per lo sviluppo della cantieristica.
8. Il ridimensionamento di Venezia sta spostando il **traffico crocieristico verso Sud**, offrendo ai porti dell'Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Taranto) una concreta opportunità di diventare nuovi hub home port nel Mediterraneo, a patto di agire prima che siano altri Paesi, come la Grecia, a coglierla. Questa tendenza, sostanziata nel capitolo 2, potrebbe essere ulteriormente confermata a seguito della chiusura dello Stretto di Hormuz, già seguita alla crisi del Mar Rosso.

9. Per cogliere questa finestra di “opportunità” - che dipenderà anche dall’andamento di alcuni mercati chiave per il crocierismo come quello statunitense³⁵ - servono investimenti mirati e veloci sulle infrastrutture portuali, le **connessioni intermodali** con gli aeroporti e le stazioni e una governance integrata tra porti, territori e operatori turistici. Fondamentale è anche **potenziare i trasporti interni e stradali**, per distribuire i benefici del turismo crocieristico anche nelle aree interne, spesso poco esposte al turismo crocieristico, anche per limiti infrastrutturali, oltre che per la mancanza di offerta.
10. Sul **piano normativo legato** all’adeguamento alle **normative ambientali**, nei porti del Sud è urgente rimuovere gli ostacoli regolatori che impediscono lo sviluppo, tra gli altri, del **bunkeraggio con carburanti alternativi nei porti del Sud**. L’Italia dispone già di linee guida nazionali sul **bunkeraggio ship-to-ship**: occorre renderle operative attraverso regolamenti attuativi uniformi, per sottrarre quote di mercato agli hub concorrenti del Mediterraneo occidentale (tra i principali porti per il bunkeraggio mondiale compaiono Gibilterra e Algeciras in Spagna, ma anche hub francesi come Port of Marseille-Fos e Le Havre). Va contestualmente definito un **quadro regolatorio certo per le tecnologie di accumulo energetico** a scala portuale e costiera, oggi assente nonostante la presenza di progetti avanzati nel Sud Italia, analogamente a quanto già realizzato per altri sistemi di stoccaggio.
11. Sul piano dell’adattamento del sistema-mare alle sfide ambientali e di ampliamento del mix energetico del Paese, la crescente **interconnessione tra economia del mare e sistema energetico** - sul piano dell’adeguamento delle infrastrutture portuali, della decarbonizzazione delle flotte, dello sviluppo dell’eolico offshore e delle modifiche dei corridoi di approvvigionamento - rende non più rinviabile un **coordinamento istituzionale stabile tra i due settori**. Ecco perché si suggerisce una Cabina di Regia **interdipartimentale mare-energia** con sede alla Presidenza del Consiglio, partecipazione dei Ministeri competenti e mandato operativo con obiettivi misurabili, capace di sbloccare i nodi amministrativi che oggi rallentano gli investimenti alle intersezioni tra i due comparti. La Cabina di Regia potrebbe beneficiare dei meccanismi di governance istituiti nell’ambito del CIPOM - Comitato interministeriale per le politiche del mare, che ha già funzioni di indirizzo sui temi di valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale e del trasporto marittimo sostenibile.
12. Sul piano della trasformazione dei porti in distretti industriali si segnala che la **ZES Unica incentiva la produzione** tramite crediti d’imposta in investimenti in macchinari e beni strumentali, su aree già pronte; dunque, non incentiva la **“preparazione” dei siti** potenzialmente oggetto di investimento: il **credito d’imposta** potrebbe dunque essere **esteso all’edilizia** nelle concessioni demaniali, per supportare la bonifica di aree portuali dismesse e accompagnare la trasformazione dei porti e delle aree retroportuali in poli di competitività, come già avviene in Marocco in settori come quello dell’automotive (in

³⁵ Nel 2025, il 55% dei crocieristi mondiali è statunitense; nel Mediterraneo i crocieristi statunitensi rappresentano il 20% del totale. Fonte: Cruise Lines International Association, “State of the Cruise Industry Report”, 2026.

Marocco, anche il porto di Tanger Med ha beneficiato di incentivi fiscali e di una Free Zone, composta da sei sottozone ognuna con una vocalizzazione precisa e con incentivi alla riqualificazione dell'area, sempre in ottica sinergica con le zone limitrofe e con il contesto di scalo portuale).

13. Nel merito delle proposte di medio termine (con orizzonte al 2030), la **riforma del sistema portuale nazionale in corso** rappresenta un'opportunità per dotare l'Italia di una governance competitiva a livello europeo. Affinché produca i risultati attesi, è necessario che la creazione di una struttura nazionale di coordinamento non si traduca in una **eccessiva riduzione dell'autonomia finanziaria** e commerciale delle Autorità di Sistema Portuale **soprattutto nel Sud Italia**. Queste devono conservare la capacità di sviluppare politiche tariffarie, di marketing territoriale e di attrazione degli investimenti calibrate sulle proprie vocazioni strategiche, in sinergia con la ZES Unica.
14. Sul **piano digitale**, il percorso di adozione dei Port Community System avviato con il PNRR deve essere completato e portato a **maturità operativa in tutti gli scali**, garantendo livelli di servizio adeguati e piena interoperabilità tra operatori pubblici e privati.
15. In questo contesto, il **potenziamento dei collegamenti intermodali ferro-mare** è condizione necessaria per consolidare il ruolo del Sud come piattaforma logistica unica del Paese e per sviluppare appieno le vie marittime nel Mediterraneo. A tal fine, viene nuovamente proposto di incrementare i fondi destinati al **Sea Modal Shift** e al **Ferrobonus** ad almeno **100 milioni di Euro l'anno ciascuno**, destinando a questi strumenti una quota vincolata dei proventi ETS marittimo, oggi largamente sottoutilizzati rispetto agli obiettivi europei.
16. Il Piano Mattei per l'Africa rappresenta un'occasione strategica di rara portata per **riposizionare il sistema portuale del Sud come testa di ponte delle connessioni commerciali e logistiche euro-africane**, ma affinché questa opportunità si concretizzi è necessario che il Piano incorpori esplicitamente una **dimensione portuale e logistica**. I porti del Nord Africa si confermano sempre più centrali negli equilibri della logistica internazionale, avendo avviato una transizione da semplici nodi di passaggio ad attori attivi nella definizione delle catene logistiche e produttive, lungo due direttrici complementari: gli hub di **transshipment globale**, come Tanger Med e Port Said-Damietta, e i **porti gateway** al servizio delle economie nazionali in crescita.
17. In questo quadro, il Piano Mattei dovrebbe fare un salto qualitativo, identificando **connessioni prioritarie con i principali scali nordafricani in crescita** - a partire da Tanger Med, i nuovi porti di Nador e Dakhla Atlantique in Marocco e Damietta in Egitto, le cui Autorità portuali stanno già presentando piani di sviluppo infrastrutturale per rafforzare il proprio ruolo di nodi di trasporto tra Europa, Africa e Medio Oriente - e definendo **accordi di cooperazione portuale a guida italiana**.
18. Su questo piano si innesta un'ulteriore considerazione di politica industriale marittima legata all'**EU ETS**. Il sistema ETS si applica solo alle rotte che coinvolgono **porti dell'Unione Europea**, con l'effetto di rendere più convenienti i collegamenti che si fermano nei porti nordafricani. Oltre a prevedere e promuovere una maggiore

cooperazione tra gli **armatori del Mediterraneo, valorizzando il peso che gli operatori europei detengono nel settore del trasporto containerizzato globale** come leva di politica industriale e commerciale comune, il Piano Mattei può offrire una leva per trasformarla nel concreto: costruire accordi di **interconnessione portuale con gli scali nordafricani** - in particolare per i segmenti di feeder e transhipment - consentirebbe di integrare i flussi che transitano fuori dall'UE in una rete logistica a regia italiana, riducendo i rischi di deviazione permanente del traffico e valorizzando il ruolo del sistema portuale meridionale come gateway privilegiato verso il Mediterraneo Allargato.

