



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

Maggio 2023



MAIN PARTNER



PARTNER



PHILIP MORRIS ITALIA



# INDICE

• <b>Prefazione</b>	pg.	5
• <b>I 10 messaggi chiave del Libro Bianco</b>	pg.	9
• <b>Introduzione</b>	pg.	21
• <b>Prima parte: il Sud Italia nell'area Euro-Mediterranea, la fotografia che emerge dal Mediterranean Sustainable Development Index 2023 (MSDI 2023)</b>	pg.	33
<b>1.1</b> Il perimetro di riferimento e l'approccio metodologico		33
<b>1.2</b> I risultati del Mediterranean Sustainable Development Index 2023		41
<b>1.3</b> Il ruolo dello sviluppo sostenibile per il futuro del Mediterraneo e per i suoi territori		56
• <b>Seconda parte: le filiere strategiche e le invarianti competitive per il Sud Italia nel quadro del Mediterraneo</b>	pg.	61
<b>2.1</b> Introduzione		61
<b>2.2</b> L'Economia del Mare per la competitività, attrattività e crescita del Sud Italia e del Mediterraneo		64
<b>2.3</b> Le specializzazioni produttive e industriali nelle nuove catene globali del valore		82
<b>2.4</b> Il settore energetico e la doppia sfida della transizione sostenibile e della sicurezza degli approvvigionamenti		103
<b>2.5</b> Il settore turistico come leva di sviluppo territoriale		116
• <b>Terza parte: l'Agenda 2023 per il Sud Italia</b>	pg.	123
<b>3.1</b> Analisi del contesto normativo e degli investimenti		123
<b>3.2</b> Indirizzi strategici e proposte: l'Agenda 2023 per il Sud Italia		128
• <b>Bibliografia</b>	pg.	137





# PREFAZIONE

***“Per diventare internazionali, dobbiamo appartenere a un Paese. Quel Paese, per me, è il Mediterraneo, che è sterminato patrimonio di culture e di visioni”***

*Domenico  
Paladino*

Dalla prima edizione – a maggio 2022 – del Forum “Verso Sud: la strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo”, sono accadute molte cose in Italia, in Europa e in tutto il Mediterraneo.

Il nostro Paese sta ancora fronteggiando le conseguenze di alcune recenti crisi esogene – da quella indotta dalla pandemia da Covid-19 a quella scaturita dalla guerra della Russia in Ucraina – mentre cerca di individuare soluzioni a problemi ben conosciuti e strutturali: dalla fragilità dei nostri territori (acuita dagli effetti indotti dal cambiamento climatico), passando per l’inverno demografico e la crisi migratoria, senza dimenticare la produttività del lavoro e, non per ultimo, il divario socio-economico tra Nord e Sud.

Con riferimento a quest’ultimo elemento, “Verso Sud” è nata con l’ambizione di rompere una narrazione fatalistica e rassegnata del nostro Paese, stimolando le imprese e le parti sociali a progettare un futuro di protagonismo (geopolitico, economico e sociale) dell’Italia nella macro-regione del Mediterraneo, di concerto con le Istituzioni. In questo senso, il nostro progetto si è da subito configurato come piattaforma pubblico-privata a carattere internazionale interessata a costruire, valorizzare e comunicare una nuova idea di meridione e, dunque, di Paese.

La scelta del Mediterraneo come area di studio potrebbe risultare a molti scontata ma – a partire dalla nostra scelta dello scorso anno – quello che abbiamo notato è innanzitutto un miglioramento della qualità del dibattito tra gli attori protagonisti di questo processo di co-progettazione, una fioritura di iniziative di riflessione per stimolare un nuovo ruolo di protagonismo del Sud Italia e, non per ultime, alcune buone notizie per il nostro meridione, tra cui: la piena operabilità delle ZES e un rinnovato interesse delle imprese multinazionali per le Regioni meridionali; la realizzazione di 2 Gigafactory di batterie in Campania e Molise e della più grande Gigafactory d’Europa di pannelli fotovoltaici in Sicilia; l’espansione nella produzione di microchip dei principali produttori mondiali in Sicilia e in Abruzzo; la realizzazione del primo computer quantistico d’Italia in Campania; l’avvio dei lavori per realizzare il primo spazio-porto a Grottaglie; la realizzazione di nuove infrastrutture di collegamento energetico passanti per la Puglia; i nuovi collegamenti infrastrutturali nel porto di Gioia Tauro.

Da queste buone notizie, che di certo non risolvono i problemi, si può partire per continuare a tracciare una strada di investimenti pubblici e privati di sempre maggiore qualità. In tal senso, è importante sottolineare che la qualità degli investimenti richiede scelte, metodo e perseveranza, ma anche l’adozione di un approccio sovra-regionale e sovra-nazionale allo sviluppo. Con il Mediterraneo, il Sud Italia condivide non solo il mare inteso come geografia, ma interessi strategici fondamentali su temi chiave per il nostro futuro (energia, difesa e sicurezza, flussi migratori e commerciali, solo per citarne alcuni). È in questa cornice, dunque, che ne vanno inquadrati le visioni di sviluppo, mantenendo ben salda la nostra connessione e radice con l’Europa.

La seconda edizione del Libro Bianco si muove in continuità con la prima ma assume un connotato più concreto e, dunque, ambizioso:

- è stata ampliata l'analisi di inquadramento del Mediterraneo, che censisce oggi oltre 15.600 datapoint sulla nostra geografia di riferimento, che in totale considera 45 Paesi, Italia compresa. Ne emerge, un primo dato rilevante: il Sud come territorio presenta elementi di attrattività, da connotare sempre più e sempre meglio;
- guardando alle filiere produttive "portanti" per lo sviluppo del Sud (automotive, aerospazio, farmaceutico ma anche turismo e agrifood) sono stati approfonditi i punti di forza e i potenziali rischi prospettici;
- con riferimento all'Economia del Mare, sono stati identificati i driver strategici (intermodalità, digitalizzazione, sostenibilità e governance) per valorizzare e rilanciare la filiera del Sud Italia – già oggi caratterizzata da un numero di eccellenze e poli competitivi – nel quadro Euro-Mediterraneo;
- per quanto riguarda la filiera strategica dell'energia è stato qualificato il contributo del Sud Italia nelle strategie di sicurezza energetica nazionale ed europea, agendo sia come snodo centrale delle principali infrastrutture energetiche convenzionali sia come hub per la produzione e la distribuzione di fonti energetiche rinnovabili.

Gli indirizzi individuati in ciascuna di queste aree non esauriscono l'insieme di bisogni delle Regioni del Sud ma riteniamo che possano aiutare Istituzioni e imprese della macro-regione mediterranea a credere nella capacità di coesione e nel ruolo di mediazione, oltre che di catalizzazione degli investimenti, che l'Italia può e vuole assumere.

Prima di lasciarvi alla lettura del documento desidero ringraziare i membri del Comitato Scientifico composto da: Patrizia Lombardi (Vicerettore, Politecnico di Torino; Presidente, Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile), 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) e Maria Latella (Giornalista, SKY & Radio24; Editorialista, Il Sole 24 Ore).

Questo progetto non sarebbe stato possibile senza il contributo, anche e soprattutto nel merito dei contenuti, delle imprese Partner. Desidero, dunque, esprimere un particolare ringraziamento ai Vertici e ai colleghi di Intesa Sanpaolo, Gruppo Ferrovie dello Stato, Gruppo Adler, Gruppo MSC, Coldiretti, Edison, Mediocredito Centrale – Invitalia, Philip Morris Italia. Un ringraziamento anche al Comune di Sorrento per il supporto di organizzazione alla realizzazione del nostro annuale Forum.

Infine, un ringraziamento anche al Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti composto da: Cetti Lauteta, Simone Ginesi, Matteo Zaupa, Emanuela Verger, Faiza Errais Borges, Valentina Mongardini, Luca Celotto, Giuseppe Tiralosi, Claudio Conte, Eleonora Magnani, Rina Percio, Manijeh Merlini, Fabiola Gnocchi, Erika Panucci, Paola Gandolfo, Walter Adorni e tutti gli altri colleghi impegnati in questo progetto e nelle Regioni del Sud Italia.







# I 10 MESSAGGI CHIAVE DEL LIBRO BIANCO

**I. LA MACRO-REGIONE DEL MEDITERRANEO SI CONFERMA IN CRESCITA E STRATEGICA A LIVELLO GLOBALE. QUI SI CONCENTRANO E DOVRANNO ESSERE RISOLTE LE PRINCIPALI SFIDE GEOECONOMICHE E SOCIALI, A RILEVANZA GLOBALE, CHE INTERESSANO IL PAESE E L'EUROPA**

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”), lanciata nel 2022, ha adottato un punto di vista innovativo per studiare il Sud Italia, identificare una nuova visione e agenda di sviluppo e, conseguentemente, modificarne il paradigma 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. Il Mediterraneo è una macro-regione chiave che, dopo un periodo di percepita marginalizzazione, sta assumendo una nuova centralità sotto molteplici punti di vista. Nell'analisi di The European House – Ambrosetti il **Mediterraneo Allargato** include **45 Paesi** e si estende dall'Oceano Atlantico al Golfo Persico. Sono qui ricompresi territori che, per diversi temi e nella definizione delle proprie strategie (ad esempio demografia, corridoi energetici, scambi commerciali, ecc. ...), hanno necessità di strutturare relazioni, sinergie e complementarità di sviluppo socio-economico con l'Europa nel suo complesso e, in particolare, l'Italia. Al fine di definire l'agenda di sviluppo del Sud Italia in questo scacchiere geografico, il perimetro di analisi del Gruppo di Lavoro si è focalizzato sul cosiddetto **Mediterraneo Core** che include, oltre all'Italia, **22 Paesi** dell'Unione Europea, dell'Area Balcanica, del Medio Oriente e del Nord Africa, tutti accomunati da uno “sbocco” sul Mar Mediterraneo.
3. Il **Mar Mediterraneo**, pur coprendo soltanto l'1% della superficie dei mari mondiali, rappresenta: il **20% del traffico marittimo**, il **30% del traffico petrolifero** e il **27% dei servizi di trasporto container** mondiali. È anche il punto d'incontro di quattro grandi aree geoeconomiche: l'African Continental Free Trade Area (AfCTA), l'Unione Europea, il North American Free Trade Agreement (NAFTA) e il Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP). I Paesi che ne fanno parte pesano per il **9,7% del PIL** mondiale e contano **84,7 milioni di abitanti**. Se si guarda al Mediterraneo Allargato nel suo complesso, i Paesi che ne fanno parte accolgono il 16,3% della popolazione globale e pesano per il 13,4% del PIL mondiale.
4. Sia che si consideri il Mediterraneo Allargato che quello Core ristretto, i valori di abitanti, PIL, export e occupati sono in ripresa rispetto al 2020. In particolare, si stima che tra il 2021 e il 2035 il Mediterraneo Allargato vedrà crescere la **popolazione di 230 milioni di abitanti (+56 milioni** se si considera il Mediterraneo Core). Al tempo stesso, **gli abitanti dell'Unione Europea diminuiranno di 15 milioni**, di cui 2,6 milioni nella sola Italia.

5. La sfida demografica non è l'unica ad interessare la macro-regione. Infatti, il Mediterraneo sta acquisendo una centralità crescente anche in relazione ad altri trend e cambiamenti strutturali in atto a livello globale. Per fare qualche esempio: prima della pandemia (1995-2019), i **traffici container** tra l'Europa e l'Asia sono cresciuti a un tasso medio annuo dell'8,2%, contro un +4,4% della rotta transatlantica e un +5,2% della rotta transpacifica. Nel 2015, il **raddoppio del Canale di Suez** ha reso il Mediterraneo protagonista dei risultati richiamati sopra, tra cui il raggiungimento di una quota del 20% del traffico marittimo merci globale. Negli ultimi anni, le tensioni commerciali e la pandemia hanno portato ad una **progressiva riconfigurazione delle Catene Globali del Valore (GVCs)**, favorendo una ri-regionalizzazione, con iniziative di reshoring e nearshoring. Ci si aspetta, inoltre, che la Build Back Better World (B3W), strategia lanciata nel 2021 dagli USA per lo sviluppo infrastrutturale nei Paesi a medio e basso reddito, rilanci ulteriormente gli investimenti nell'area MENA (Middle East and North Africa).
6. Dal 2022, **la guerra della Russia in Ucraina** ha ulteriormente accelerato il trend di riconfigurazione delle catene del valore sopra richiamato, producendo un forte impatto sulle **rotte commerciali eurasiatiche** continentali, che hanno trovato un'alternativa nei percorsi che raggiungono il Mediterraneo attraverso il Mar Rosso e la rotta Cina-Asia Centro-occidentale-Turchia. Anche l'interruzione delle **forniture** (soprattutto in campo **agrifood**) e la **crisi energetica**, fanno sì che la dimensione Euro-Mediterranea diventi la "taglia" minima per dare una risposta strategica di lungo respiro, necessaria anche per offrire risposte concrete alle urgenze indotte dai **cambiamenti climatici** in corso.

## II. IL SUD ITALIA PUÒ AFFERMARSI COME VERO E PROPRIO BARRICENTRO DELL'AREA EURO-MEDITERRANEA, ANCHE IN OTTICA DI SVILUPPO SOSTENIBILE, COME DIMOSTRATO DAI RISULTATI DELLA PRIMA EDIZIONE DEL MEDITERRANEAN SUSTAINABLE DEVELOPMENT INDEX (MSDI)

7. Con l'obiettivo di inquadrare lo sviluppo del Sud Italia nella regione di riferimento (considerando dunque la media del Mediterraneo, del Mediterraneo Allargato e dell'Italia) e valutarne la performance in termini di attrattività e competitività, The European House – Ambrosetti ha ampliato l'**analisi socioeconomica** già realizzata nel 2022. Essa considera un set di Key Performance Indicator (KPI) aggregati in quattro domini di analisi – economico, di dotazione, di innovazione e cultura e sociale – sintetizzati nel **Mediterranean Sustainable Development Index** (Indice **MSDI**).
8. Per tenere conto dell'impatto della **sostenibilità** nella definizione delle politiche di sviluppo presenti e future di questa macro-regione, la definizione dei KPI alla base dell'Indice ha integrato la selezione di indicatori relativi agli **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile** definiti dalle Nazioni Unite (SDGs), identificati in base alla disponibilità del dato e alla sua riconducibilità a livello aggregato del Sud Italia e sempre in coerenza con la visione e l'impostazione complessiva dell'iniziativa.

9. L'analisi ha permesso di considerare 24 KPI e meta-indicatori per il Sud Italia, i 22 Paesi del Mediterraneo e i 23 Paesi del Mediterraneo Allargato (presentati come media aggregata) su un orizzonte di 10 anni per un totale di oltre **15.600 datapoint** censiti. Ne è risultato, in particolare, un indice sintetico per ciascun dominio, che assegna un punteggio da 0 (worst performer) a 1 (best performer) a ciascun Paese e che permette di stilare un ranking che non si configura come una classifica ma, piuttosto, come uno **strumento di orientamento** alla base dell'elaborazione di indirizzi e proposte tematiche a supporto del rilancio del Sud Italia nel quadro Euro-Mediterraneo.
10. Nell'Indice MSDI il Sud Italia si posiziona al **5° posto** nel dominio economico, al **4° posto** nel dominio di dotazione, al **7° posto** nel dominio di innovazione e cultura e al **9° posto** nel dominio sociale. Il posizionamento di sintesi finale nell'Indice restituisce un Sud Italia **terza economia** nel Mediterraneo Core (22 Paesi), con risultati superiori rispetto alle medie di riferimento indicate sopra.

### III. L'AGENDA DI SVILUPPO DEL SUD ITALIA DEVE BASARSI SU UNA VISIONE INNOVATIVA E CONDIVISA, CHE PARTA DAL RICONOSCIMENTO DEL RUOLO STRATEGICO DEL SUD ITALIA NEL MEDITERRANEO, COME PIATTAFORMA STRATEGICA DI CONGIUNZIONE TRA LE DUE SPONDE E ATTORE CHIAVE PER VINCERE LE SFIDE CHE INTERESSANO LA REGIONE

11. Una strategia di sviluppo di un territorio che risulti efficace non può prescindere dalla definizione di una **visione di medio-lungo periodo** e dal fatto che, coerentemente con quest'ultima, vengano compiute scelte mirate, concrete e integrate in campo economico, sociale e di organizzazione del territorio. Secondo il modello metodologico di The European House – Ambrosetti, la visione indica il percorso da intraprendere e il **futuro orientamento** del territorio in termini di indirizzi strategici di sviluppo. Ogni territorio deve creare un posizionamento ("identità") forte, investendo in attività produttive, competenze e strumenti di governance e comunicazione che garantiscano una fonte di vantaggio competitivo strutturale e difendibile nel tempo. In sintesi, la visione è la prefigurazione di ciò che un territorio intende diventare e del suo modello di sviluppo, basato su priorità condivise, la sua vocazione e alcune **competenze distintive**.
12. A seguito dell'analisi della macro-area del Mediterraneo Allargato – integrata anche nella seconda edizione con una attività di ascolto di stakeholder privilegiati – The European House – Ambrosetti ha elaborato la seguente proposta di visione per un Sud Italia protagonista dello scenario Euro-Mediterraneo: "**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**".
13. Questa visione fa leva sugli **asset di cui l'Italia dispone nel Sud Italia**, non crea competizione tra le singole Regioni meridionali e intende valo-

rizzare il Sud Italia come **luogo di opportunità** ma anche di sperimentazione di buone pratiche. Al centro di questa visione vi è:

- la consapevolezza della **posizione geografica privilegiata** – di cerniera tra Europa e Africa e centro della macro-area del Mediterraneo Allargato – del Sud Italia;
- l'urgenza di individuare delle risposte concrete e pratiche ai cantieri di lavoro della sicurezza che si aprono in Europa, stimolando una crescente **collaborazione sovra-nazionale tra i Paesi del Mediterraneo e** adottando un piano di **Politica Industriale** più moderno, coraggioso e policentrico;
- il **desiderio** censito delle imprese, delle Università e dei cittadini del Sud Italia di partecipare alla nuova agenda di sviluppo del Sud, a beneficio di tutto il Paese e dell'Europa. Per realizzarla, è imprescindibile un **impegno** costante del Governo nazionale, delle Regioni e della leadership europea.

14. Per realizzare la visione sopra richiamata in concreto, proprio alla luce del posizionamento distintivo del Sud Italia nella macro-area Euro-Mediterranea, sono state identificate **4 filiere strategiche** da cui partire: l'**Economia del Mare** per la competitività, attrattività e crescita del Sud Italia e del Mediterraneo; le **specializzazioni produttive e industriali** nelle nuove catene globali del valore; il **settore energetico** e la doppia sfida della transizione sostenibile e della sicurezza negli approvvigionamenti; il **settore turistico** come leva di sviluppo territoriale inclusivo. L'analisi di queste quattro filiere e la definizione dei punti dell'Agenda di sviluppo della macro-regione del Sud Italia sono stati poi guidati dalla consapevolezza che, qualsiasi azione in tal senso, deve partire dal riconoscimento di **tre invarianti di sviluppo** relative a: investimenti infrastrutturali (hard e soft); competenze, talenti ed ecosistema dell'innovazione; governance e modelli collaborativi.
15. L'analisi socioeconomica e le proposte identificate finora dal progetto "Verso Sud" si sono concentrate essenzialmente sul Sud Italia al fine di identificarne i profili di competitività. Questo costituisce la base - che "Verso Sud" intende progressivamente rafforzare con le prossime edizioni - per lanciare un dialogo e un confronto con i Paesi del Mediterraneo al fine di identificare, in ottica di partenariato, priorità e opportunità di investimenti necessari a creare quell'area integrata che sta alla base degli obiettivi del presente lavoro.

#### **IV. L'ECONOMIA DEL MARE – CON TUTTE LE SUE FILIERE – RIMANE CENTRALE PER LA CRESCITA DEL SUD ITALIA. IN PARTICOLARE, LO SVILUPPO PORTUALE È LEVA STRATEGICA ABILITANTE PER RENDERE QUESTA REGIONE HUB LOGISTICO E PIATTAFORMA MARITTIMA DI RIFERIMENTO PER LA REGIONE EURO-MEDITERRANEA**

16. Nel complesso, al Sud il comparto dell'Economia del Mare conta oltre **107 mila imprese** (pari al 47,9% del totale nazionale), **345mila occupati** (37,5% del totale nazionale) e genera **15,6 miliardi di Euro Valore Aggiunto** (pari al 30,4% del totale nazionale). Se si confronta l'incidenza dell'Economia del Mare sul totale dell'economia, si nota come tale incidenza sia più alta nel Sud Italia rispetto al resto del Paese: nelle regioni meridionali il settore pesa per il 5,2% del totale delle imprese (vs. 3,7% a livello-Paese), per il 5,1% degli occupati (1,4 punti percentuali sopra il valore nazionale) e per il 4,7% del Valore Aggiunto (vs. 3,4% a livello nazionale).

17. Tra tutti i comparti che compongono il settore, **portualità e trasporto merci e passeggeri** sono quelli che hanno il maggior moltiplicatore territoriale (**2,8** contro una media degli altri settori dell'1,6) e già oggi almeno un porto del Sud si posiziona nella **top-3** in tutti i segmenti del trasporto merci marittimo in Italia. A sostenere la centralità dei porti del Sud Italia contribuisce anche il traffico croceristico: nel 2022, 3 porti del Sud (Napoli, Palermo e Bari) erano nella top-20 dei porti del Mediterraneo con 2,1 milioni di passeggeri transitati.
18. In questo scenario promettente la progressiva regionalizzazione delle catene del valore offre grandi opportunità ai porti delle Regioni meridionali. In particolare, i trend in atto rendono sempre più importante il **trasporto marittimo di corto raggio** (Short Sea Shipping): si stima, infatti, che le rotte intra-regionali cresceranno del +64% entro il 2024 rispetto al 2011, mentre le grandi tratte continentali lungo le rotte nord-sud e est-ovest cresceranno rispettivamente del 31% e del 26%. In questo contesto il traffico Ro-Ro, espressione del trasporto di corto raggio, pesa già oggi per il 53% del totale del trasporto merci nazionale e l'Italia si afferma come **1° Paese europeo per traffico Short Sea Shipping** movimentato nel 2020 (con 246 mln di tonnellate di merci trasportate, pari al 39%). In questo contesto l'Autorità Portuale dello Stretto è seconda, tra i porti italiani, per traffico Ro-Ro con 14,1 milioni di tonnellate movimentate nel 2021.

## V. PER SOSTENERE LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI DEL SUD ITALIA OCCORRE INVESTIRE E INTERVENIRE IN ALCUNI AMBITI PRIORITARI: GREEN TRANSITION, DIGITALIZZAZIONE, INTERMODALITÀ E MIGLIOR EFFICACIA DELLA GOVERNANCE DEL SISTEMA PORTUALE E, IN GENERALE, DELL'ECONOMIA DEL MARE

19. Per sostenere la competitività dei porti del Sud Italia **occorre innanzitutto investire nello sviluppo intermodale e nell'integrazione del trasporto su rotaia**. Si tratta di elementi fondamentali in chiave di attrattività e competitività sia per il settore portuale stesso, sia per la crescita commerciale del Sud nel quadro Euro-Mediterraneo, sia secondo una logica di attrazione di investimenti produttivi e sviluppo del tessuto industriale al Sud e nel Paese. Oggi il 23% delle imprese sceglie un mix strada-ferro per trasportare la merce dall'azienda al porto e viceversa. In media, tra il 2018 e il 2021, tale quota era del 17%. Al tempo stesso, **solo 8 su 32 porti del Sud sono collegati all'infrastruttura ferroviaria nazionale** (il 25% del totale contro una media nazionale del 38%).
20. Un secondo elemento fondamentale per lo sviluppo del sistema portuale italiano è quello della **digitalizzazione**. Essa, infatti, può anche supportare la **semplificazione** e **sburocratizzazione**, soprattutto se coordinata e integrata a livello Paese. Si consideri che il controllo delle merci in un porto italiano, in media, richiede 177 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse Pubbliche Amministrazioni, con una perdita stimata di 20 mila ore di lavoro all'anno. Al tempo stesso le **inefficienze logistiche** generano un extra-costi per le imprese italiane pari a 70 miliardi di Euro, di cui 30 miliardi imputabili a oneri burocratici e ritardi digitali.

21. Un terzo elemento riguarda gli investimenti in sostenibilità: accogliere la **sfi- da della green transition** non è più un'opzione, ma un vero e proprio impe- rativo strategico per il settore, che può portare a uno sviluppo competitivo e sostenibile in ottica internazionale dei porti del Sud Italia. Alcuni esempi:
  - l'**elettrificazione** per la fornitura onshore di energia (OPS) vede già oggi l'UE al primo posto al mondo per diffusione, qui si trova l'80% delle strutture OPS globali;
  - lo **sviluppo dello small scale LNG** permetterebbe di ridurre le emissio- ni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo del 25%, contribuendo a raggiungere i sempre più sfidanti obiettivi internazionali (a livello comunitario si ri- chiede al settore una riduzione del 20% delle emissioni di gas serra delle navi al 2035 e dell'80% al 2050).
22. Le molte opzioni a disposizione, l'imminenza degli investimenti legati an- che all'elevata età del naviglio mondiale – con oltre il 50% della flotta delle navi da carico che ha più di 20 anni di età – e l'assenza di standard chiari, rischiano di **frenare gli investimenti in sostenibilità** dei porti, generare confusione e far perdere opportunità di rilancio in chiave sovra-nazionale.
23. In questo scenario, un fattore abilitante riguarda la **governance portuale** che oggi, nonostante gli importanti passi in avanti (in primis l'istituzione del Ministro per le Politiche del Mare ma anche l'attivazione del regolamento attuativo delle concessioni portuali, ecc.), rimane caratterizzata da sovrap- posizioni e vincoli che frenano lo sviluppo strategico dei porti. In questo sen- so, la redazione del **Piano Mare 2024-2026**, in via di definizione da parte del Governo, rappresenta un'opportunità importante per una maggior raziona- lizzazione e definizione di **guidance strategica per il settore**.
24. Il Piano dovrà considerare tutte le filiere dell'Economia del Mare in chia- ve integrata, inclusi gli ambiti legati alla ricerca e tutela dell'ecosistema marino e della cantieristica navale, rafforzando i meccanismi di coordina- mento non solo a livello nazionale ma anche e soprattutto Euro-Mediter- ranea. È, infatti, nella dimensione del "mare" che il Paese può recuperare un ruolo di leadership geopolitica ed economica internazionale.

## **VI. ALCUNI SETTORI PRODUTTIVI COME L'AGRIFOOD E FILIE- RE INDUSTRIALI AD ALTA TECNOLOGIA (IN PRIMIS AUTO- MOTIVE, AEROSPACE, FARMACEUTICO) GIOCANO UN RUOLO FON- DAMENTALE PER LO SVILUPPO E LA CRESCITA SOCIOECONOMICA DEL SUD ITALIA**

25. Il Sud Italia è già oggi un **hub produttivo**, con investimenti realizzati o in programma e una forte vocazione industriale. Si consideri che il settore ma- nifatturiero pesa per l'8,8% del PIL e per il 9,8% degli occupati del Sud Italia. Se il Sud Italia fosse un Paese, si tratterebbe del **7° per numero di imprese manifatturiere in UE** e del 15° per Valore Aggiunto manifatturiero. Inoltre, nelle Regioni meridionali, sono già stati localizzati investimenti in tecnologie green – fondamentali per la transizione energetica – e in altri settori iden- tificati dalla Commissione Europea come strategici per l'autonomia UE (ad esempio la produzione di batterie e semiconduttori).

26. In questo scenario promettente, il Sud vede importanti **margin** per aumentare la propria attrattività per gli investimenti nella manifattura che si attestano al 2,1% del totale, una quota pari alla metà di quella del Centro-Nord. Rafforzare il tessuto produttivo del Sud determina dei **vantaggi per tutto il Paese**: ogni 100 Euro investiti al Sud generano una ricaduta aggiuntiva di 58 Euro nel resto del Paese. In questo quadro le otto Zone Economiche Speciali (ZES) sono diventate pienamente operative e, se opportunamente gestite, soprattutto a livello di semplificazione e capacità di promozione, possono favorire l'attrattività del territorio, soprattutto nei comparti a maggior Valore Aggiunto.
27. A fare da traino al contributo del settore manifatturiero e produttivo nel Sud sono in particolare **quattro filiere**: automotive, aerospace, agrifood e farmaceutico. Con riferimento all'**automotive**, il Sud Italia produce l'**85% dei veicoli italiani** (circa 650mila veicoli prodotti nel Sud), con una filiera che conta 20 mila addetti e che fornisce un contributo all'export di 8,4 miliardi di Euro. L'**aerospazio** conta filiere ben radicate, articolate attorno a 5 distretti aerospaziali che coinvolgono oltre 320 imprese, 55 Università e centri di ricerca e 124 mila addetti. I player del settore attraggono capitale umano altamente qualificato, partecipano a filiere di fornitura di grandi OEMs globali e possono contare su centri di ricerca e di eccellenza industriale come lo spazioporto di Grottaglie e il Centro Italiano di Ricerche Aerospaziali.
28. Il settore **farmaceutico** vede il Sud pesare per il 25% delle imprese del settore a livello nazionale, producendo 3,8 miliardi di export e giocando un ruolo chiave in termini di innovazione, grazie ai diversi parchi e distretti tecnologici e alla diffusione di startup e piattaforme per la creazione di competenze.
29. Il settore **agrifood** genera 6,5 miliardi di Valore Aggiunto e registra un saldo positivo della bilancia commerciale di 2,3 miliardi di Euro, occupando oltre 135 mila addetti. Il Sud Italia è, infatti, centro delle eccellenze artigianali della produzione agrifood del Paese, fornendo un contributo fondamentale alla dieta mediterranea, anche grazie ai 353 prodotti DOP, IGP e STG.

## VII. IN UN CONTESTO DI REGIONALIZZAZIONE DELLE VALUE CHAIN GLOBALI, SERVE UNA FORTE POLITICA INDUSTRIALE PER ATTRARRE INVESTIMENTI NEL SUD ITALIA E RENDERE LA REGIONE CAPOFILA DI FILIERE PRODUTTIVE EURO-MEDITERRANEE

30. La progressiva regionalizzazione delle catene del valore e delle filiere produttive a livello internazionale apre opportunità particolarmente rilevanti per il Sud Italia, a partire dai quattro settori sopra richiamati che costituiscono la "spina dorsale" dell'industria manifatturiera dell'area e in coerenza con gli obiettivi UE di presidio strategico di filiere chiave. Si consideri che **l'Italia è tra i Paesi europei con il maggior numero di casi di reshoring** registrati: 171, seconda praticamente a parimerito con la Francia (174 casi censiti). **Il 33% delle imprese del Sud Italia** sta valutando, inoltre, interventi per **ridurre la propria distanza dai fornitori**, così da aumentare la sicurezza di approvvigionamento delle proprie filiere, una percentuale di 10 punti più alta della media nazionale.

31. Perché tali opportunità si realizzino occorre una **forte azione di politica industriale** che intervenga su più assi:
- occorre innanzitutto intervenire per governare la c.d. **Twin Transition** (transizione green e digitale), che, se non indirizzata e gestita correttamente, anche in chiave di sviluppo sostenibile a 360°, rischia di minare il posizionamento competitivo del Sud e delle sue filiere. Ad esempio, la transizione verso la mobilità elettrica mette sotto pressione i player nazionali sotto il profilo dei modelli di business, dei prodotti e delle tecnologie, delle alleanze industriali e delle competenze. In tal senso, impone una profonda riconversione industriale, in primis dell'indotto, e che si dovrà realizzare nel breve periodo. Nel medio termine la stessa tendenza interesserà la filiera aerospace, i cui player devono già oggi posizionarsi e investire in nuove tecnologie orientate, ad esempio, ai green fuels e alla guida autonoma;
  - la **crisi climatica e siccitosa** mette a serio rischio la produzione agrifood. Si consideri che la siccità registrata nel 2022 è costata 6 miliardi di Euro di danni all'agricoltura italiana, pari al 10% del valore della produzione alimentare nazionale. Ciò richiede azioni di mitigazione del cambiamento climatico, investimenti nel rafforzamento dei sistemi di gestione delle risorse idriche, e la promozione di pratiche agricole sostenibili.
  - è necessario risolvere i **gap strutturali** che condizionano il tessuto produttivo. Su tutti: la **capacità innovativa** e la **dimensione di impresa**. Con riferimento al primo punto il peso della Ricerca e Sviluppo (R&S) sul PIL del Sud Italia è pari all'1,1%, inferiore di 0,5 p.p. rispetto alla media nazionale. Anche gli iscritti all'Università sono pari al 45%, contro il 54% in media a livello nazionale. Con riferimento alla dimensione di impresa, nel Sud Italia si registra la più alta incidenza di imprese con meno di 50 addetti, **il 97,7% delle imprese manifatturiere contro il 95,3% in media in Italia**. A questo si aggiunge la minor diffusione di reti di impresa: 50 imprese ogni 10 mila imprese attive ne fanno parte, contro una media italiana di 65 imprese ogni 10 mila imprese. Le priorità identificate in ambito produttivo-manifatturiero riguardano la promozione di **modelli collaborativi e di integrazione**, a sostegno della crescita dimensionale, valorizzando ad esempio l'esperienza dei c.d. contratti o accordi di filiera, che permettono di sfruttare sinergie cross-settore e massimizzare il ritorno degli investimenti, anche tra aziende nazionali e multinazionali e PMI appartenenti a settori e territori diversi;
  - infine, occorre definire un'agenda sovra-regionale con altri Paesi del Mediterraneo. L'obiettivo è quello di **sviluppare vere e proprie Value Chain Euro-Mediterranee con il Sud Italia al centro**, realizzando **modelli cooperativi tra le ZES** del Sud Italia e dei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo. A tal fine si potranno inoltre creare una **cabina di regia per gli investimenti Euro-Mediterranei** a livello ministeriale e una piattaforma business per il dialogo e la condivisione di best practice tra le imprese dell'area Euro-Mediterranea con il supporto del settore finanziario. Infine, si dovrà sostenere la partecipazione delle imprese del Sud Italia a progetti di portata Euro-Mediterranea.



## VIII. IL SUD ITALIA È GIÀ OGGI HUB ENERGETICO EUROPEO INDISPENSABILE E GIOCA UN RUOLO CHIAVE COME PIATTAFORMA ENERGETICA EURO-MEDITERRANEA, CONNETTENDO LE DUE SPONDE E GARANTENDO LA SICUREZZA DEGLI APPROVVIGIONAMENTI PER LA REGIONE

32. Il Sud Italia è già oggi piattaforma energetica di riferimento per l'area Euro-Mediterranea con riferimento alle fonti convenzionali che giocano – e giocheranno ancora a lungo – un ruolo fondamentale nel mix energetico italiano ed europeo. Dal Sud Italia, infatti, passano le **principali infrastrutture energetiche** che collegano la sponda Sud e la sponda Nord del Mediterraneo, l'Europa e l'Africa. Dal Sud Italia transitano metanodotti con una **capacità cumulata di 61 miliardi di m<sup>3</sup> di gas annui**, pari al 15% dei consumi annui dell'UE-27. In prospettiva, queste pipeline potranno trasportare volumi di idrogeno green prodotto dai Paesi partner della sponda Sud.
33. In prospettiva, il **raddoppio della TAP e la realizzazione di EastMED-Poseidon** potranno accrescere ancor di più la centralità e il ruolo strategico del Sud Italia. Il primo permetterà di raddoppiare la capacità di portata dell'infrastruttura da 10 a 20 miliardi di m<sup>3</sup>. Il progetto EastMED-Poseidon realizzerà, invece, un gasdotto da Israele all'Europa, aprendo a una nuova geografia con una capacità di trasporto da 11 a 20 miliardi di m<sup>3</sup> di gas all'anno, e la predisposizione per l'idrogeno green.
34. L'azione del Governo può sostenere questo posizionamento, contribuendo a valorizzare il ruolo del Sud Italia come piattaforma di connessione energetica tra due continenti, lungo la direttrice Nord-Sud, e promuovendo al tempo stesso gli obiettivi di sicurezza energetica nazionali ed europei sempre più pressanti. Si consideri che, nel 2021, l'Italia ha importato 3,95 volte l'energia prodotta. La **creazione di infrastrutture** di transito (elettricità, gas naturale, H<sub>2</sub>, ...) dai Paesi del Mediterraneo verso l'Europa è infatti parallela e sinergica alla realizzazione di **accordi di fornitura** con i Paesi dell'area Mediterranea. Tra gli altri, Algeria, Libia ed Egitto stanno diventando sempre più centrali per sostituire la dipendenza italiana dal gas russo e proprio su questi paesi si concentra l'azione del Governo nell'ambito del c.d. "Piano Mattei", volto più in generale a lanciare partenariati con tutta l'Africa e non solo in campo energetico. Inoltre, in una prospettiva di medio-lungo termine, un contributo strategico per la diversificazione degli approvvigionamenti sarà offerto dalle nuove risorse del Mediterraneo Orientale.

## IX. IL SUD ITALIA PUÒ SOSTENERE GLI OBIETTIVI DI TRANSIZIONE ENERGETICA DEL PAESE, SFRUTTANDO L'ELEVATA PRESENZA DI FONTI RINNOVABILI E AFFERMANDOSI COME LEADER EURO-MEDITERRANEO IN ALCUNE FILIERE NASCENTI

35. Il Sud Italia è già oggi hub Euro-Mediterraneo nello sviluppo di fonti energetiche rinnovabili. È, infatti, la prima regione nel Mediterraneo per quota dei consumi coperti da **fonti energetiche rinnovabili** (31,6% del totale) e vanta un posizionamento ideale per sfruttare l'energia eolica – in particolare dell'eolico offshore – e solare nel Mediterraneo, anche nell'ottica della progressiva creazione di comunità energetiche (CER). Entro il 2030 si stima che le CER gestiranno circa il 17% della potenza eolica installata e il 21% di quella solare in UE.