19. Il tema delle **interconnessioni** merita, inoltre, una trattazione autonoma all'interno del Piano. L'obiettivo dichiarato di potenziare i collegamenti fisici e digitali per facilitare gli scambi commerciali - attraverso la modernizzazione di porti, ferrovie e strade strategiche, ma anche l'espansione della banda larga e delle infrastrutture digitali - deve tradursi in corridoi euro-africani identificati, finanziati e co-gestiti³⁶.
20. Infine, con riferimento alle **proposte strutturali** (di lungo termine, con orizzonte oltre al 2030), emerge la necessità di dotare il Paese di una **caratterizzazione più nazionale delle filiere industriali relative all'economia del mare**, ovvero di una diffusione più omogenea su tutto il territorio della catena del valore: l'Italia è il primo Paese europeo per produzione navale e detiene vantaggi competitivi riconosciuti nei segmenti ad alto valore aggiunto - navi da crociera, unità militari, sommergibili, navi specialistiche - che il nuovo contesto geopolitico e la Strategia Industriale Marittima europea del 2026 rendono ancora più rilevanti. Se nel Nord Italia sono già presenti hub cantieristici sviluppati, il **Sud Italia** è il luogo che oggi riserva più **potenziale e opportunità** per costruire Poli della Cantieristica Integrata che combinino eccellenza nei segmenti civili e in quelli della difesa, sfruttando le sinergie con il piano ReArm Europe/Readiness 2030 per i comparti legati alla subacquea e alla cantieristica a doppio uso. Questi poli devono fungere da **abilitatori industriali allargati**, includendo la filiera delle PMI e favorendo lo sviluppo di competenze complementari come la produzione di componenti per l'eolico offshore e il sistema della difesa.
21. Per sostenere questa transizione industriale, si potrebbe **riformare il sistema degli incentivi alla costruzione navale** superando l'attuale credito d'imposta del 30%: si suggerisce un meccanismo differenziale che preveda un'aliquota maggiorata per il **rinnovo delle flotte del corto raggio** (traghetti) e delle Isole minori. Va contestualmente promossa in sede europea una revisione del quadro normativo sugli **incentivi agli armatori**, affinché l'**acquisto di navi prodotte in Europa** diventi una scelta economicamente razionale, evitando le distorsioni competitive già sperimentate in altri settori industriali.
22. A chiudere, la proclamazione della **prima porzione di Zona Economica Esclusiva** italiana rappresenta un passo importante ma ancora parziale. Il completamento dei negoziati

³⁶ Il tema delle interconnessioni è trattato nella sezione energetica del capitolo 2 del presente rapporto, e nel successivo paragrafo sulle proposte in tema energetico.

bilaterali con i Paesi del Mediterraneo deve essere condotto con piena consapevolezza delle implicazioni strategiche di lungo periodo: la ZEE non è solo uno strumento di tutela delle risorse ittiche, ma la **cornice giuridica** entro cui si giocheranno il futuro dell'**eolico d'altura**, delle **rotte dei cavi sottomarini** di interconnessione energetica e dello **sfruttamento delle risorse** del fondale. La ZEE deve essere pienamente integrata nella Pianificazione dello Spazio Marittimo nazionale e nelle strategie di cooperazione energetica e logistica con i Paesi africani e mediterranei, garantendo coerenza tra gli interessi economici futuri dell'Italia e gli impegni negoziali già in corso.

4.2 Le proposte per il potenziamento del settore energetico nel Sud Italia

23. Il settore energetico attraversa oggi una fase di **trasformazione accelerata**, in cui la geopolitica, la tecnologia e le normative si intrecciano con una velocità senza precedenti. Il conflitto in Ucraina ha segnato le priorità di sicurezza degli approvvigionamenti europei; le tensioni nel Golfo e la volatilità del mercato del GNL hanno riportato al centro l'urgenza di diversificare; le politiche protezioniste americane e la competizione industriale con la Cina ridisegnano le catene del valore delle tecnologie verdi. In questo contesto, il **Sud Italia si colloca in una posizione strutturalmente "privilegiata"** - come corridoio energetico da/verso il Mediterraneo e l'Africa, come bacino del 50% del potenziale rinnovabile nazionale, come territorio già attraversato dal 77% del gas importato via gasdotto - ma continua a scontare un ritardo nell'attivare appieno questi vantaggi competitivi, contribuendo a rendere l'Italia e l'Europa più sicuri da un punto di vista energetico.
24. Le proposte che seguono si articolano lungo **tre direttrici**, che rispecchiano le priorità emerse dal confronto istituzionale e dalla ricerca:
 - a. **sicurezza e diversificazione** degli approvvigionamenti energetici;
 - b. dispiegamento delle **rinnovabili**, per contribuire al rafforzamento dell'autonomia strategica in campo energetico, ampliando il mix energetico;
 - c. **sviluppo industriale dei porti e delle filiere** energetiche del futuro.
25. Le tre direttrici formano un **sistema coerente e interdipendente**, evidenziando la necessità di uscire da una logica di policy settoriali non coordinate per adottare una **visione sistemica** in cui energia, mare, industria e territorio del Sud Italia si rafforzano vicendevolmente: la sicurezza degli approvvigionamenti stabilizza il sistema nel breve periodo, il dispiegamento delle rinnovabili ne costruisce l'autonomia nel medio periodo, e lo sviluppo dei porti e delle filiere del futuro posiziona il **Sud come attore attivo** - non solo beneficiario - **della transizione energetica** nel Mediterraneo.
26. Nel dettaglio della **prima direttrice**, ovvero la **sicurezza e diversificazione** degli approvvigionamenti energetici, il tema della dipendenza energetica e della resilienza del sistema italiano è tornato in cima all'agenda con un'intensità nuova. Il mercato del GNL ha registrato episodi di forte tensione, con le navi metaniere che si orientano verso l'Asia dove i prezzi risultano meno elevati, lasciando l'Europa - e l'Italia in particolare - in posizione vulnerabile, tanto più che il gas copre ancora circa il 50% del mix elettrico

nazionale. La risposta non può essere solo difensiva: il Sud Italia **può e deve diventare la piattaforma attiva** attraverso cui l'Italia governa la propria esposizione ai rischi energetici globali, **consolidando e ampliando i corridoi di approvvigionamento del gas con una strategia nazionale integrata**.