36. Nel Sud esiste, inoltre, un grande potenziale per la **creazione di filiere industriali connesse alle rinnovabili**. Già oggi nel Sud Italia sono localizzati, tra gli altri, investimenti per la più grande Gigafactory d'Europa per produzione di impianti fotovoltaici a Catania, e per due importanti Gigafactory per la produzione di batterie in Campania e Molise. Operano anche player leader globali nel settore della costruzione di pale eoliche. In quest'ottica, quelle dell'idrogeno green e del bio-LNG rappresentano degli esempi di filiere a forte potenzialità di sviluppo al Sud, in grado di creare un importante indotto sul territorio, in termini economico-occupazionali, e diversificare le fonti energetiche.
37. Perché questo potenziale nel campo delle rinnovabili sia adeguatamente sfruttato occorre però una **focalizzazione di risorse e sforzi**. La crescente disponibilità di energia da fonti rinnovabili al Sud rende infatti necessari investimenti per l'efficientamento del sistema, mettendo in comunicazione domanda e produzione di energia rinnovabile, potenziando la rete, promuovendo l'efficienza energetica e investendo in soluzioni di stoccaggio.
38. Con riferimento al **potenziamento delle connessioni e delle reti**, al 2025 sono previsti, a livello Paese, 9,5 miliardi di Euro di investimenti per favorire lo sviluppo delle rinnovabili, di cui 5,6 miliardi per lo sviluppo della rete elettrica nazionale. Nel Sud Italia si registrano al 2023 richieste di connessioni alla rete elettrica per 263,2 GW (86,8% del totale delle richieste nazionali). Con riferimento alle **soluzioni di immagazzinamento**, per evitare sovracapacità inutilizzata, occorre invece investire nello sviluppo di pompaggi idroelettrici, complementari ad altre soluzioni di stoccaggio (es.: batterie). Questi permetterebbero la creazione di una filiera nazionale con grande potenziale di sviluppo nel Sud.
39. Le priorità identificate per valorizzare il ruolo del Sud Italia come piattaforma energetica Euro-Mediterranea – con riferimento sia alla sicurezza energetica sia alle nuove fonti rinnovabili – riguardano inoltre la definizione di una **strategia energetica regionale**, che associ all'azione geopolitica e geoeconomica del Governo, lo sviluppo e il potenziamento delle pipeline, privilegiando infrastrutture in grado di incorporare nel medio periodo l'idrogeno green. Si dovrà inoltre investire in soluzioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici attraverso lo sviluppo di filiere collegate a nuove fonti energetiche e a soluzioni di accumulo (Small Scale LNG, nuove energie del mare, eolico offshore, filiera del biometano e delle bioenergie, bacini di accumulo, idrogeno e filiera degli elettrolizzatori...).
40. Lo stimolo agli investimenti di cui sopra necessita il superamento dei **vincoli burocratici** alla realizzazione di impianti di energia rinnovabile. Si consideri che, ad oggi, sono necessari 11 step tra l'autorizzazione dell'impianto e l'effettiva connessione alla rete, con competenze regionali e provinciali sovrapposte e non omogenee tra i territori. Al 2021 erano 40 i progetti di connessione degli impianti rinnovabili alle reti centrali bloccati per lentezze burocratiche per un totale di 6 GW.

## X. IL SETTORE TURISTICO È UNA RISORSA PER IL SUD ITALIA E PUÒ CONTRIBUIRE ALLA SUA CRESCITA INCLUSIVA E SOSTENIBILE. OCCORRE, IN PARTICOLARE, VALORIZZARE IL POTENZIALE DI TUTTO IL TERRITORIO MERIDIONALE, DESTAGIONALLIZZANDO I FLUSSI E CREANDO UNA VERA E PROPRIA INDUSTRIA TURISTICA

41. Il turismo nel Sud Italia, pur in continua crescita – nel 2021 le presenze sono cresciute del +36% (vs. +34% in Italia) consentendo un recupero del 64% dei valori del 2019 – presenta oggi margini di miglioramento, soprattutto in termini di **attrattività internazionale**. Il Sud Italia attrae infatti il 19,6% dei turisti totali in Italia e solo il 12,7% dei turisti stranieri in arrivo nel Paese.
42. Pesano sul comparto la bassa densità di esercizi ricettivi, i limiti infrastrutturali (in alcune Regioni più marcate) e l'elevata stagionalità. La **densità degli esercizi ricettivi** presenti al Sud è inferiore rispetto alla media nazionale: **4,8 posti per km<sup>2</sup>** nel Sud Italia vs 7,4 in Italia, 16,8 esercizi a 4,5 e 5 stelle lusso ogni 1.000 km<sup>2</sup>, vs 22 in Italia. Questo nonostante sempre più investitori internazionali guardino al Sud con interesse. Le cinque Regioni con **maggior livello di stagionalità** sono inoltre tutte localizzate nel Sud Italia (Calabria, Abruzzo, Puglia, Sardegna, Basilicata), con una prevalenza di turismo balneare. Questo ha impatti negativi in termini di ricadute per i territori e sulla sostenibilità delle destinazioni, anche in termini di c.d. overtourism. Si consideri che **le nuove forme di turismo**, collegate ai trend di settore, garantiscono maggiori ricadute economiche: tra 105 Euro e 120 Euro per soggiorno aggiuntivo, rispetto ai 76 Euro del turismo balneare.
43. Per risolvere i nodi collegati all'internazionalizzazione e alla diversificazione, anche verso modelli di turismo a maggior valore aggiunto e più sostenibili, il Sud Italia ha a disposizione **importanti asset**. Sono infatti presenti, tra gli altri: 15 Parchi nazionali (>30% del totale nazionale) e 24 aree marine (75% del totale); 22 siti tutelati dall'UNESCO (38% del totale nazionale); 175 borghi autentici (86% del totale italiano); 46 strutture termali e 58mila km di itinerari ciclistici.
44. Le priorità identificate riguardano la creazione di una vera e propria **industria turistica** nel Sud Italia, potenziando l'offerta ricettiva, le infrastrutture di mobilità, e attraendo nuovi capitali sul territorio. È importante, inoltre, **promuovere l'aggregazione e l'internazionalizzazione del settore**, anche favorendo gli investimenti e le partnership di player nazionali all'estero e creando percorsi turistici integrati su scala Euro-Mediterranea.





# INTRODUZIONE

## GLI OBIETTIVI E LA MISSIONE DEL PROGETTO

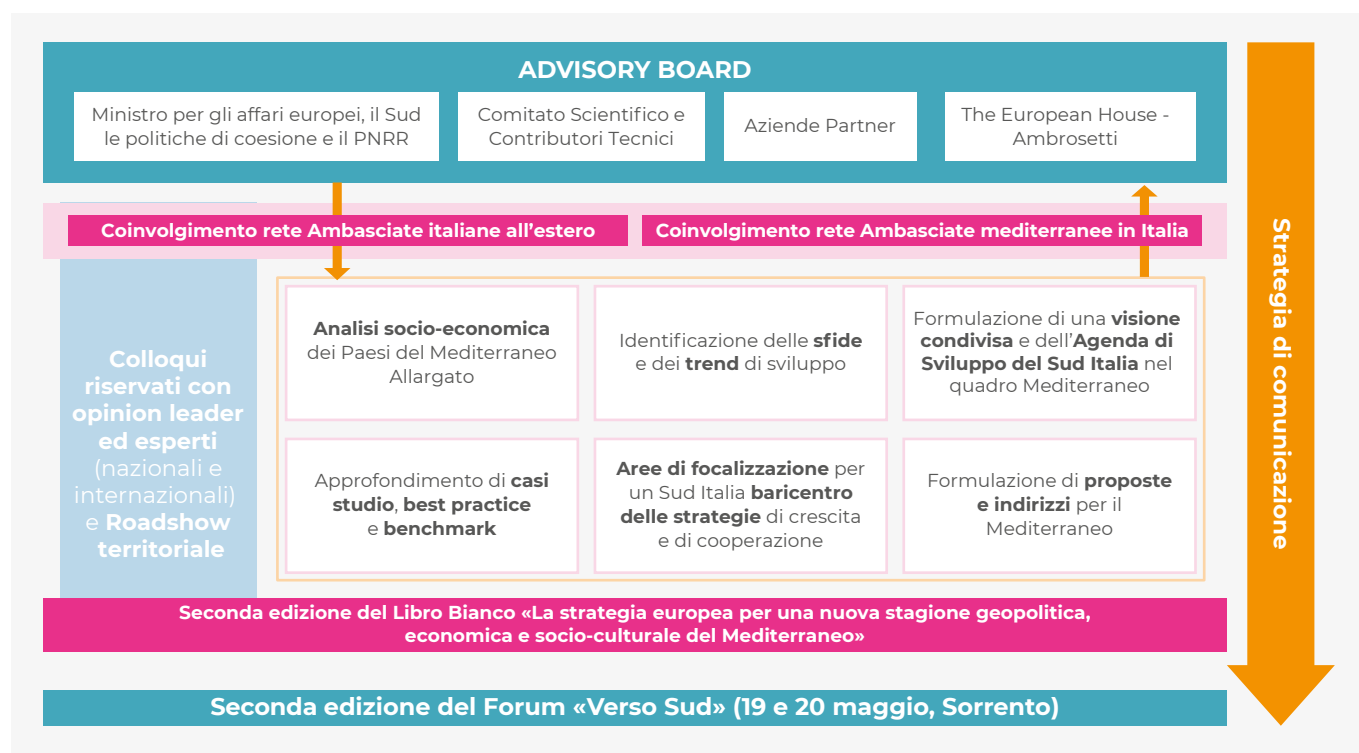
1. The European House – Ambrosetti e il Governo italiano nel 2022 hanno lanciato l’iniziativa “Verso Sud: la strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo”, una piattaforma pubblico-privata a carattere internazionale che riunisce, in un unico **Think Tank**, le migliori imprese, Istituzioni, nonché rappresentanti dell’accademia e della ricerca, allo scopo di costruire, valorizzare e comunicare una nuova idea di meridione e di Paese.
2. L’iniziativa “Verso Sud” è nata con l’ambizione di **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 che sta acquisendo in questi anni una **centralità crescente**, anche a causa di trend e cambiamenti strutturali in atto a livello globale.
3. In ambito commerciale, per esempio, il raddoppio del Canale di Suez nel 2015 ha reso il Mediterraneo protagonista del 20% dello shipping globale, del 27% dei servizi di linea container e del 30% del traffico petrolifero. Gli eventi più recenti – come le guerre commerciali, la pandemia da COVID-19 e il conflitto in Ucraina – hanno contribuito a dare una crescente importanza alla dimensione regionale delle Catene Globali del Valore (GVCs) e, più in generale, ai **modelli di cooperazione** necessari per affrontare le sfide comuni dell’area, in primis quelle connesse alle grandi transizioni della nostra epoca (demografica, energetica, digitale).
4. Con riferimento alla prima edizione di “Verso Sud”, il percorso si è concluso con il Forum del **13 e 14 maggio a Sorrento**. Alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, hanno partecipato oltre 200 vertici di imprese e istituzioni presenti in fisico e provenienti da 17 Paesi, più di 60 relatori, 10 Ministri del Governo italiano, 3 Commissari europei, 5 Governi dei Paesi del Mediterraneo Allargato e 6 Presidenti di Regione del Sud Italia.
5. Durante la due giorni è stata presentata la prima edizione del **Libro Bianco**, un documento di analisi sullo scenario del Mediterraneo Allargato finalizzato a mettere al centro il ruolo propositivo e contributivo delle Regioni meridionali, a vantaggio del Paese e dell’Europa, identificando una nuova visione di sviluppo per il Sud Italia e proposte in 8 ambiti chiave.
6. In questo quadro, la seconda edizione di “Verso Sud” intende consolidare la piattaforma come **movimento di pensiero** che mette al centro

la competitività e attrattività dell'Italia nel suo complesso, aggregando le diverse componenti del sistema politico e socio-economico nazionale e internazionale e rendendo più concreto e incisivo il dibattito sull'opportunità, i rischi e i costi di una strategia orientata alla riduzione dei divari territoriali tra Nord e Sud e al rilancio del ruolo geopolitico, economico e socio-culturale delle Regioni meridionali nello scenario Euro-Mediterraneo.

7. In particolare, gli obiettivi della seconda edizione di "Verso Sud" sono:
  - aggiornare la **fotografia di riferimento** relativa allo sviluppo del Sud Italia nel quadro europeo e del Mediterraneo Allargato (Libro Bianco), anche attraverso:
    - l'aggiornamento e ampliamento dell'analisi socio-economica dei Paesi del Mediterraneo Allargato con la realizzazione del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI);
    - il monitoraggio degli investimenti pubblici e privati nel Sud Italia, con particolare focus sulla mappatura di quelli previsti e realizzati nella cornice del PNRR e della programmazione europea 2021-2027;
  - individuare **idee e progettualità ad alto impatto** che sostanzino il ruolo da protagonista del Sud Italia e del Paese nel contesto del Mediterraneo Allargato;
  - attivare un **dibattito di altissimo 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 SECONDA EDIZIONE

8. A livello operativo, la seconda edizione dell'iniziativa "Verso Sud" ha poggato su un modello metodologico che vede al centro la riattivazione di un Advisory Board, un percorso strutturato di ascolto di opinion leader, esperti e stakeholder – anche tramite un apposito Roadshow territoriale – e l'organizzazione della seconda edizione del Forum di presentazione. 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 del Mediterraneo Allargato.



**Figura 1.**  
I pilastri metodologici dell'iniziativa "Verso Sud". Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

9. Le attività dell'iniziativa possono essere così sintetizzate:
- la riattivazione dell'**Advisory Board**, propedeutico a individuare modalità strategiche ed operative fortemente innovative per valorizzare gli asset competitivi del Sud Italia nel contesto mediterraneo e tradurre la Visione di sviluppo delineata in iniziative concrete;
  - la redazione della seconda edizione del **Libro Bianco**, che aggiorna le analisi e approfondisce nuovi cantieri di lavoro, rendicontando le azioni intraprese in questa nuova fase di programmazione coerenti con le indicazioni emerse nella prima edizione;
  - 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;

- la progettazione e realizzazione di un **Roadshow di accompagnamento del Forum**, sviluppato attraverso una serie di Tavoli di Lavoro tematici nelle Regioni del Sud Italia e in Paesi nell'area mediterranea<sup>1</sup>. Il Roadshow si pone l'obiettivo di coinvolgere attivamente gli stakeholder territoriali nel processo di ideazione e condivisione dei contenuti, nonché di discutere le principali traiettorie di sviluppo ed elaborare proposte per la crescita del Sud Italia nel Mediterraneo, a partire dai suoi territori e nel quadro delle nuove strategie nazionali ed europee;
  - l'organizzazione della **seconda edizione del Forum**, prevista il 19 e 20 maggio a Sorrento (Campania). Il Forum raccoglie la leadership politica e imprenditoriale nazionale e internazionale e intende consolidarsi ancora di più come un momento di riferimento per la discussione dei temi strategici per lo sviluppo e la competitività del Sud Italia nel contesto mediterraneo.
10. Al Forum partecipano rappresentanti delle Istituzioni dell'Italia, dell'Europa e di alcuni dei Paesi del Mediterraneo Allargato e Vertici di imprese e fondi di investimento nazionali e internazionali.

## I PROTAGONISTI DELLA SECONDA EDIZIONE

11. A livello operativo, la seconda edizione del progetto ha poggiato su un modello metodologico che ha previsto la riattivazione di un **Advisory Board** come organismo di indirizzo e controllo. L'Advisory Board è composto da:
- i Vertici e il Gruppo di Lavoro delle aziende Partner;
  - i Vertici e il Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti;
  - il Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR;
  - un Comitato Scientifico.
12. Il Comitato Scientifico della seconda edizione dell'iniziativa Verso Sud è composto da:
- **Maria Latella** (Giornalista, SKY & Radio24; Editorialista, Il Sole 24 Ore);
  - **Patrizia Lombardi** (Vicerettore, Politecnico di Torino; Presidente, Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile);
  - **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).
13. I rappresentanti del Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR e delle aziende Partner del progetto facenti parte dell'Advisory Board sono:

---

<sup>1</sup> Al momento della redazione del presente Libro Bianco risultano realizzati Tavoli di Lavoro in Calabria (Gioia Tauro, 4 novembre 2022) e Puglia (Bari, 17 marzo 2023) ed in fase di programmazione un Tavolo di Lavoro in Egitto.



**INTESA SANPAOLO:**

- **Gregorio De Felice** (Chief Economist)
- **Massimo Deandreis** (Direttore Generale, SRM)
- **Gaetano Micciché** (Chairman Divisione IMI Corporate & Investment Banking)
- **Fabrizio Paschina** (Executive Director Comunicazione e Immagine)
- **Anna Maria Roscio** (Executive Director Sales&Marketing Imprese)
- **Marco Elio Rottigni** (Chief of International Subsidiary Banks Division)

**GRUPPO FERROVIE DELLO STATO:**

- **Luca Torchia** (Chief External Communication Officer)
- **Fabrizio Favara** (Chief Strategy Officer)
- **Gianpiero Strisciuglio** (CEO of Mercitalia Logistics)
- **Mario Tartaglia** (Head of FS Research Centre)

**COLDIRETTI:**

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

**EDISON:**

- **Nicola Monti** (Amministratore Delegato)
- **Marco Peruzzi** (Executive Vice President Institutional Affairs, Regulation and Climate Change)
- **Lorenzo Mottura** (Executive Vice President Strategy, Corporate Development & Innovation)
- **Barbara Terenghi** (Executive Vice President Sustainability)

**GRUPPO ADLER:**

- **Paolo Scudieri** (Presidente e Amministratore Delegato)
- **Alfredo Ferraro** (Direttore delle Relazioni Istituzionali)

**GRUPPO MSC:**

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

**MEDIOCREDITO CENTRALE-INVITALIA:**

- **Bernardo Mattarella** (Amministratore Delegato, Invitalia)
- **Francesco Minotti** (Amministratore Delegato, Mediocredito Centrale)

**PHILIP MORRIS ITALIA:**

- **Marco Hannappel** (Presidente Europa Sud-Occidentale)
- **Eleonora Santi** (Director External Affairs)

**MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI, IL SUD, LE POLITICHE DI COESIONE E IL PNRR:**

- **Raffaele Fitto** (Ministro);
- Gruppo di Lavoro del Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

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

- **Intesa Sanpaolo:** **Jacques Moscianese** (Executive Director Group Head of Institutional Affairs); **Renato Vichi** (Group Head of Institutional Affairs and External Communication ISBD); **Matteo Boaglio** (Head of Institutional Special Projects and Policies); **Giada Monti** (Institutional Special Projects and Policies); **Valentina Basarri** (Institutional Special Projects and Policies); **Salvio Capasso** (Responsabile Servizio Imprese&Territorio, SRM); **Alessandro Panaro** (Responsabile Servizio Maritime&Energy, SRM); **Paola Musso** (Senior Director Corporate Image); **Valentina Melle** (Head of Coordinamento Comunicazione sui Territori); **Serena Bozzelli** (Coordinamento Comunicazione sui Territori); **Giada Patruno** (Coordinamento Comunicazione sui Territori).
  - **Gruppo Ferrovie dello Stato:** **Valentina Campa** (Communication Manager); **Sara Nourbakhsh** (Ingegnere dei trasporti); **Olivia Tassarà** (Responsabile Pubbliche Relazioni); **Lorenzo Vannacci** (Head of FS Strategy Observatory).
  - **Coldiretti:** **Ettore Prandini** (Presidente); **Enzo Gesmundo** (Segretario Generale); **Raffaele Grandolini** (Chief Financial Officer); **Alessandro Apolito** (Responsabile Filiere).
  - **Edison:** **Simone Nisi** (Direttore Affari Istituzionali); **Barbara Terenghi** (Executive Vice President Sustainability); **Alessandra di Costanzo** (Head of Associations & Stakeholders).
  - **Gruppo Adler:** **Paolo Scudieri** (Presidente e Amministratore Delegato); **Alfredo Ferraro** (Direttore delle Relazioni Istituzionali).
  - **Gruppo MSC:** **Aureliano Cicala** (Direttore Generale, MSC Crociere); **Luigi Merlo** (Direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia).
  - **Mediocredito Centrale-Invitalia:** **Daniela Gentile** (Responsabile Relazioni Esterne e istituzionali, Invitalia); **Gianluca Amico** (Responsabile Communication & External Relation, Mediocredito Centrale).
  - **Philip Morris Italia:** **Andrea Guglielmo** (Manager Regulatory & Institutional Affairs); **Simona Delvecchio** (Manager Regulatory & Institutional Affairs); **Luca Soldini** (Regulatory Affairs Executive).
14. 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 32 Ambasciate coinvolte a vario titolo nel percorso.
15. 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 interviste realizzate dal Gruppo di Lavoro The European House – Ambrosetti:
- **Silvia Botto** (Head of Strategies and Marketing Divisione IMI Corporate & Investment Banking, Intesa Sanpaolo);
  - **Giovanni Brianza** (CEO, Edison Next);
  - **Dante Campioni** (CEO, Alexbank);
  - **Luigi Carrino** (Full Professor, Università degli Studi di Napoli Federico II);

- **Alessandro D’Oria** (CEO, Intesa Sanpaolo Bank Albania);
- **Gregorio De Felice** (Chief Economist, Intesa Sanpaolo);
- **Gian Enzo Duci** (Managing Director ESA Group; Contract Professor Università degli Studi di Genova; Vice Presidente Confrtrasporto);
- **Fabio Dubini** (Executive Vice President Gas and Power Portfolio Management and Optimization, Edison);
- **Ziad Bahaa El-Din** (Presidente, Alexbank);
- **Valeria Fascione** (Assessore alla Ricerca, Innovazione e Startup, Regione Campania);
- **Giovanni Febozzi** (Coordinatore, ANFIA);
- **Chiara Genta** (Collaboratore scientifico, Politecnico di Torino);
- **Gianmarco Giorda** (Direttore Generale ANFIA e Amministratore Delegato ANFIA Service);
- **Dinko Lucic** (CEO, PBZ);
- **Nasser Kamel** (Presidente, Unione per il Mediterraneo);
- **Fabrizio Mattana** (Executive Vice President Gas Asset, Edison);
- **Gaetano Micciché** (Chairman Divisione IMI Corporate & Investment Banking, Intesa Sanpaolo);
- **Massimo Quaglini** (CEO, Edison Energia);
- **Marco Elio Rottigni** (Chief of International Subsidiary Banks Division, Intesa Sanpaolo);
- **Michele Sorrentino** (Head of Italian Network Divisione IMI Corporate & Investment Banking, Intesa Sanpaolo);
- **Marco Stangalino** (Executive Vice President Power Asset, Edison).

16. Il progetto è stato supervisionato da **Valerio De Molli** (Managing Partner & CEO, The European House – Ambrosetti) e curato operativamente dal Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti, composto da:

- **Cetti Lauteta** (Project Leader e Responsabile Practice Scenario Sud);
- **Simone Ginesi** (Area Leader Lazio e Sud);
- **Matteo Zaupa** (Senior Consultant);
- **Emanuela Verger** (Senior Consultant);
- **Silvia Lovati** (Associate Partner e Responsabile Ambrosetti Club);
- **Maurizio Andronico** (Developer Sicilia);
- **Marco Carleo** (Developer Campania);
- **Lorenzo Marchi** (Developer Lazio);
- **Serena Tundo** (Developer Puglia);
- **Faiza Errais Borges** (Consultant, Area Eventi);
- **Filippo Malinverno** (Consultant, Area Eventi);
- **Carlotta Molteni** (Analyst, Area Eventi);
- **Luca Celotto** (Consultant, Area Scenari e Intelligence);
- **Claudio Conte** (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
- **Giuseppe Tiralosi** (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
- **Rina Percio** (Assistant di progetto);
- **Irene Brignoli** (Assistant, Area Eventi);
- **Paola Gandolfo** (Assistant, Area Eventi);
- **Ines Lundra** (Assistant, Area Eventi);
- **Maria Maggioni** (Assistant, Area Eventi);
- **Flora Mariani** (Assistant, Area Eventi);
- **Manijeh Merlini** (Assistant, Area Eventi);

- **Maria Valentina Mongardini** (Assistant, Area Eventi);
- **Annalisa Pinto** (Assistant, Area Eventi);
- **Morgan Snyder** (Assistant, Area Eventi);
- **Alice Vertemati** (Assistant, Area Eventi);
- **Fabiola Gnocchi** (Responsabile Comunicazione);
- **Erika Panuccio** (Coordinatrice web e social);
- **Walter Adorni** (Responsabile IT);
- **Luca Bassi** (IT System and Infrastructure Specialist);
- **Fisnik Godina** (IT manager).

## L'ATTIVITÀ DI BENCHMARKING

17. Nell'ambito delle attività dell'iniziativa particolare attenzione è stata dedicata all'analisi di benchmark e casi studio nazionali internazionali, sul fronte tanto delle scelte di policy, quanto dei modelli di sviluppo da cui trarre ispirazione per lo sviluppo del Paese. Sono state approfondite, a vari livelli, alcune delle principali esperienze legate a **strumenti e soluzioni** sperimentate in altri Paesi del Mediterraneo Allargato ma non solo.
18. La selezione è stata guidata dalla volontà di individuare pratiche replicabili al Sud Italia e mettere in luce gli elementi che possono rappresentare delle "invarianti" ai fini della messa a sistema di un framework strategico e operativo per il Paese, rendendo disponibile tale conoscenza a chi è chiamato a prendere decisioni di governo ai vari livelli, pubblici e privati, negli ambiti di riferimento considerati strategici per lo sviluppo del Sud.
19. I casi-Paese sono stati identificati sulla base di diversi fattori, tra cui la gestione efficace delle politiche sociali e dell'**integrazione pubblico-privato**, strumenti e **modelli di governance** efficienti nel settore pubblico e privato, ed **elementi innovativi** nell'organizzazione e nei modelli di programmazione territoriale.
20. La casistica di riferimento è stata sviluppata sulla base di dati e informazioni di pubblico dominio (siti web istituzionali e aziendali, presentazioni pubbliche e altra documentazione pubblica) e di una attività di intelligence specifica sviluppata dal Gruppo di Lavoro The European House – Ambrosetti.
21. Per sua natura, l'analisi non ha avuto volontà di esaustività, ma si è posta l'obiettivo di essere uno strumento di lavoro e riflessione per ottimizzare le azioni in relazione ai temi trattati in questo documento.
22. In particolare, il Libro Bianco ha beneficiato di un lavoro di benchmarking di 42 casi studio in oltre 14 Paesi del mondo:
  - **Belgio**: i pilastri della transizione energetica nel Porto di Anversa.
  - **Croazia**: la strategia di sviluppo sostenibile del turismo; la strategia energetica nazionale.

- **Egitto:** la “land reclamation” per la sicurezza alimentare; la Suez Economic Zone per l’attrazione di investimenti.
- **Francia:** il modello amministrativo Stato-Regioni e la governance dell’Economia del Mare; la strategia francese per la transizione green del settore aerospaziale.
- **Germania:** il Fraunhofer Institute per la collaborazione tra business community e ricerca; il contributo all’innovazione del porto di Amburgo.
- **Italia:** l’eolico off-shore e l’energia da moto ondoso; gli hub di eccellenza del Polo di San Giovanni a Teduccio e del Parco tecnologico della Sardegna; le politiche di sviluppo del porto di Gioia Tauro; il Laboratorio di Climatologia dell’Università del Salento per contrastare il cambiamento climatico; le Anas Smart Road per la sicurezza ed efficienza; il Museo Pietrarsa e il turismo lento; i dati per la programmazione nei trasporti; il contributo del sistema bancario a supporto del sistema-Imprese e delle PMI; la collaborazione Italia-Marocco in ambito automotive; il Borgo 4.0 come modello di collaborazione pubblico-privata per la smart mobility; il contributo di una multinazionale alla creazione delle competenze industriali del futuro; la best practice della Valsugana come prima destinazione certificata italiana; i corsi di MedTec attivati nel Sud Italia; l’ecosistema dell’innovazione della Campania; il contributo degli accordi di filiera alla competitività della filiera tabacchicola italiana; lo spaziorporto di Grottaglie; il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali; il contributo del sistema bancario alle Zone Economiche Speciali e alle Zone Logistiche Semplificate.
- **Marocco:** lo sviluppo portuale di TangerMED.
- **Montenegro:** la strategia di sviluppo del turismo sostenibile.
- **Olanda:** l’innovazione nell’incubatore PortXL di Rotterdam.
- **Portogallo:** il consorzio EllaLink per connessioni digitali, collaborazione internazionale e scientifica.
- **Regno Unito:** il modello della pianificazione territoriale e di coordinamento dei fondi pubblici.
- **Singapore:** la strategia «30 by 30» per la sicurezza alimentare; la visione del Porto di Singapore sulle operazioni portuali di nuova generazione; la piattaforma Enterprise a supporto delle imprese.
- **Spagna:** il porto di Barcellona per lo sviluppo territoriale; i Puertos del Estado come modello di governance dell’Economia del Mare.
- **Altri:** le strategie industriali e per la sicurezza alimentare in UE; la cooperazione nel programma “Interreg Italia-Albania-Montenegro”; le reti universitarie europee a supporto della formazione comunitaria; il gasdotto EastMed Poseidon per la sicurezza energetica europea; la strategia Global Gateway per connessioni sostenibili e affidabili.

## LA STRUTTURA DEL LIBRO BIANCO

### **PRIMA PARTE: il Sud Italia nell'area Euro-Mediterranea, la fotografia che emerge dal Mediterranean Sustainable Development Index 2023 (MSDI 2023)**

Il primo capitolo illustra il contesto di riferimento del Mediterraneo come snodo strategico per le sfide del presente e del futuro, anche tramite l'analisi del Mediterranean Sustainable Development Index, un innovativo indice di monitoraggio delle variabili socioeconomiche fondamentali per lo sviluppo, sostenibile, che misura e monitora il potenziale di un sistema economico. All'interno del capitolo viene inoltre approfondito il ruolo dello sviluppo sostenibile – letto attraverso gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030 – per il futuro del Mediterraneo e dei suoi territori.

### **SECONDA PARTE: le filiere strategiche e le invarianti competitive per il Sud Italia nel quadro del Mediterraneo**

Il secondo capitolo illustra il posizionamento e il contributo del Sud Italia all'interno di quattro filiere strategiche fondamentali, a partire dalle quali costruire l'Agenda per il Sud e attraverso cui realizzare la Visione alla base dell'iniziativa. Le quattro filiere identificate sono: l'Economia del Mare per la competitività, attrattività e crescita del Sud Italia e del Mediterraneo, le specializzazioni produttive/industriali nelle nuove catene globali del valore, il settore energetico e la doppia sfida della transizione sostenibile e della sicurezza degli approvvigionamenti, il settore turistico come leva di sviluppo territoriale. Per ciascuna di tali filiere viene approfondito il ruolo delle invarianti di sviluppo, rappresentate da infrastrutture e investimenti, competenze e innovazione, governance e modelli collaborativi.

### **TERZA PARTE: l'Agenda 2023 per il Sud Italia**

Il capitolo finale delinea il quadro normativo e finanziario di riferimento connesso alle politiche di crescita del Sud Italia. Infine, il capitolo identifica le priorità e le proposte d'azione volte a concretizzare l'Agenda di Sviluppo per il Sud Italia e valorizzarne il ruolo di cerniera nel quadro Euro-Mediterraneo.





# PRIMA PARTE





# PRIMA PARTE: il Sud Italia nell'area Euro-Mediterranea, la fotografia che emerge dal Mediterranean Sustainable Development Index 2023 (MSDI 2023)

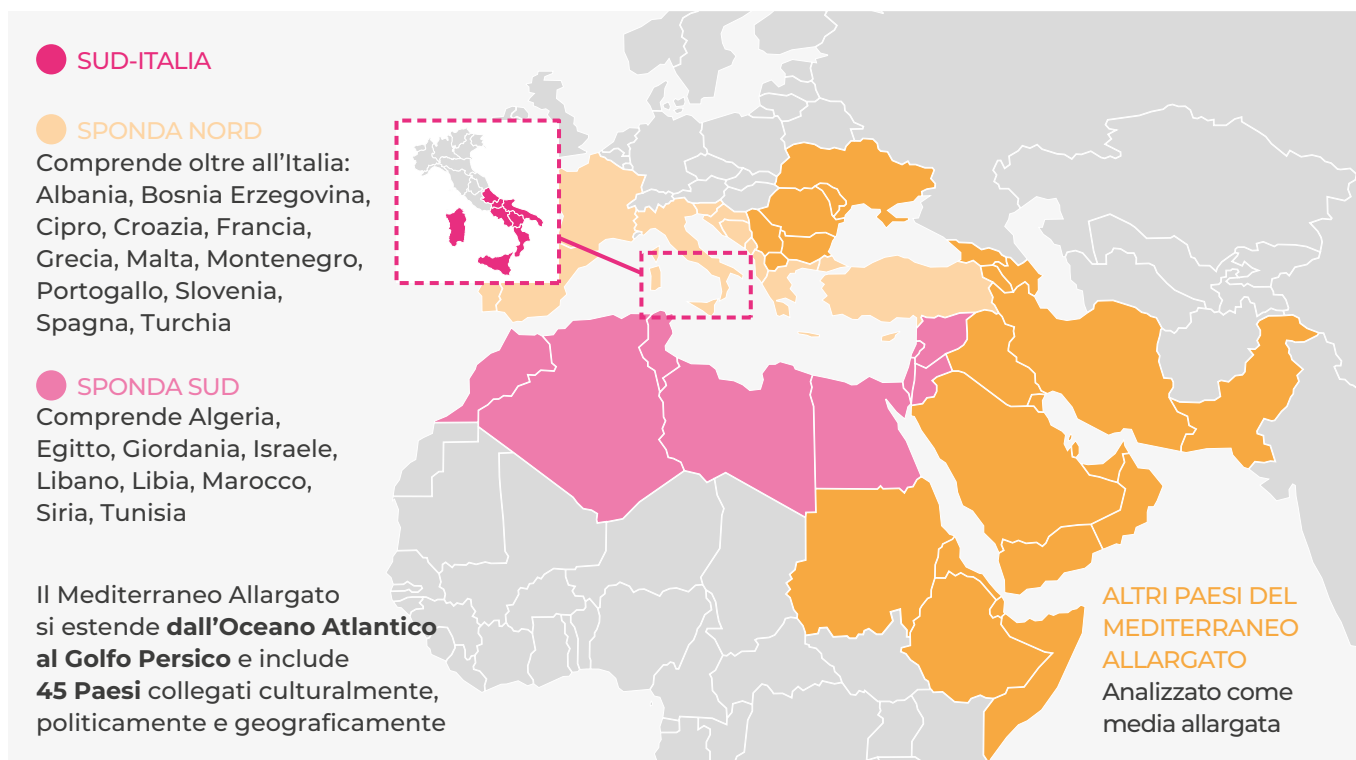
## 1.1 IL PERIMETRO DI RIFERIMENTO E L'APPROCCIO METODOLOGICO

1. La **rinnovata centralità** dello spazio Euro-Mediterraneo evidenzia con ancora maggior forza come i confini delle vicende economiche, sociali e culturali del Mediterraneo abbiano un'influenza che **trascende i confini geografici** dei singoli Paesi che si affacciano su questo mare. È il motivo per cui l'analisi socioeconomica e della competitività del Sud Italia e dei suoi fondamentali strategici - realizzata nel primo anno di attività di "Verso Sud" - ha considerato il Sud Italia in relazione alla regione, ma anche in relazione all'area del Mediterraneo Allargato<sup>1</sup>, che si estende fino al Mar Nero, Mar Rosso e il Golfo Persico.
2. Dall'analisi 2022 è emerso come il Sud abbia le potenzialità per affermarsi come regione baricentrica e vero e proprio hub di sviluppo e attrattività per la macro-regione mediterranea. Nel secondo anno di attività, per sostanziare questo posizionamento e misurare **l'attrattività e la competitività del Sud Italia** nell'area, anche e soprattutto in ottica di **sviluppo sostenibile**, il Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti, di concerto con i membri dell'Advisory Board (si veda l'Introduzione), ha realizzato il **Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI)**.
3. L'indice considera entrambi i perimetri: i Paesi dell'area del "Mediterraneo Core" e la performance aggregata del "Mediterraneo Allargato". Il primo include i Paesi che si affacciano direttamente sul Mar Mediterraneo (o per cui è bacino di riferimento, come per Portogallo, Serbia e Giordania) e che, in virtù di questo, condividono un percorso di sviluppo socio-economico troppo spesso sottovalutato. Questi **22 Paesi** aggregano complessivamente oltre **550 milioni di abitanti** e **9,4 trilioni di Dollari** di PIL, pari a quasi il **10%** del totale mondiale<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Fondo Monetario Internazionale, 2023.

- Se si amplia l'analisi al Mediterraneo Allargato, si arriva complessivamente a **45 Paesi** che generano quasi **13 trilioni di Dollari di PIL** (il **13,4%** del totale mondiale) e accolgono al loro interno oltre **1,2 miliardi di abitanti** (**15%** del totale mondiale). Quest'area è da secoli un crocevia di culture e popoli. Il Mar Mediterraneo – che separa e collega l'Europa, l'Africa e l'Asia – ha infatti svolto un ruolo chiave nello sviluppo storico, culturale ed economico delle regioni circostanti ed è uno spazio di connessione tra le aree che lo circondano e che condividono interessi strategici fondamentali su temi come energia, geopolitica, flussi migratori e commerciali, ecc.



- Più in dettaglio, se guardiamo a quest'area con riferimento all'**economia**, **il 2021 è stato un anno di forte ripresa** dopo la crisi del COVID. Nell'intero Mediterraneo Allargato il PIL è cresciuto del **+5,3%** tra il 2020 e il 2021. Nel Mediterraneo Core il PIL è cresciuto del **+7,3%**, risultato allineato alle grandi economie globali: India +8,7%, Cina +8,1%, Stati Uniti +5,9%.
- In termini commerciali, dopo la contrazione nel 2021, l'**export** è cresciuto del **+44,5%** nel Mediterraneo Allargato e del **+25,4%** nel Mediterraneo Core. Ciò è avvenuto grazie ai cambiamenti nella domanda di beni e servizi a livello mondiale, che hanno creato **nuove opportunità commerciali** e permesso un nuovo stimolo economico che ha influenzato positivamente la ripresa.
- Se le principali variabili economiche mostrano diffusi segnali positivi di ripresa dopo lo shock pandemico, è la **dinamica demografica** a risultare particolarmente cruciale per l'area, con un trend divergente tra le due sponde del Mediterraneo: se la sponda Sud vede un continuo incremento, anche futuro, della propria popolazione (trend ancor più accentuato se si considerano i Paesi del Mediterraneo Allargato), l'UE ha invece intrapreso un percorso di calo demografico che si stima proseguirà anche in futuro.