27. Gli snodi al Sud rappresentano oggi la dorsale principale delle importazioni italiane, con il meridione che funge da punto di ingresso per la gran parte del gas importato. Occorre consolidare questa posizione **potenziando le infrastrutture di stoccaggio e rigassificazione nel Sud Italia** e garantendo la piena operatività dei nuovi terminali, integrando la **componente GNL via mare** come leva di diversificazione geografica delle forniture. Va contestualmente valutata, in sede europea, la ripresa delle discussioni sul Corridoio verso l'Est del Mediterraneo come ulteriore elemento di diversificazione, tenendo sempre conto delle evoluzioni geopolitiche nel quadrante orientale.
28. Emerge, inoltre, la necessità di **abbattere il differenziale di prezzo dell'energia tra Italia ed Europa come condizione di competitività industriale**. Nel primo semestre 2025, le imprese italiane hanno pagato in media 278 €/MWh, contro i 171 €/MWh della Spagna e i 183 €/MWh della Francia, con un gap di **quasi il 30% rispetto alla media UE** che penalizza l'intera base industriale del Paese. La riduzione di questo differenziale non è una questione di politica energetica in senso stretto: è una **precondizione per la competitività industriale del Sud**. Richiede una strategia integrata che combini l'accelerazione del dispiegamento delle rinnovabili, la riforma del meccanismo di formazione del prezzo all'ingrosso, e misure strutturali di compensazione per le industrie energy-intensive, portando a livello le risorse italiane dedicate alla copertura dei costi indiretti ETS rispetto a quelle dei principali concorrenti europei.
29. Infine, la posizione geografica del Sud Italia, che le ha permesso di sviluppare le interconnessioni energetiche con il Nord Africa, va resa esplicita nella strategia nazionale, ovvero integrando la **componente energetica nel Piano Mattei** e coordinando le politiche di sviluppo delle rinnovabili nel Sud con gli **accordi di cooperazione ed i progetti di interconnessione con il Nord Africa e il Mediterraneo Allargato**. La gestione dello Spazio Marittimo e la ZEE devono tenere conto di questo disegno, riservando alle tecnologie energetiche offshore e ai cavi di interconnessione la stessa attenzione oggi dedicata ai traffici commerciali.
30. Le proposte lungo la **seconda direttrice**, ovvero il dispiegamento delle rinnovabili, fa leva sul fatto che il Sud Italia concentri **quasi il 50% del potenziale eolico e fotovoltaico nazionale**, ma il trasferimento di questo vantaggio geofisico in capacità installata e immessa in rete resta incompleto per ragioni normative, infrastrutturali e di pianificazione. Senza un pieno dispiegamento del potenziale già autorizzato e senza interventi decisi su rete e accumuli, l'Italia potrebbe fermarsi intorno al 50% di generazione elettrica da fonti rinnovabili entro il 2030, contro valori ben superiori previsti dalla pianificazione - con **conseguenze rilevanti su sicurezza energetica**, prezzi e competitività del sistema produttivo.

31. Da queste evidenze emerge prioritario **sciogliere i colli di bottiglia autorizzativi che bloccano il dispiegamento delle rinnovabili nel Sud Italia**. La governance multilivello tra Stato e Regioni genera disomogeneità nelle procedure di approvazione e incertezza per gli operatori, in modo particolarmente acuto nel Sud dove la pressione della domanda autorizzativa è più alta. Occorre completare la **definizione delle aree idonee** in modo uniforme e vincolante per tutte le Regioni, rafforzare le capacità istruttorie delle commissioni ministeriali e regionali, e introdurre corsie semplificate per gli impianti di **repowering e revamping** - che consentono di aumentare la produzione riducendo l'impatto paesaggistico, con alcuni progetti che permettono una riduzione fino al 70% nel numero di turbine. Vanno contestualmente **sbloccati i meccanismi di asta** (FER X) che in alcuni casi hanno **compreso la redditività dei progetti** ritardando l'avvio dei cantieri effettivi.
32. Analogamente, emerge la necessità di completare e **sfruttare appieno il potenziamento della rete di trasmissione e interconnessione** (specialmente lungo la dorsale adriatica) per evitare che diventi ostacolo della transizione. Nell'ambito del Tyrrhenian Link - il collegamento sottomarino tra Campania, Sicilia e Sardegna con capacità di 1.000 MW per ciascuna tratta e un investimento complessivo di 3,7 miliardi di Euro - è già stata completata la posa dei cavi, con il primo ramo in esercizio nel 2026 e il completamento dell'opera previsto per il 2028. Questa infrastruttura è abilitante per la transizione energetica del Sud, ma da sola non è sufficiente: il Piano di Sviluppo della rete elettrica prevede di portare la capacità di scambio tra zone di mercato da 16 GW agli attuali a circa 39 GW, un obiettivo che richiede un'accelerazione decisa degli iter autorizzativi di tutte le opere in programma. Il **Sud**, dove la crescita degli impianti rinnovabili supera la capacità di trasporto verso le aree di consumo del Nord, **è il territorio dove il "curtailment"** - l'energia rinnovabile prodotta e non immessa in rete - **è più elevato**: risolvere questo problema è una priorità.
33. In questa direzione, nel dettaglio della **terza direttrice** (ovvero lo sviluppo dei porti e filiere energetiche del futuro), il contesto geopolitico attuale apre uno spazio per un posizionamento strategico del Sud Italia come laboratorio industriale della transizione energetica.
34. Il Mediterraneo e i mari del Sud Italia sono territori favorevoli allo sviluppo dell'**eolico offshore galleggiante**. Perché questo potenziale si trasformi in filiera industriale concreta, occorre completare senza ulteriori ritardi la **definizione delle aree marine idonee** e dei meccanismi di incentivazione (FER2), **trasformare i porti di Augusta e Taranto** - già individuati con il Decreto Porti - in hub cantieristici per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti, e garantire che i contratti a lungo termine (CfD³⁷) offrano rendimenti sufficienti per attrarre capitali privati in una tecnologia

³⁷ I Contracts for Difference (CfD) sono meccanismi che garantiscono ai produttori di energia rinnovabile un prezzo stabile nel tempo, compensando la differenza tra il prezzo di mercato e un prezzo di riferimento predefinito (hanno validità intorno ai 15 anni e sono stipulati tra il produttore di energia rinnovabile e un ente di proprietà del

che, pur matura nelle sue architetture fondamentali, necessita ancora di un supporto pubblico per la fase di scale-up industriale. Il nesso tra **eolico offshore e cantieristica navale** è il punto di convergenza più rilevante con la filiera dell'economia del mare: **sviluppare questa sinergia è una scelta industriale di infrastrutturazione dei porti**, non solo energetica.

Focus - Eolico offshore galleggiante: una leva strategica per sviluppo industriale, occupazione e competitività energetica

Oltre alle fonti rinnovabili tradizionali, il Sud Italia presenta ulteriori opportunità di sviluppo legate all'**eolico offshore**, grazie a condizioni geografiche e climatiche particolarmente favorevoli. Lungo le coste meridionali, infatti, la presenza di **venti marini costanti** e di ampie aree marine idonee consente la realizzazione di **impianti di grande scala**, capaci di contribuire in modo significativo alla produzione di energia rinnovabile e al percorso di decarbonizzazione del Paese. In particolare, la maggior parte del potenziale di eolico offshore galleggiante è concentrato in **Sardegna** e in **Sicilia**.

L'**eolico offshore galleggiante** (EFG) rappresenta una delle principali direttrici di sviluppo delle fonti rinnovabili, con circa **1,9 GW** già assegnati a livello globale tramite meccanismi "Contract for Difference" (CfD). In Italia il potenziale delle fonti energetiche rinnovabili è particolarmente rilevante e sbilanciato sull'offshore (circa **62%** del totale del potenziale energetico derivante da FER è coperto da fonti offshore, pari a **342,8 GW**), evidenziando un'opportunità strategica ancora largamente inespresa. Nonostante ciò, il Paese si trova in una fase iniziale di sviluppo: risultano circa **4 GW** tra progetti in lavorazione oppure prossimi alla realizzazione, di cui **2,3 GW** già approvati, a fronte di circa **300 milioni di Euro di investimenti iniziali** per le analisi fondali, analisi anemometriche, ingegneria preliminare, analisi di impatto e territoriale ai fini dell'ottenimento della **VIA (Valutazione di Impatto Ambientale)**.

Lo sviluppo dell'eolico offshore galleggiante può generare impatti economici rilevanti per il sistema Paese. La realizzazione del contingente previsto al 2030 (**3,8 GW**) potrebbe attivare fino a **21,5 miliardi** di Euro di investimenti e generare circa **62 miliardi** di Euro di Valore Aggiunto, con una forte ricaduta domestica (**70%** del **CAPEX** e **90%** dell'**OPEX** localizzati in Italia). Sul piano occupazionale, si stimano circa **6mila posti di lavoro diretti** nella fase di costruzione (fino a **25.000** includendo gli effetti **indiretti** e **indotti**) e ulteriori **2mila occupati nella fase operativa**, oltre a circa **2,4 miliardi di Euro di gettito fiscale**.

Dal punto di vista del mercato elettrico, l'integrazione dell'eolico offshore contribuisce a **ridurre il prezzo marginale dell'energia**, diminuendo il peso del gas nella formazione del prezzo (dal 28% al 21% delle sessioni di mercato). Ciò si traduce in una riduzione attesa del Prezzo Unico Nazionale (PUN) di circa il **-10,0%** al 2045 e in un beneficio complessivo per i consumatori stimato in circa **41 miliardi** di Euro al 2060. Considerando anche i costi del meccanismo di supporto (FER2), il saldo netto risulta positivo, con un beneficio complessivo di circa **20 miliardi** di Euro.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2026.

35. La transizione verso un sistema elettrico ad alta penetrazione di rinnovabili richiede una **strategia di accumulo** che combini tecnologie diverse in modo complementare. Per il Sud, tre temi meritano attenzione prioritaria nel **breve periodo**. Il primo riguarda i **pompaggi idroelettrici**, per i quali dispone di un potenziale significativo legato ai **bacini**

governo). Riducono il rischio finanziario degli investimenti, rendendo bancabili progetti che altrimenti non troverebbero accesso al credito, e sono oggi lo strumento più efficace per attrarre capitali privati su larga scala nella generazione rinnovabile - come dimostrano le esperienze del Regno Unito e di diversi Paesi europei.

esistenti: si tratta di infrastrutture con tempi di realizzazione di circa cinque anni e cantieri che devono essere avviati immediatamente per rispettare gli obiettivi al 2030. Il loro sviluppo richiede un **quadro regolatorio ad hoc** - oggi assente, a differenza di quanto già costruito per le batterie - che ne riconosca il valore multifunzionale come asset energetici, idrici e di resilienza alla siccità, consentendo modelli di remunerazione adeguati. Infatti, la **valenza strategica di questi asset** risiede anche rispetto agli **obiettivi di decarbonizzazione**, di **sicurezza degli approvvigionamenti** e di **rilancio della filiera**, oltre che di volano per il **recupero delle infrastrutture esistenti** e ad un uso più efficiente della risorsa.

36. Il secondo tema riguarda i **sistemi di accumulo elettrochimico** (BESS), che possono lavorare in sinergia con fotovoltaico ed eolico e per i quali il quadro normativo esiste già: occorre **accelerarne il dispiegamento** attraverso meccanismi di incentivazione chiari e stabili. Il terzo riguarda le **comunità energetiche rinnovabili** (CER), particolarmente adatte alla struttura insediativa diffusa del Sud Italia e delle Isole minori, dove la fragilità della rete e l'isolamento geografico rendono l'autosufficienza energetica locale non solo conveniente ma strategicamente necessaria.
37. A seguire, **metanolo e biometanolo** si affermano come vettori energetici di crescente rilevanza per la **decarbonizzazione del trasporto marittimo** - e dunque come un'opportunità strategica che il Sud Italia non può ignorare. I numeri dell'Orderbook globale sono eloquenti: al luglio 2024, il **50,3% di tutti gli ordini di nuove navi** in termini di stazza era già riferito a **combustibili alternativi**³⁸ - una quota che era solo il 10,7% nel 2017 - con il **GNL** a rappresentare il **35,9% degli ordini** e il **metanolo il 9,1%**. A fine 2025 risultano circa 450 navi a metanolo ordinate o già operative, e il trend è destinato ad accelerare: nel solo primo semestre 2025 i nuovi ordini di navi a propulsione alternativa hanno raggiunto 19,8 milioni di GT, il 78% in più rispetto allo stesso periodo del 2024. Il metanolo ha conquistato questa posizione perché è liquido a temperatura ambiente, più sicuro da maneggiare dell'ammoniaca, compatibile con i motori esistenti con modifiche limitate e - nella sua versione biogenica - può essere prodotto da scarti agricoli, rifiuti urbani e biogas: esattamente le materie prime di cui il Sud Italia dispone in abbondanza.
38. In quest'ottica, il **biometano** (da cui si ricava il biometanolo) rappresenta una **risorsa sottoutilizzata e strategicamente preziosa**: può **sostituire progressivamente il gas fossile** nelle applicazioni industriali e nel trasporto, può contribuire alla gestione dei rifiuti organici e degli scarti agricoli - filiera rilevante nel Sud - e può integrarsi con il sistema del GNL per il settore marittimo. Il **potenziale italiano stimato è di circa 5 miliardi di metri cubi**, a fronte di una produzione attuale che è circa un quinto di questo valore: colmare questo gap richiede una strategia che oggi manca, con incentivi stabili, semplificazione autorizzativa e un piano territoriale che valorizzi le peculiarità agro-industriali del Sud Italia.

³⁸ Fonte: Centro Studi SMR - Intesa Sanpaolo, "11° Rapporto Annuale Italian Maritime Economy", 2024.