**Figura 1.1.** Perimetro analitico del MSDI, Paesi e aggregati economici considerati (illustrativo), 2023.  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

8. Se tra il 2020 e il 2021 in Italia la popolazione è calata di oltre 300 mila persone, nel quadro del **Mediterraneo Core** questa è aumentata del +0,8% (circa **4,3 milioni di persone**), e del **+1,4% negli altri Paesi del Mediterraneo Allargato (10,6 milioni di persone)**. La crescita è attribuibile principalmente al forte aumento della popolazione in Etiopia (+3 milioni circa), Egitto (+1,8 milioni circa), Algeria (+726mila circa), Turchia (+640mila circa). Incrementi, anche se molto più contenuti, si registrano anche in Francia (+51mila circa) e Spagna (+123mila circa).
9. Si tratta di variazioni anno su anno che, come detto, appaiono ancor più rilevanti all'interno di trend di più lungo periodo. Nel contesto del c.d. "inverno demografico"<sup>3</sup> – per cui i trend di diminuzione demografica nelle economie avanzate precederanno effetti negativi sulla società e sull'economia – assumono infatti una particolare rilevanza le stime dell'ONU, che prevede, tra il 2021 e il 2035: **+230 milioni** di abitanti nel Mediterraneo Allargato, **+56 milioni** di abitanti nel Mediterraneo Core, contro **-15 milioni di abitanti in UE** (di cui **-2,6 milioni** abitanti nella sola Italia). Si capisce quindi come la sfida connessa al capitale umano, ai fenomeni migratori e alle competenze sia cruciale per l'area.
10. In questo contesto, il **Sud Italia** ha storicamente rappresentato una piattaforma naturale di scambio sociale, economico e culturale tra le due sponde. Oggi, grazie alla propria posizione e alla propria dotazione, il Sud Italia può ambire al ruolo di **piattaforma continentale** di connessione tra l'Europa, la sponda Nord del bacino mediterraneo (a cui appartengono l'Italia e il Sud Italia) e la sponda Sud.
11. Questa prospettiva è sostenuta anche dai risultati del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI). Allo scopo di **stimolare Istituzioni**

**Figura 1.2.** KPI fondamentali dei Paesi del Mediterraneo Core, 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UNESCO, World Bank, FMI e Istat, 2023.

					Dati al 2021				
Territori	Abitanti (mln)	PIL (mld \$ corr)	Export (mld \$)	Occupati (% 15-64)	Territori	Abitanti (mln)	PIL (mld \$ corr)	Export (mld \$)	Occupati (% 15-64)
Italia	59,1	2.107,7	688,5	66,6	Cipro	1,2	28,4	24,6	77,1
Albania	2,8	18,3	5,5	73,0	Tunisia	12,2	46,6	19,6	51,2
Portogallo	10,3	253,6	105,5	78,2	Egitto	109,1	404,1	44,8	44,7
Bosnia E.	3,2	23,3	9,9	63,4	Libia	6,7	42,8	27,9	50,4
Croazia	3,8	68,9	35,3	69,6	Marocco	37,0	142,8	47,0	50,4
Grecia	10,6	214,8	87,8	68,2	Algeria	44,1	163,1	43,3	44,0
Malta	0,5	17,3	26,1	79,8	Siria	21,3	60,0	2,9	47,0
Montenegro	0,6	5,8	2,5	69,1	Israele	9,3	488,5	143,9	75,4
Slovenia	2,1	61,7	51,6	77,1	Libano	5,5	23,1	6,0	53,0
Francia	67,7	2.957,8	871,0	75,3	Turchia	84,7	819,0	289,1	57,7
Spagna	47,4	1.427,3	498,6	74,7	<b>Totale (Mediterraneo)</b>	<b>550,2</b>	<b>9.420,6</b>	<b>3.046,1</b>	<b>59,2</b>
Giordania	11,1	45,7	13,8	41,9	<b>Var.% vs. 2020</b>	<b>+0,7</b>	<b>+7,3</b>	<b>+25,4</b>	<b>+1,8 p.p.</b>

<sup>3</sup> Inverno demografico è il termine coniato dall'economista e demografo francese Jacques Dupâquier negli anni '80 del XX secolo, per indicare una diminuzione della popolazione in molti paesi industrializzati, con un basso tasso di natalità e un invecchiamento della popolazione.

					Dati al 2021				
Territori	Abitanti (mln)	PIL (mld \$ corr)	Export (mld \$)	Occupati (% 15-64)	Territori	Abitanti (mln)	PIL (mld \$ corr)	Export (mld \$)	Occupati (% 15-64)
Sudan	45,6	34,3	0,7	51,5	Pakistan	231,4	348,2	31,5	56,5
Eritrea	3,6	2,0	0,4	82,5	Armenia	2,7	13,8	4,8	74,4
Etiopia	120,2	111,2	8,4	84,4	Azerbaijan	10,1	54,6	25,4	73,1
Somalia	17,0	7,6	1,5	35,6	Georgia	3,7	18,6	8,0	78,3
Arabia Saudita	35,9	833,5	289,8	61,3	Macedonia del N.	2,0	13,8	9,1	65,7
Yemen	32,9	21,9	1,3	39,8	Bulgaria	6,8	84,0	51,5	74,7
Oman	4,5	88,1	46,3	68,0	Serbia	6,8	63,0	34,3	73,9
Emirati	Arabi	9,3	415,0	404,0	Romania	19,1	284,0	116,0	65,9
Qatar	2,6	179,6	105,8	89,4	Moldavia	2,6	13,6	4,1	49,5
Bahrain	1,4	38,8	29,6	74,2	Ucraina	32,9	200,0	81,5	68,7
Kuwait	4,2	136,2	72,6	74,6	<b>Totale (Med. All.)</b>	<b>726,7</b>	<b>3.529,3</b>	<b>1.487,1</b>	<b>59,5</b>
Iraq	43,5	207,8	78,2	42,0	<b>Totale (Mediterraneo + Med. Allargato)</b>	<b>1.276,9</b>	<b>12.949,9</b>	<b>4.533,2</b>	<b>59,6</b>
Iran	87,9	359,7	82,1	46,4	<b>Var.% vs. 2020</b>	<b>↑ +1,4</b>	<b>↑ +0,6</b>	<b>↑ +44,5</b>	<b>↑ +0,1 p.p.</b>
						<b>↑ +1,2</b>	<b>↑ +5,3</b>	<b>↑ +29,6</b>	<b>↑ +0,8 p.p.</b>

e imprese nel percorso di posizionamento qualificato e di comunicazione strategica di questo ruolo geopolitico e di piattaforma di sviluppo economico e sociale del Sud Italia, il Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti ha infatti deciso di individuare e analizzare i punti di forza e di attenzione dei diversi Paesi del Mediterraneo (e del Sud Italia) rispetto ad alcuni dei domini chiave che stanno influenzando l'agenda di sviluppo dell'area ed europea.

- Si tratta di una analisi **multidimensionale**, che vuole essere aggiornabile nel tempo, per consentire comparazioni tra Paesi e aree geografiche, allo scopo di guidare le scelte di policy e di investimento. Il **Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI)** è infatti un indice composito che si configura come uno **strumento** a disposizione dei decisori pubblici, degli investitori e di tutti coloro i quali possono contribuire alle **dinamiche di sviluppo del Sud** e dell'Italia nel quadro Euro-Mediterraneo.
- Per realizzare l'Indice **MSDI** è stata eseguita una revisione degli indicatori di performance (KPI) considerati nell'analisi socioeconomica del 2022. L'elemento differenziante è stata la centralità assegnata allo sviluppo sostenibile. Infatti, i KPI alla base dell'indice sono stati selezionati e inquadrati all'interno della **cornice degli obiettivi di sostenibilità** definiti dalle Nazioni Unite (SDGs). In questo senso, l'Indice tiene conto di variabili socio-economiche fondamentali allo sviluppo territoriale di medio e lungo periodo come l'istruzione, le disuguaglianze e la povertà, l'occupazione anche giovanile, la qualità del sistema dell'innovazione, ma anche l'uso delle energie rinnovabili, la conservazione della biodiversità e la governance ambientale.
- Gli indicatori sono stati individuati in modo tale da permettere un costante **aggiornamento nel tempo**. La scelta degli indicatori potrà comunque essere ampliata e rivista – sia per ragioni statistiche, sia per recepire

**Figura 1.3.** KPI fondamentali dei Paesi del Mediterraneo Allargato, 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UNESCO, World Bank, FMI e Istat, 2023. (\*) In grigio: Somalia, Yemen e Ucraina sono esclusi dalla media del Mediterraneo Allargato nell'analisi a causa dei conflitti geopolitici ai quali sono coinvolte.

nuove dinamiche della macroarea di riferimento – senza però che venga perso di vista l'obiettivo finale dell'Indice: restituire una **fotografia** il più possibile attuale dei **punti di forza e di debolezza del Sud Italia** nel quadro Euro-Mediterraneo.

15. I risultati sono presentati tenendo conto di:

- una **dimensione regionale** per il Sud Italia, ricostruito nel MSDI come media aggregata delle Regioni del Mezzogiorno e considerato in questa analisi come **entità socioeconomica a sé stante** (la media italiana non è presentata nella classifica dei Paesi per ovviare a ridondanze statistiche con il Sud Italia);
- una **dimensione-Paese**, che misura le variabili identificate per le 22 economie dell'area del Mediterraneo Core che – come già anticipato – include tutti i Paesi che si affacciano sul Mar Mediterraneo. Date le importanti divergenze in termini di sviluppo socio-economico, i Paesi Core sono stati riclassificati (a livello teorico) in quelli della **sponda Nord** (che comprende Italia, Albania, Bosnia Erzegovina, Cipro, Croazia, Francia, Grecia, Malta, Montenegro, Portogallo, Slovenia, Spagna, Turchia) e quelli della **sponda Sud** (che include Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Libia, Marocco, Siria, Tunisia);
- dei **benchmark di riferimento**, presentati come medie aggregate, che includono cluster regionali raggruppati in valori sintetici, costituiti dalla media dei Paesi che fanno parte del Mediterraneo Core e dalla media dei Paesi del Mediterraneo Allargato.

16. Nel dettaglio, verrà presentato il risultato dell'Indice complessivo, misurato come media dei punteggi ottenuti nei singoli KPI. Verrà anche presentato il risultato granulare dei **quattro domini** di analisi che compongono l'indice<sup>4</sup>, selezionati per restituire un'analisi accurata e imparziale delle dinamiche di sviluppo sostenibile e dell'attrattività di un sistema, identificando i **punti di forza e di debolezza** di ciascuno. Nel dettaglio i quattro domini sono:

- il **dominio Economico** restituisce una fotografia del quadro economico di ciascun Paese. Si è cercato di bilanciare, nella selezione degli indicatori, quelli particolarmente rilevanti per le economie in via di sviluppo e quelli in grado di restituire una fotografia il più corretta e imparziale possibile dello stato economico di ciascun Paese nell'area;
- il **dominio di Dotazione** considera a 360° gli asset a disposizione di un territorio: la produzione di gas naturale e petrolio, la rilevanza del trasporto marittimo di merci in termini di TEU<sup>5</sup> sulla bilancia commerciale, la superficie di aree marine protette e il consumo di energia da fonti rinnovabili, anche nell'ottica dei nuovi obiettivi green delineati dall'ONU e dall'Unione Europea<sup>6</sup>;

<sup>4</sup> Il posizionamento di un Paese nella classifica dell'Indice complessivo può non coincidere con quello relativo ai singoli domini, in quanto il punteggio complessivo è dato dalla media degli score nei 4 domini e non dalla media dei rispettivi posizionamenti relativi.

<sup>5</sup> Twenty-foot equivalent unit. È la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a 20 piedi (circa 6 metri) totali. Fonte: elaborazione The Europea House – Ambrosetti su Dizionario Treccani, 2022.

<sup>6</sup> 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.

- il **dominio Innovazione e Cultura** considera i fattori abilitanti e i pilastri dell'ecosistema dell'innovazione oltre agli asset culturali di un Paese. Questo dominio vuole misurare alcuni dei più importanti fattori abilitanti per la crescita di lungo periodo di un Paese<sup>7</sup>. Vengono considerati KPI come: la spesa in R&S, il numero di brevetti depositati, gli iscritti all'università, ma anche elementi culturali.
  - il **dominio Sociale** considera gli aspetti maggiormente legati al mercato del lavoro, l'inclusione e la coesione sociale, il welfare e la stabilità del sistema politico.
17. Ai fini della realizzazione dell'Indice sono stati mappati, per i 4 domini di analisi, **24 Key Performance Indicator** (KPI) monitorabili su un orizzonte temporale di **10 anni**, per **45 Paesi** e **20 Regioni italiane**: il totale delle informazioni censite comprende oltre **15.600 datapoints**. Più in particolare, rispetto all'analisi socioeconomica 2022, sono stati mantenuti **10 indicatori**<sup>8</sup> e introdotti **9 nuovi KPI**<sup>9</sup>. I rimanenti 5 KPI sono stati rivisti<sup>10</sup>.
18. La fase di identificazione degli indicatori ha **tenuto conto dell'eterogeneità dei Paesi** che rientrano nel perimetro di analisi, in particolare del divario presente tra la sponda Sud e Nord del Mediterraneo. Per questa ragione, tutti gli indicatori sono stati **relativizzati**, calcolandoli, ove possibile, in rapporto ad un denominatore di riferimento (es. PIL, abitanti, ...). In generale, la selezione dei KPI ha cercato di rispondere a logiche di comparabilità. Al tempo stesso, ci si è dovuti confrontare con il **vincolo di reperibilità** dei dati tra Paesi appartenenti a sistemi statistici disomogenei e alla possibilità di riaggregare il dato per ricostruire il perimetro relativo al Sud Italia.
19. L'elemento maggiormente differenziante dell'MSDI ha però riguardato **la sostenibilità**. Questa ha ricoperto un ruolo fondamentale nella scelta dei KPI e nella strutturazione della conseguente analisi. Inoltre, è stato tenuto in considerazione l'effetto dello **shock esogeno** generato dalla pandemia da **COVID-19**, che ha impattato in modo asimmetrico le diverse economie. Per questo motivo, sono stati inseriti alcuni indicatori prospettici in modo da ridurre l'impatto esogeno transitorio connesso alla pandemia e restituire una fotografia maggiormente allineata alla performance strutturale di ciascun Paese.

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

<sup>8</sup> Nuove Imprese, Export manifattura high-tech, Asset produttivi, Decarbonizzazione, Rinnovabili, Dotazione di gas naturale e petrolio, Indice di GINI, Political stability index, Popolazione con accesso a Internet, Gender employment gap.

<sup>9</sup> PIL pro capite, Produttività, IDE, Aree marine protette, Iscritti all'università, Indicatore di qualità del sistema universitario, Dotazione di beni UNESCO, Saldo migratorio, Giovani NEET.

<sup>10</sup> PIL (nella scorsa edizione veniva considerato il tasso di crescita, ora è la percentuale sul totale del Mediterraneo), Export (nella scorsa edizione era considerata la bilancia commerciale), Arrivi turistici internazionali (nell'edizione 2022 erano sul totale del Mediterraneo, ora in rapporto alla popolazione), TEU trasportati (prima era sul totale del Mediterraneo, quest'anno in rapporto all'export+import), Indicatore di sintesi dell'ecosistema dell'innovazione (l'anno scorso erano presenti i 3 indicatori separati, ora sono uniti in uno composito).

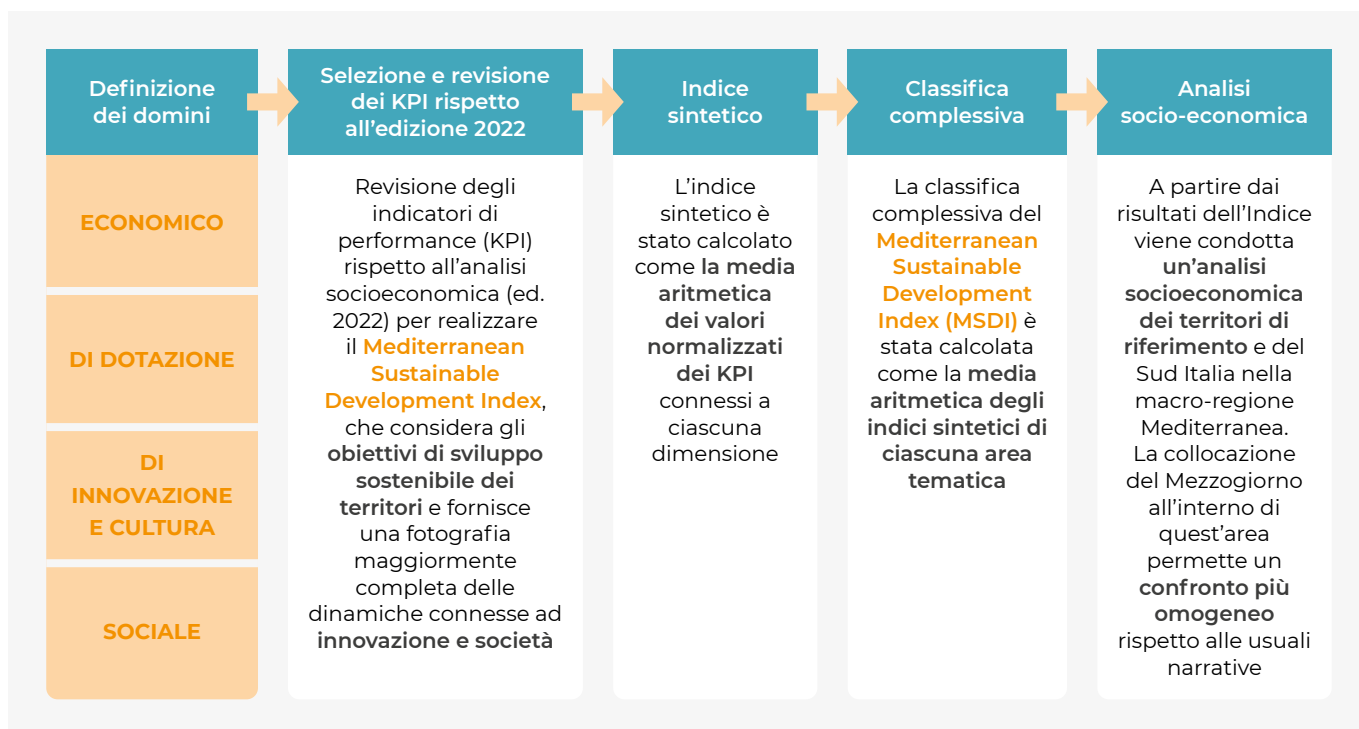


**Figura 1.4.** I domini di analisi alla base del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) e i KPI sottostanti (illustrativo, ciascun indicatore riporta l'unità di misura associata e la data o il periodo di riferimento), 2023. (\*) Reverse indicator. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

20. Dal punto di vista metodologico, tutti i Key Performance Indicators (KPI) individuati, ciascuno con una propria unità di misura, sono **normalizzati** lungo una scala che va da 0 a 1: il valore più basso (0) è stato assegnato al Paese “worst performer” e il valore più alto (1) è stato assegnato al Paese “best performer”. Per i c.d. “**reverse indicator**”, vale a dire gli indicatori per i quali a un valore più alto corrisponde una performance peggiore, il ragionamento è opposto: il Paese con il KPI massimo ha un indice uguale a 0, mentre il Paese con il KPI minimo ha un indice uguale a 1. Attraverso questa metodologia è possibile “neutralizzare” le differenze tra questi due tipi di KPI, attribuendo alla performance peggiore (indipendentemente dal fatto che il KPI sia “normale” o “reverse”) un punteggio di 0 e a quella migliore un punteggio di 1.
21. Sulla base di questa metodologia è stato elaborato un indice i cui risultati, presentati nel paragrafo successivo, vogliono riflettere il posizionamento competitivo e in termini di attrattività dei Paesi dell'area Euro-Mediterranea. Come descritto, nella selezione dei KPI si è voluta dare particolare rilevanza alle traiettorie di sviluppo sostenibile, riconducendo laddove possibile la selezione dei KPI agli SDGs definiti dall'ONU.
22. Il passaggio successivo alla mappatura e normalizzazione dei KPI è rappresentato dal calcolo di **quattro indici sintetici**, uno per dominio (Economico, di Dotazione, di Innovazione e Cultura e Sociale), ottenuti tramite la media aritmetica dei valori normalizzati degli indicatori appartenenti a ciascun dominio di analisi. Questi indici consentono di valutare il posi-

zionamento e i progressi del Sud Italia rispetto a sé stesso e rispetto agli altri Paesi del Mediterraneo, anche su base continuativa, in ognuno dei domini considerati.

23. Infine, è stata calcolata, attraverso la media aritmetica dei quattro indici sintetici, una **classifica finale** dei Paesi del Mediterraneo Core, del Sud Italia e dei benchmark regionali di riferimento, che permetta di attribuire un posizionamento complessivo e valutare la performance relativa di ogni Paese nell'area del Mediterraneo.

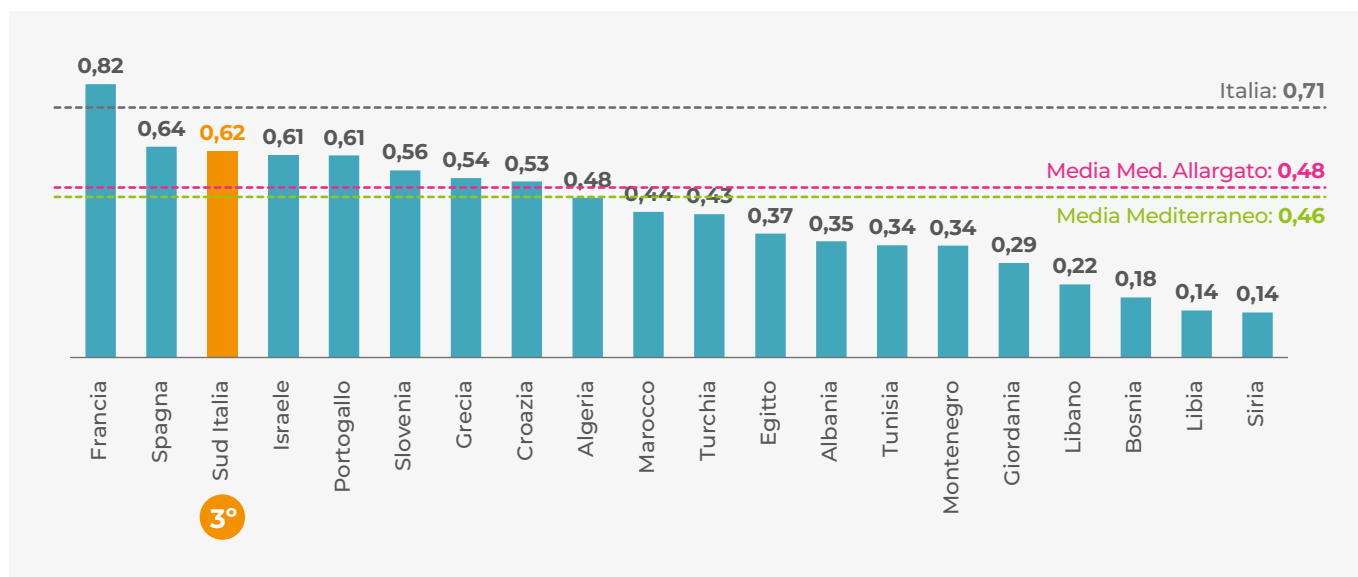


**Figura 1.5.** Schema metodologico per il calcolo degli indici sintetici per singolo KPI e degli indici sintetici per dominio di analisi dell'Indice dei Paesi del Mediterraneo.  
 Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.



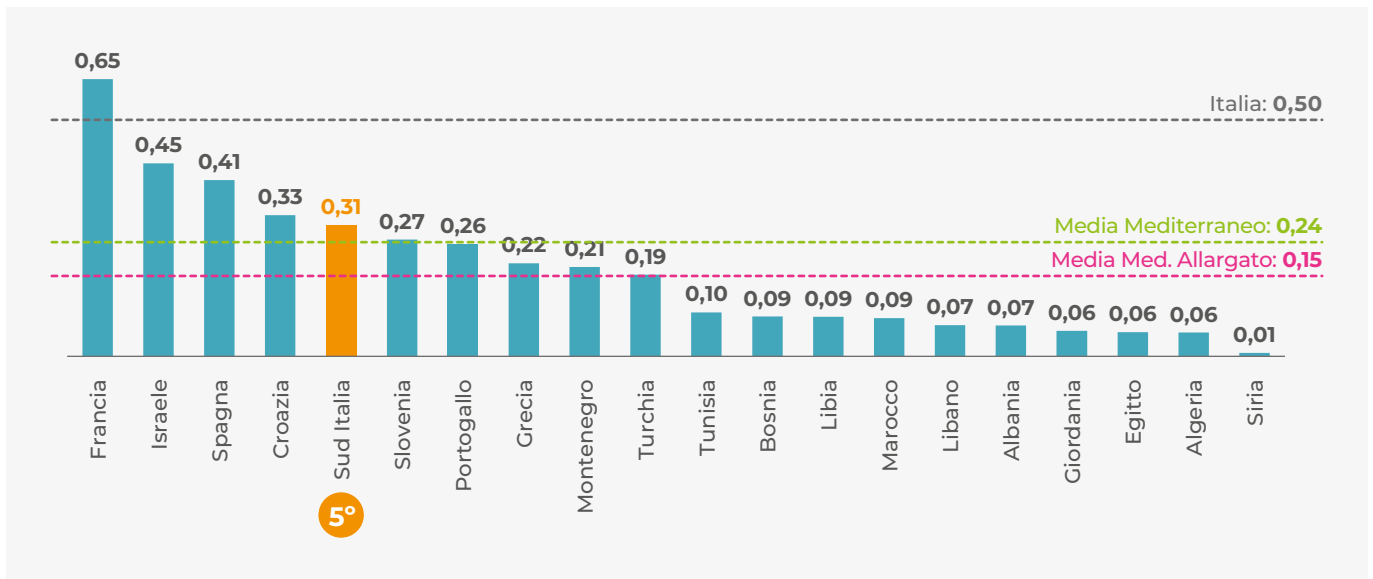
## 1.2 I RISULTATI DEL MEDITERRANEAN SUSTAINABLE DEVELOPMENT INDEX 2023

24. La classifica complessiva del Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI), che aggrega la performance di ciascuna delle economie considerate nei 4 domini di analisi, **posiziona il Sud Italia come 3° Regione maggiormente attrattiva e competitiva tra i Paesi del Mediterraneo considerati**, preceduto solo da Francia e Spagna. Con un punteggio di 0,62 (in una scala da 0=min a 1=max), supera anche la media dei Paesi del Mediterraneo Core e del Mediterraneo Allargato.



**Figura 1.6.** Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) dei principali Paesi\* del Mediterraneo, 2023 (valore dell'indice relativo, da 0 = worst performer a 1 = best performer). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023 (\* 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.

25. Si tratta di un risultato che consolida la visione identificata per la Regione e che riflette alcuni punti di forza del Sud Italia: una performance economica complessivamente positiva in quasi tutti i KPI considerati, una dotazione, soprattutto sotto il profilo delle rinnovabili, che ha pochi eguali nella regione e l'appartenenza ad un sistema nazionale ed internazionale (appartenenza all'UE e al sistema della Moneta Unica, ...) stabile e conduttivo per gli investimenti.
26. Tuttavia, considerando nel dettaglio i singoli domini, emerge un quadro a luci e ombre utile per identificare e consolidare i punti di forza ed evidenziare le debolezze strutturali su cui intervenire. Queste azioni saranno l'oggetto del Capitolo 2 del Libro Bianco, che identifica le filiere strategiche per il Sud Italia su cui lavorare per realizzare la Visione, e del Capitolo 3, con le priorità, gli indirizzi e le proposte concrete all'interno dell'Agenda per il Sud 2023.
27. Entrando nel dettaglio dei singoli domini, quello **Economico** vede il Sud Italia ricoprire la **5° posizione** (con 0,31 punti). La **Francia** è al **1° posto** con uno score di 0,65, con risultati positivi in KPI relativi alla dimensione economica, alla produttività e alla capacità di attrarre investimenti, mentre Israele occupa la 2° posizione (0,45 punti), seguito da Spagna e Croazia. Il posizionamento del Sud Italia è superiore rispetto alle medie d'area identificate come benchmark: Mediterraneo (0,24) e Mediterraneo Allargato (0,15).

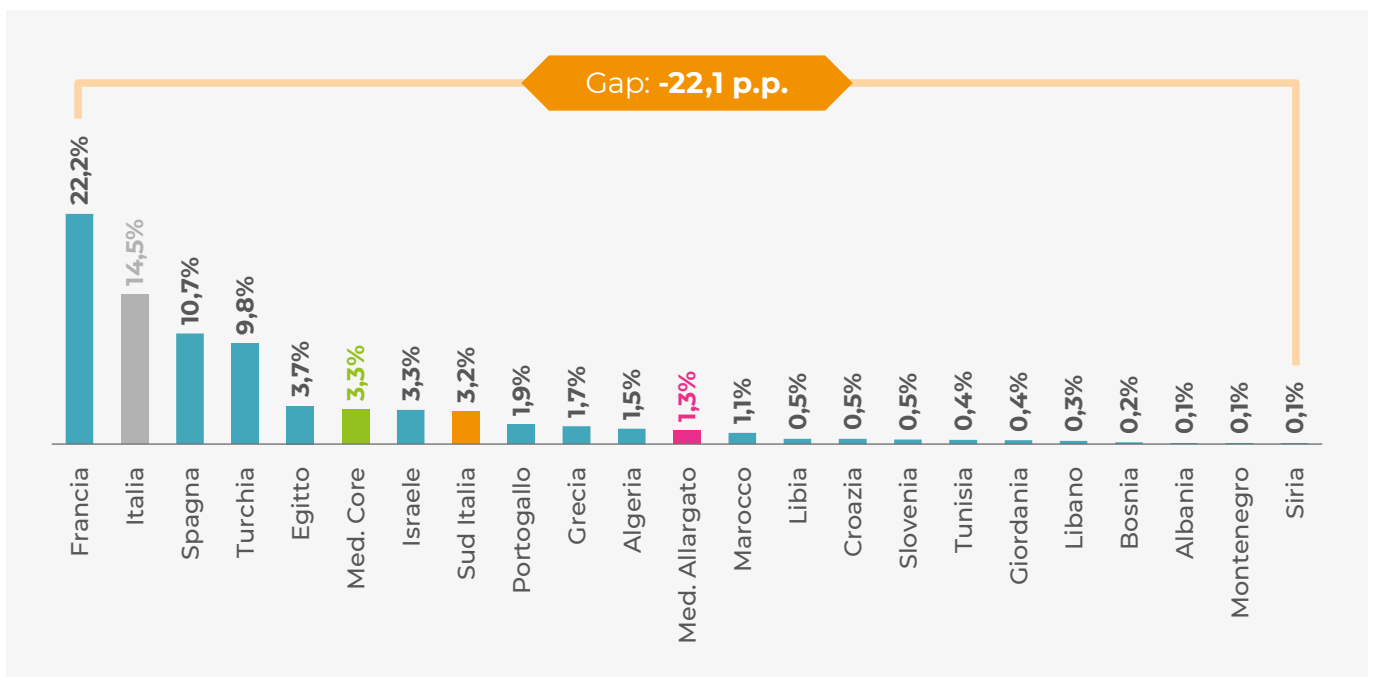


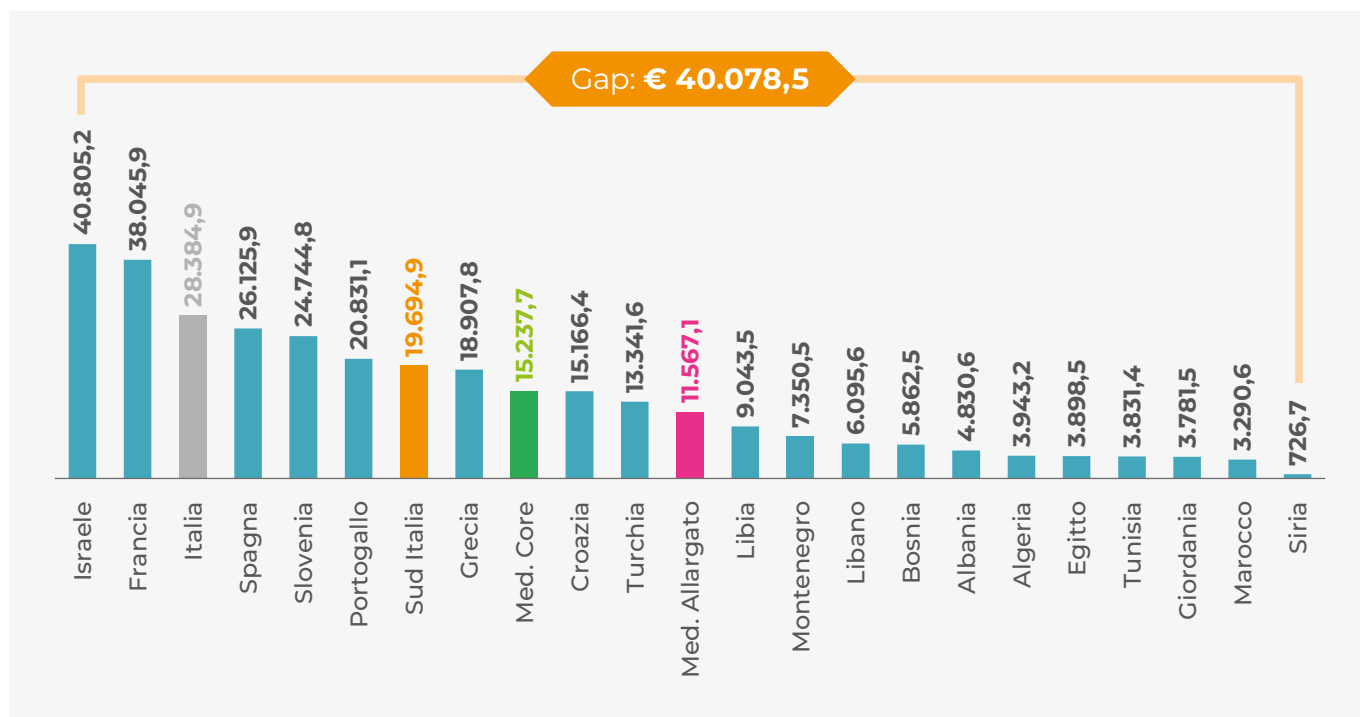
28. Analizzando nel dettaglio i KPI che compongono questo dominio, il Sud Italia ottiene una buona performance nei seguenti KPI: PIL (% sul totale dell'area Euro-Mediterranea, sesto posto), PIL pro-capite (valore assoluto, sesto posto), Produttività (€, PIL per addetto, quarto posto), Export di manifattura high-tech (% dell'export manifatturiero, terzo posto), Nuove imprese (valori per 1.000 abitanti, quarto posto), Arrivi turistici internazionali (per 1.000 abitanti, quinto posto). Al contrario, i KPI in cui il Sud Italia si posiziona nella seconda parte della classifica includono: Investimenti Diretti Esteri (% sul Mediterraneo, diciassettesimo posto), Export (% su PIL, diciannovesimo posto). Considerando il PIL, se il Sud Italia fosse un Paese, sarebbe la **sesta economia dell'area**, con un dimensionamento simile a quello di Israele e dell'Egitto.

29. Anche guardando al PIL pro-capite – che vede i Paesi europei ricoprire le posizioni più alte della classifica con l'eccezione di Israele al **1° posto** – il Sud Italia si posiziona nella prima metà della classifica, in sesta posizione, con un valore superiore rispetto alle medie d'area del

**Figura 1.7.** Classifica del Dominio Economico (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

**Figura 1.8.** PIL (percentuale sul totale dell'area Euro-Mediterranea), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.



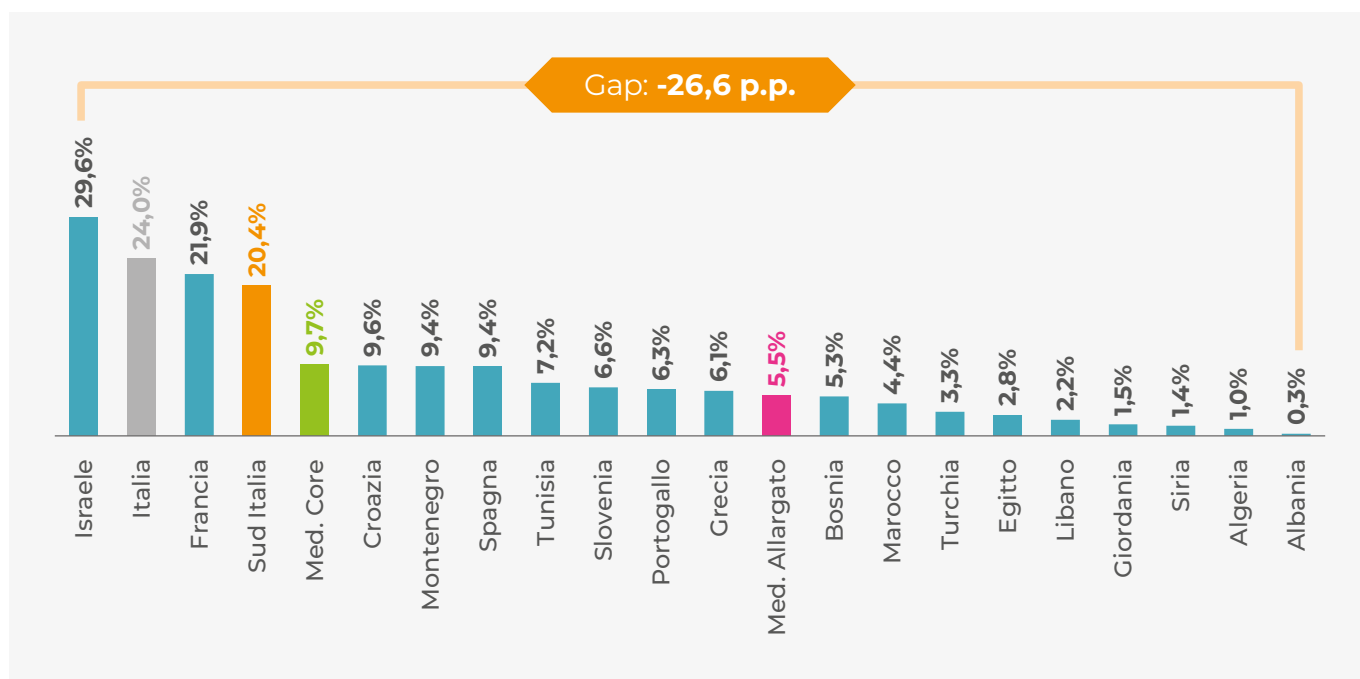


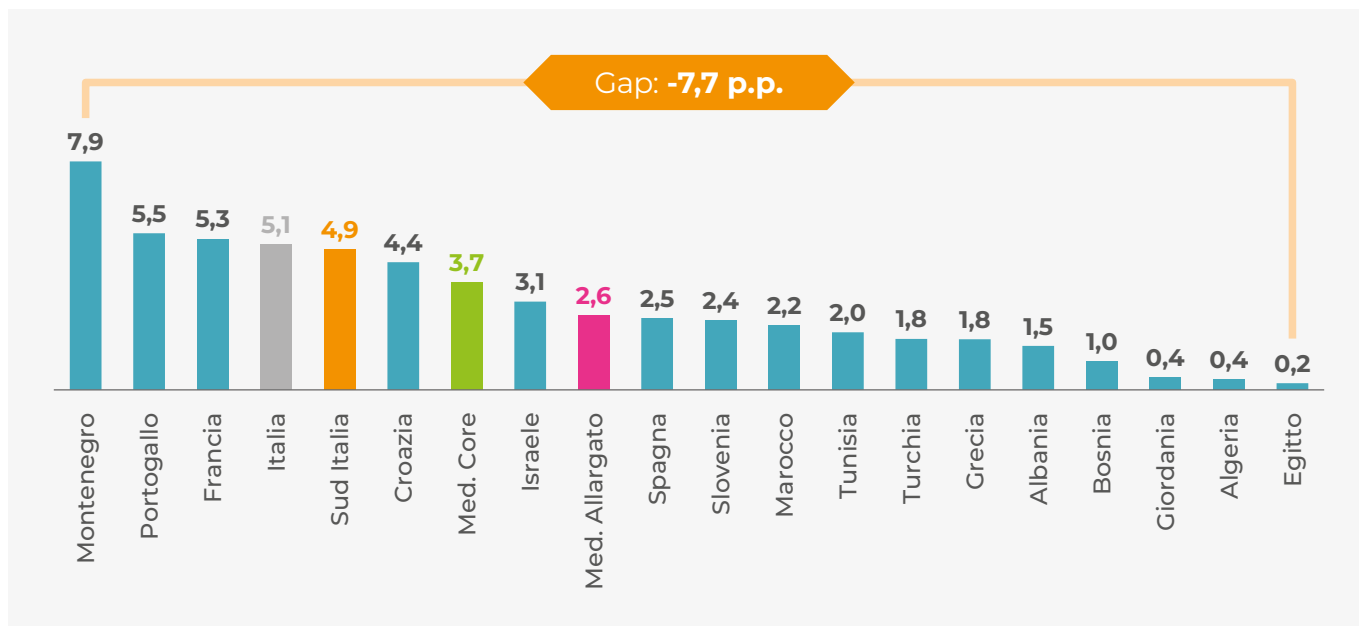
**Figura 1.9.** PIL pro-capite (valore assoluto), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

Mediterraneo Core (15.235 €) e del Mediterraneo Allargato (11.567 €).

**Figura 1.10.** Export di manifattura high-tech (percentuale dell'export manifatturiero), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

30. Il Sud Italia performa poi particolarmente bene, posizionandosi in terza posizione, considerando l'**export manifatturiero high-tech**, dimostrandosi territorio ad **alta vocazione tecnologica** (20,4% dell'export manifatturiero, 10,7 p.p. sopra la media Mediterraneo Core e 14,9 p.p. sopra la media del Mediterraneo Allargato). Questo è il risultato di molte iniziative realizzate per **promuovere la crescita dell'industria tecnologica nel Sud Italia** e aumentare le esportazioni. Settori con un vantaggio competitivo nell'export high-tech includono l'agricoltura di precisione, la robotica e l'automazione industriale, l'energia rinnovabile e la produzione di componenti per l'industria aerospaziale (si veda anche la seconda parte del Libro Bianco).



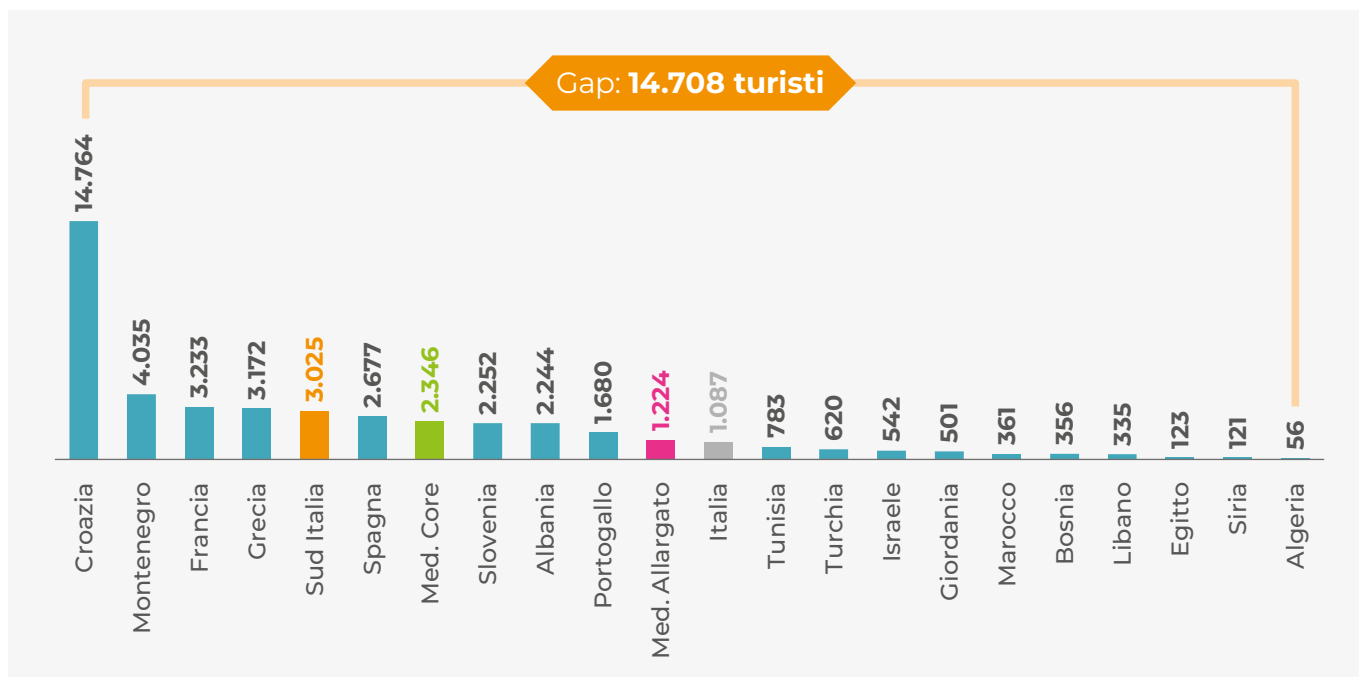


31. Per misurare la dinamicità del tessuto industriale è stato considerato il numero di **nuove imprese nate nell'anno**. Anche in questo caso il **Sud Italia** si conferma tra le economie maggiormente competitive, posizionandosi al **4° posto**, con 4,9 nuove imprese ogni 1.000 abitanti, subito dietro a Portogallo e Francia

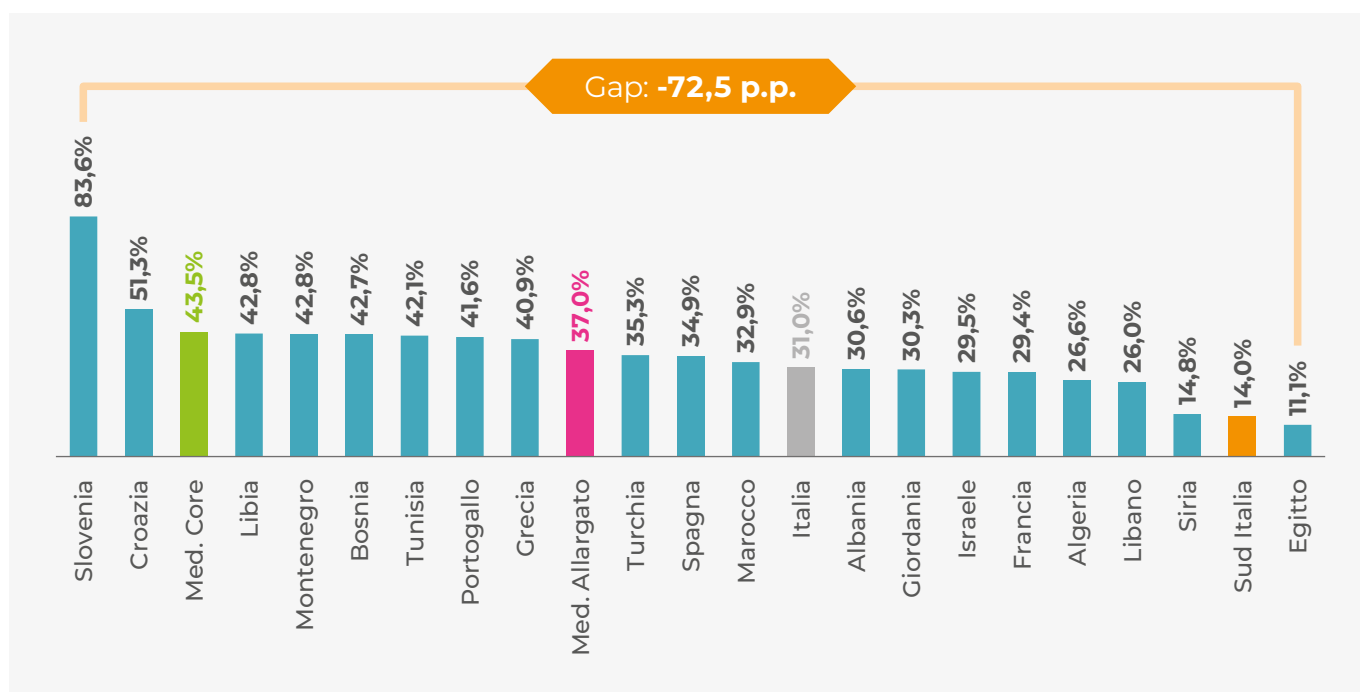
32. Si noti come il posizionamento di Portogallo e Montenegro in questo indicatore è fortemente legato alle **agevolazioni fiscali per la creazione e l'insediamento delle imprese** e finalizzate all'attrazione di investimenti. Il **Montenegro** ha, infatti, lanciato nel 2019 il programma **Citizenship by Investment** (CBI), che intende offrire l'opportunità ai cosiddetti High Net Worth Individuals (HNWI) stranieri di acquisire la cittadinanza montenegrina. Il **Portogallo**, invece, ha acquisito notevole attrattività nel post-pandemia per i c.d. piani di attrazione dei **nomadi digitali**, ovvero professionisti e imprenditori che lavorano da remoto.

**Figura 1.11.** Nuove imprese (valori per 1.000 abitanti), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Movimprese, 2023.

**Figura 1.12.** Arrivi turistici internazionali (valore per 1.000 abitanti), 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

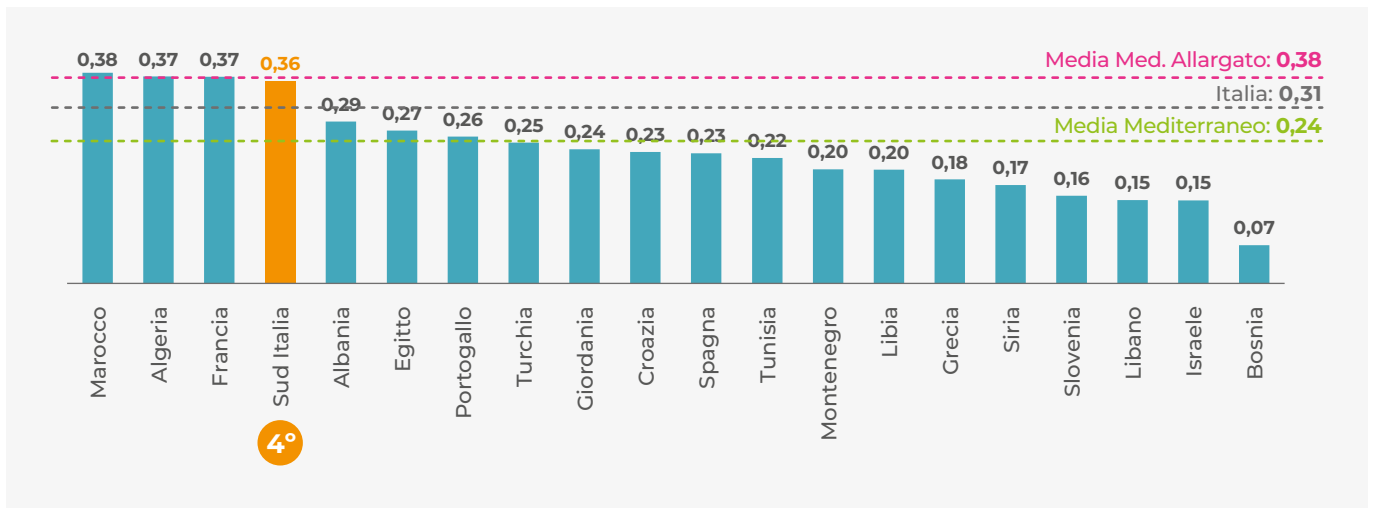


33. Infine, tra gli indicatori della dimensione Economica nei quali il Sud Italia riporta un risultato positivo vi è il **numero di arrivi turistici internazionali** ogni 1.000 abitanti. Il **Sud Italia si posiziona nella prima metà classifica**, al 5° posto, con 3.025 turisti ogni 1.000 abitanti, con importanti margini di ulteriore miglioramento (si consideri il secondo Capitolo dello studio per un approfondimento sul settore). Al **1° posto** di questo indicatore si trova la **Croazia** che precede il Montenegro con una differenza di 10.729 turisti. Questo risultato è riconducibile in larga parte alla **Strategia di Sviluppo Turistico Sostenibile al 2030** messa in atto dal Paese.



**Figura 1.13.** Export (percentuale del PIL), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

34. Il secondo **dominio**, relativo alla **Dotazione**, vuole fornire una fotografia della disponibilità di risorse di un Paese, sempre con attenzione al profilo della sostenibilità e dello sviluppo sostenibile. Abbiamo associato a KPI riferiti ad elementi più tradizionali e importanti nel breve e medio termine anche KPI riconducibili ad elementi meno tangibili o afferenti alla performance economica e competitiva di un Paese, come la tutela del patrimonio ambientale e naturale, ma che valorizzano traiettorie premiali di sviluppo sostenibile, soprattutto in un'ottica di medio-lungo termine. In questo dominio, complessivamente, **il Sud Italia si posiziona come quarta economia del Mediterraneo.**
35. Analizzando nel dettaglio i KPI che compongono questo dominio, il Sud Italia ottiene una buona performance nei seguenti KPI: Rinnovabili (% dei consumi energetici, primo posto), Aree marine protette (% delle aree marine del territorio, quarto posto), Dotazione di gas naturale e petrolio (% produzione sul totale del Mediterraneo, nono posto). Al contrario, i KPI in cui il Sud Italia si posiziona nella seconda parte della classifica includono: Asset produttivi (GFCF, % del PIL, dodicesimo posto), Rilevanza del trasporto marittimo merci (TEU, % su export+import, tredicesimo posto), Decarbonizzazione (emissioni di CO<sub>2</sub> ton./abitanti, dodicesimo posto).



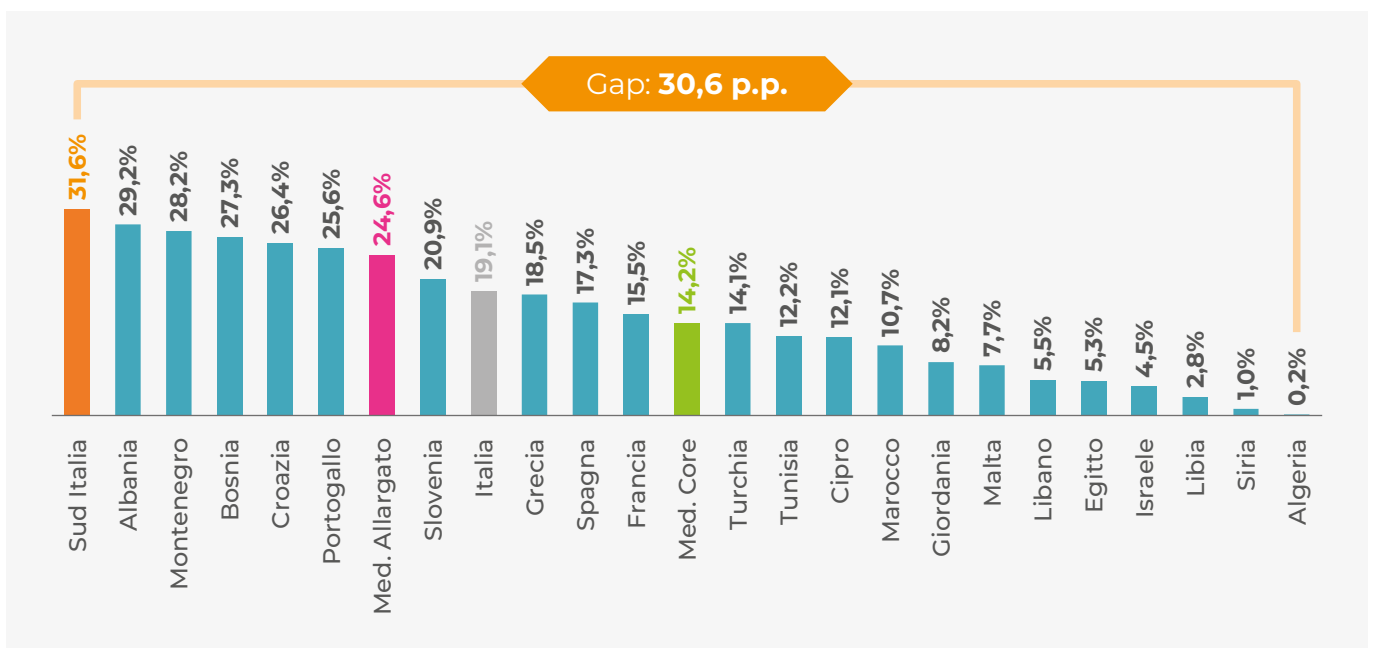
**Figura 1.14.** Classifica del Dominio di Dotazione (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

36. In particolare, tra i KPI che premiano il posizionamento del Sud Italia nel dominio di Dotazione vi è appunto l'indicatore relativo alla **percentuale dei consumi coperti da fonti energetiche rinnovabili**. Il Sud Italia rappresenta **un'eccellenza in questo campo**, disponendo di una dotazione di fonti energetiche naturali simile a quella dei Paesi nordafricani e di un livello tecnologico tipico dei Paesi europei, che lo portano a posizionarsi come **prima economia nella classifica**, distante dalla media italiana di 12,5 punti percentuali.

37. Un buon posizionamento è ottenuto da diverse economie della **Regione balcanica**, che, come il Sud Italia, associano la dotazione di fonti rinnovabili a un buon livello di sviluppo tecnologico e infrastrutturale. Al contrario, i Paesi nordafricani – che rimangono comunque tra i più promettenti nell'ambito delle rinnovabili e che saranno partner fondamentali dell'UE in questo ambito – sono oggi particolarmente penalizzati dal mix energetico.

38. Il Sud Italia ottiene un buon posizionamento anche se si considera la tutela delle proprie risorse in ottica di sostenibilità futura. In particolare, la **preservazione della stabilità biologica** ed ecosistemica dei territori

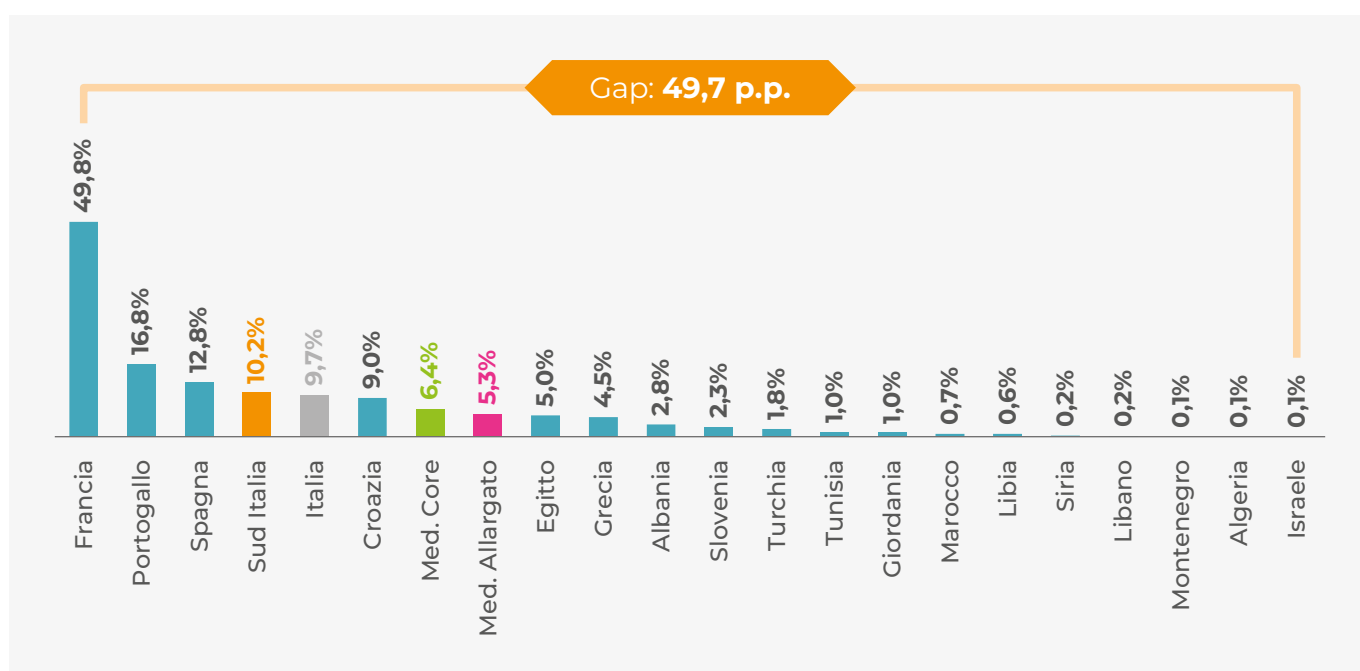
**Figura 1.15.** Consumi da fonti energetiche rinnovabili (percentuale su consumi del territorio), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.



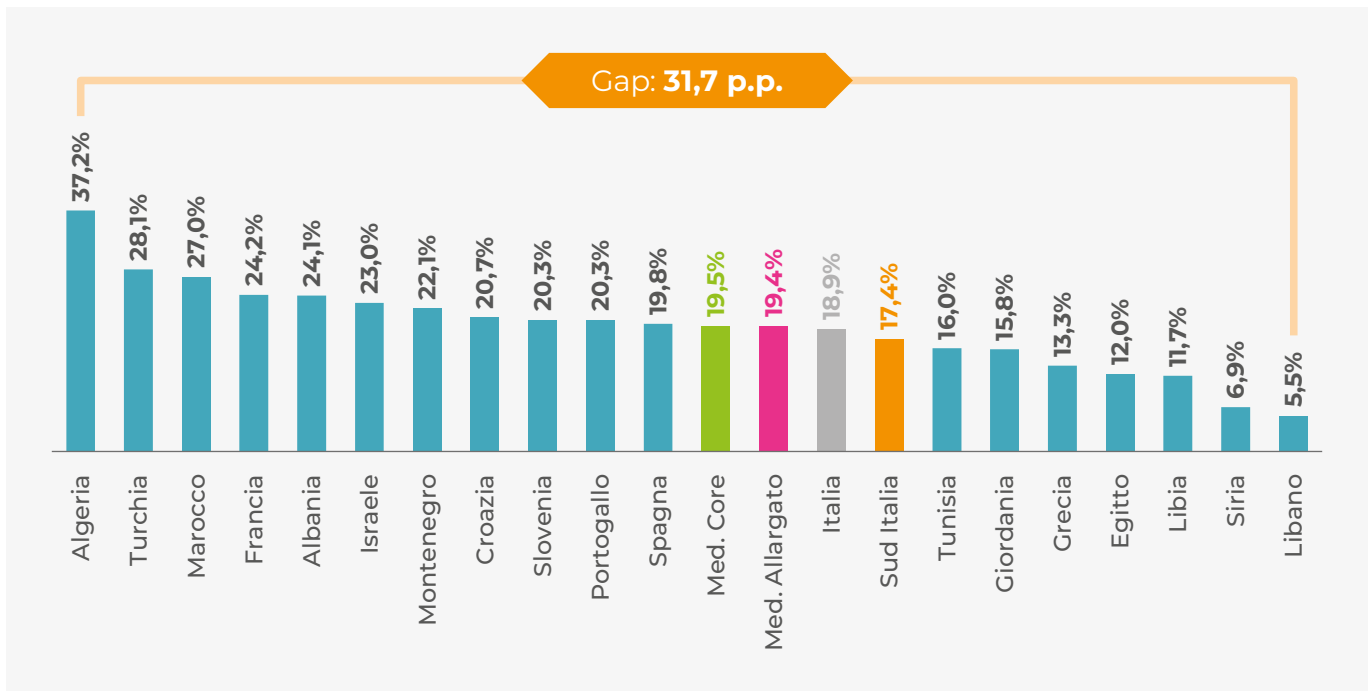
marini a beneficio della biodiversità determina una importante scelta di bilanciamento ambientale per la salute umana e le risorse naturali, che si ritrovano oggi a correre rischi non più trascurabili e che rappresentano asset imprescindibili per la crescita economica e l'attrattività di un territorio, oltre che per il benessere socioeconomico delle comunità.

39. Il Sud Italia si posiziona come quarta economia tra quelle analizzate per **percentuale di aree marine protette** (considera le aree di terreno intertidale o sublitorale – e le acque sovrastanti, la flora e la fauna associate e le caratteristiche storiche e culturali – che sono state riservate per legge o con altri mezzi efficaci per proteggere parte o tutto l'ambiente racchiuso). La **Francia si posiziona al 1° posto** con circa la metà delle proprie aree marine tutelate. Il Sud si posiziona, inoltre, al di sopra delle medie di area, presentando un risultato maggiore quasi del doppio rispetto alla media del Mediterraneo Allargato.
40. A penalizzare il Sud Italia sono invece gli investimenti complessivi, con l'indicatore che misura il **Gross Fixed Capital Formation** che vede il **Sud Italia al di sotto di tutte le medie di area** (17,4%, -1,5 p.p. di distanza dalla media italiana) e in **dodicesima posizione**, nonostante la stabile crescita registrata negli ultimi anni a livello nazionale. Il dato sugli investimenti è di grande rilevanza nell'ambito delle politiche di coesione e potranno essere rilanciati da un adeguato utilizzo delle risorse del PNRR. Il PNRR, insieme alle risorse messe a disposizione dalla nuova programmazione europea 2021-2027, potranno infatti abilitare opportunità di sviluppo senza precedenti<sup>11</sup>.
41. A spiccare particolarmente è il risultato dell'Algeria. La **struttura economica algerina** ha subito degli importanti cambiamenti nel 2020, collocandola al 1° posto con un valore degli investimenti di **37,2% in rapporto al PIL**: il Governo ha, infatti, eliminato la cosiddetta restrizione "51/49" che

**Figura 1.16.** Aree marine protette (percentuale sulle aree marine del territorio), 2021.  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.



<sup>11</sup> Per maggiori approfondimenti si rimanda al Capitolo 3 del Libro Bianco.

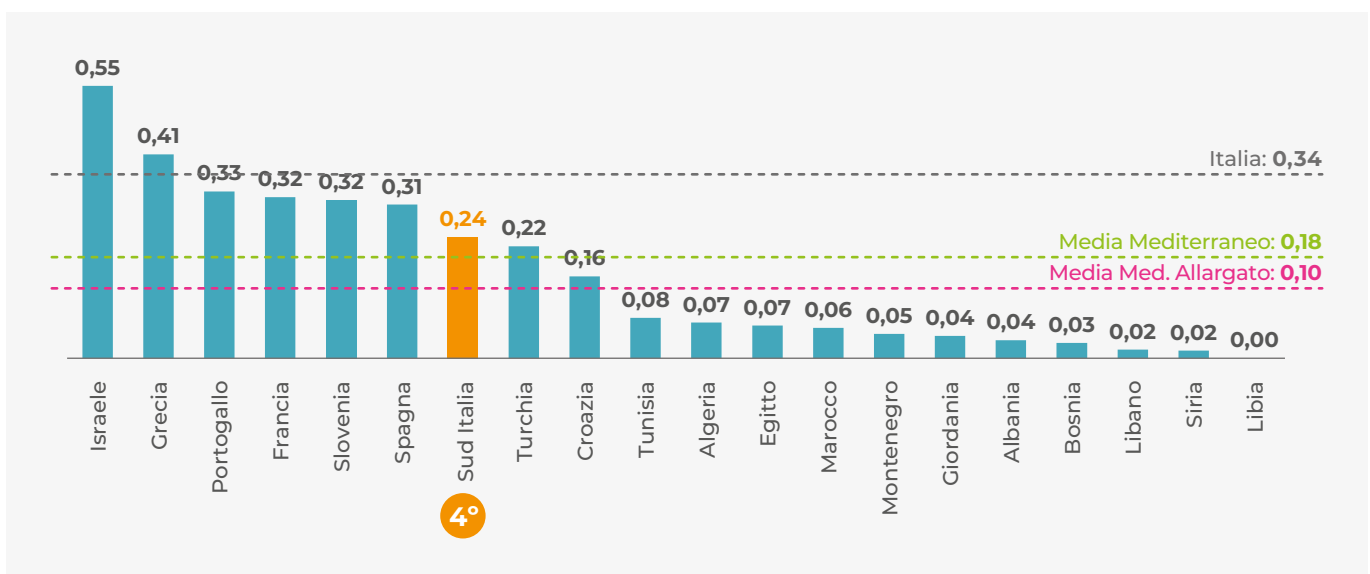


**Figura 1.17.** Asset produttivi (Gross Fixed Capital Formation come percentuale del PIL), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

richiedeva la proprietà algerina di maggioranza per tutte le nuove imprese, pur mantenendo il requisito per i “settori strategici”<sup>12</sup>. A notevole distanza si posizionano la Turchia (28,1%) e il Marocco (27,0%). Il primo Paese europeo risulta la **Francia** al 4° posto (24,2%).

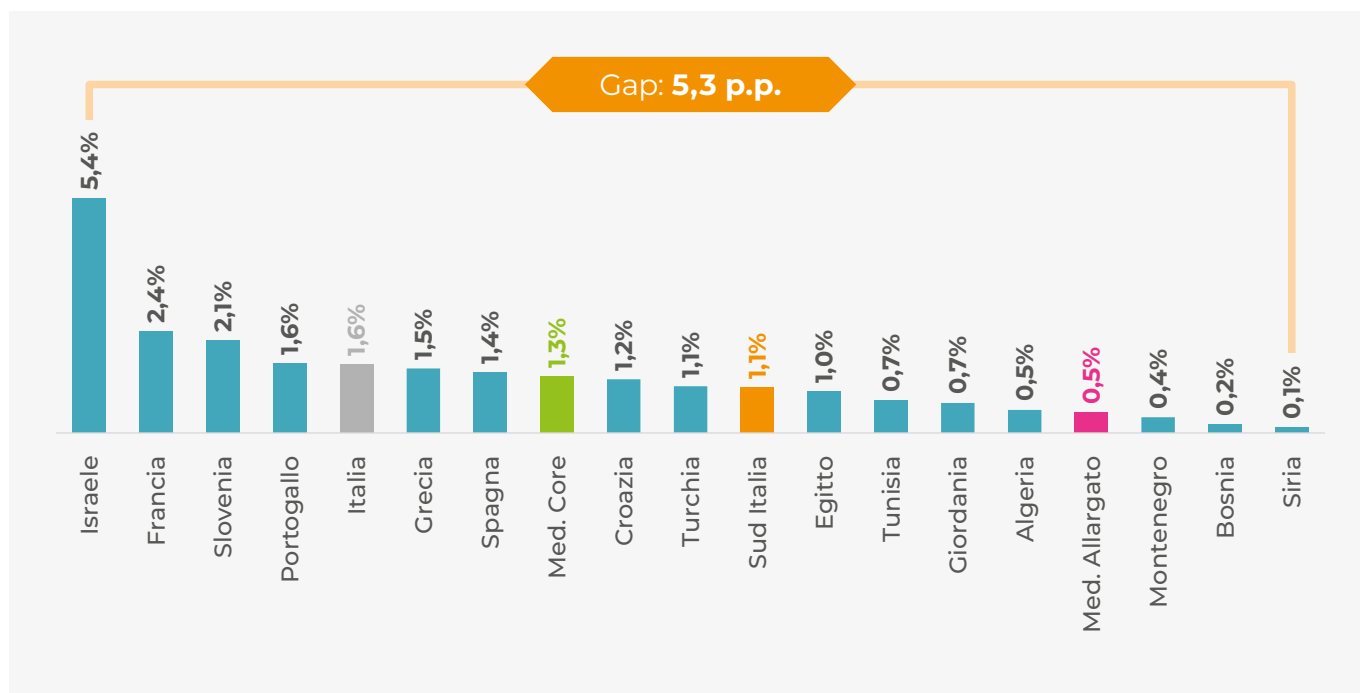
**Figura 1.18.** Classifica del Dominio di Innovazione e Cultura (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

42. Il terzo dominio, relativo all'**Innovazione e Cultura**, fa invece emergere alcune debolezze del Sud Italia. Questo è strettamente connesso alle scelte di politica industriale e di valorizzazione del capitale umano di uno Stato, in quanto misura la capacità di generare conoscenza ed alimentare l'ecosistema dell'innovazione. **Israele** rappresenta certamente un'eccellenza a livello internazionale, rendendo il Paese leader tecnologico del Mediterraneo con un punteggio di 0,55. Tuttavia, tra i Paesi del Mediterraneo (punteggio di 0,18), è presente una maggiore componente di innovazione rispetto al Mediterraneo Allargato (punteggio di 0,10). Il Sud Italia, pur



<sup>12</sup> Come l'energia, l'industria mineraria, la difesa, le infrastrutture di trasporto e la farmaceutica.

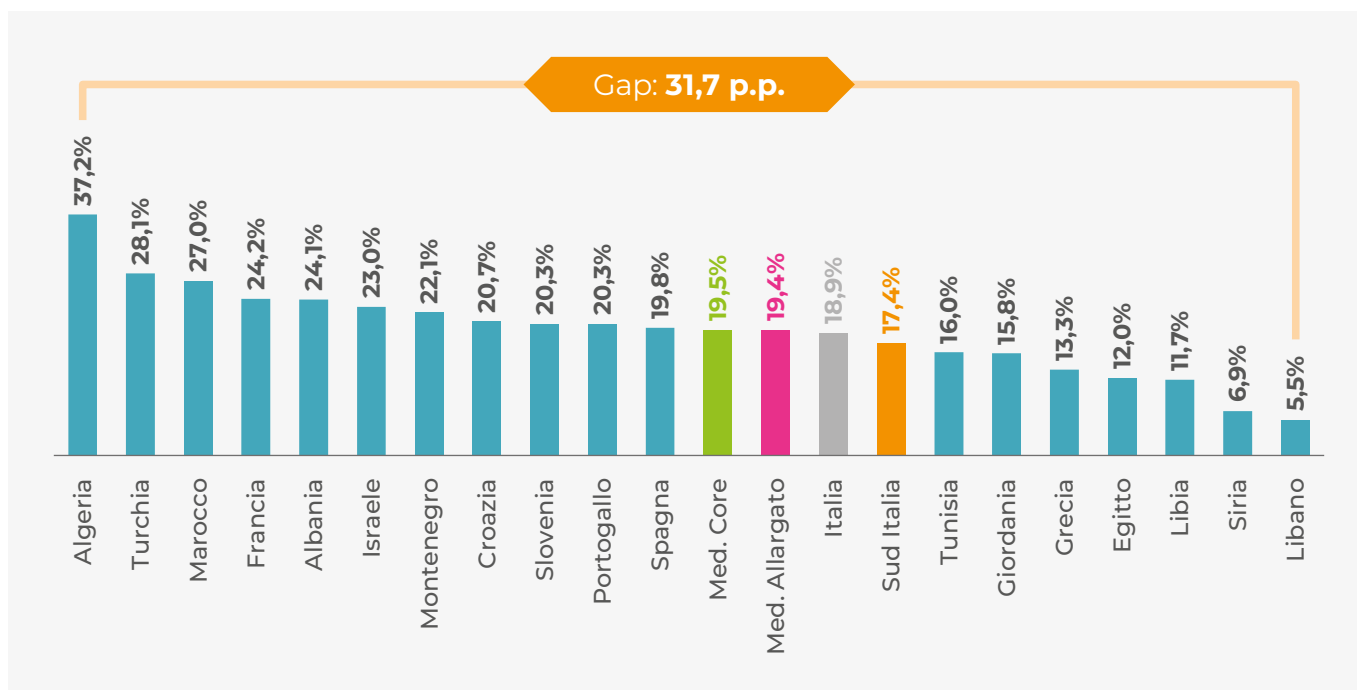




**Figura 1.19.** Spesa in Ricerca e Sviluppo (percentuale del PIL), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

con risultati positivi in alcuni KPI, risulta settima economia dell'area, con valori superiori alle medie d'area, ma lontani dal benchmark nazionale.

43. Tra i KPI che descrivono efficacemente la "forza" di produrre innovazione di un territorio c'è l'**intensità degli investimenti in Ricerca e Sviluppo (R&S)**. In **Israele** la spesa per R&S è pari al **5,4% del PIL**. I Paesi europei compaiono tutti nella parte alta e media della classifica. La Francia, in particolare, è al 2° posto (2,4%). In questo indicatore, il Sud Italia si posiziona poco dopo metà classifica con l'**1,1% del PIL** investito in R&S, poco al di sopra delle medie del Mediterraneo Core e Allargato.
44. L'Indicatore di sintesi è una media aritmetica che copre **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**.
45. In questo indicatore, il Sud Italia risulta a **metà classifica**, alla nona posizione. Subito dopo la media del Mediterraneo Core, il Sud Italia presenta un risultato competitivo ma non abbastanza per raggiungere i peer europei. Nel complesso, come mostrato in precedenza, è stata evidenziata la necessità di investire di più in R&S, in modo da ambire a traiettorie di sviluppo a lungo termine. Nell'indicatore sul numero di brevetti che, diversamente dalla spesa in R&S, è un indicatore di output, il Sud Italia sconta un ritardo rispetto al Paese e si posiziona in nona posizione, sotto a tutte le medie d'area (45,7 brevetti ogni milione di abitanti).
46. Nell'indicatore sul numero di ricercatori, invece, il Sud Italia performa discretamente posizionandosi al settimo posto. Con un valore di circa 2069 ricercatori (vs. Italia 3.639) ogni milione di abitanti, presenta un valore quasi doppio rispetto al Mediterraneo Allargato di 1065, e poco al di sotto della media del Mediterraneo Core di 2100 ricercatori.



47. A penalizzare il Sud Italia è anche l'indicatore relativo agli **iscritti all'Università** (espresso come percentuale sul totale della popolazione in età universitaria).<sup>13</sup> Di fatto, presenta un livello di maggiorenti (tra i 18 e i 22 anni) iscritti all'Università pari al 45%, un valore nettamente inferiore alla media italiana (54,4%), posizionandosi al dodicesimo posto. Allo stesso tempo, tuttavia, il Sud Italia conta 48 ITS Academy nelle sue Regioni, pari al 37,2% del totale nazionale (129)<sup>14</sup>.

48. Con riferimento all'ultimo dominio di analisi, quello Sociale, il Sud Italia sconta il posizionamento peggiore tra i 4 domini di analisi. Alla nona posizione, presenta un risultato al di sotto della media italiana e in linea con quella del Mediterraneo Core.