39. Allo stesso modo l'**idrogeno verde** rappresenta una **prospettiva rilevante nel lungo periodo**, ma la sua diffusione su larga scala è oggi limitata da costi di produzione ancora molto elevati e dalla necessità di infrastrutture dedicate. Le **Hydrogen Valley** nelle aree industriali dismesse del Sud Italia - già previste nel PNRR - possono fungere da laboratori di scala, purché inserite in un piano industriale che ne definisca la domanda effettiva e i modelli di business.
40. Un'ulteriore leva energetica che può essere sviluppata al Sud è rappresentata dalle **pompe di calore industriali**, una tecnologia matura ed efficace per sostituire le caldaie a gas in un'ampia fascia di temperature: il principale ostacolo alla loro diffusione non è tecnologico, ma economico. Per sbloccare gli investimenti - in particolare nelle PMI - servono crediti d'imposta rafforzati e dedicati, stabili almeno su un orizzonte triennale, che rendano sostenibile il costo iniziale e consentano una pianificazione seria. La discontinuità degli strumenti e la complessità burocratica sono infatti oggi i freni principali all'adozione.

4.3 Le proposte per la connotazione del Sud Italia come hub manifatturiero

41. Le strategie di rilancio del settore manifatturiero nel Sud Italia devono essere costruite a partire da una **lettura integrata delle criticità strutturali** del tessuto produttivo locale e delle **profonde trasformazioni in atto** nel contesto geopolitico globale.
42. In particolare, il riposizionamento strategico degli Stati Uniti e il conseguente rafforzamento delle priorità europee in ambiti quali la Difesa e l'autonomia strategica impone una revisione delle direttrici di politica industriale anche a livello nazionale. In questo quadro, l'Italia è chiamata ad adottare un approccio proattivo e anticipatorio, in grado di intercettare le nuove traiettorie di investimento e di valorizzarne le potenziali ricadute sul sistema produttivo del Sud Italia.
43. Quest'ultimo, infatti, presenta filiere industriali di rilievo che, se adeguatamente sostenute, possono essere ulteriormente sviluppate e integrate nelle catene del valore strategiche europee. In tale prospettiva, risulta essenziale superare un approccio meramente compensativo, orientando le politiche industriali verso logiche di **sviluppo selettivo** e di **rafforzamento competitivo** delle filiere a maggiore Valore Aggiunto.
44. Una prima rilevante criticità strutturale del tessuto produttivo del Sud Italia è rappresentata dall'**elevata frammentazione dimensionale delle imprese** (il **98,5%** delle imprese al Sud ha meno di 50 dipendenti), che limita la capacità di competere su scala internazionale, di investire in innovazione e di integrarsi efficacemente nelle catene globali del valore. In questo contesto, il rafforzamento dei **processi di consolidamento industriale** e la **promozione di logiche di aggregazione** rappresentano una leva strategica per aumentare la competitività complessiva delle filiere produttive.
45. A tal fine, è fondamentale:
- a. **incentivare in modo mirato i processi di aggregazione tra imprese** attraverso l'introduzione di strumenti dedicati. In particolare, si potrebbe prevedere l'attivazione di **crediti d'imposta** sui costi di integrazione (ad esempio per attività di

advisory, riorganizzazione e digitalizzazione dei processi), accompagnati da misure volte a rafforzare la patrimonializzazione delle imprese risultanti da operazioni di consolidamento. A ciò si affianca l'opportunità di sviluppare fondi di co-investimento pubblico-privato, finalizzati a sostenere operazioni di crescita dimensionale nelle filiere strategiche del Sud;

- b. prevedere **meccanismi di finanziamento competitivo** su base pluriennale a favore di cluster e poli di specializzazione territoriali, sul modello dei competence center, vincolando l'accesso alle risorse al raggiungimento di obiettivi misurabili in termini di innovazione, export e attrazione di investimenti. Ulteriore elemento abilitante è rappresentato dalla **realizzazione di infrastrutture condivise di filiera** (es. laboratori, hub tecnologici e piattaforme logistiche) sviluppate anche tramite modelli di partenariato pubblico-privato, soprattutto nei settori strategici;
 - c. stimolare **forme di cooperazione strutturate** quali bandi "a filiera" che condizionino l'accesso agli incentivi alla partecipazione congiunta di più soggetti (imprese e centri di ricerca). A ciò si possono affiancare meccanismi di premialità incrementale legati al raggiungimento ex-post di specifici indicatori di performance, quali l'aumento dell'export, la crescita dell'occupazione qualificata o lo sviluppo di attività brevettuali. In questa logica, anche strumenti già esistenti, come i Contratti di sviluppo, potrebbero essere ulteriormente rafforzati, introducendo criteri di valutazione basati sugli impatti sistemici e sugli spillover territoriali generati.
46. Il **rafforzamento dell'internazionalizzazione** rappresenta una leva cruciale per accrescere la competitività delle filiere produttive del Sud Italia, sia in termini di capacità di esportazione sia di attrazione di capitali esteri. In un contesto caratterizzato da una crescente competizione tra territori per l'attrazione degli investimenti e da una riorganizzazione delle catene globali del valore, il Sud Italia può giocare un ruolo strategico, valorizzando la propria posizione geografica nel Mediterraneo e il potenziale industriale di alcune filiere chiave.
47. A tal fine, è opportuno:
- a. **intervenire sul piano dell'attrattività territoriale**, rafforzando e rendendo più competitivi gli strumenti esistenti. In questa direzione, risulta altresì strategico sviluppare "**progetti bandiera**" lungo le principali filiere ad alto potenziale, da promuovere in modo coordinato sui mercati internazionali con il coinvolgimento di attori istituzionali e la rete diplomatica, al fine di intercettare investimenti qualificati e generare effetti di traino sull'intero sistema produttivo;
 - b. rafforzare in modo strutturato il **supporto all'export** delle imprese del Sud, superando la frammentazione degli strumenti attualmente disponibili. Ciò implica la costruzione di **programmi integrati di accompagnamento ai mercati esteri**, che includano, ad esempio, il finanziamento di figure dedicate quali i temporary export manager, lo sviluppo di piattaforme digitali per l'accesso ai mercati internazionali e il sostegno alla partecipazione a fiere e iniziative di promozione commerciale;

- c. **rafforzare il coordinamento** tra i diversi livelli di governo e gli attori coinvolti nella **promozione internazionale del sistema produttivo**. La presenza di iniziative frammentate e non sempre coerenti rischia di indebolire l'efficacia complessiva delle politiche. In questa prospettiva, appare opportuno definire una strategia unitaria di posizionamento del Sud Italia, individuando priorità geografiche e settoriali e attivando **task force dedicate all'attrazione degli investimenti**, in grado di operare in modo proattivo sui principali mercati target.
48. Il rafforzamento della competitività del sistema produttivo del Sud Italia richiede inoltre un **intervento mirato sulle filiere attualmente in contrazione**, accompagnandone la trasformazione verso ambiti a maggiore potenziale di crescita e Valore Aggiunto. In un contesto globale caratterizzato da profonde transizioni la capacità di riconvertire tempestivamente il tessuto industriale rappresenta una condizione essenziale per evitare fenomeni di declino produttivo e occupazionale, e al contempo cogliere nuove opportunità di sviluppo.
49. A tal fine, si consiglia di:
- a. strutturare **programmi di re-industrializzazione** che supportino le imprese nei processi di riconversione produttiva. Tali programmi dovrebbero combinare incentivi agli investimenti con strumenti di accompagnamento strategico, quali servizi di advisory industriale e supporto alla riconfigurazione delle linee produttive e della formazione dei dipendenti, facilitando l'ingresso delle imprese in nuove catene del valore. In particolare, comparti tradizionali in difficoltà, come l'automotive, possono trovare nuove traiettorie di sviluppo attraverso il progressivo orientamento verso filiere ad alta crescita, quali la difesa, l'aerospazio, la robotica, le energie rinnovabili e le tecnologie per la transizione ecologica;
 - b. **promuovere l'integrazione tra settori industriali complementari**, valorizzando le possibili sinergie tecnologiche e produttive. In tal senso, la creazione di piattaforme di collaborazione tra comparti quali difesa, aerospazio e cantieristica, o tra energia e manifattura, può favorire il trasferimento di competenze e tecnologie, accelerando i processi di innovazione e rafforzando il posizionamento competitivo delle imprese. L'attivazione di **bandi dedicati a partenariati industriali** e programmi di innovazione cross-settoriale rappresenta, in questo senso, una leva operativa rilevante;
 - c. attivare **programmi di reskilling e upskilling**, co-progettati con imprese, ITS e università, e sostenuti tramite voucher formativi e incentivi all'assunzione di profili tecnici specializzati per allineare il capitale umano impiegato alle nuove esigenze industriali. Parallelamente, è necessario prevedere **strumenti di accompagnamento alla transizione occupazionale**, quali contratti di ricollocazione e percorsi di formazione on-the-job, al fine di ridurre gli impatti sociali della trasformazione industriale e favorire il reinserimento dei lavoratori nei nuovi comparti.

50. Il rafforzamento della competitività del sistema produttivo del Sud Italia passa infine in misura rilevante dalla **capacità di innovare e valorizzare le filiere tradizionali**, che rappresentano una componente significativa dell'economia territoriale ma che, in molti casi, presentano livelli ancora limitati di digitalizzazione e innovazione. In un contesto competitivo sempre più orientato alla qualità, alla sostenibilità e all'innovazione, l'upgrading di tali filiere costituisce una leva fondamentale per sostenere la crescita economica e migliorare la capacità di competere sui mercati nazionali e internazionali.
51. A tal fine, si propone di:
- a. **accelerare l'adozione diffusa di tecnologie avanzate** (es. soluzioni di Industria 4.0, automazione, intelligenza artificiale e Internet of Things) all'interno delle imprese, con particolare attenzione alle PMI. In questa prospettiva, il rafforzamento degli strumenti esistenti, come il piano Transizione 5.0, dovrebbe essere accompagnato da una maggiore selettività e da un orientamento più marcato ai risultati, introducendo meccanismi premiali legati all'effettivo incremento della produttività e dell'efficienza operativa, piuttosto che alla sola realizzazione dell'investimento;
 - b. incentivare **progetti di ricerca e sviluppo applicata**, promuovendo collaborazioni stabili tra imprese, università, centri di ricerca e competence center, anche tramite l'introduzione di voucher per l'innovazione e bandi dedicati. Tali strumenti possono favorire il trasferimento tecnologico, contribuendo a colmare il divario esistente tra capacità di ricerca e applicazione industriale, soprattutto nelle realtà di minori dimensioni;
 - c. **rafforzare gli investimenti nel capitale umano**, promuovendo programmi di formazione continua e incentivando l'inserimento di profili altamente qualificati, quali esperti di analisi dati, automazione e tecnologie digitali. Il potenziamento del ruolo degli ITS e la diffusione di modelli di formazione duale possono contribuire in modo significativo a ridurre il mismatch tra domanda e offerta di competenze, supportando la trasformazione del tessuto produttivo.

4.4 Le proposte per la valorizzazione del capitale umano

52. Alla luce di quanto illustrato nella seconda parte, emerge con chiarezza come una delle principali criticità strutturali del Sud Italia sia rappresentata dal **disallineamento tra domanda e offerta di lavoro**, sia in termini quantitativi sia, soprattutto, qualitativi. In particolare, la difficoltà del tessuto produttivo nel reperire competenze adeguate si accompagna a **dinamiche demografiche e migratorie sfavorevoli**, che vedono un progressivo **impoverimento del capitale umano** disponibile, con una perdita significativa di giovani qualificati verso altre aree del Paese o verso l'estero.
53. In questo contesto, il rafforzamento del capitale umano non può essere affrontato come una dimensione separata rispetto allo sviluppo economico, ma deve essere considerato come una **leva abilitante trasversale**, strettamente integrata alle traiettorie di crescita del sistema produttivo.

54. In tale prospettiva, si rende necessario implementare un insieme coordinato di iniziative che implicano, da un lato, la capacità di rendere il Sud Italia un contesto **attraattivo per talenti e professionalità qualificate** per contrastare la fuga di cervelli e, dall'altro, la creazione delle condizioni affinché persone da tutto il Mediterraneo possano percepire attrattivo il territorio del Sud Italia, aumentando la cooperazione e le progettualità condivise, obiettivi sintetizzabili nel "**binomio attrarre-trattenere**".
55. La prima direttrice richiede un intervento mirato sul disallineamento tra competenze offerte dal sistema formativo e fabbisogni espressi dal tessuto produttivo, che oggi rappresenta uno dei principali vincoli alla crescita e alla capacità di trattenere i giovani sul territorio. In questo contesto, la **formazione tecnico-professionale** e i percorsi di specializzazione avanzata, in particolare attraverso il sistema degli ITS, devono essere riposizionati come leva centrale di politica industriale, in grado di sostenere l'occupabilità e rispondere in modo diretto alle esigenze delle filiere strategiche.
56. In particolare, si rende necessario:
- a. attivare **campagne strutturate di orientamento e comunicazione**, integrate nei percorsi scolastici, e prevedere incentivi economici diretti alla partecipazione (es. borse di studio, contributi alla mobilità, forme di retribuzione durante i percorsi duali);
 - b. **integrare in modo strutturale la programmazione formativa con le politiche industriali territoriali**, prevedendo che i percorsi ITS e tecnico-professionali vengano definiti a partire da fabbisogni di filiera chiaramente identificati. Ciò può avvenire attraverso la costruzione di **piani territoriali di sviluppo delle competenze**, nei quali le imprese partecipino direttamente alla definizione dei curricula, all'individuazione delle figure professionali prioritarie e alla progettazione dei percorsi formativi. Inoltre, una maggior attinenza potrebbe essere funzionale a rafforzare i modelli di alternanza e apprendistato, rendendo più sistematico il collegamento tra formazione e primo inserimento lavorativo. Un esempio virtuoso di incontro tra i corsi formativi e le esigenze del tessuto imprenditoriale del territorio è rappresentato dalla **Scuola dei Mestieri dell'Energia**.