49. Particolarmente virtuoso è il caso della **Slovenia**, che si posiziona al 1° posto nella macroarea (0,74) e che ricopre una posizione di leadership in più di un indicatore. La Slovenia, infatti, registra il livello di NEET<sup>15</sup> e l'indice di Gini<sup>16</sup> più bassi del Mediterraneo, dimostrandosi capace di coniugare la crescita economica con dinamiche sociali inclusive e in grado di valorizzare la componente più giovane della società<sup>17</sup>.

**Figura 1.20.** Indicatore di sintesi dell'ecosistema dell'innovazione (media aritmetica di): Spesa in R&S (percentuale su PIL); Brevetti depositati (per mln. abitanti); Numero di ricercatori (per milione di abitanti), valore compreso tra 0=minimo e 1=massimo. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

<sup>13</sup> 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 150%. 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.

<sup>14</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati MIUR e INDIRE, 2022.

<sup>15</sup> Giovani che sono "Not in Education, Employment, or Training".

<sup>16</sup> Il coefficiente di Gini è una misura statistica della disuguaglianza che descrive quanto omogenea o diseguale il reddito o la ricchezza sono distribuite tra la popolazione di un Paese. Il coefficiente assume un valore tra 0 e 100, ed un coefficiente di Gini più elevato è associato ad una più elevata disuguaglianza.

<sup>17</sup> A contribuire al risultato positivo della Slovenia, sono stati infatti implementate moltissime iniziative a sostegno del sistema socio-educativo: National Higher Education Programme 2011-2020; Research and Innovation Strategy of Slovenia 2011-2020; Smart Specialisation Strategy (S4); Digital Slovenia 2020 (DSI 2020); Framework Programme for the Transition to a Green Economy; White Paper on Pensions e Public Administration Development Strategy 2015-2020.

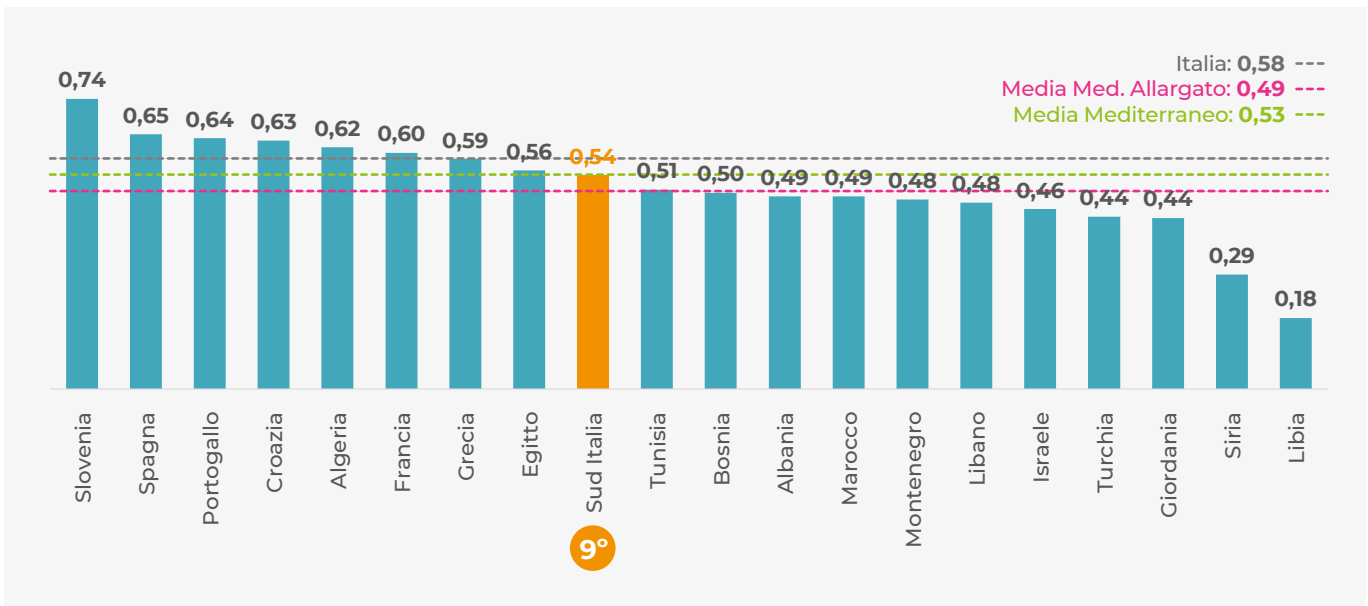


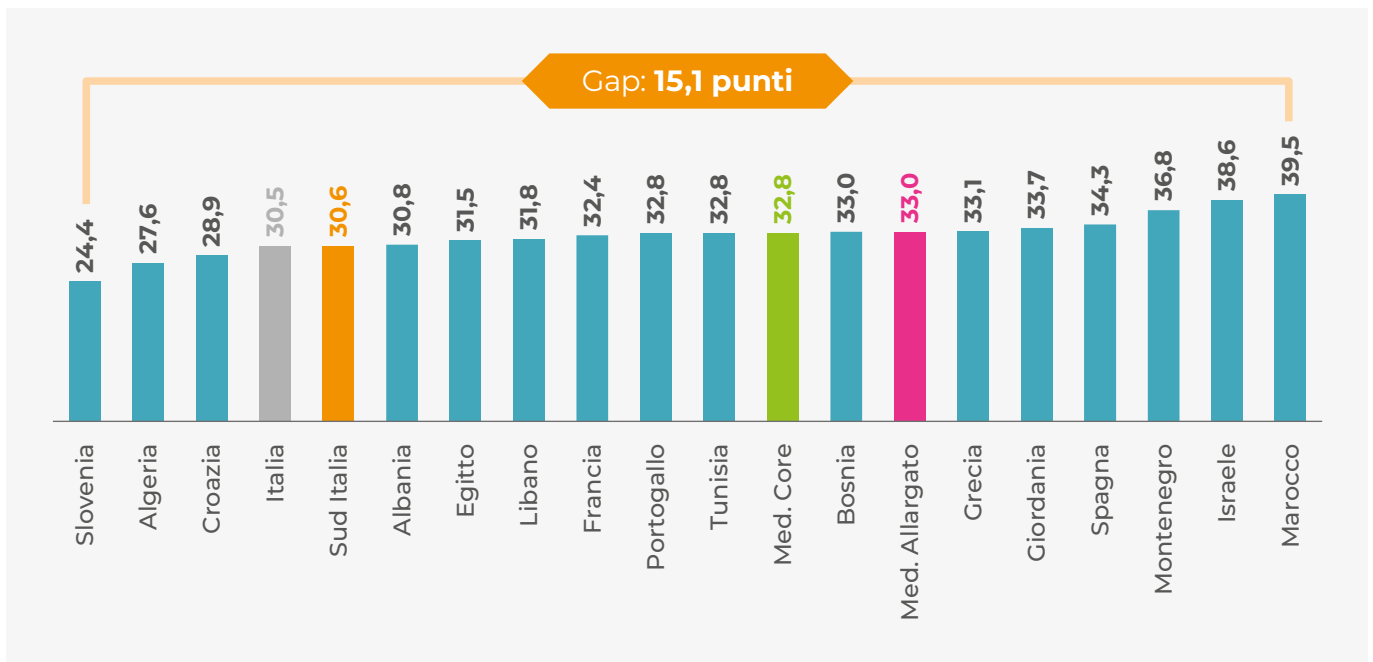
**Figura 1.21.** Iscritti all'università (percentuale della popolazione in età universitaria), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

50. Nel dettaglio dei KPI che compongono il dominio Sociale, il Sud Italia ottiene una buona performance nei seguenti KPI: Indice di GINI (quarto posto) e Political Stability Index (quinto posto). Al contrario, i KPI in cui il Sud Italia si posiziona nella seconda parte della classifica includono: Gender employment gap (Rapporto tra tasso di partecipazione femminile e maschile alla forza lavoro, undicesimo posto), Saldo migratorio (differenza tra immigrati ed emigrati in rapporto alla popolazione ogni 1.000 abitanti, quindicesimo posto), NEET (% 15-29 anni sul totale della popolazione, quattordicesimo posto), Popolazione con accesso a internet (% popolazione, dodicesimo posto).

**Figura 1.22.** Classifica del Dominio Sociale (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

51. Tra i KPI che valorizzano il Sud Italia nel contesto sociale è il **coefficiente di GINI**, un indicatore spesso utilizzato per evidenziare le disparità presenti all'interno della popolazione e che misura la disuguaglianza nella **distribuzione del reddito** o anche della ricchezza. Il valore è compreso tra 0 e 1, un valore basso indica un alto livello di omogeneità.



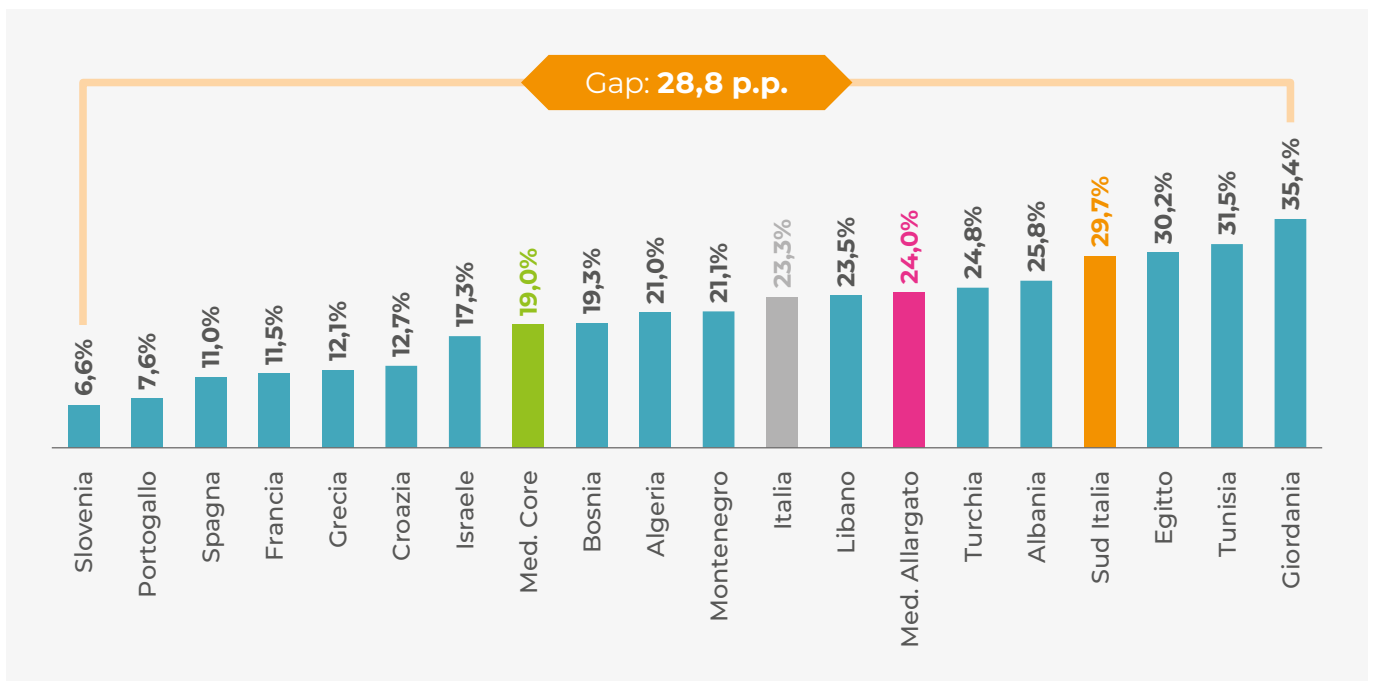


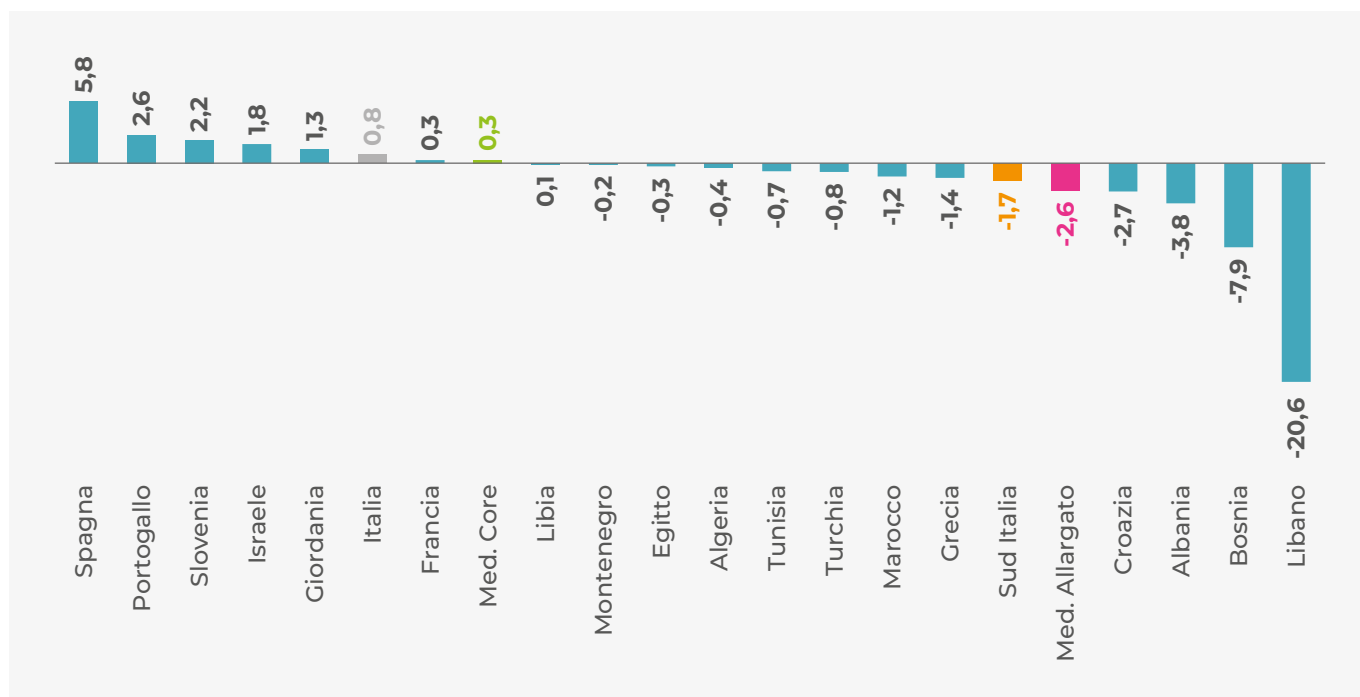
**Figura 1.23.** Indice di GINI\* (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023. (\*) Reverse indicator.

52. La media italiana (30,5) e il Sud Italia (30,6) compaiono tra le prime posizioni, indicando una buona distribuzione e uguaglianza **rispetto al perimetro analizzato**, con valori superiori anche alla Francia (32,4) e alla Spagna (34,3). In generale il gap tra il primo Paese e l'ultimo, la **Slovenia** (24,4) e il Marocco (39,5), è di 15,1 punti, un valore relativamente basso rispetto alle disparità negli altri indicatori analizzati.

53. Tra gli indicatori più critici che meritano un approfondimento – soprattutto se si considera il ruolo fondamentale delle competenze per il futuro socioeconomico dell'area, connesso alle dinamiche demografiche e di crescita inclusiva – troviamo la quota di giovani NEET (ovvero fuori da percorsi di istruzione, formazione e lavoro) e il saldo migratorio. L'Italia, con il **23,3%** presenta un risultato di metà classifica (quattordicesimo posto) nell'indicatore sui NEET, un valore che però è molto

**Figura 1.24.** NEET\* (percentuale della popolazione tra i 15 e i 29 anni)\*\*, 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023. (\*) Not in Education, Employment, or Training (\*\*\*) Reverse indicator.





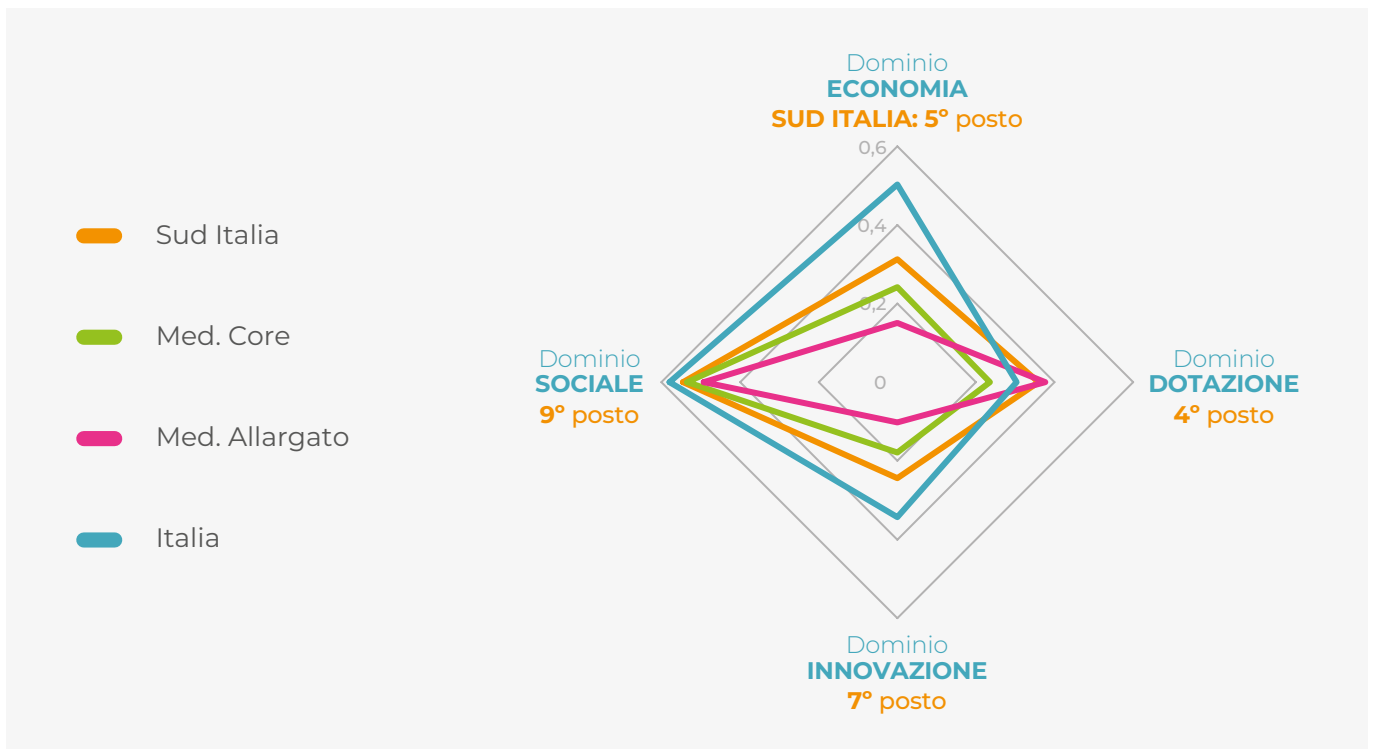
**Figura 1.25.** Saldo migratorio (differenza tra immigrati ed emigrati in rapporto alla popolazione, ogni 1.000 abitanti), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2023.

alto rispetto al contesto europeo (16,6 p.p. più alto rispetto alla Slovenia al 1° posto).

54. L'alto livello di giovani NEET (**29,7%**) evidenzia una situazione di emergenza sociale specialmente per il Sud Italia, in cui le nuove generazioni non intraprendono percorsi di arricchimento culturale, **gravando sulla situazione sociale** e mettendo a rischio lo sviluppo del Paese.
55. Il saldo migratorio può fornire informazioni importanti sulle **tendenze demografiche** e sull'economia di un Paese. Questo indicatore contribuisce alla performance negativa del Sud Italia e mostra molti comparables nel Mediterraneo a **saldo migratorio negativo**. In particolare, il Libano, in ultima posizione, presenta un saldo di -20,6, cioè oltre 20 persone ogni 1.000 abitanti lasciano il Paese. I principali Paesi europei riportano un saldo positivo: Spagna (+5,8), Portogallo (+2,6) e Francia (+0,3). I Paesi del Nord Africa e del Sud Est Asiatico presentano invece una situazione di emergenza sociale in quanto l'offerta non è sufficiente ad attirare più persone di quante lasciano il Paese. L'Italia mostra un saldo lievemente positivo (+0,8), ma che presenta **grandi margini di crescita** rispetto ad altri Paesi europei. Il Sud Italia invece **ha un saldo negativo**: quasi 2 persone ogni 1.000 abitanti decidono di lasciare il territorio.
56. In sintesi, l'analisi degli indicatori socioeconomici dei Paesi dell'area Euro-Mediterranea evidenzia il **ruolo centrale del Sud Italia** in tutta la macroarea di riferimento: nei quattro domini, emerge un quadro a luci e ombre, ma con un posizionamento particolarmente positivo nel **dominio di Dotazione** e nel **dominio Economico**. In particolare, il Sud Italia si posiziona nella prima metà della classifica in 9 KPI (PIL, arrivi turistici internazionali, produttività, nuove imprese, PIL pro capite, export di manifattura high-tech, consumo di rinnovabili, dotazione di gas e petrolio) e nella seconda metà della classifica in 5 KPI (export, IDE, asset produttivi, rilevanza del trasporto marittimo in termini TEU, decarbonizzazione).

57. La classifica complessiva (data dall'insieme dei 4 domini) vede, dunque, il **Sud Italia al 3° posto** tra i Paesi del Mediterraneo Core, con una performance vicina a quella delle maggiori economie europee, come Francia e Spagna. Al contrario di molti altri peer europei, tuttavia, il Sud Italia presenta ancora oggi **potenzialità che non sono sufficientemente valorizzate** e che permetterebbero alla Regione di svilupparsi ulteriormente, ricoprendo quel ruolo di “cerniera” economica e socio-culturale tra Europa e Mediterraneo.
58. In particolare, nel confronto tra il Sud Italia e i benchmark identificati per l'analisi, emerge come il Sud Italia registri una **performance migliore della media** dei Paesi del Mediterraneo Core e degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato in tutti i domini analizzati **tranne quello di Dotazione** (per cui si distanzia solo di 0,02 punti dalla Media del Mediterraneo Allargato, avvantaggiato dalla grande disponibilità di fonti fossili e rinnovabili dei Paesi che ne fanno parte).

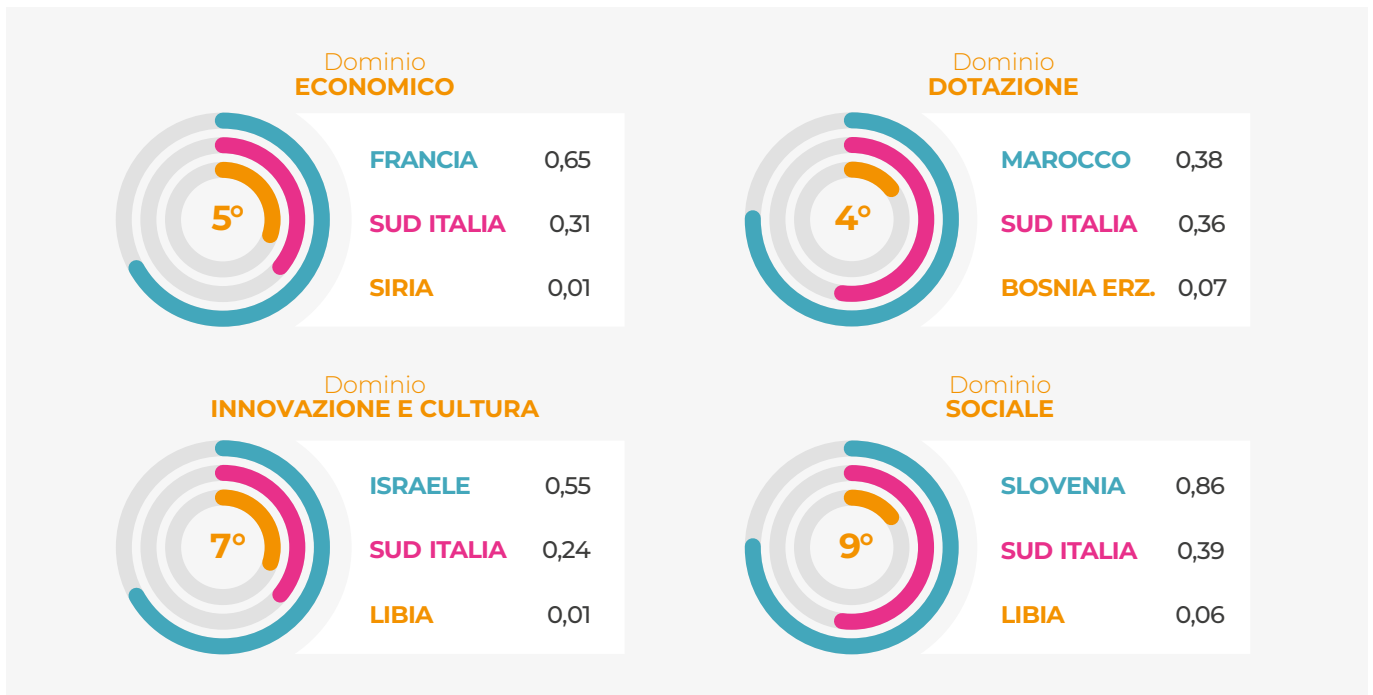
**Figura 1.26.** Rappresentazione grafica dei 4 domini (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo) e confronto tra Sud Italia, media dei Paesi del Mediterraneo core, degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato e dell'Italia. Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2023.



59. Di seguito sono rappresentati i **risultati di sintesi** nei singoli domini di analisi. In particolare, nello schema sotto riportato, per ciascun dominio di analisi sono rappresentati:
- in colore **arancio** il punteggio ottenuto dal Paese “worst performer”;
  - in colore **azzurro** il valore del Paese “best performer”;
  - in colore **rosa** il punteggio ottenuto dal Sud Italia.

Al centro di ogni grafico è indicato il **posizionamento relativo** del Sud Italia rispetto agli altri 21 Paesi.

60. Questi sotto-Indici (e i KPI sottostanti) offrono una guida per focalizzare gli sforzi e gli investimenti futuri sulla competitività del Sud Italia nel con-



**Figura 1.27.** Rappresentazione grafica del cruscotto di monitoraggio dei 4 domini (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). Nota: il cerchio esterno riporta il Paese best performer, il cerchio centrale riporta il punteggio del Sud Italia, mentre il terzo cerchio riporta il punteggio del Paese worst performer; al centro del cerchio è indicato il posizionamento del Sud Italia. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

testo Mediterraneo. Lo scopo è quello di arrivare a **sfruttare appieno il ruolo e il potenziale del Sud Italia** nella regione di riferimento, rispetto ai relativi competitor.

### 1.3 IL RUOLO DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE PER IL FUTURO DEL MEDITERRANEO E PER I SUOI TERRITORI

61. Un ruolo fondamentale nella composizione dell'Indice è rappresentato dalla sua integrazione con la strategia degli SDGs. Gli SDGs sono i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals) individuati nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite adottata a Settembre 2015 per guidare lo sviluppo sostenibile del pianeta e delle persone che lo abitano. Gli SDGs definiscono **obiettivi internazionali**, volti a supportare la transizione sostenibile globale, che trovano applicazione in tutte le nazioni e in tutti i continenti, senza distinzioni tra Paesi ad alto reddito o in via di sviluppo. Tutti sono chiamati ad agire per il raggiungimento degli obiettivi.
62. In questo contesto, il ruolo dei territori e degli attori locali diventa fondamentale per il raggiungimento degli SDG. Infatti, anche se gli obiettivi sono fissati a livello globale, **due terzi di loro non può essere raggiunto senza il coinvolgimento delle comunità locali**<sup>18</sup>. Il contributo delle città e dei territori non è solo riconosciuto all'interno dell'SDG 11 dedicato a comunità e territori sostenibili, ma anche da molti degli altri obiettivi e sotto-obiettivi. In questo senso le città e i territori sono chiamati a definire strategie e azioni in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e a misurare e monitorare il raggiungimento dei target. Il Joint Research Centre della Commissione Europea (JRC) ha sviluppato un **handbook** per supportare le città e i territori nel **monitorare il contributo al raggiungimento degli SDG** e definire delle priorità di azione, attraverso un set di indicatori adattati al contesto locale<sup>19</sup>.
63. La valutazione e il monitoraggio degli SDGs a livello locale diventa, dunque, un tema centrale per il raggiungimento degli stessi. A tal fine, diversi sistemi di indicatori sono stati sviluppati per adattare il sistema di monitoraggio globale alle specificità dei territori, cercando di mantenere un alto livello di comparabilità. Un esempio è rappresentato da **Eurostat**, che ha sviluppato una piattaforma europea di monitoraggio dedicata agli SDGs, offrendo la possibilità di esplorare numerose disaggregazioni regionali. Pur essendo un lavoro limitato a un numero di SDG, la piattaforma contribuisce ai monitoraggi locali, fornendo dati pubblici, aggiornati e comparabili nel tempo. A livello italiano, anche **ISTAT** ha dedicato un report annuale sulle informazioni statistiche per l'Agenda 2030 nazionale. Il report offre disaggregazioni territoriali a livello urbano e regionale, fornendo gli andamenti di diverse metriche relative agli SDGs<sup>20</sup>.
64. Inoltre, gli SDGs non devono essere considerati obiettivi isolati da raggiungere singolarmente. Essi, infatti, rappresentano un **sistema di target e indicatori caratterizzato da numerose interrelazioni e influenze reciproche**. Per questo, i passi fatti verso il raggiungimento di un obiettivo possono accelerare o rallentare il raggiungimento di altri obiettivi. A tal proposito, è possibile notare come le influenze derivanti dalle interrelazioni tra SDGs presentano prevalentemente un **carattere positivo**<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> Fonte: OECD, 2020.

<sup>19</sup> Siragusa et al., 2022.

<sup>20</sup> Istat, 2022.

<sup>21</sup> Allen et al., 2019.



65. Risulta vincente individuare quelli che vengono definiti **Synergy Drivers**<sup>22</sup>, ovvero quelle azioni, politiche o strategie che possono rafforzare il raggiungimento di due o più SDGs, piuttosto di monitorare il contributo al raggiungimento di un singolo SDG.
66. A tal proposito, numerosi studiosi si sono interrogati non solo su come monitorare il contributo dei territori al raggiungimento degli SDGs, ma anche su possibili **metodologie e approcci per individuare e monitorare le interrelazioni tra SDGs**. In particolare, è possibile raggruppare gli approcci presenti in sei categorie<sup>23</sup>: (i) approcci linguistici basati sull'individuazione di parole chiave; (ii) approcci letterali basati sulla letteratura scientifica disponibile; (iii) approcci argomentativi basati sul coinvolgimento degli stakeholder e degli esperti che sulla base delle proprie esperienze e della conoscenza del contesto individuano l'esistenza di interrelazione, (iv) approcci quantitativi basati sulle misure statistiche; (v) approcci sistemici basati sull'utilizzo di metodi di system thinking. Il **Joint Research Centre (JRC)**<sup>24</sup> ha sviluppato una piattaforma dedicata al tema dove è possibile sperimentare diversi tool che implementano gli approcci disponibili<sup>25</sup>.
67. Sulla base di queste considerazioni e del ruolo centrale assunto dagli SDGs nell'attività di monitoraggio di un territorio, **a ciascun KPI contenuto nell'indice è stato associato uno dei 17 SDGs** e, ove possibile, il relativo indicatore considerato.
68. Considerando i KPI in cui il Sud Italia presenta un elevato punteggio rispetto al resto dei Paesi considerati nell'analisi, emerge come il dominio dell'Economia sia strettamente legato all'SDG 8 **“Decent Work and Economic Growth”**, finalizzato a promuovere una crescita economica sostenuta, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti. In questo obiettivo, il Sud si posiziona **6° per quota di PIL sul totale del Mediterraneo e 4° per produttività (misurata come PIL generato per addetto)**.
69. L'Agenda di sviluppo sostenibile contiene al suo interno, inoltre, alcuni SDGs direttamente legati all'ambito della sostenibilità ambientale. Un esempio è il KPI che misura la quota di energie rinnovabili sui consumi, che risulta essere direttamente collegato all'SDG 7 **“Affordable and clean energy”** e, in particolare, all'indicatore 7.2.1 “Renewable energy share in the total final energy consumption”, in cui il Sud si posiziona al 1° posto tra i Paesi del Mediterraneo Allargato. A questo si aggiunge il KPI sulla percentuale di aree marine protette sul totale del territorio, collegato all'SDG 14 **“Life below water”** e, in particolare, all'indicatore 14.5.1 “Coverage of protected areas in relation to marine areas”, in cui il Sud si posiziona al 4° posto.








<sup>22</sup> Sachs et al., 2019.

<sup>23</sup> Miola et al., 2019.

<sup>24</sup> Il Joint Research Centre (JRC) è il servizio scientifico interno della Commissione europea, che fornisce supporto statistico e tecnico alle politiche dell'UE.

<sup>25</sup> EC-JRC, 2021.

70. Con riferimento al dominio di Innovazione e Cultura, in aggiunta all'SDG 8 (presente anche nel dominio Economia) l'SDG di riferimento è il 9 **“Industry, Innovation and Infrastructure”**, finalizzato a promuovere la realizzazione di un'infrastruttura resiliente, l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile. Nel raggiungere questo obiettivo diventa centrale, infatti, il ruolo giocato dalle attività ad alta tecnologia. In questo contesto il Sud presenta un rilevante ecosistema dell'innovazione: il Sud Italia si posiziona 9° **nella macroarea per** numero di brevetti depositati.
71. Infine, gli indicatori appartenenti al dominio Sociale in cui il Sud presenta maggiori elementi di forza, indice di GINI e Political Stability Index, sono associati rispettivamente all'SDG 10 **“Reduced inequalities”** e all'SDG 16 **“Peace, Justice and Strong Institutions”** (e in particolare all'indicatore 16.6 “Develop effective, accountable and transparent institutions at all levels”). In entrambi questi indicatori il Sud Italia si posiziona in quinta posizione.

DIMENSIONE	KPI (unità di misura)	SDG	Posizione (su 21 Paesi)	Punteggio Sud Italia	Punteggio Italia	Media Med.	Media Med. Allargato
Economia	PIL (% sul totale del Mediterraneo)		6°	0,1	0,7	0,1	0,1
	Produttività (€, PIL per addetto)		4°	0,7	0,2	0,4	0,2
Dotazione	Aree marine protette (% aree marine del territorio)		1°	1	1	0,1	0,0
	Rinnovabili (% dei consumi energetici)		4°	0,2	0,2	0,1	0,1
Innovazione e Cultura	Brevetti depositati (per mln. abitanti)		9°	0,1	0,1	0,1	0,1
	Numero di ricercatori (per milione di abitanti)		9°	0,7	0,7	0,3	0,2
Sociale	Indice di GINI (valore tra 0 e 1)		4°	0,6	0,7	0,5	0,5
	Political Stability Index (valore tra -2,5 a 2,5)		5°	0,9	0,9	0,6	0,5









**SUD ITALIA**

72. D'altro canto, il Sud presenta ancora ampi margini di sviluppo in alcuni KPI. In particolare, risulta 19° per quota di esportazioni su PIL e 17° **per Investimenti Diretti Esteri (IDE), entrambi collegati all'SDG 8, precedentemente menzionato.**
73. Con riferimento al dominio Dotazione gli indicatori con maggior criticità, la quantità di asset produttivi e la rilevanza dei trasporti marittimo merci, sono collegati rispettivamente all'SDG 12 **“Responsible Consumption and Production”** e all'SDG 9 in cui si posiziona al 13° posto.

**Figura 1.28.** KPI in cui il Sud Italia mostra maggiori elementi di forza, associati ai rispettivi SDGs (valore indice). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

74. Il Sud si posiziona a metà classifica in alcuni indicatori di innovazione e, in particolare, nella spesa in R&S (sul PIL) e iscritti all'università (sulla percentuale di popolazione nella fascia di età universitaria), rispettivamente al 9° e 12° posto. Quest'ultimo indicatore fa riferimento all'SDG 4 **"Quality Education"**, finalizzato ad assicurare l'inclusione e un'equa qualità dell'istruzione e promuovere le opportunità di formazione nel corso della vita per tutti.
75. Infine, nel dominio Sociale il Sud si posiziona al 15° posto per saldo migratorio, associato all'SDG 10 (e, in particolare, all'indicatore 10.7 "Responsible and Well-Managed Migration Policies"), e 14° **per quota di NEET sulla percentuale di giovani, associato all'SDG 8** (e, in particolare, all'indicatore 8.6.1 "Proportion of youth (aged 15–24 years) not in education, employment or training").

**Figura 1.29.** KPI in cui il Sud Italia mostra maggiori elementi di debolezza, associati ai rispettivi SDGs (valore indice). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

DIMENSIONE	KPI (unità di misura)	SDG	Posizione (su 21 Paesi)	Punteggio Sud Italia	Punteggio Italia	Media Med.	Media Med. Allargato
Economia	Export (% su PIL)		19°	0,1	0,1	0,2	0,2
	IDE (stock, % su tot. Mediterraneo)		17°	0,1	0,5	0,2	0,0
Dotazione	Asset produttivi (GFCF, % del PIL)		12°	0,4	0,4	0,4	0,4
	Rilevanza del trasporto marittimo merci (TEU, % su export+import)		13°	0,1	0,1	0,1	0,8
Innovazione e Cultura	Spesa in R&S (% del PIL)		9°	0,2	0,3	0,2	0,1
	Isritti all'università (% pop. in età universitaria)		12°	0,1	0,2	0,3	0,1
Sociale	Saldo migratorio (differenza tra immigrati ed emigrati in rapporto alla pop. ogni 1.000 abitanti)		15°	0,5	0,5	0,5	0,4
	NEET 15-29 anni (% pop. 15-29 anni)		14°	0,2	0,4	0,4	0,4

**SUD ITALIA**

76. In conclusione, la territorializzazione dell'Agenda 2030, degli SDG e degli indicatori per il loro monitoraggio, è un tema centrale per accelerare il raggiungimento degli obiettivi internazionali. Città metropolitane e Regioni possono contribuire direttamente al raggiungimento degli obiettivi attraverso lo sviluppo di strategie e azioni integrate e coerenti con il contesto di riferimento. I framework di indicatori locali disponibili rappresentano un utile supporto per i decisori locali per monitorare l'attuale contributo e strategicamente dare priorità ad azioni che abbiano un impatto (locale e globale) al raggiungimento sinergico degli SDG.