Focus - L'ecosistema formativo per la creazione delle competenze del futuro: la Scuola dei Mestieri dell'Energia di Edison e Aforisma

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. 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**.

Nel 2025 si è conclusa la fase di start up del progetto ed ha preso avvio la progettazione dello scale up. Due i territori target: uno, sempre in Puglia, vedrà l'avvio di un percorso IFTS presso la sede di Edison a Foggia, a partire dal prossimo ottobre 2026, con l'obiettivo di formare tecnici manutentori e installatori per le aziende operanti nel settore della produzione delle energie rinnovabili. Il secondo affronterà la sfida di replicare il modello leccese in un contesto extra regionale, prevedendo una nuova sede a Palermo.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2026.

57. Per favorire un cambiamento strutturale nel rapporto formativo-professionale, un ulteriore ambito di intervento riguarda la creazione di **sistemi permanenti di monitoraggio dei fabbisogni di competenze**, basati su dati aggiornati e condivisi tra istituzioni, imprese e sistema formativo. Tali strumenti dovrebbero consentire di aggiornare con cadenza regolare l'offerta formativa, introducendo o rimodulando i percorsi in funzione delle esigenze emergenti dei settori strategici. In questo senso, è opportuno prevedere meccanismi di revisione periodica dei programmi formativi e criteri di finanziamento legati anche agli esiti occupazionali dei percorsi (es. tasso di placement a 6-12 mesi).
58. Per sostenere ulteriormente questo dialogo, risulta prioritaria la creazione di **piattaforme permanenti di confronto a livello territoriale**. Tali piattaforme dovrebbero avere un ruolo operativo nella **co-progettazione dei percorsi formativi**, nella definizione dei fabbisogni e nella valutazione dei risultati, prevedendo il coinvolgimento diretto delle imprese anche nelle attività didattiche (es. docenze, stage, laboratori). In questa logica, il riconoscimento del ruolo delle imprese come attori del sistema formativo risulta chiaro e univoco, e si manifesta con progettualità che vanno oltre il solo scopo professionale, in grado di dare un impatto tangibile sui territori.

Focus - La Fondazione EOS (Edison Orizzonte Sociale) e i principali progetti nel Sud Italia

Fondazione EOS - Edison Orizzonte Sociale è nata nel 2021 dalla volontà di Edison di contribuire alla creazione di valore sociale nei territori in cui l'azienda è presente, insieme alle comunità e alle organizzazioni con cui si relaziona, mettendo **al centro le nuove generazioni**.

La **missione** della Fondazione è, infatti, quella di **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, 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.

EOS opera con una visione di lungo periodo, promuovendo la creazione di ecosistemi territoriali capaci di attivare sinergie durature tra i diversi attori locali e di sostenere uno sviluppo sociale condiviso e sostenibile. Tra i principali progetti nel Sud Italia si citano:

Il **progetto Traiettorie Urbane** (Palermo), nato nel 2022 da un'idea di Fondazione EOS, Clac ETS ed Ecomuseo Mare Memoria Viva, e cofinanziato dall'Impresa Sociale con i Bambini. Questa è stata un'iniziativa triennale **integrata di contrasto alla povertà educativa** rivolta a ragazzi e ragazze tra gli 11 e i 17 anni, coinvolgendo 6 quartieri (Danisinni, Zisa e Noce, Kalsa, Sant'Erasmo e Romagnolo) della città di Palermo, promuovendone la partecipazione attiva e il protagonismo. L'obiettivo del progetto 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** e **rafforzare tutta la comunità educante in una logica di attivazione sistemica** e continuativa. Il progetto ha coinvolto 13 organizzazioni partner, 18 scuole, quasi 11.000 ragazzi, 700 tra insegnanti e genitori e 5.000 persone della comunità educante. Il progetto ha generato elementi per favorirne la continuità nel lungo periodo raccogliendone l'eredità in una logica di innovazione sociale continua del territorio. In particolare, attraverso il progetto di impresa sociale **FuoriCentro**, gestita da giovani under 30 dei quartieri Zisa, Noce e Danisinni volta alla valorizzazione turistico culturale del territorio con un'offerta dedicata alla fascia giovane, della prima **Comunità Energetica Rinnovabile diffusa in quattro quartieri di Palermo che sarà gestita da una nuova Fondazione di Partecipazione**, soggetto autonomo e senza scopo di lucro, che rafforza la rete di partenariato di Traiettorie Urbane nel lungo termine, gestendo le risorse provenienti dalla CER e permettendo ulteriore sviluppo progettuale. Il percorso continua con il consolidamento della rete di **centri aggregativi cittadini** attivata o potenziata nel triennio offrendo spazi extrascolastici di accompagnamento e crescita per gli adolescenti, promuovendo sviluppo territoriale e collaborazione con la pubblica amministrazione.

Il progetto **Criscito** nel quartiere di Sant'Antonio Abate (Napoli), con cui EOS si propone di rafforzare l'infrastruttura educativa e sociale **in un contesto multiproblematico** (densità abitativa, povertà educativa, economica e sociale, criminalità, illegalità, marginalità, genitorialità precoce) e in passato meno considerato da istituzioni e terzo settore. Prevedendo una modalità di **cofinanziamento innovativa** insieme all'Impresa sociale Con i Bambini che gestisce il Fondo per il contrasto alla povertà educativa minorile, per quattro anni Fondazione EOS accompagna concretamente le realtà associative del territorio. Ad oggi, il progetto ha coinvolto stabilmente circa 210 bambini e ragazzi, 77 adulti che necessitano di assistenza per diversi servizi (documenti, permessi di soggiorno, lavoro, ecc.), oltre a più di 80 familiari del Borgo e ha permesso a più di 30 operatori e operatrici di formarsi ed esercitare la propria professione.

Coerentemente con l'approccio di EOS orientato a promuovere i diritti e il benessere dei minori nel contesto sportivo, insieme a Fondazione Laureus Sport for Good Italia ETS, il progetto **Comunità in Gioco - lo sport che fa crescere il territorio** promuove integrazione, partecipazione e sviluppo della comunità attraverso lo sport, operando nei quartieri di **Roma** (Municipio XI e V) e **Bari** (San Paolo), luoghi che necessitano un continuo presidio sociale per contrastare povertà educativa, sociale, criminalità e degrado. I **Centri Sportivi di Comunità** diventano luoghi in cui lo sport rigenera il tessuto sociale, promuove inclusione e sostiene minori, famiglie e persone con disabilità. A Roma Calciosociale e ASD PGS Borgo Don Bosco propongono tornei e attività pubbliche per il protagonismo giovanile, mentre a Bari ASD Franco Ballerini integra sport e percorsi educativi.