# **SECONDA PARTE**



# SECONDA PARTE:

## le filiere strategiche e le invarianti competitive per il Sud Italia nel quadro del Mediterraneo

### 2.1 INTRODUZIONE

1. Se il Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) supporta la visione identificata per il Sud Italia, che registra un buon potenziale competitivo nella macroarea Euro-Mediterranea posizionandosi come terza economia tra i Paesi analizzati, occorre ora capire **come “mettere a terra” e realizzare questo potenziale e, di conseguenza, la Visione proposta.**
2. Per farlo - a valle del primo anno di attività dell'iniziativa Verso Sud, del Forum di Sorrento del 2022 e sulla base dei Tavoli Territoriali e delle interviste realizzate - abbiamo identificato **4 filiere strategiche**, che possono far leva sui punti di forza del Sud (dotazione; posizionamento; asset produttivi, cognitivi e territoriali, ...) valorizzandoli e, attraverso i giusti interventi e correttivi, contribuire a rendere a tutti gli effetti quest'area piattaforma attrattiva e competitiva nelle relazioni e nei flussi tra Sponda Sud e Sponda Nord del Mediterraneo, e quindi tra Nord Africa, Africa, Asia ed Europa.
3. La prima filiera strategica riguarda l'**Economia del Mare**, comparto particolarmente ampio e a sua volta comprensivo di svariati settori e sotto-settori. Questi, pure essendo molto eterogenei tra loro, hanno in comune la rilevanza della risorsa-Mare, che per il Sud Italia rappresenta un asset strategico, soprattutto se consideriamo le potenzialità del Sud come piattaforma continentale in ambito portuale e le opportunità emerse col verificarsi di trend recenti (nearshoring, tensioni geopolitiche, criticità connesse alle forniture e alla pandemia, ...), nonché la rinnovata centralità del Mediterraneo. Alla luce di questi elementi, per la prima volta, assistiamo al cambiamento degli equilibri della portualità nella macro-regione.
4. Ciò è vero con riferimento al trasporto passeggeri, che vede una forte ripartenza dopo lo stop e la flessione imposti dalla pandemia, ma anche al trasporto merci, che con la riconfigurazione delle catene del valore e la regionalizzazione delle filiere offre al Sud Italia un'opportunità senza precedenti: quella di affermarsi come leader e hub cardine nel trasporto di breve e medio raggio. Al trasporto marittimo si aggiungono poi le opportunità in ambito portuale e in quello connesso alle tecnologie sostenibili e green. In tutti questi settori lo sviluppo e la competitività portuale giocano un ruolo determinante.

5. I porti sono anche tra i protagonisti della seconda filiera strategica identificata, che riguarda il **settore energetico** con riferimento sia alle fonti convenzionali, che a quelle rinnovabili. La crisi energetica, seguita dal conflitto russo-ucraino, ha reso evidente l'importanza della sicurezza energetica e della differenziazione delle fonti. In questo senso si è mosso anche il Governo italiano, con le iniziative legate al c.d. "Piano Mattei". In quest'ottica il Sud Italia riveste il ruolo di hub strategico che ospita i principali interconnettori (metanodotti) con il Nordafrica. Queste infrastrutture sono importanti sia alla luce dell'attuale riconfigurazione dei partner energetici italiani ed europei, sia, nel lungo periodo considerando le opportunità offerte dall'idrogeno green. Il Sud Italia è inoltre bacino di rinnovabili, in particolare solare ed eolico, e offre grandi opportunità di investimento in grado di creare filiere produttive sul territorio. È questo il caso dell'eolico offshore, dello small scale LNG, dei bacini di accumulo, delle nuove energie del mare e dell'idrogeno con la relativa filiera degli elettrolizzatori. Perché questi investimenti possano esprimere però il loro potenziale, è però necessario proseguire nel percorso di semplificazione e sviluppare l'infrastruttura di rete e di stoccaggio in grado di mettere in connessione produzione e consumo in modo efficace.
6. La terza filiera strategica riguarda il **settore produttivo e il comparto manifatturiero e industriale**. La re-industrializzazione del Sud può sfruttare il momento unico a livello geoeconomico, che vede opportunità di investimento e re-investimento, collegate ai processi di regionalizzazione delle value chain e di nearshoring. Il Sud già oggi ospita investimenti e player nazionali e multinazionali, con un particolare vantaggio nei settori automotive, aerospaziale, farmaceutico e agrifood. Tutti questi settori affrontano oggi le sfide legate alla transizione green, al cambiamento climatico e alla digitalizzazione e richiedono, quindi, misure di politica industriale ad hoc, in grado di riconoscere il potenziale del Sud Italia in ottica industriale. In particolare, le industrie del Sud potrebbero sfruttare le opportunità connesse alla costruzione di filiere integrate di scala mediterranea (attraverso modelli cooperativi e partenariati industriali con i Paesi del Mediterraneo), che permetterebbero di aumentare l'attrattività per gli investitori internazionali.
7. Infine, il **settore turistico** continua a giocare un ruolo cruciale per lo sviluppo di alcuni territori del Sud Italia. Anche in questo caso l'enorme potenziale dell'area è ancora poco sfruttato, soprattutto in termini di attrattività internazionale e destagionalizzazione. Corrette iniziative e investimenti per potenziare le infrastrutture (a partire da quelle della mobilità) e diversificare l'offerta nella direzione di una maggior sostenibilità e attenzione ai nuovi trend del turismo, permetterebbero al Sud Italia di sviluppare una filiera competitiva su scala internazionale e in grado di generare importanti ricadute per i territori. Anche in questo caso, modelli cooperativi su scala mediterranea, con la condivisione di best practice e la costruzione di prodotti turistici cross-paese diventano imprescindibili nel mutato contesto geoeconomico e sociale.



**Figura 2.1.** Le 4 filiere strategiche e le 3 invarianti di sviluppo identificate per la definizione della nuova agenda di sviluppo per il Sud Italia (illustrativo, in blu le filiere strategiche; in azzurro le invarianti di sviluppo), 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2023.

Tutte e quattro le filiere saranno analizzate nei paragrafi seguenti, a partire dal contesto di riferimento e dall'analisi delle opportunità per il Sud Italia nel quadro Euro-Mediterraneo e dei nodi da sciogliere per concretizzare tali opportunità, in particolare facendo riferimento a **3 invarianti di sviluppo**:

- a. Gli **investimenti infrastrutturali, soft e hard**, che sono indispensabili per assicurare il giusto livello di connettività in tutti e 4 gli ambiti considerati e mettere a frutto il posizionamento del Sud Italia. Si tratta di una prima invariante fondamentale, con riferimento al traffico di merci e passeggeri nei porti; alla logistica integrata e alle infrastrutture abilitanti la digitalizzazione; considerando le pipeline energetiche in via di sviluppo e le infrastrutture fondamentali per l'uptake delle rinnovabili e la trasmissione dell'elettricità prodotta; al movimento dei turisti nazionali e internazionali, prestando particolare attenzione alla sostenibilità (intesa come promozione del turismo dei borghi e delle piccole località, promozione della mobilità dolce condivisa e collettiva, valorizzazione dell'esistente, promozione prodotti a km zero, zero consumo di suolo e altri nascenti filoni).
- b. Le **competenze e il capitale umano**, che sono cruciali per vincere tutte le sfide identificate nei paragrafi successivi, e che oggi costituiscono la vulnerabilità più importante per lo sviluppo del tessuto produttivo, delle filiere, e per l'attrattività, non soltanto del Sud, ma dell'intero Paese (e dell'UE). Si tratta di una sfida che deve essere affrontata subito, con soluzioni nel breve periodo, ma che potrà essere gestita in modo strutturale solo nel medio e lungo periodo, partendo da azioni immediate, e considerando le **traiettorie demografiche Euro-Mediterranee. In Italia, negli ultimi 5 anni, la popolazione in età da lavoro (15-64 anni) è diminuita di 756 mila persone. Nel solo 2022 di 133 mila.**<sup>1</sup> Il tema dello skill gap è ancor più centrale se si pensa alla trasformazione delle competenze e dei lavori che sarà prodotta dalla Twin Transition: quella della green economy e della digitalizzazione pervasiva. La Commissione Europea stima che **la sola tecnologia delle batterie richiederà, in UE, 800.000 lavoratori da formare, qualificare o riqualificare entro il 2025.**

<sup>1</sup> Fonte: ISTAT, 2023.

- c. La **governance e i modelli collaborativi**, che riguardano molteplici livelli: tra player all'interno di filiere e filiere allargate (ad es. attraverso la best practice dei **contratti o accordi di filiera**); tra diversi settori (come quello della portualità, della logistica integrata e della manifattura e dell'energia, per creare **poli di sviluppo competitivi**); tra attori dell'ecosistema dell'innovazione (sul **modello campano** coinvolgendo player pubblici e istituzioni locali, della ricerca e aziende nazionali e multinazionali in settori tecnologici e/o tradizionali); tra territori del Sud Italia, del Sistema Paese e, non ultimo, nella macro-area del Mediterraneo (ad esempio con la **cooperazione tra ZES e con partnership volte alla progressiva creazione di vere e proprie filiere Euro Mediterranee**).

## 2.2 L'ECONOMIA DEL MARE PER LA COMPETITIVITÀ, ATTRATTIVITÀ E CRESCITA DEL SUD ITALIA E DEL MEDITERRANEO

8. La filiera dell'Economia del Mare assume un ruolo altamente strategico per il Sud Italia e, più in generale, per tutti i Paesi dell'area Euro-Mediterranea, in quanto il mare rappresenta l'**elemento di congiunzione** tra tutte le economie che vi si affacciano. In particolare, seppur il **mar Mediterraneo** conti soltanto per circa l'1% della superficie dei mari del mondo, rappresenta il **20% del traffico marittimo** mondiale, il **30% del traffico petrolifero** e il **27% dei servizi di linea container**.
9. Come già ricordato, i Paesi che vi si affacciano rappresentano oltre 9,4 trilioni di Dollari di PIL (pari al 9,7% del totale mondiale) e 550 milioni di abitanti (pari al 7% del totale mondiale), valori che salgono a 13 trilioni di Dollari (pari al 13,4% del totale mondiale) e 1,2 miliardi (pari al 15% del totale mondiale) rispettivamente se, come perimetro esteso, si considera il Mediterraneo Allargato nel suo complesso. In aggiunta, il mare Mediterraneo **è punto d'incontro di 4 grandi aree geoeconomiche** (AfCFTA<sup>2</sup>, Mercato Unico Europeo, NAFTA<sup>3</sup> e RCEP<sup>4</sup>), una caratteristica che ne rileva la forte strategicità per i flussi mondiali di trasporto di merci, materie prime, flussi finanziari e per la mobilità di persone.
10. L'Economia del Mare include comparti molto eterogenei tra loro, accomunati dal ruolo centrale giocato dalla risorsa mare al loro interno, che rappresenta inoltre un elemento strategico e competitivo. Nel dettaglio, essa comprende sette filiere<sup>5</sup>:
  - **servizi di alloggio e ristorazione**: attività legate alla ricettività e alla ristorazione, includendo anche quella su navi;

<sup>2</sup> African Continental Free Trade Area.

<sup>3</sup> North American Free Trade Agreement.

<sup>4</sup> Regional Comprehensive Economic Partnership. Il RCEP è un accordo di libero scambio nella regione dell'Asia Pacifica tra i dieci stati dell'ASEAN (cioè Brunei, Cambogia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippine, Singapore, Thailandia e Vietnam) e cinque dei loro partner di libero scambio: Australia, Cina, Giappone, Nuova Zelanda e Corea del Sud.

<sup>5</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su "Economia del mare e Green Deal – I fabbisogni professionali e formativi delle imprese della Blue Economy in Italia", Unioncamere, 2020.

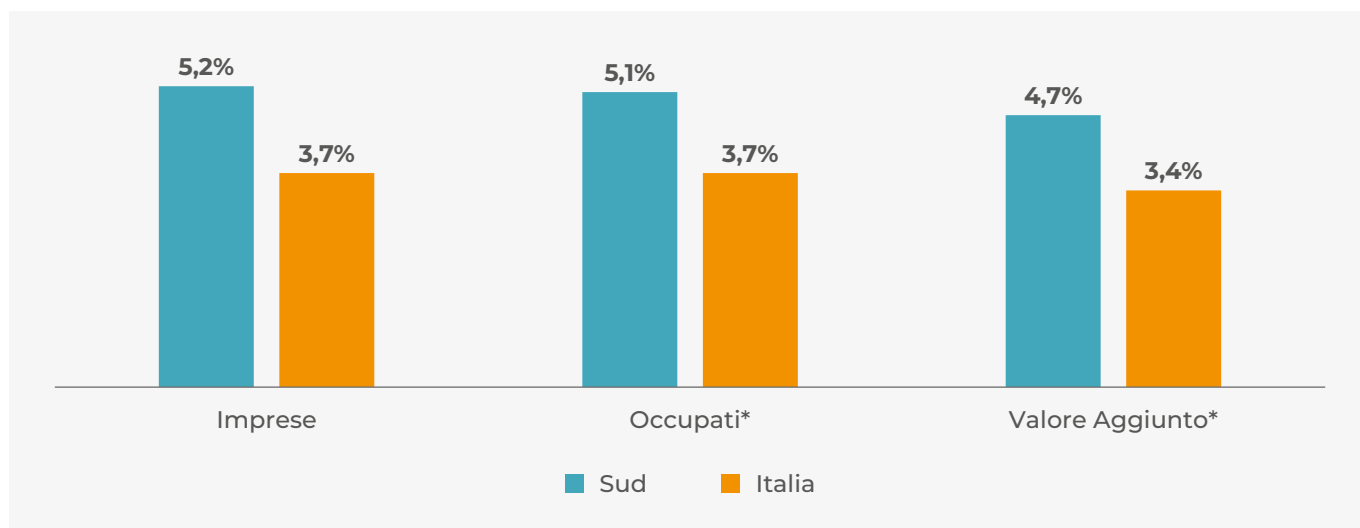


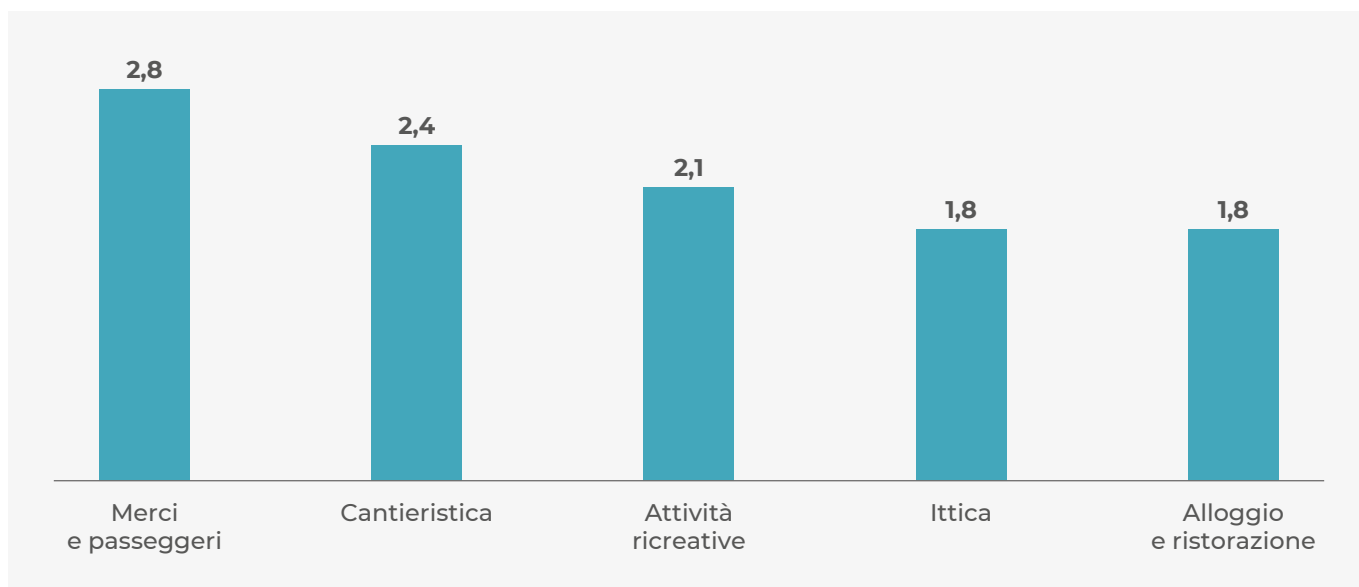
- **movimentazione di merci e passeggeri:** attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici;
- **ricerca, regolamentazione e tutela ambientale:** attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale; istruzione (scuole nautiche, ecc.); attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni;
- **filiera della cantieristica:** attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse;
- **filiera ittica:** attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, incluso il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- **attività sportive e ricreative:** attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento;
- **industria delle estrazioni marine:** attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, piuttosto che petrolio e gas naturale con modalità off-shore.

11. Nel suo complesso, l'Economia del Mare ricopre un peso particolarmente importante tra le **Regioni del Sud** Italia, contribuendo al:

- **4,7%** del **Valore Aggiunto** del territorio (rispetto al 3,4% della media nazionale), pari a 15,6 miliardi di Euro, che rappresenta il 30,4% del totale nazionale;
- **5,2%** delle **imprese** del territorio (rispetto al 3,7% della media nazionale), pari a 107.500 imprese, che rappresentano il 47,9% del totale nazionale;
- **5,1%** degli **occupati** del territorio (rispetto al 3,7% della media nazionale), pari a 345.400, che rappresentano il 37,5% del totale nazionale.

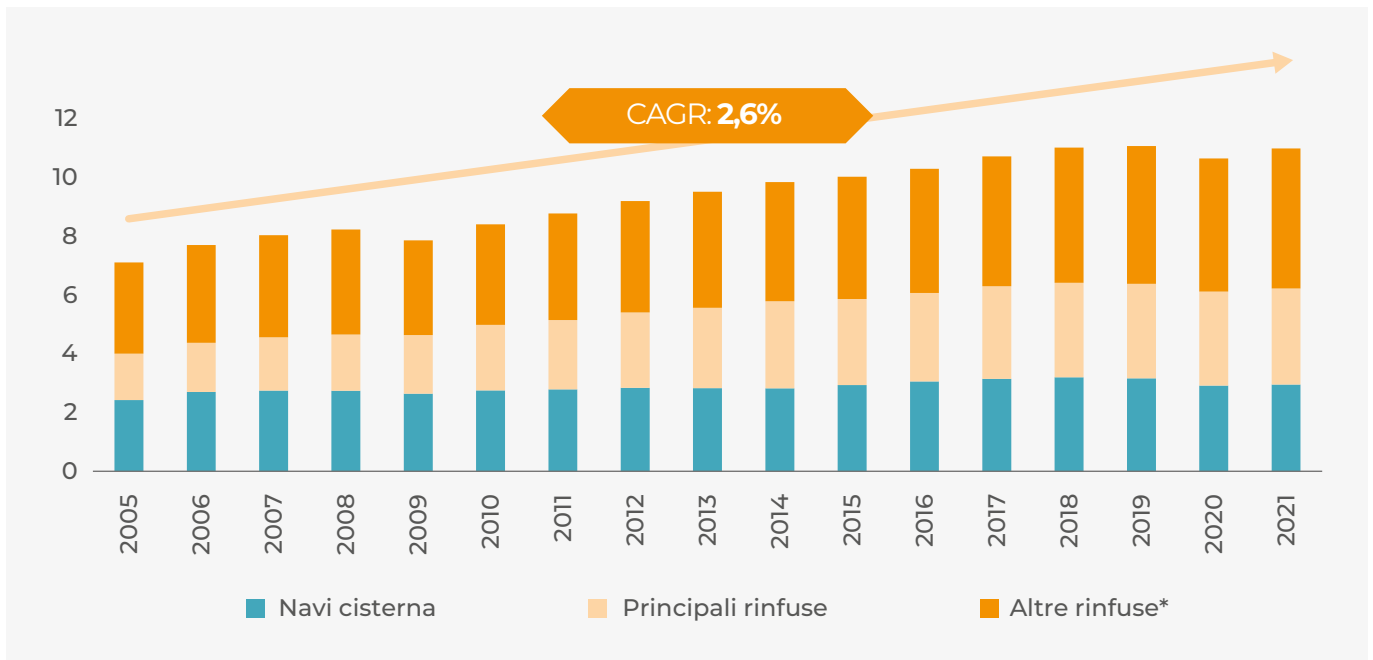
**Figura 2.2.** Incidenza dell'Economia del Mare in Italia e nel Sud Italia (percentuale sul totale delle rispettive economie), 2021. (\*) Dati al 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Informare, Centro Studi Tagliacarne e Unionecamere, 2023.





**Figura 2.3.** Comparti dell'Economia del Mare e loro moltiplicatore in Italia (moltiplicatore economico), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Informare, Centro Studi Tagliacarne e Unionecamere, 2023.

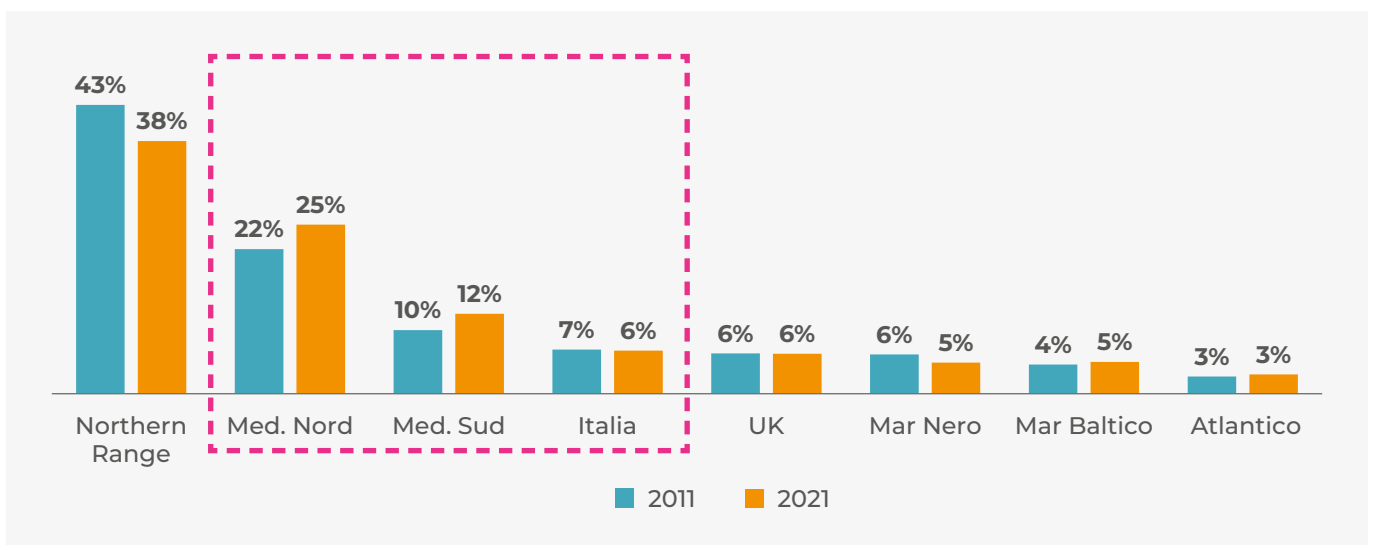
12. Tra i settori che compongono la filiera, la **movimentazione di merci e passeggeri** è quello che presenta un coefficiente di attivazione economico maggiore: per ogni Euro prodotto in questo comparto, la ricaduta per il resto dell'economia è di 2,8 Euro (rispetto alla media degli altri comparti della filiera pari a 1,7).
13. Il trasporto marittimo assume un ruolo più che mai centrale, anche in quest'epoca caratterizzata da un avvicinamento delle catene di approvvigionamento (reshoring), nel posizionamento competitivo dei territori nel mutato panorama geopolitico globale. Questo fenomeno ha comportato una riconfigurazione delle rotte internazionali, implicando una nuova centralità del Mediterraneo per gli scambi marittimi a corto raggio, aprendo a nuove opportunità senza precedenti per i porti italiani e del Sud Italia. L'**import-export** via mare, infatti, rappresenta l'ossatura del commercio internazionale: vale il **70%** del valore complessivo del commercio mondiale e il **90%** del **volume**, e contribuisce per circa il **12%** al **PIL globale**.
14. Tra il 2005 e il 2021 il commercio marittimo globale ha registrato una costante crescita, con un tasso di crescita annuo composto del **2,6%**, segnando solo una lieve battuta d'arresto nel 2020 a causa della pandemia da Covid-19. Tra il 2005 e il 2019 il commercio di **minerali, grano, carbone, alluminio e fosfato** è raddoppiato (+101%), contando per il 29% del commercio marittimo mondiale. In questo periodo il commercio di **petrolio, gas e sostanze chimiche** è aumentato del 30% (29% del totale), mentre il commercio di altre rinfuse è aumentato del 51%.
15. Nel 2021 il commercio marittimo ha ripreso a crescere, registrando un aumento negli scambi del **3,2%** rispetto all'anno precedente e riportando i volumi a livelli vicini al pre-pandemia (circa 11 milioni di tonnellate).
16. Lo scoppio della guerra in Ucraina, unito alle nuove tendenze sviluppate nel post-Covid, hanno evidenziato l'esigenza di riavvicinare la produzione ai Paesi di consumo finale. Nel quadro del commercio marittimo internazionale, dunque, il bacino del Mediterraneo sta acquistando sempre più centralità in termini di flussi. Considerando la **ripartizione dei flussi**



**Figura 2.4.** Andamento del commercio marittimo globale (miliardi di tonnellate), 2005-2021. (\*) Navi cisterna: petrolio (grezzo e raffinato), gas e sostanze chimiche. Principali rinfuse: minerali, grano, carbone bauxite/alluminio e fosfato. Altre rinfuse: merci, commercio containerizzato e carico generale residuo. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UNCTAD, 2023.

**commerciali** dei principali porti europei e mediterranei, emerge come i principali porti del Mediterraneo siano passati da una quota del 39% nel 2011 al **43% nel 2021**.

- Come è possibile notare dal grafico riportato in Figura 2.5, la crescita dei flussi nel Mediterraneo è ripartita tra i Paesi della **sponda Nord** (Europa meridionale e medio-oriente) e quelli della **sponda Sud** (grazie all’eccezionale sviluppo di alcuni porti africani, come ad esempio Tanger Med).
- La regionalizzazione delle filiere produttive – attraverso azioni di re-shoring da parte delle imprese – rende sempre più importante il **trasporto marittimo a corto raggio**. A seguito di questo trend, infatti, ci

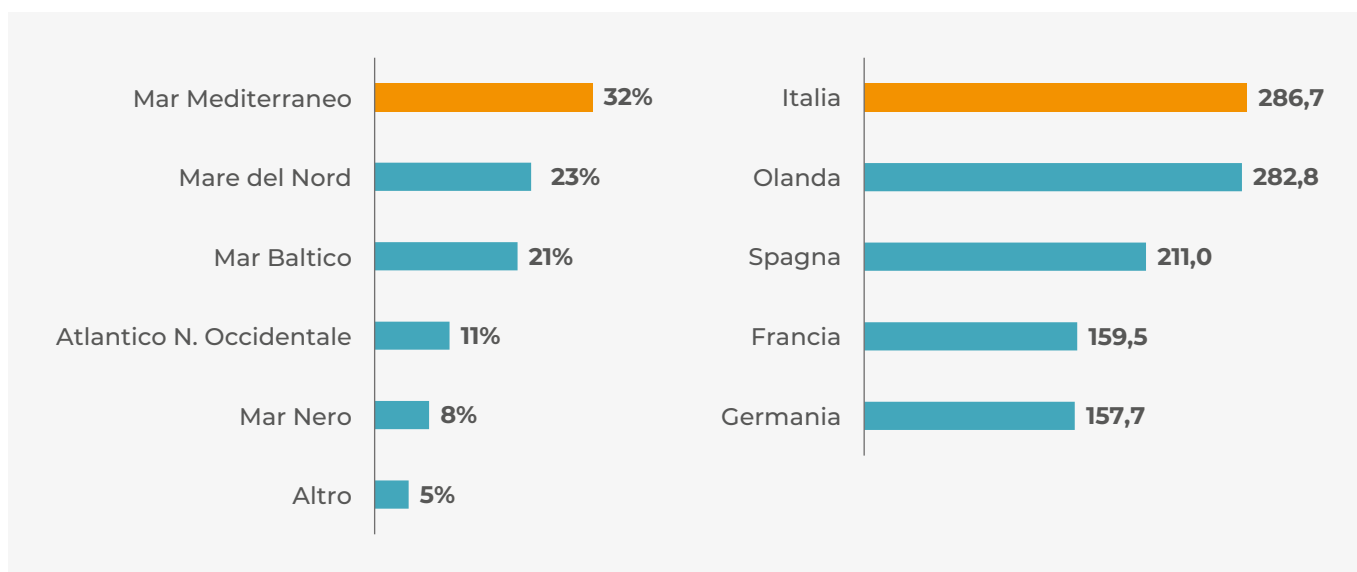


**Figura 2.5.** Andamento del commercio marittimo globale (miliardi di tonnellate), 2005-2021. (\*) Navi cisterna: petrolio (grezzo e raffinato), gas e sostanze chimiche. Principali rinfuse: minerali, grano, carbone bauxite/alluminio e fosfato. Altre rinfuse: merci, commercio containerizzato e carico generale residuo. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UNCTAD, 2023.

si attende che le **rotte intra-regionali** cresceranno del **+64%** nel 2024 rispetto al 2011 (rispetto al +31% delle rotte Nord-Sud e 26% Est-Ovest)<sup>6</sup>.

19. In un contesto di progressiva regionalizzazione dei flussi e di rinnovata centralità del Mediterraneo, inoltre, il Sud Italia mostra un vantaggio comparato – grazie alla sua posizione baricentrica nel Mediterraneo – nel trasporto marittimo a corto raggio. Già oggi, il Mediterraneo risulta essere la prima destinazione al mondo per lo **Short Sea Shipping** – movimentando il 32% del totale mondiale nel 2020– e, grazie al contributo del Sud, l'Italia è al **1° posto in Europa** e nel Mediterraneo per il trasporto marittimo a corto raggio, con un totale di **286,7 milioni di TEU** movimentate. Il segmento Ro-Ro, infatti, è una componente chiave del c.d. **traffico a corto raggio** (Short Sea Shipping) e può fornire un importante contributo nel processo di avvicinamento delle catene del valore all'interno del perimetro del mar Mediterraneo.
20. L'accorciamento delle catene del valore, unito alla posizione strategica nel Mediterraneo, rappresenta dunque un'opportunità per il Sud Italia per affermarsi come **piattaforma per il trasporto merci UE-Nord Africa**. I porti del Sud, infatti, coprono il **53% del traffico Ro-Ro nazionale**, con l'**Autorità Portuale dello Stretto** che si posiziona **2°** tra i porti italiani per **traffico Ro-Ro** con **14,1 milioni di tonnellate** nel 2021.

**Figura 2.6.** A sinistra: Destinazioni dello Short Sea Shipping europeo (percentuale), 2020. A destra: Short Sea Shipping nei primi 5 Paesi europei (milioni di tonnellate), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM e Assoport, 2023.



21. Nel contesto nazionale, le Regioni del Sud Italia si caratterizzano per una vocazione particolarmente accentuata per il commercio marittimo. I porti del Sud, infatti, rappresentano il **46% del traffico merci** (espresso in TEUs<sup>7</sup>) **via mare** del totale nazionale. Inoltre, il **64% del commercio totale** del Sud Italia è effettuato via mare, rispetto al 36% del Centro Nord. Non a caso, almeno un porto del Sud Italia si posiziona nei **primi 3 posti** in ogni tipologia di trasporto merci.

<sup>6</sup> Le rotte intra-regionali fanno riferimento ai collegamenti marittimi tra i Paesi del Mediterraneo, quelle Nord-Sud ed Est-Ovest ai traffici marittimi intercontinentali. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2023.

<sup>7</sup> Unità equivalente a 20 piedi.

Energy (milioni ton.)		Dry (milioni ton.)		Container gateway (milioni TEUs)	
Trieste	37,4	Ravenna	11,3	Genova	2,2
Cagliari	24,9	Taranto	9,8	La Spezia	1,3
Augusta	23,9	Venezia	6,4	Napoli	0,6
Container transhipment (milioni TEUs)		Ro-Ro (milioni ton.)		Breakbulk (milioni ton.)	
Gioia Tauro	3,1	Livorno	15,6	Ravenna	7,4
Genova	0,3	Stretto	14,1	Taranto	3,4
Trieste	0,2	Genova	9,5	Venezia	2,5

**Figura 2.7.** TOP-3 dei porti italiani per settore portuale (milioni di tonnellate e milioni di TEUs), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM e Assoport, 2023.

22. Un ruolo di primo piano nel panorama Euro-Mediterraneo è assunto dal porto di **Gioia Tauro**, che grazie al suo rapido sviluppo avvenuto negli ultimi anni, si è affermato tra i porti di riferimento nel **transhipment** al livello mediterraneo ed europeo.
23. Tra le diverse tipologie di trasporto merci, il Sud Italia presenta un vantaggio competitivo nel **trasporto di rinfuse liquide** (in particolare petrolio greggio e raffinato), con Cagliari e Augusta che si posizionano rispettivamente 2° (con 24,9 milioni di tonnellate) e 3° (con 23,9 milioni di tonnellate) porto in Italia nel comparto energy. La vocazione energetica dei porti del Sud Italia risulta essere strategica per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti dell'intero Paese e dell'Europa, in quanto questi rappresentano la piattaforma ideale per il trasporto via mare di risorse energetiche (es. idrogeno e metano<sup>8</sup>) e altre risorse chiave (es. ammoniac)<sup>9</sup>.
24. A sostenere la centralità dei porti nel sistema economico nazionale contribuisce, inoltre, il **settore crocieristico**. Grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo e di transito per e verso l'Europa, l'Italia si attesta la principale destinazione nel 2022. Questo dato assume maggiore rilievo se si considera che **una nave su cinque naviga nel Mediterraneo**<sup>10</sup>. Inoltre, negli ultimi due anni, le attività crocieristiche sono tornate a pieno regime – a seguito dell'interruzione causata dal Covid-19 – con il 100% delle navi che aveva già ripreso le operazioni entro il 2022 e una crescita attesa per il 2023, che permetterà di raggiungere i 33 milioni di passeggeri (+11% rispetto al 2019).
25. In questo quadro, il Sud Italia contribuisce in maniera sostanziale alla performance italiana nell'ambito crocieristico: nel 2022 conta, infatti, **3 porti nella top-20 del Mediterraneo per traffico crocieristico** (Napoli, Bari e Palermo), che hanno movimentato oltre 2 milioni di persone.

<sup>8</sup> Grazie alle tecnologie Power-to-Gas, i Paesi del Sud del Mediterraneo possono sfruttare appieno la propria capacità di produzione di energia rinnovabile, convertendo l'energia elettrica in eccesso (che verrebbe altrimenti sprecata) in energia chimica, ovvero idrogeno gassoso (Power-to-Hydrogen) oppure metano (Power-to-Methane).

<sup>9</sup> Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla sezione "Il settore energetico e la doppia sfida della transizione sostenibile e della sicurezza degli approvvigionamenti" nel presente capitolo.

<sup>10</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Risposte Turismo, 2019.

### CASO STUDIO: le politiche di sviluppo del porto di Gioia Tauro

**Il porto** di Gioia Tauro rappresenta un'eccezione rispetto al **calo dei traffici avvenuto negli ultimi anni al Sud Italia**. Grazie ai recenti investimenti del Gruppo MSC (per un valore superiore a 100 milioni di Euro), che ne hanno acquistato il terminal, il porto calabrese si è attestato 1° in Italia per crescita tra il 2019 e il 2021, registrando un aumento di circa 624 mila TEU. Al 2021, il porto di Gioia Tauro ha movimentato 3,1 milioni di TEU, affermandosi come 1° porto d'Italia, 6° del Mediterraneo Allargato e 8° in Europa.

La sua performance positiva è dovuta soprattutto alle peculiarità che lo caratterizzano: è il più grande porto-canale d'Europa (lunghezza 3,4 km, **larghezza 250 mt. e profondità fino a 18 mt.**), i suoi piazzali sono i più grandi d'Italia (oltre 200 ettari in concessione) e ad oggi risulta essere l'unico porto italiano a poter ospitare 4 giga-navi (navi lunghe oltre 400 mt.) contemporaneamente e treni di lunghezza superiore a 750 metri.

La presenza di un importante player privato nel porto ha permesso un suo maggiore sviluppo, grazie alle ingenti risorse investite da MCT (Medcenter Container Terminal, il gestore del terminal), che si sommano agli oltre 250 milioni di Euro di investimenti pubblici previsti da PNRR e dal Piano Operativo Triennale 2021-2023 varato dalla Regione Calabria. Gli investimenti infrastrutturali realizzati hanno reso già oggi il porto di Gioia Tauro 1° in Italia per indice di connettività nel 2022, registrando la sua maggiore crescita nel 2020 (anno in cui Gioia Tauro ha superato il porto di Genova negli indicatori di connettività). Questo risultato è stato possibile anche grazie ad un costante processo di efficientamento dei collegamenti ferroviari. In particolare:

- **è stato attivato nel 2022 un nuovo collegamento tra Gioia Tauro e l'interporto di Bologna tramite la realizzazione del primo "fast corridor" del Mezzogiorno**, che permette di trasferire la merce proveniente da Paesi extra Ue in Italia tramite il porto di Gioia Tauro, direttamente nell'hub intermodale di Bologna;
- **è stato firmato un accordo tra la Regione Calabria e Rete Ferroviaria Italiana per realizzare un nuovo hub ferroviario a Gioia Tauro (con un investimento previsto di 60 milioni di Euro)**, grazie al quale RFI ha acquisito dalla Regione gli asset del Porto di Gioia Tauro, subentrando nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria e si occuperà di realizzare gli investimenti previsti dal PNRR.

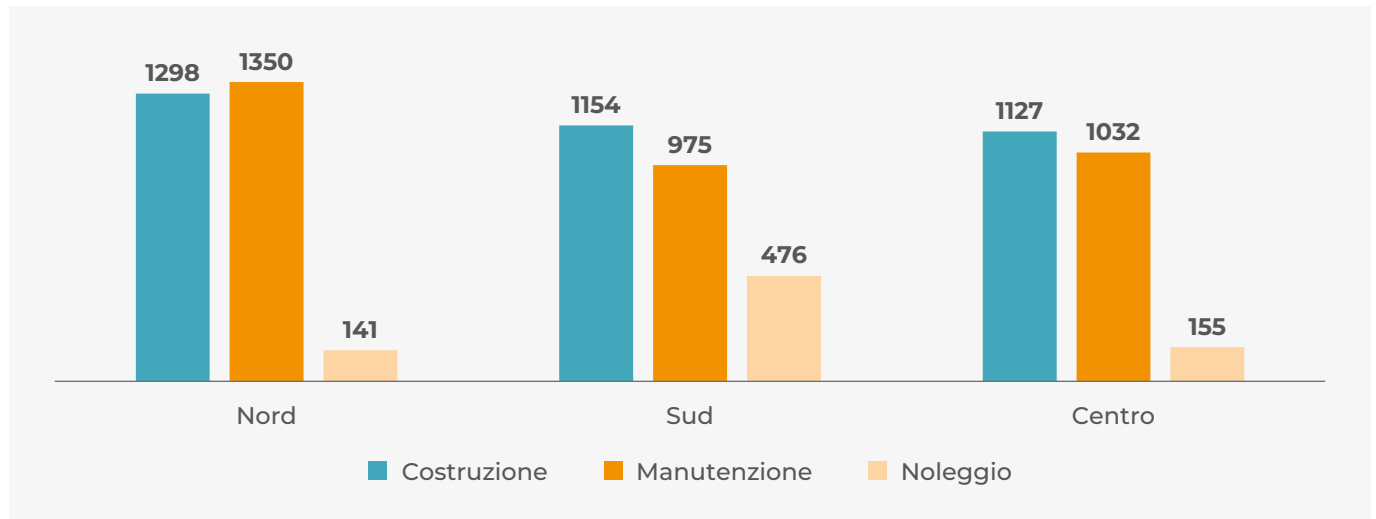
**Questa nuova definizione del porto ha accresciuto la sua rilevanza internazionale**, come dimostrato dal 40% della merce proveniente da Paesi extra-UE che nel 2020 è transitata per Gioia Tauro.

*Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Enterprise Singapore e Ministry of Foreign Affairs Singapore, 2023*

26. In aggiunta alla movimentazione di merci e passeggeri, un comparto caratterizzato da un'elevata rilevanza strategica per il Sud Italia è la **cantieristica navale**, che registra la maggiore incidenza in termini di occupati sul totale della filiera. A livello globale, questa filiera risulta essere particolarmente concentrata in Oriente, con **Cina**, Giappone e Corea del Sud che raccolgono in totale l'86% delle commesse mondiali.

27. I Paesi dell'Unione Europa rappresentano, invece, l'8% del totale delle commesse. In questo contesto, l'Italia è al 4° posto al mondo (rappresentando circa il 3% del totale mondiale) e **Paese leader europeo per produzione navale**, con ordini per 38 unità e 3,6 milioni di stazza lorda. L'Italia è anche al **2° posto** in Europa e al **5° posto** nel mondo per esportazioni, con un totale di oltre 5 miliardi di Euro. In generale, la filiera italiana conta oltre 1.300 imprese, con un fatturato cumulato maggiore di 10 miliardi di Euro.

**Figura 2.8.** Numero di imprese attive nei principali comparti della cantieristica navale (unità), 2021.  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su fonti varie, 2023.



28. La produzione italiana, tuttavia, è ancora fortemente concentrata nel Nord Italia. A penalizzare il settore nel Sud Italia è in primis l'**elevata frammentazione del tessuto produttivo-imprenditoriale**: al Sud si registra infatti una media di 6,3 addetti per impresa nella cantieristica navale, contro un valore quasi triplo a livello nazionale: in media 16,0 addetti per impresa del settore<sup>11</sup>. I dati relativi al numero di imprese attive nei comparti della cantieristica tra le diverse ripartizioni geografiche italiane non presentano invece particolari differenze: il Sud Italia conta poco più di 2.600 imprese operanti nella costruzione, manutenzione e noleggio di navi; mentre Nord e al Centro registrano rispettivamente un totale di 2.789 e 1.314 imprese<sup>12</sup>.

29. Nonostante questo quadro, **la filiera della cantieristica delle Regioni meridionali presenta alcune eccellenze a livello nazionale ed internazionale**, che potranno acquisire una ancor maggior rilevanza in chiave futura alla luce degli investimenti programmati. Un primo esempio è **Napoli**, che vanta corsi di ingegneria di eccellenza, tenuti presso l'Università Federico II, contribuendo allo sviluppo di competenze qualificate nel settore della cantieristica navale. Si prevede, inoltre, nei prossimi anni, una forte crescita per il porto di **Palermo**, grazie allo stanziamento di oltre 120 miliardi di Euro da parte di Fincantieri, finalizzato a trasformare il porto in un centro navalmeccanico di eccellenza nel Mediterraneo. Infine, il porto di **Gioia Tauro**, già oggi top-performer italiano per transhipment, sta sfruttando gli investimenti del PNRR (oltre 16 milioni di Euro) per creare un nuovo bacino di carenaggio, valorizzando il suo immenso retroporto, e ponendo le basi per lo sviluppo della cantieristica navale.

30. I trend in atto quindi, congiuntamente al vantaggio competitivo del Sud Italia, aprono a grandi opportunità di sviluppo e investimenti. Tuttavia, per cogliere questi trend, sono necessarie delle azioni per risolvere alcuni nodi e valorizzare il potenziale dei porti del Sud Italia in **4 ambiti prioritari**:

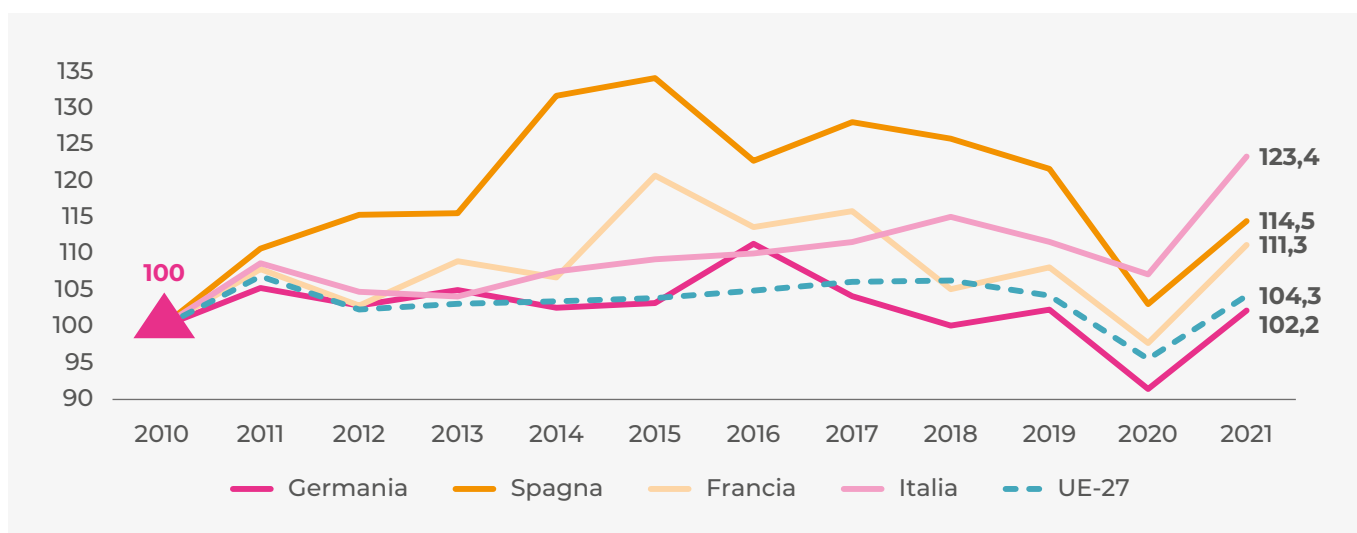
- **Logistica integrata**, a supporto dell'integrazione delle supply chain attraverso soluzioni multimodali che integrino il trasporto su rotaia a quello via mare.

<sup>11</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Aida - Bureau van Dijk S.p.A., 2022.

<sup>12</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su fonti varie, 2021.

- **Digitalizzazione**, tramite l'adozione di nuove tecnologie digitali per efficientare tutte le funzioni dei porti sul modello di best practice internazionali, risolvendo alcune inefficienze del sistema portuale legate anche alla burocrazia.
  - **Sostenibilità**, con i porti e il settore marittimo che si trovano ad affrontare la sfida della transizione green, in un contesto che vede le soluzioni più sostenibili come vero e proprio elemento competitivo e di attrazione di traffici e di investimenti a livello internazionale.
  - **Governance**, con la necessità di adottare una visione sistemica e di lungo periodo in grado di rendere i porti dei poli di sviluppo territoriale, risolvendo la frammentazione e provvedendo a un riordino delle competenze così da rendere i porti veri e propri hub di sviluppo per il sistema produttivo e il territorio.
31. Con riferimento al primo ambito, lo sviluppo intermodale e l'integrazione del trasporto su rotaia sono fondamentali per sostenere la crescita commerciale del Sud nel quadro Euro-Mediterraneo, rafforzando l'attrattività dei suoi porti. In Italia, infatti, nel 2021, il **23%** delle imprese (rispetto a una media del 17% nel periodo 2018-2021)<sup>13</sup> sceglie un **mix strada/ferro** per trasportare la merce dall'azienda al porto, e viceversa.
32. Osservando l'andamento del trasporto merci in Europa, è possibile notare una maggiore diffusione del **traffico su rotaia**, con l'Italia che registra la crescita più accentuata tra il 2021 e il 2010 tra i principali Paesi europei, pari al **23,4%** (rispetto a una media dell'UE-27 del 4,3%), frutto di una più rapida ripresa nel post-Covid rispetto agli altri peer europei.
33. Il **collegamento ferro-mare** è inoltre un'alternativa di trasporto merci **più sostenibile** di quello su gomma, generando una riduzione di **30 kg di CO<sub>2</sub>** per ogni tonnellata movimentata<sup>14</sup>: anche grazie alla diffusione dei servizi di autostrade del mare, sono stati eliminati circa 1,5 milioni di mezzi pesanti nel 2019, spostando 40 milioni di tonnellate dalla rete stradale alle rotte marittime e abbattendo le emissioni di CO<sub>2</sub> per 1,2 milioni di tonnellate.

**Figura 2.9.** Trasporto merci su rotaia in alcuni Paesi Europei + media UE-27 (numero indice; anno 2010=base 100), 2010-2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, 2023.



34. Lo sviluppo dell'**intermodalità ferroviaria** è fondamentale per assicurare, da un lato, la **crescita e la competitività dei porti italiani e lo svilup-**

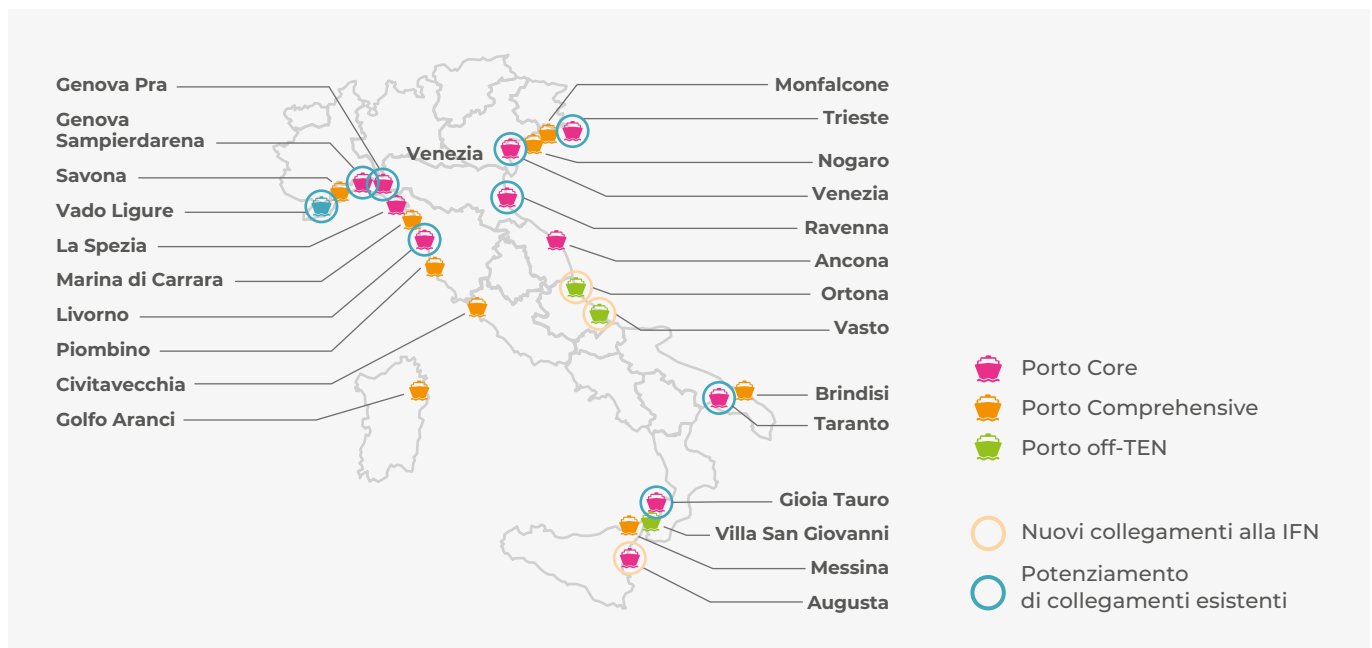
<sup>13</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2023.

<sup>14</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2023.



po delle ZES come efficaci strumenti di politica industriale<sup>15</sup>, dall'altro le **connessioni regionali, nazionali e continentali**.

35. Tuttavia, il Sud Italia sconta ancora oggi importanti **ritardi nella realizzazione dei collegamenti ferroviari e intermodali**. Per esempio, nel Sud Italia sono presenti **solo 5 interporti** (Catania, Nola, Marcianise, Pescara e Bari), mentre il Nord Italia ne conta 16<sup>16</sup>. Inoltre, analizzando il livello di **interconnessione mare-ferro**, emerge come tra i porti del Sud, **solo 8 su 32<sup>17</sup>** (pari al 25%) sono collegati all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (rispetto a una media nazionale del 38%). A tal proposito, RFI sta progettando e realizzando una serie di opere finalizzate ad avvicinare quanto più possibile le stazioni di arrivo e partenza dei treni ai moli portuali consentendo così una semplificazione e una maggiore efficacia per l'interscambio nave – treno. Attualmente risultano collegati alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale 10 porti Core, 10 porti Comprehensive e 1 porto off-TEN. Il piano di investimenti di RFI prevede nei prossimi 10 anni di collegare alla IFN 3 nuovi porti (Augusta, Vasto e Ortona) e potenziarne 9 (Vado Ligure, Genova Sampierdarena, Genova Prà, Livorno, Venezia, Trieste, Ravenna, Taranto e Gioia Tauro).



**Figura 2.10.** Porti che al 2032 risulteranno collegati alla rete ferroviaria, 2023. Fonte: Elaborazione The European House - Ambrosetti su dati FSI, 2023.

36. In conclusione, lo sviluppo della logistica integrata dei porti meridionali diventa oggi una priorità, in quanto costituisce la **precondizione competitiva e necessità strategica per rendere il Sud Italia (e il Paese) piattaforma logistica** tra Nord Africa e UE e come porta d'ingresso continentale per i flussi in arrivo da Suez.

37. Una seconda leva di sviluppo e attrattività per i porti del Sud Italia (e dell'Italia nel complesso) è rappresentata dalla **digitalizzazione** dei processi e delle funzioni, un elemento fortemente competitivo che può contribuire a semplificare la filiera logistica italiana, spesso condizionata da una complessa burocrazia e da lunghe tempistiche procedurali. La digi-

<sup>15</sup> Per ulteriori approfondimenti sulle ZES si rimanda alla sezione "Le specializzazioni produttive/industriali nelle nuove catene globali del valore" del presente capitolo.

<sup>16</sup> Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati UIR, 2023.

<sup>17</sup> Dati riferiti al 2021.

talizzazione, infatti, può fornire uno strumento efficace per **semplificare e velocizzare le procedure autorizzative** all'interno dei porti, nonché ad **efficientare diverse funzioni** con riferimento al monitoraggio degli spazi portuali, al processo di carico-scarico merci, alla fase di attracco e partenza e numerose altre.

38. Tra il 2010 e il 2020 l'Italia ha ridotto la sua quota di mercato in termini di TEUs movimentati nell'area Euro-Mediterranea dell'**1%**, a fronte di una crescita dei Paesi dell'area Mediterranea, che risulta essere imputabile a ritardi nella modernizzazione delle infrastrutture portuali e interportuali e

### CASO STUDIO:

#### *La visione del Porto di Singapore sulle operazioni portuali di nuova generazione*

Singapore si attesta oggi uno dei porti più importanti al mondo, posizionandosi come il **2° più trafficato** (con 37,5 milioni di TEUs), il **1° per bunkeraggio** (oltre 50 milioni di Mton di carburante) e **4° Smart Port** a livello internazionale.

Singapore, guidato dalla necessità di innovazione per rimanere al passo con la concorrenza, ha avviato un programma per realizzare il **porto della prossima generazione**, utilizzando l'information technology per efficientare tutte le sue funzioni e trasformarsi in porto high-tech. Tra gli obiettivi del programma rientrano:

- **migliorare l'esperienza dell'utente del porto**, realizzando la piattaforma digitale del porto (transazioni con la comunità di navigazione, connettività transfrontaliera, integrazione nelle catene del valore), promuovendo arrivi e servizi just-in-time (piattaforma comune con dati in tempo reale su flotte e servizi), realizzando piattaforme per transizioni marittime in tempo reale protette con Blockchain (certificati per navi e personale).
- **migliorare la protezione e la sicurezza**, realizzando analisi di sensibilità (rilevamento di anomalie, infrazioni marine, Hotspot in tempo reale), piattaforma per la rilevazione di incidenti (rilevamento di dispersione di petrolio, emissioni di fumo nero, attività illegali), manutenzione basata sulle condizioni (Porti critici e asset infrastrutturali).
- **migliorare l'efficienza e la produttività delle attività**, creando un centro di automazione dei processi robotici (riduzione di mansioni ripetitive), droni marittimi (scambio di beni tra nave e terra, gestione di incidenti e sorveglianza marittima, ispezioni delle navi da remoto), imbarcazioni portuali autonome, sistemi di gestione dei traffici navi di nuova generazione (previsione dei tempi di arrivo delle navi, analisi per mitigare il traffico, scambio di dati digitali tra nave e terra), monitoraggio della situazione in tempo reale per la gestione di crisi e incidenti, centri di controllo operativo degli Smart Port.

Per raggiungere questi obiettivi il porto ha puntato molto sull'utilizzo di **nuove tecnologie**, tra cui Blockchain, piattaforme digitali, Data e Video Analytics, intelligenza artificiale e Machine Learning, sistemi autonomi, Digital Twin e simulazioni, IoTs e Cloud Computing, Network 5G e wifi a lungo raggio per il Data Lake\* marittimo delle acque portuali.

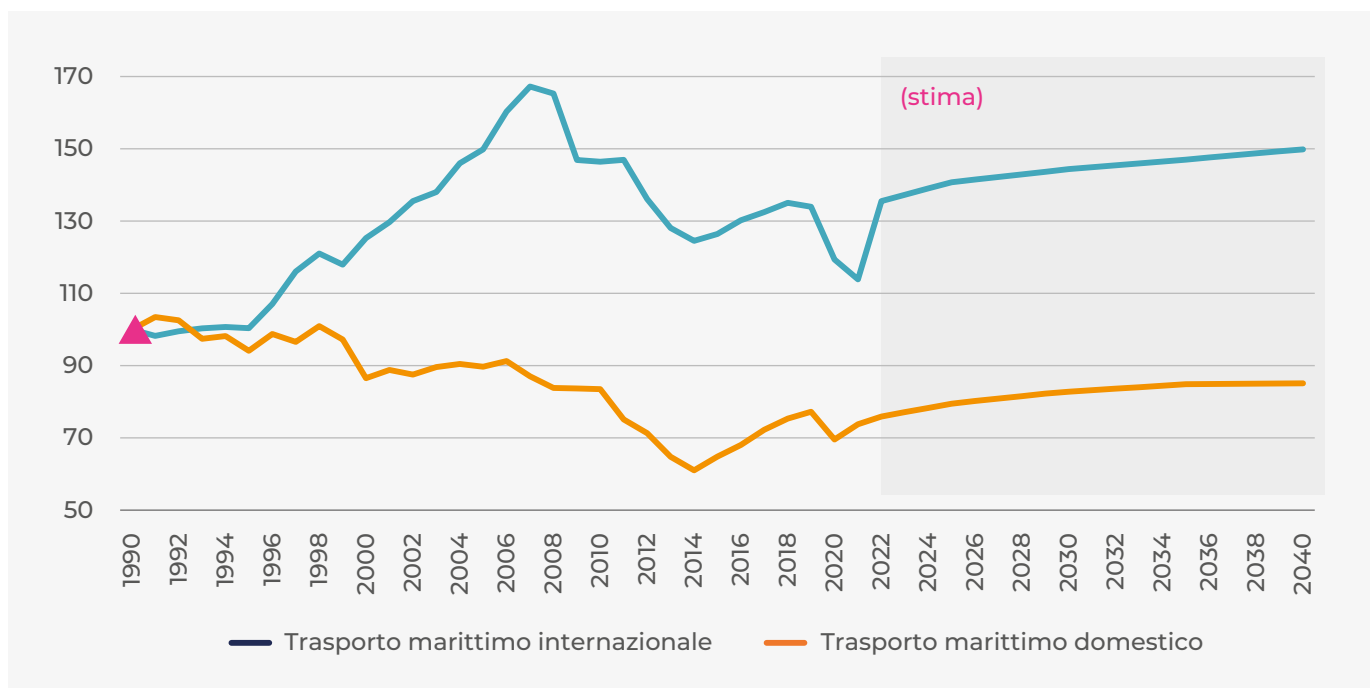
Il porto di Singapore opera in un'area geografica caratterizzata da una forte concorrenza, in particolare delle controparti del Sud-Est asiatico. Tuttavia, grazie alle capacità del porto di intercettare nuovi trend e di porsi come polo all'avanguardia della transizione digitale, Singapore è riuscito a garantirsi un posizionamento globale in termini di **elevata attrattività nelle attività di terminal container**.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su National Computer Systems di Singapore, 2023.

nella **digitalizzazione della logistica**. Il controllo delle merci in un porto italiano è caratterizzato da numerose procedure burocratiche: sono richiesti nello specifico **177 procedimenti amministrativi** in capo a **17 diverse pubbliche amministrazioni**, implicando una perdita di **20mila ore di lavoro** all'anno. Più in generale, le inefficienze logistiche causano oggi un **extra-costo dell'11%** per le imprese italiane del settore, che corrispondono a perdite per **70 miliardi di Euro** l'anno, di cui **30 miliardi** imputabili a **oneri burocratici e ritardi digitali**.

39. La digitalizzazione può rappresentare dunque una leva competitiva, che accresce l'attrattività dei porti riducendo i costi per gli operatori ed efficientando le procedure, come avvenuto nel caso del **porto di Singapore**.
40. Il terzo ambito prioritario per garantire lo sviluppo competitivo e sostenibile dei porti è la **transizione green**. Gli obiettivi di decarbonizzazione stabiliti a livello europeo trovano infatti applicazione anche nel sistema portuale e nella movimentazione di merci e passeggeri. Ad oggi le navi costituiscono il **14% delle emissioni** nel settore dei trasporti a livello europeo (dopo auto e camion che rappresentano il 71%)<sup>18</sup>. Nonostante la graduale riduzione delle emissioni del settore del trasporto marittimo avvenuta nell'ultimo decennio, le previsioni al 2040 riflettono un trend lievemente in crescita.
41. Tuttavia, la sfida della decarbonizzazione risulta essere particolarmente complessa per il sistema navale, da un lato a causa dell'elevata età media della flotta mondiale, e dall'altro per la difficoltà (sia economica che tecnologica) di diffusione di tecnologie a minori emissioni nelle navi. Ad oggi, le navi con un'**età media superiore ai 20 anni** rappresentano il 58% delle navi da carico, il 34% delle petroliere, il 19% delle navi container e l'11% delle portarinfuse a livello globale<sup>19</sup>.

**Figura 2.11.** Emissioni nel settore del trasporto navale (anno indice, 1990=100), 1990-2030(s).  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, 2023.



<sup>18</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, 2021.

<sup>19</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Statista, 2022.

42. A livello europeo e internazionale sono state intraprese numerose misure negli ultimi anni per decarbonizzare il trasporto marittimo. Tra le principali iniziative si segnala<sup>20</sup>:

- l'**Initial Strategy for international shipping**, che è finalizzata a ridurre l'intensità media di carbonio (CO<sub>2</sub> per tonnellata-miglio) di almeno il 40% entro il 2030 e del 70% nel 2050, tagliando le emissioni totali di almeno il 50% entro il 2050 rispetto al 2008;
- la **FuelEU**, che introduce limiti sempre più stringenti sull'intensità di carbonio. A partire da gennaio 2030, le navi portacontainer e le navi passeggeri nei porti dell'UE dovranno collegarsi alla rete elettrica terrestre (OPS) e l'intensità media annua di carbonio deve diminuire dell'80% al 2050 rispetto al 2020;

43. In questo contesto, la **Commissione TRAN**<sup>21</sup> del Parlamento Europeo ha proposto tagli più elevati all'intensità dei gas serra dell'energia utilizzata a bordo delle navi: 20% dal 2035, 38% dal 2040, 64% dal 2045 e 80% dal 2050. Inoltre, introduce un obiettivo del 2% per l'utilizzo di combustibili rinnovabili di origine non biologica a partire dal 2030.

44. Alla luce degli ambiziosi target europei per decarbonizzare il settore del trasporto marittimo è essenziale promuovere la realizzazione di nuovi investimenti in ottica green. Già oggi sono presenti diverse soluzioni sostenibili lungo tutta la filiera del settore navale, che si affiancano alle fonti convenzionali di energia: fonti di energia primaria, metodi di lavorazione dell'energia, vettori energetici e storage, conversione energetica e usi finali nelle navi. In particolare, una delle principali leve di sviluppo per la decarbonizzazione del settore marittimo è il ricorso a carburanti alternativi e, più nello specifico ai c.d. **green fuel**.

45. L'**assenza di una strategia coordinata** di sviluppo dei carburanti alternativi, tuttavia, ha implicato una proliferazione di opzioni per l'alimentazione energetica delle navi, che è diventata a tutti gli effetti un elemento di complessità per la programmazione degli investimenti delle autorità portuali. Il ricorso a diverse tipologie di fonte di alimentazione, infatti, implica la necessità di riservare un'area di bunkeraggio nei porti per ciascuna tipologia, generando problemi di spazio o perdendo alcune tipologie di flotte.

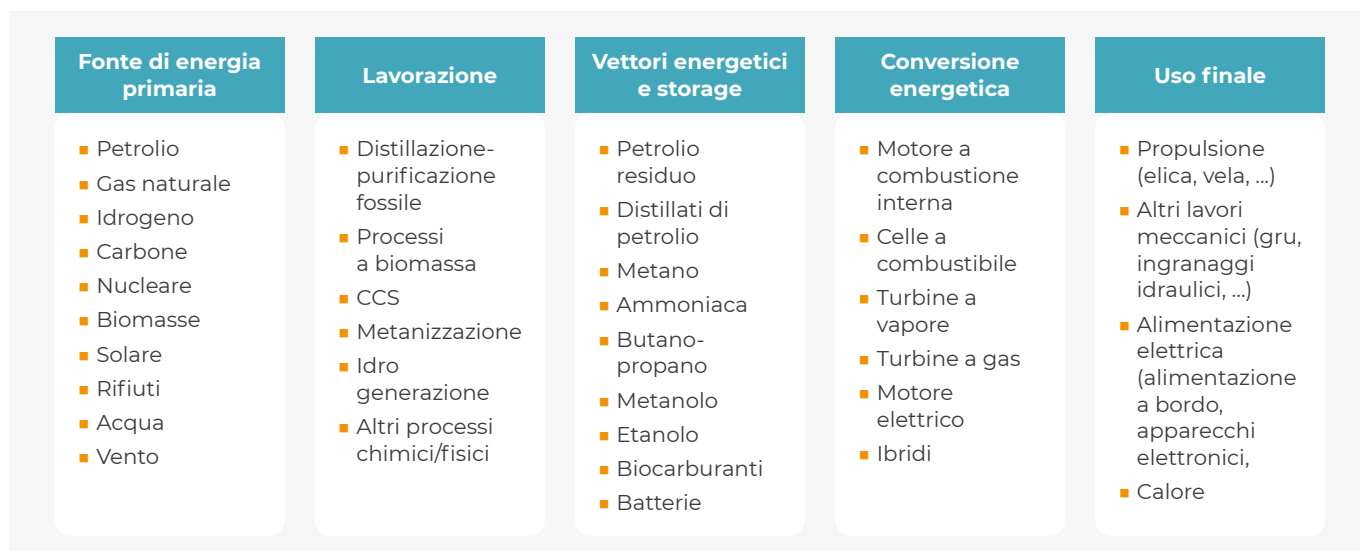
46. Seppur vi sia una proliferazione di diverse fonti di alimentazione, il carburante alternativo oggi più diffuso (a causa del suo livello di maturità di mercato) è il **gas naturale liquefatto** (LNG). Lo sviluppo dello small scale LNG permette, infatti, di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo del **25%**<sup>22</sup>, contribuendo a raggiungere gli stringenti obiettivi UE (-20% emissioni di gas serra nelle navi al 2035 e -80% al 2050), sfruttando tecnologie molto simile a quelle adottate per il gas naturale.

47. In questo contesto, l'elettrificazione per la **fornitura onshore di energia (OPS)** rappresenta uno degli strumenti più validi per favorire la decarbo-

<sup>20</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Commissione Europea, 2023.

<sup>21</sup> Commissione Europea per i trasporti e il turismo.

<sup>22</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ESMA, 2023.

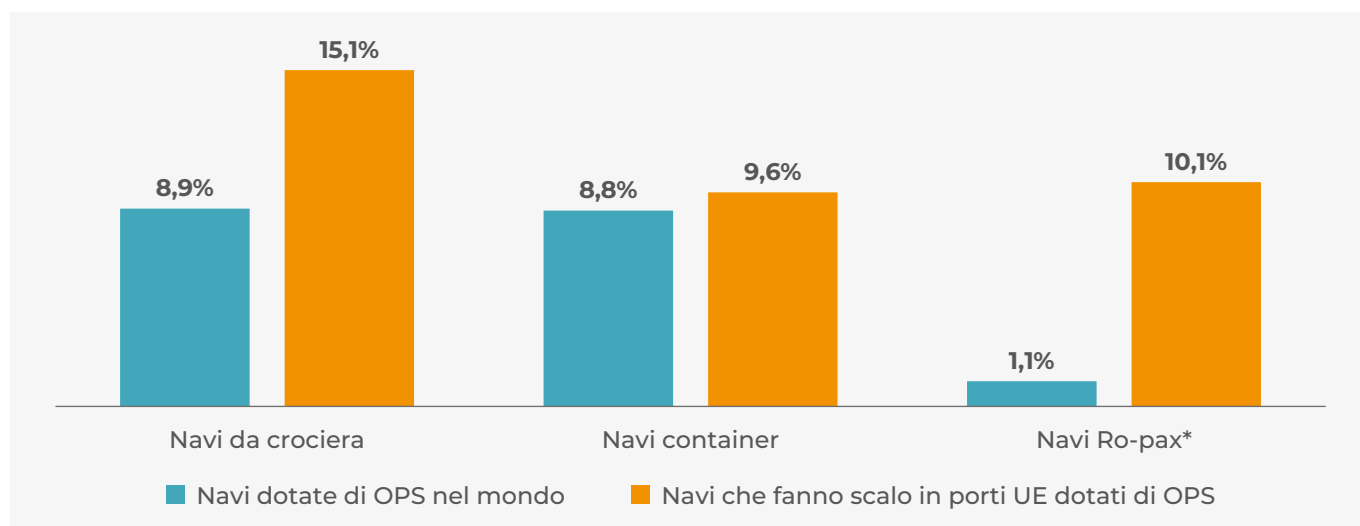


**Figura 2.12.** Eterogeneità delle opzioni oggi disponibili per l'alimentazione energetica delle navi (illustrativo), 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ESMA, 2023.

nizzazione del settore e sfruttare il nuovo trend legato all'elettificazione dei consumi. Gli impianti OPS (Onshore Power Supply, o Cold Ironing) 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. In questo segmento, l'Europa è al **1° posto per diffusione OPS**, contando oltre **l'80% delle strutture** globali. In particolare, l'Europa si attesta come meta privilegiata delle navi dotate di questi sistemi: il **10,1%** delle **navi Ro-pax** dotate di sistemi di OPS fa scalo in Europa (rispetto a un'incidenza di navi Ro-pax dotate di OPS sul totale mondiale dell'1,1%), valori che salgono al **15,1%** per le **navi da crociera** (rispetto a un'incidenza sul totale dell'8,3%).

**Figura 2.13.** Diffusione dei sistemi OPS nella flotta mondiale e quota di navi dotate di OPS con scali in porti UE (percentuale), 2021. (\*) Navi che trasportano passeggeri, auto, camion e rimorchi. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati EMTER, 2023.

48. Tra le principali iniziative di Paesi europei, nel 2021 i porti di Anversa, Bremerhaven, Amburgo, Haropa e Rotterdam hanno firmato un Memorandum of Understanding (MoU) per consentire la massima diffusione dell'OPS per i segmenti container entro il 2028. In Italia il **PNRR** destina **700 milioni di Euro** allo sviluppo del **Cold Ironing**<sup>23</sup> nei porti prevedendo, inoltre, la semplificazione delle procedure autorizzative per realizzare gli impianti (M3C2 Riforma 1.3). Secondo quanto riportato nel PNRR, i porti del Sud Italia beneficeranno di circa il 47% di queste risorse (pari a 326,4 milioni di Euro).



<sup>23</sup> Ad oggi, tuttavia, risultano aggiudicati bandi di gara solo per il 14% dei progetti (3% delle risorse sul totale) a fronte di un target del 30% entro dicembre 2022.

## CASO STUDIO:

### *i pilastri della transizione energetica nel Porto di Antwerp-Bruges*

Il porto di Anversa-Bruges, una volta caratterizzato da un'elevata impronta di carbonio, ha avviato da diversi anni una strategia di sistema per trasformarsi nel **porto più sostenibile al mondo**. Questa strategia fa leva su 4 elementi fondamentali:

- utilizzo efficiente delle materie prime;
- fonti energetiche rinnovabili;
- navigazione marittima e interna più pulita;
- transizione ecologica della flotta.

Con riferimento al primo punto, il porto di Anversa si caratterizza per ospitare il **cluster chimico più grande d'Europa**. Sulla base di questa specializzazione, il porto ha scelto di sfruttare il suo know-how per favorirne la decarbonizzazione. Il **calore residuo** dei processi industriali viene infatti **utilizzato commercialmente**, fornendolo agli edifici della città e del porto. All'interno del porto, inoltre, sorge il NextGen District di Anversa, un **incubatore per la chimica verde** che funge da aggregatore di imprese e competenze per lo sviluppo di soluzioni per la decarbonizzazione. Tra i progetti sviluppati nel porto, vi è quello di un pool di investitori privati che stanno collaborando per studiare la **cattura** e lo **stoccaggio del carbonio**.

Sul versante delle fonti energetiche rinnovabili, le **turbine eoliche** del porto (50 a Zeebrugge e 80 ad Anversa per una capacità totale di 330 MW) generano energia per i terminal, le navi e i residenti locali. Nel porto è inoltre presente un **parco solare** dell'ADPO di Kallo. Infine, il porto ha scelto di puntare sull'**hydrogen economy**, producendo e importando idrogeno verde.

Per quanto riguarda le fonti di alimentazione, Zeebrugge è la **porta di accesso per la fornitura di GNL nell'Europa nord-occidentale**. L'impianto è progettato per il carico e lo scarico di navi GNL. Fluxys stocca il GNL fornito in serbatoi tampone e lo rigassifica per il trasporto tramite gasdotti, camion di GNL o altre navi di GNL. Oltre al GNL, il porto ha sviluppato un **sistema di alimentazione da terra** (OPS), che consente alle navi di spegnere i motori e di collegarsi alla rete elettrica.

Il porto di Anversa sta investendo nell'integrazione di **carburanti alternativi** nella flotta e nel collegare ogni nave alla rete elettrica terrestre. Inoltre, sta sistematicamente sostituendo la flotta con **imbarcazioni più economiche ed ecologiche**, progettando ad esempio rimorchiatori alimentati a idrogeno e metanolo.

Il caso del porto di Anversa-Bruges rappresenta un esempio virtuoso di come integrare il concetto di sostenibilità nella pianificazione strategica delle attività portuali, facendo leva sulle competenze oggi presenti sul territorio e favorendo, da un lato un minore impatto ambientale e dall'altro una maggiore attrattività del porto.

*Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su porto di Antwerp-Bruges, 2023.*

49. Visto il ruolo centrale della transizione energetica in Europa e la crescente esigenza di fornire soluzioni a basse emissioni nei porti, risulta essere prioritario lo sviluppo di una **strategia di sistema per la decarbonizzazione** dei porti a livello europeo e mediterraneo, sulla scia di quanto già realizzato in alcuni porti come quello di Antwerp-Bruges.
50. Nell'ottica di favorire la transizione energetica, oltre alle fonti di energia rinnovabile già consolidate, il Sud Italia detiene un ampio potenziale di risorse anche in ambiti attualmente meno esplorati, come l'energia rinnovabile connessa al **moto ondoso**. Secondo le stime di ENEA, entro il 2050 l'Europa potrà contare su 100 GW dall'energia dal mare – equivalenti al 10% dell'attuale con-

sumo europeo – ed aggiungersi alle varie fonti di energia rinnovabile, come l'eolico e il solare, che domineranno il sistema elettrico europeo nel 2050<sup>24</sup>.

51. Le onde sono per natura prevedibili e poco variabili, con un'elevata densità energetica<sup>25</sup>. Sono, quindi, una fonte idonea per la **decarbonizzazione delle attività Oil&Gas off-shore** e per assicurare l'autonomia energetica delle **zone costiere**. In questo ambito, le aree con il più alto potenziale di energia dalle onde sono le coste occidentali della Sardegna e della Corsica, ma anche il Canale di Sicilia (è stato calcolato che l'energia generata dal mare nello stretto di Messina equivalga a un terzo dell'intero fabbisogno della città siciliana) e le aree costiere di Algeria e Tunisia, dove il flusso medio di energia oscilla tra i 10 e i 13 kW/m<sup>26</sup>.
52. Le tecnologie Wave Energy Converter (WEC) sono in fase di sviluppo pre-commerciale, non è ancora emerso un leader tecnologico internazionale né un polo di frontiera su questo tema. In questo contesto, le competenze scientifiche e industriali italiane, unite alle favorevoli condizioni climatiche del mare, hanno consentito finora di condurre test meno rischiosi e più economici sui dispositivi hi-tech e di progettare sistemi innovativi sempre più efficienti per l'estrazione di energia<sup>27</sup>. Proprio per questo, il Sud Italia può ambire ad affermarsi come **punto di riferimento tecnologico e produttivo internazionale** all'interno di questo settore, e più in generale delle fonti rinnovabili d'avanguardia, contrastando l'attuale situazione di totale assenza (nel Sud come nel resto d'Italia) di hub sulle nuove tecnologie pulite (cd. CleanTech)<sup>28</sup>.
53. Per favorire l'attività di riconversione dei porti e l'adozione di modelli più sostenibili è possibile far leva sul nutrito **ecosistema di ricercatori, università e centri di ricerca** presenti su tutto il territorio meridionale. In questo contesto, è stata inaugurata nel 2022 la nuova sede a Lecce del Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici.
54. Infine, l'ultimo ambito prioritario – la governance del sistema portuale – è quello che agisce in maniera trasversale su tutti gli altri sopra menzionati, in grado di abilitare la visione di porti come poli di sviluppo territoriale. Ad oggi, infatti, **la governance dell'Economia del Mare risulta frammentata**, a causa dell'assenza di un unico organo di coordinamento nazionale, con diversi Ministeri che si contendono le competenze in questo settore. Questa assenza di coordinamento si riflette, ad esempio, in una accentuata competizione tra le 16 Autorità Portuali italiane che, prive di un unico indirizzo strategico e di specializzazione, si trovano a competere tra loro sugli stessi segmenti di trasporto. Inoltre, i **modelli di business adottati risultano deboli** se commisurati al ruolo che i porti devono giocare come volano di sviluppo del territorio: le autorità portuali sono enti pubblici non economici e non dispongono di sufficiente autonomia finanziaria/manageriale e competenze di marketing.