Fondazione EOS ed Edison promuovono una cultura d'impresa orientata all'impatto sociale, evoluta a partire dal concorso "Good Idea" (2022), che ha coinvolto i dipendenti nella proposta di iniziative di volontariato basate sui bisogni delle comunità locali. Questo percorso ha portato a un modello strutturato di volontariato aziendale, premiato nel 2025 con il riconoscimento "Volontari@work" di Fondazione Terzjus e allo sviluppo del Portale del Volontariato (2024), realizzato con TechSoup Italia. La piattaforma centralizza e gestisce le iniziative, rendendo il coinvolgimento dei colleghi continuo, strutturato e aperto durante tutto l'anno e offrendo loro uno spazio di confronto che permette di proporre e candidare progetti a sostegno delle proprie "associazioni del cuore".

Al momento sono attivi 16 progetti, tra cui:

- **Bari, la scuola di italiano e cultura italiana per migranti** sviluppata in collaborazione con la **Comunità di Sant'Egidio - Bari ODV**, promuove l'integrazione sociale e lavorativa di immigrati, profughi e richiedenti asilo attraverso l'apprendimento della lingua italiana e percorsi professionalizzanti, che una volta a settimana si tengono negli uffici della sede Edison di Bari;
- **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;
- **Termoli, due progetti: "Supporto e Trasporto Sociale"**, realizzato con **Auser Termoli APS**, che sostiene persone fragili contrastando l'isolamento attraverso accompagnamento, trasporti e distribuzione di beni essenziali, e **"Un tipo da spiaggia"**, promosso da **Auser** con **ODV Ambiente Basso Molise**, dedicato alla tutela del Fratino (uccello costiero) e alla riduzione dell'inquinamento lungo le coste.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Edison, 2026.

59. Nel quadro delle strategie di rafforzamento del capitale umano emerge, inoltre, la necessità di potenziare la qualità delle **università** e **umentare il numero dei laureati** nel Sud Italia. Ciò rende utile:

- a. rafforzare **strutturalmente l'offerta accademica**, attraverso investimenti mirati nella docenza e nello sviluppo di programmi a vocazione internazionale e industriale, con un focus prioritario sulle discipline STEM e sui settori strategici per il territorio;
 - b. **introdurre sistemi di premialità** per gli atenei del Sud, ancorati a indicatori di performance quali l'occupabilità dei laureati, la capacità di attrarre studenti da altre Regioni e il livello di integrazione con il tessuto produttivo;
 - c. ampliare l'accesso all'istruzione universitaria mediante il rafforzamento degli **strumenti di supporto economico**, tra cui borse di studio, soluzioni di housing universitario e incentivi dedicati.
60. Infine, un ulteriore driver di sviluppo è rappresentato dal consolidamento del fenomeno del **south working**, valorizzando il ruolo dei grandi player. In particolare, si propone di promuovere il Sud Italia come destinazione attrattiva per lavoratori da remoto, intervenendo sul **miglioramento delle infrastrutture digitali** e dei servizi. Contestualmente, appare prioritario **incentivare imprese nazionali e multinazionali ad adottare modelli strutturati di south working**, anche attraverso accordi con territori e amministrazioni locali.
61. Con riferimento al secondo 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 ispirazione dalle iniziative esistenti. In questo ambito, la piattaforma "Verso Sud" ha favorito la stipula di due Memorandum of Understanding:
- a. uno tra l'Università Federico II di Napoli, l'Associazione delle Università Arabe, Università di New Giza e l'Euromed University of Fes. 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 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;
 - b. uno ulteriore tra l'Università Federico II di Napoli e l'Euromed University of Fes, operativo da giugno 2025 e originatosi proprio dal MoU per l'Academy euro-mediterranea. In questo ambito, l'Università Federico II si configura già come un punto di riferimento a livello europeo per la costruzione di partenariati accademici strutturati, nonché come una delle principali università italiane per capacità di attivare collaborazioni internazionali di questo tipo. In particolare, i due atenei hanno già avviato un confronto operativo volto allo sviluppo di **programmi con doppio riconoscimento dei titoli**, rappresentando un primo passo concreto verso l'integrazione dei percorsi formativi tra le due istituzioni. Alla luce di tale esperienza, si suggerisce di estendere questo modello anche ad altre università del Sud Italia, al

fine di rafforzare la dimensione internazionale dell'offerta formativa e favorire la creazione di un sistema accademico maggiormente integrato nel contesto euro-mediterraneo.

62. Il progetto di Academy si basa 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.
63. 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.
64. 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. È proprio in questo punto che il **progetto del Patto per il Mediterraneo** (che **sostiene la nascita di una Università del Mediterraneo**, progettata come un polo accademico transnazionale con corsi congiunti, programmi condivisi, titoli di studio comuni e attività formative diffuse) **si integra con le attività nell'ambito del Piano Mattei**, con un contributo determinante non solo per l'attuazione degli interventi in materia di alta formazione, ma anche per il supporto che atenei ed enti di ricerca possono offrire alle altre aree prioritarie, grazie a solide competenze in ricerca applicata e innovazione, con l'obiettivo di costruire una **nuova generazione mediterranea** capace di muoversi tra le due sponde come in uno **spazio comune**.

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
- 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, “Analisi del mercato per l’anno 2024 - Edizione n. 46”, 2025
- 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”, 2025
- Farindustria, “Indicatori Farmaceutici”, 2023

- Gestore dei Servizi Energetici, “Rapporto Statistico 2023 sull’energia da fonti Rinnovabili”, 2025
- Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen - IPEMED, “Special Secure Economic Zones. The role of African SEZs in accelerating co-development with Europe”, 2021
- International Energy Agency, “Energy Efficiency 2024”, 2025
- International Energy Agency, “World Energy Investment 2025”, 2025
- International Monetary Fund, “Fiscal Monitor. Policies to Support People During the COVID-19 Pandemic”, aprile 2020
- Ismea - Qualivita 2023, “Rapporto sulle produzioni agroalimentari e vitivinicole DOP, IGP e STG”, dicembre 2023
- Istat, “Annuario Statistico Italiano”, 2025
- 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”, 2025
- 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, “Settima relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”, Dicembre 2025
- Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, “Piano strategico della ZES Unica”, 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”, 2025

- OceanSET, “OceanSET Annual Report”, 2023
- Open Economics, “Impatto della spesa turistica sull’economia”, Novembre 2023
- 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”, 2025
- 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, “Seconda relazione sullo stato di attuazione del “Piano Mattei per l’Africa”, 2025
- Presidenza del Consiglio dei Ministri, “Prima 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 2025”, 2025
- Risposte Turismo, “Il traffico crocieristico in Italia nel 2024 e le previsioni per il 2025”, 2025
- 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”, 2025
- SRM - Centro Studi Intesa Sanpaolo, “MED & Italian Energy Report”, 2025
- Svimez - Associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno, “Rapporto Svimez 2024 - L’Economia e la Società del Mezzogiorno”, 2025
- TEHA Group, “Il ruolo strategico della filiera industriale della Difesa e della Sicurezza per la crescita e la competitività del sistema-Italia nel contesto europeo”, 2025
- 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, “XIII Rapporto sull’Economia del Mare”, 2025
- 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”, 2022-2023-2024-2025
- Bank Group, “The Container Port Performance Index 2023, A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port”, 2023