<sup>24</sup> Sannino G., Carillo A., Struglia M.V., "Energia dal mare, la politica europea e le prospettive per la regione mediterranea", 2020.

<sup>25</sup> Quantità di energia immagazzinata in un dato sistema o regione dello spazio per unità di volume o per unità di massa.

<sup>26</sup> ENEA, "Energia dal mare: Italia al primo posto nell'area mediterranea per tecnologie e investimenti pubblici", 2020.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Startup Heatmap Europe, 2023.

### **CASO STUDIO: il Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici come hub a supporto della decarbonizzazione dell'Economia del Mare**

Il Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), finanziato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (MATT), nasce nel 2005 con l'obiettivo di “**realizzare studi e modelli** del nostro sistema climatico e delle sue interazioni con la società per garantire risultati affidabili, tempestivi e rigorosi al fine di stimolare una **crescita sostenibile, proteggere l'ambiente** e sviluppare, nel contesto dei cambiamenti climatici, **politiche di adattamento e mitigazione** fondate su conoscenze scientifiche”.

Il CMCC è organizzato nella forma di un network che connette entità pubbliche e private che lavorano insieme su ricerche multidisciplinari di interesse per le scienze del clima. Ad oggi è attivo un **network di sedi distribuite su tutto il territorio italiano** (Lecce, Bologna, Caserta, Milano, Roma, Sassari, Venezia e Viterbo), che connette Università e Istituti di ricerca in una collaborazione fortemente interdisciplinare mirata a sviluppare e promuovere la conoscenza nel campo delle scienze del clima.

La sede centrale del CMCC è localizzata a Lecce e si compone di 3.300 mq di spazio, in cui opera una task force multidisciplinare e internazionale di scienziati, con la **principale struttura di calcolo in Italia** – tra le più avanzate d'Europa – dedicata agli studi sul clima. La sede di Lecce ospita un team internazionale di circa 90 persone tra ricercatori, personale amministrativo e di comunicazione.

Grazie a queste distintività e al suo ruolo in primo piano nella ricerca di soluzioni di mitigazione del cambiamento climatico, il centro potrà contribuire alla decarbonizzazione e all'identificazione di nuove soluzioni pulite per l'Economia del Mare al Sud e in tutto in Paese, posizionandosi come hub di riferimento nel Mediterraneo e promuovendo modelli collaborativi e partnership tra i Paesi della macroarea.

*Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici, 2023.*

55. Nell'ultimo anno il Governo nazionale ha introdotto due elementi di novità in termini di governance portuale. In primo luogo, ha istituito il **Ministro per la Protezione civile e per le Politiche del mare**, ponendo in linea di principio in capo a un ministero le competenze sul mare. Tuttavia, le deleghe risultano ancora fortemente frammentate, in quanto:

- al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti spetta la delega sui porti;
- al Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e forestale la delega su pesca e acquacoltura;
- al Ministero del Turismo la delega sul crocierismo;
- al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la delega sulla tutela della risorsa mare;
- al Ministero delle Imprese e del Made in Italy la delega sulle estrazioni minerarie;
- e infine al Ministro per la Protezione civile e per le Politiche del mare la delega sulle concessioni balneari.

56. Questa **frammentazione di competenze non è peraltro allineata alle scelte europee di sostegno alla Politica Marittima Integrata (PMI)**, che presuppone un preciso quadro di governance coordinata delle attività connesse agli usi del mare, diretta dalla DG Mare, per trarre il massimo dalle interconnessioni tra i diversi ambiti ed incoraggiare lo sfruttamento integrato dei mari.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Fonte: Greta Tallarini, “Per il rilancio dell'Economia del Mare serve una Governance adeguata e unitaria”, 24 gennaio 2021.



57. Allo stesso tempo, il Governo italiano ha istituito il **Comitato interministeriale per le politiche del mare**, che ha l'obiettivo di "Assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare". Il Comitato elabora e approva il **Piano del Mare**, con cadenza triennale, 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**;
  - promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della **continuità territoriale** da e per le isole, 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.
58. In conclusione, la definizione di una **strategia chiara e unitaria** per i porti italiani del Sud risulta essere ancora più urgente alla luce delle nuove sfide che caratterizzano il sistema portuale europeo e internazionale. Lo sviluppo di nuovi sistemi multimodali, sistemi digitali e approcci sostenibili possono rappresentare il **fattore di competitività chiave** per rilanciare il ruolo del Sud come hub portuale nel quadro Euro-Mediterraneo, attestandosi come anello di congiunzione tra la sponda Sud e l'Unione Europea. Lo sviluppo in queste aree prioritarie potrà permettere di posizionare i porti del Sud Italia quali **capifila dello sviluppo del Paese**.

### CASO STUDIO: *i modelli di governance dell'Economia del Mare di Francia e Spagna*

Francia e Spagna rappresentano due diversi approcci alla definizione di un modello di governance dell'Economia del Mare.

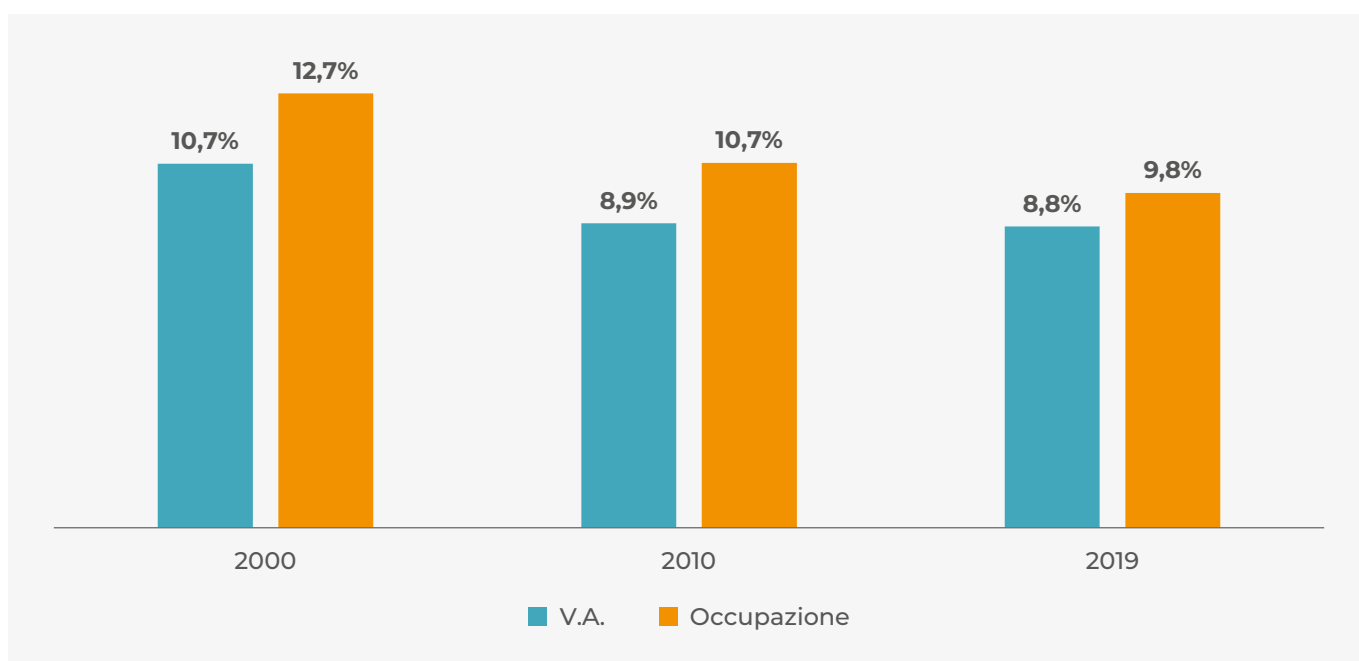
Il sistema spagnolo fa leva su "**Porti di Stato**": società controllata dallo Stato, interna al Ministero dei Lavori Pubblici, che coordina le 28 autorità portuali che, a loro volta, gestiscono 46 porti di interesse generale. In questo sistema, le autorità portuali forniscono infrastrutture e regolano l'uso del demanio pubblico, mentre i servizi sono forniti da privati (**modello "Landlord"**). "Porti di Stato" esegue le politiche portuali del governo, coordina e controlla l'efficienza del sistema portuale; coordina i diversi enti amministrativi statali che stabiliscono il controllo nelle aree portuali; promuove ricerca, training e sviluppo tecnologico; pianifica, coordina e controlla il sistema di segnalazione marittimo. La Francia, nel 2020, ha istituito un **Ministero del Mare**, dopo 30 anni di assenza (fino al 2020 c'era il Segretariato Generale del Mare, un organo interministeriale). Il Ministero del Mare francese ha il compito di sviluppare e attuare la politica del Governo sul mare nei suoi vari aspetti, sia nazionali che internazionali. Esso detiene una competenza esclusiva su nautica e attività nautiche; mentre condivide con il Ministero dell'Agricoltura la competenza sulla pesca, con il Ministero dell'Economia le risorse sottomarine e con il Ministero della Transizione Ecologica i trasporti, i porti e la protezione dell'ambiente marino. In generale, il Ministero del Mare ha competenza anche su navigazione, sicurezza, addestramento, formazione, gente di mare, pianificazione spazio marino.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su International Trade Administration e fonti varie, 2023.

## 2.3 LE SPECIALIZZAZIONI PRODUTTIVE E INDUSTRIALI NELLE NUOVE CATENE GLOBALI DEL VALORE

59. Il Sud Italia presenta una **forte vocazione manifatturiera**, ricoprendo il ruolo di hub produttivo di primaria importanza per il Paese. Il settore manifatturiero, infatti, contribuisce all'**8,8%** del Valore Aggiunto dell'area e impiega il **9,8%** dell'occupazione. In una prospettiva tendenziale, occorre sottolineare come negli ultimi 20 anni si sia verificata una leggera riduzione del peso della manifattura (-1,9 p.p. per il Valore Aggiunto e -2,8 p.p. per l'occupazione), che va però collocata in un contesto di progressiva servitizzazione delle economie a livello nazionale e globale, tra le economie avanzate.

**Figura 2.14.** Peso della manifattura sul Valore Aggiunto e sull'occupazione del Sud Italia (percentuale), 2000-2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

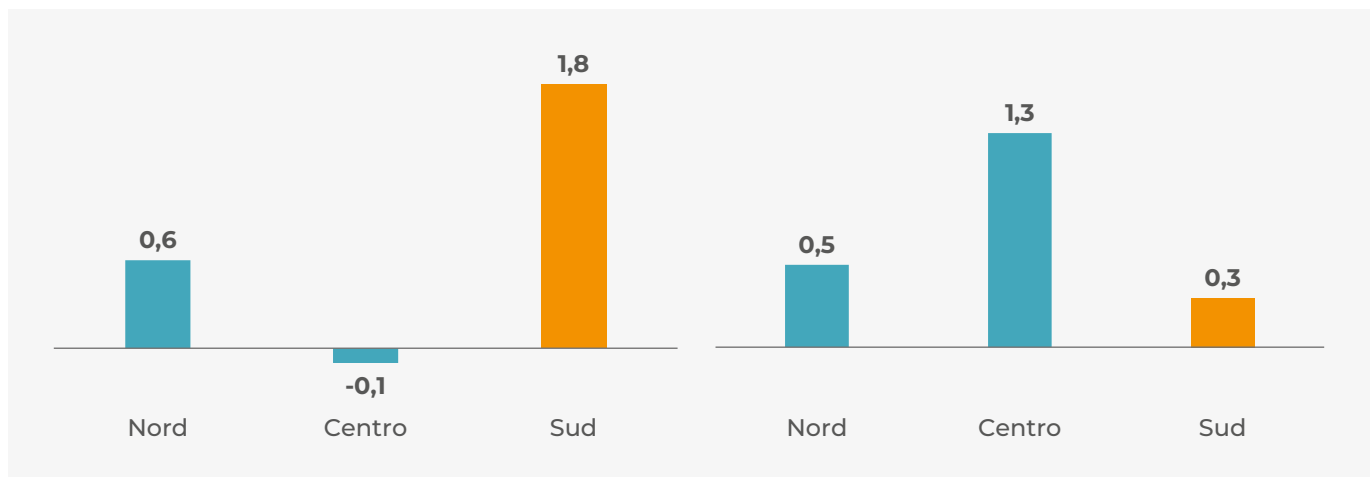


60. Il contributo chiave dell'industria è testimoniato dal fatto che nel Sud Italia si trovano le **tre maggiori fabbriche italiane per numero di occupati diretti**, ovvero lo stabilimento siderurgico delle Acciaierie d'Italia a Taranto (>8.100 addetti diretti e 5.000 nell'indotto), il sito Stellantis a San Nicola di Melfi (>6.700 addetti diretti e 3.000 nell'indotto di 1° livello) e l'impianto Sevel in Val di Sangro (>5.700 addetti diretti e 5.000 nell'indotto).<sup>30</sup> Inoltre, se il Sud Italia fosse considerato come un Paese, sarebbe **7° nell'intera Unione Europea per numero di imprese manifatturiere** (93mila), tra Spagna (171mila) e Slovacchia (81mila).

61. Le medio-grandi imprese del Sud Italia presentano anche **forti interconnessioni di filiera** con quelle del Nord e del Centro: basti pensare che un investimento di 100 Euro al Sud Italia genera una ricaduta aggiuntiva di 58 Euro nel resto del Paese (Centro-Nord)<sup>31</sup>. Da queste evidenze deriva un importante ruolo del Sud Italia nel **commercio intra-regionale** (verso il Centro-Nord) e **internazionale** (dal Centro-Nord verso altri Paesi), potendo agire da catalizzatore di investimenti e scambi commerciali.

<sup>30</sup> Fonte: SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo, "Un Sud che innova e produce. Il tessuto manifatturiero del Mezzogiorno. Potenzialità economiche, dinamiche produttive e strategie di filiera", 2022.

<sup>31</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2023.



**Figura 2.15.** A sinistra: variazione dell'incidenza del Valore Aggiunto della manifattura a media-alta tecnologia sul Valore Aggiunto manifatturiero totale (variazione in punti percentuali rispetto al 2012), 2019. A destra: variazione dell'incidenza degli occupati nei settori ad alta tecnologia sul totale degli occupati (variazione in punti percentuali rispetto al 2012), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

62. Dalle analisi delle principali dinamiche si rileva anche un **crescente ruolo dei settori ad alta e medio-alta tecnologia**. Nel periodo 2012-2019, infatti, l'incidenza del Valore Aggiunto della manifattura a medio-alta tecnologia sul Valore Aggiunto manifatturiero totale nel Sud Italia è cresciuta di 1,8 punti percentuali (rispetto ai +0,6 p.p. nel Nord e ai -0,1 p.p. nel Centro). Con riferimento agli occupati, invece, l'incidenza dei settori ad alta tecnologia sul totale degli occupati è cresciuta di 0,3 punti percentuali nel periodo 2012-2021, in maniera leggermente inferiore rispetto al Nord (+0,5 p.p.) e al Centro (+1,3 p.p.)<sup>32</sup>.
63. Coerentemente con questa vocazione tecnologica, il Sud Italia vede già oggi **investimenti produttivi in settori chiave**, come quelli connessi alla produzione di microchip e batterie elettriche e all'ambito ICT. Si possono per esempio citare i casi di LFoundry ad Avezzano (AQ) per la produzione di microchip, Enel a Catania per il potenziamento dell'impianto di produzione di pannelli solari che passerà ad una capacità produttiva di 3 GWh all'anno (15x il valore attuale), STMicroelectronics a Catania per la realizzazione di un impianto di produzione di chip composti da carburo di silicio, Stellantis a Termoli (CB) per la giga factory (una delle 3 europee) che a regime produrrà 40 GWh annui di batterie impiegando 2mila addetti, Faam tra Napoli e Caserta per la produzione di batterie, con una capacità che arriverà a 8 GWh annui nel 2026, nonché Atos a Bari per il nuovo Centro di eccellenza per la Digital Enterprise (per mettere in opera prodotti e servizi con elevato contenuto innovativo) e Seecq a Napoli per la prima macchina quantistica del Paese (in joint venture con l'Università Federico II).
64. In questo quadro, è fondamentale mettere in evidenza le opportunità connesse alle 8 Zone Economiche Speciali (ZES) presenti nel Sud. Le ZES rappresentano un'innovazione di **politica industriale** italiana. Introdotte per la prima volta in Italia nel 2017 con il Decreto-Legge 20 giugno 2017 n. 91 nell'ambito degli interventi urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno - e disciplinate con l'adozione del Regolamento recante l'istituzione di Zone Economiche Speciali con il DPCM del 25 gennaio 2018 - le ZES forniscono uno strumento a disposizione delle Regioni del Sud per promuovere l'attrattività delle aree portuali tra le imprese locali e internazionali.

<sup>32</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

### CASO STUDIO: la Suez Canal Economic Zone

Le ZES possono rappresentare degli strumenti di politica industriale efficaci per attrarre imprese da tutto il mondo, come già accaduto in Egitto con la **Suez Canal Economic Zone** (SCZone), un hub commerciale di livello globale che si sviluppa nei pressi del Canale di Suez, in una posizione strategica lungo le rotte principali tra Europa e Asia, dove ogni giorno passa circa il **10% del commercio globale**.

L'area totale della SCZone è di circa **461 km<sup>2</sup>**, con due aree integrate (area industriale e porto), due aree di sviluppo (destinate ad uso residenziale e all'insediamento di industrie tecnologiche) e quattro porti.

La sua istituzione ha permesso di attrarre **18 miliardi di Dollari di investimenti** e **305 operazioni di insediamento**. Oltre ai numerosi incentivi previsti (esenzione dai dazi, incentivi fiscali, proprietà e controllo al 100% delle attività delle attività import/export), le imprese che vi si insediano possono beneficiare anche di diversi **"free trade agreements"**, come quello con l'Africa (African Continental Free Trade Area – AfCFTA), l'Unione Europea (Egypt-EU Association Agreement), America Latina (Mercosur), USA e Israele (Qualified Industrial Zones – QIZ).

Inoltre, il Governo egiziano ha firmato un Memorandum of Understanding e accordi preliminari con compagnie multinazionali per localizzare insediamenti nella SCZone volti alla **produzione di idrogeno verde**, con un investimento stimato di 30 milioni di Dollari.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2023.

65. Ad oggi, le ZES italiane (già esistenti o in costituzione) **sono 9** e sono localizzate nelle aree portuali del Sud: alcune Regioni italiane dispongono di un'unica ZES al loro interno (Abruzzo, Calabria, Campania e Sardegna); altre, invece, ne condividono i benefici fiscali con altre Regioni (la ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise e la ZES Ionica interregionale Puglia-Basilicata). Un caso particolare è rappresentato dalla Sicilia che conta 2 ZES già costituite (ZES Sicilia Orientale e ZES Sicilia Occidentale) e 1 in fase di realizzazione (ZES Nebrodi).

66. In particolare, nel corso del 2022 sono stati nominati i Commissari straordinari delle ZES, le quali sono diventate pienamente operative grazie all'introduzione di due strumenti chiave:

- lo strumento dell'**autorizzazione unica**, che concentra in un unico provvedimento autorizzatorio tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta previsti dalla legislazione vigente in relazione alle opere da eseguire, alle attività da intraprendere o ai progetti da approvare nelle ZES, facendo salve, però, le normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA);
- il **Digital One-Stop-Shop ZES**, ovvero lo sportello unico digitale per la presentazione dei progetti di nuove attività nelle ZES volto a semplificare e unificare le procedure amministrative di insediamento delle imprese.

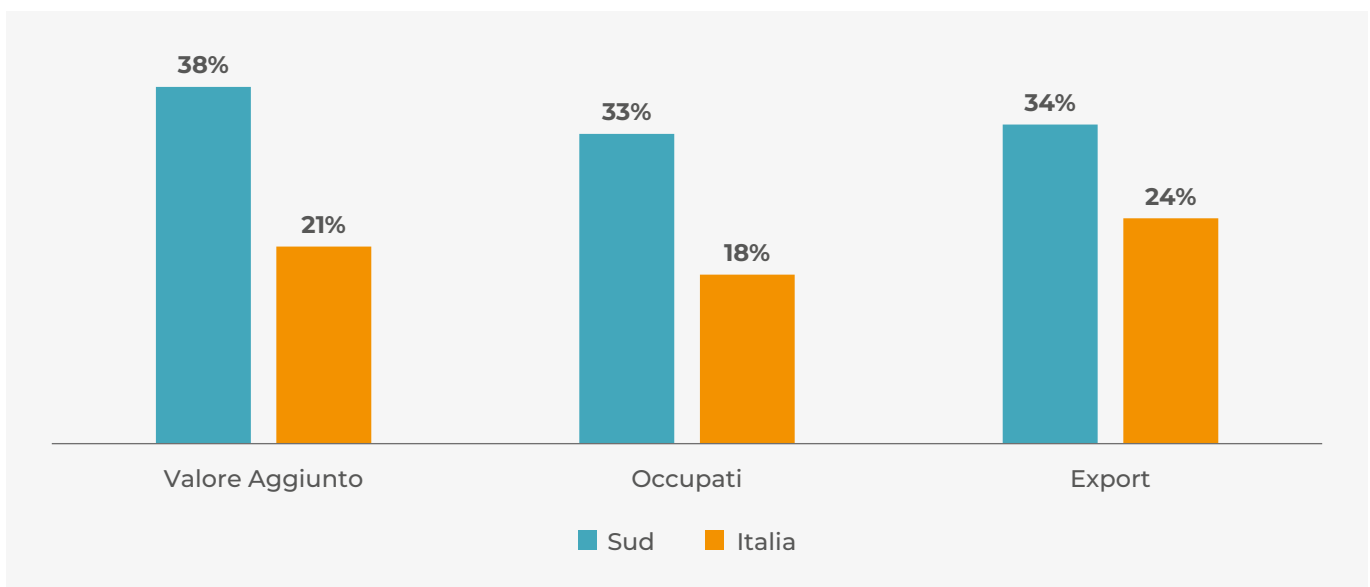
67. All'interno del quadro di generale competitività dell'industria manifatturiera sono poi identificabili **4 settori chiave che giocano un ruolo primario nel Sud Italia: si tratta dell'automotive, dell'aerospazio, dell'agro-alimentare e del farmaceutico**, che complessivamente contribuiscono al 38% del Valore Aggiunto manifatturiero del Sud Italia (vs. 21% in media a livello nazionale), sostenendo il 33% dell'occupazione (vs. 18% media nazionale) e generando il 34% dell'export (24% media nazionale).

### CASO STUDIO: il contributo del sistema bancario alla Zone Economiche Speciali e alle Zone Logistiche Semplificate

Con l'obiettivo di valorizzare le Zone Economiche Speciali (ZES) istituite nel Sud Italia e le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) in fase di realizzazione nel Centro Nord, Intesa Sanpaolo nel 2022 ha lanciato un **plafond di 5 miliardi di Euro** dedicato agli **insediamenti produttivi** e alle opere di **adeguamento infrastrutturale**, un roadshow internazionale per attrarre capitali dall'estero e un programma di attività di reshoring. Inoltre, per le imprese che investiranno all'interno di ZES e ZLS è prevista una linea di finanziamento ad hoc che riconosce un'agevolazione sul tasso d'interesse.

In particolare, tale intervento si aggiunge alle iniziative realizzate a partire dal 2017 da Intesa Sanpaolo per promuovere le ZES meridionali, come la predisposizione di un primo plafond di 1,5 miliardi di Euro, l'organizzazione di **specifiche missioni all'estero** (come a Pechino e Dubai) e coinvolgere investitori internazionali, la creazione di un **desk specializzato** per gli imprenditori che offre supporto ottimizzando i business plan presentati, nonché la firma di **accordi di collaborazione** con le Autorità di Sistema Portuale (Puglia, Trieste e Venezia) e con i Commissari Straordinari delle ZES (Campania, Sicilia, Abruzzo).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Intesa Sanpaolo, 2023.

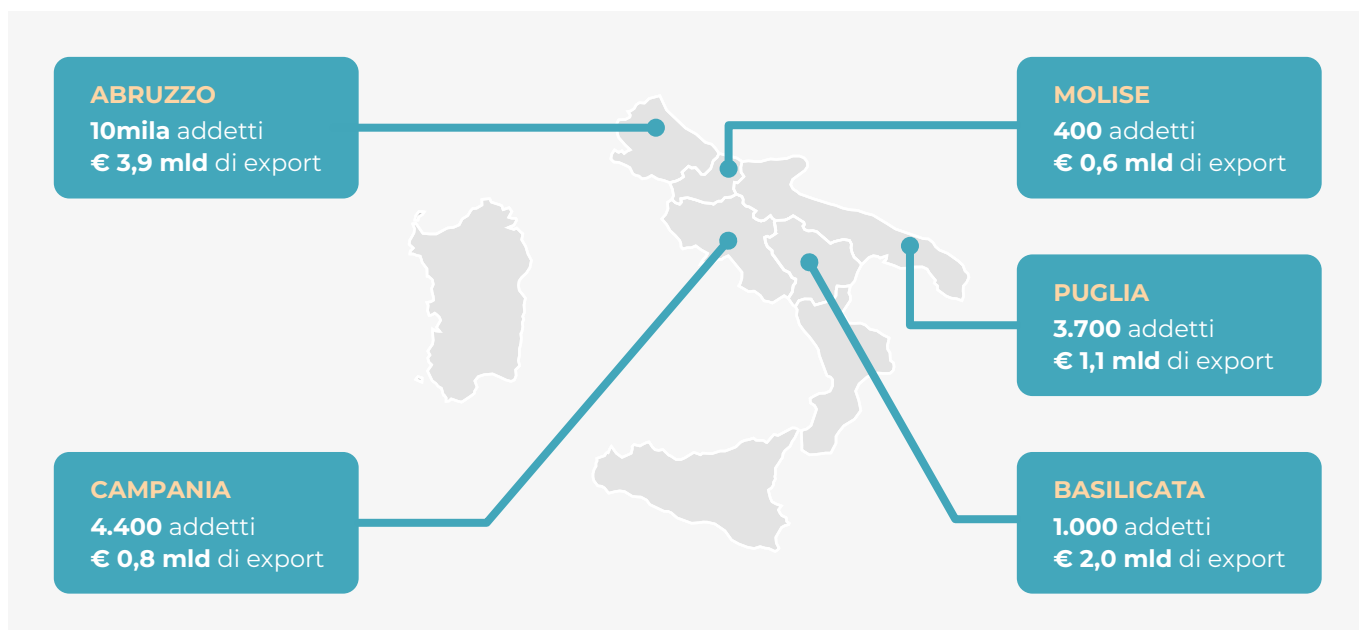


**Figura 2.16.** Contributo delle industrie selezionate\* sul totale della manifattura (percentuale), 2022 o ultimo disponibile. (\*) Automotive, aerospazio, agroalimentare, farmaceutico. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

68. **Nell'ambito dell'automotive, il Sud Italia contribuisce – con circa 650mila veicoli prodotti nel 2022 – all'85% della produzione nazionale** (circa 760mila). Complessivamente, si tratta di un'industria che coinvolge 20mila addetti (il 12% del totale nazionale) e oltre 400 imprese (17% del totale nazionale), che generano 8,4 miliardi di export (23% del totale nazionale). Tale ruolo risulta tanto più rilevante in considerazione del fatto che l'Italia è il 4° Paese nell'Unione Europea per produzione di autoveicoli e 2° per la componentistica (dopo la Germania).<sup>33</sup>

69. In particolare, **il Sud Italia si distingue per un ampio presidio della filiera**, a partire dai siti di produzione di veicoli, come quelli di Stellantis a

<sup>33</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ANFIA, 2023.



Val di Sangro, Melfi e Pomigliano d'Arco, ma anche quello di DR Motor ad Isernia (che importa vetture smontate dalla Cina e le assembla nel suo impianto). Un ruolo particolarmente rilevante ha poi la **filiera della componentistica**, concentrata in cinque Regioni (Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata e Campania), che fa capo ad altre grandi imprese nazionali e internazionali (come Adler, TD-Bosch, Marelli e Bridgestone).

**Figura 2.17.** Principali Regioni per la filiera automotive nel Sud Italia, ultimo dato disponibile. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ACEA e fonti varie, 2023.

70. Il Sud Italia è inoltre protagonista di iniziative innovative di collaborazione pubblico-privata su temi di frontiera, come quelli connessi alla smart mobility portate avanti nel **progetto Borgo 4.0** e fondamentali per permettere al settore di adattarsi ai cambiamenti connessi alla c.d. Twin Transition (si veda in seguito).
71. Il settore aerospaziale, che affronta oggi sfide simili a quelle che riguardano il settore automotive, è uno dei segmenti industriali più rilevanti e a maggior capacità di espansione nel Sud Italia. Questa industria è caratterizzata da:
- una **catena del valore molto ampia**, sviluppata e diffusa a livello globale;
  - **pochi player OEMs di medio-grandi dimensioni** cui si affiancano molti attori di piccole-medie dimensioni in grado di sviluppare tecnologie all'avanguardia, implementare processi produttivi e garantire gli standard tecnici di qualità e di precisione richiesti dall'industria aerospaziale;
  - un **elevato fabbisogno di capitale** (incidenza delle immobilizzazioni sul valore della produzione più che doppio rispetto all'industria manifatturiera);
  - una **elevata spesa in attività di Ricerca e Sviluppo**, che vede cicli di sviluppo e innovazione molto lunghi (considerando la totalità dei TRLs) e incerti, e personale altamente qualificato (le imprese aerospaziali investono il 10% del fatturato in R&S, 5 volte rispetto alla media del settore manifatturiero, pari a 1,9%).
72. Nel sistema economico del Sud Italia, la filiera dell'aerospazio riveste un ruolo di primo piano, sia in termini di **presenza industriale**, sia per l'elevato **contenuto di conoscenze tecnologiche sviluppate**. La filiera aerospaziale meridionale conta, infatti, **5 distretti**, con **325 imprese** che pro-

### CASO STUDIO: il Borgo 4.0 come modello di collaborazione pubblico-privata per la smart mobility

La **Piattaforma tecnologica per la Mobilità Sostenibile e Sicura Borgo 4.0** è un progetto di filiera promosso da ANFIA e realizzato con il coinvolgimento di un partenariato pubblico-privato coordinato da **ANFIA Automotive** e costituito da **54 imprese del settore** e **3 Centri di Ricerca pubblici**, con la partecipazione delle 5 Università Campane e del CNR.

Integrando azioni di ricerca, sviluppo, innovazione e trasferimento tecnologico con la sperimentazione – in ambiente reale e in scala – delle **nuove tecnologie per la guida autonoma e connessa**, il progetto ha dato vita, nel borgo irpino di Lioni (Avellino), al primo esempio, in Italia, di laboratorio di sperimentazione tecnologica in diversi campi complementari, dove grandi e piccole imprese del settore automotive e delle telecomunicazioni, lavorano in sinergia allo sviluppo di nuove soluzioni, materiali e componentistica intelligente per la mobilità di domani.

Nel dettaglio, l'affermazione del paradigma di mobilità sostenibile vedrà la piattaforma Borgo 4.0 impegnata in specifici **percorsi attuativi**:

- soluzioni per migliorare le **performance dei veicoli autonomi e connessi**, in particolare scenari di manovra e condizioni di traffico, sfruttando informazioni eterogenee provenienti dai sensori a bordo veicolo e da infrastrutture intelligenti;
- sistemi per la **comunicazione sicura V2X** a supporto di innovative applicazioni di sicurezza attiva di tipo cooperativo e l'erogazione di servizi di infomobilità;
- soluzioni innovative per la **diffusione dei veicoli "full electric"** e di infrastrutture di ricarica ultra-fast;
- nuove e alleggerite **soluzioni architettoniche**, modelli di ottimizzazione energetica e di sostenibilità ambientale del veicolo;
- **piattaforma modulare duale** (trasporto persone/merci) a peso ridotto per veicoli con alimentazione ibrida governata da motorizzazione elettrica alimentata da energia prodotta da fuel cell ad idrogeno;
- **piattaforma abilitante** l'intelligenza del Borgo 4.0 a supporto dell'interoperabilità delle soluzioni per la guida autonoma e connessa e per l'intermodalità.

Tutto questo prevede significativi interventi nel **Comune di Lioni**, partner tecnologico del progetto immediatamente attivo nel processo di messa in opera del laboratorio di sperimentazione, a partire dalla riqualificazione delle strade cittadine e dalla riconversione della viabilità della zona, alla realizzazione di un vero e proprio laboratorio didattico dedicato alla sicurezza e all'educazione stradale nell'area 7, agli interventi per l'efficientamento dell'illuminazione pubblica e il miglioramento della sicurezza stradale mediante tecnologie ICT.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ANFIA, 2023.

ducono oltre **4 miliardi di Euro di fatturato** e impiegano oltre **124mila addetti** tra diretti, indiretti e indotti.

73. Ad affiancare il sistema produttivo aerospaziale si trova poi l'ecosistema della ricerca, che conta **oltre 55 università e centri di ricerca** di eccellenza di livello nazionale e internazionale, nonché infrastrutture d'avanguardia per lo sviluppo di frontiera dell'industria, come lo **spazioporto di Taranto-Grottaglie**. In Campania, invece, il Distretto Aerospaziale della Campania (Dac) è prossimo a lanciare uno dei primi prototipi di velivolo di **Urban Air Mobility (UAR)**, la mobilità del futuro destinata a rivoluzionare il modo di spostarsi in città e che prevede l'impiego di mezzi di trasporto come aerotaxi e droni.



74. Con riferimento alla manifattura agroalimentare, nel Sud Italia essa fornisce un contributo al Valore Aggiunto dell'area pari al 20,4% (a livello nazionale la manifattura agroalimentare genera l'11,3% del V.A. italiano) e all'export del 14,0% (vs. 9% media Italia), producendo rispettivamente 6,5 e 6,6 miliardi di Euro. **L'elevata specializzazione in questa filiera ha contribuito ad un saldo positivo della bilancia commerciale del Sud Italia**, con un surplus di 2,3 miliardi di Euro. L'agroalimentare meridionale impiega nel complesso 134.957 addetti ripartiti in 27.546 unità locali, con un'incidenza sul totale dei primi del 22,5% e delle seconde del 26,8% (vs. media Italia rispettivamente del 12,1% e 14,7%).

**Figura 2.18.** Principali Regioni per la filiera aerospaziale nel Sud Italia, ultimo dato disponibile. (\*) Addetti diretti. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati CTNA e fonti varie, 2023.

75. La produzione agroalimentare del Sud vanta, inoltre, un elevato numero di prodotti di qualità. Sono infatti 174 i **cibi DOP, IGP e STG**, rappresen-

### CASO STUDIO: lo spaziorporto di Taranto-Grottaglie

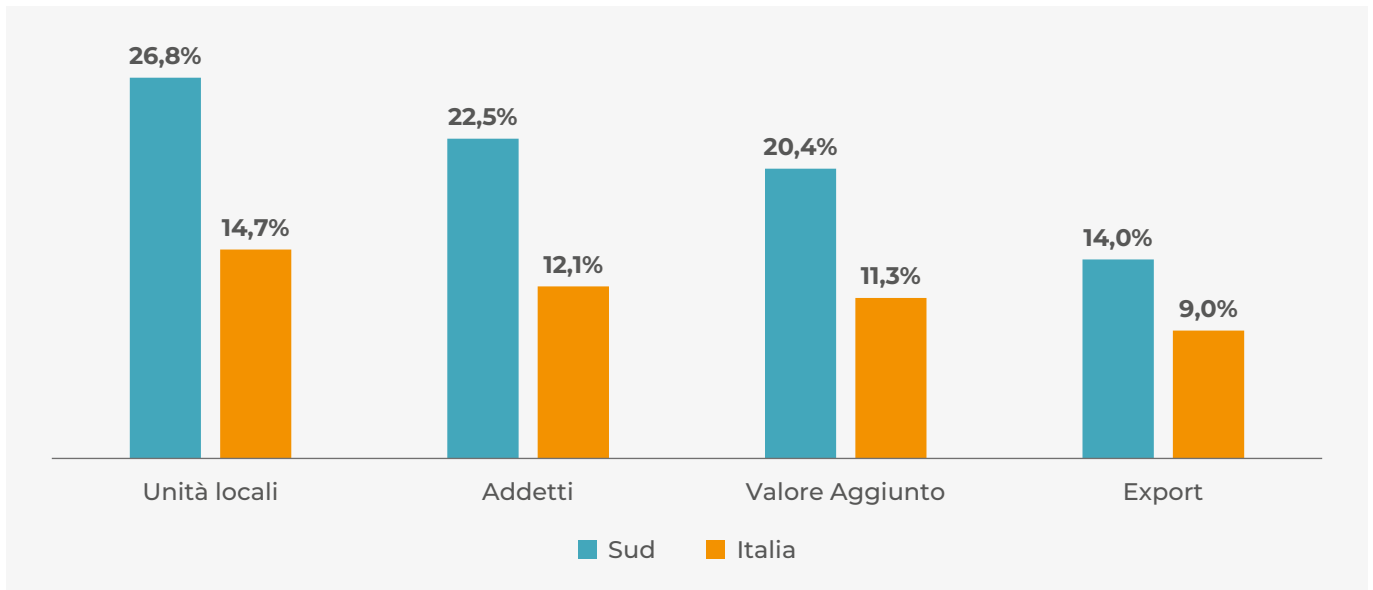
Nel dicembre 2022 è stato aggiudicato il bando per la realizzazione dell'infrastruttura e delle aree di volo destinate al **primo spaziorporto italiano e uno dei primi in Europa**, ovvero quello di **Taranto-Grottaglie** (che ricade nel perimetro della ZES). Lo sviluppo del progetto fa capo al soggetto giuridico Criptaliae Spaceport – che al momento aggrega Enac, Aeroporti di Puglia, Enav e Aeronautica Militare – il cui obiettivo è quello di intercettare la domanda di servizi innovativi del comparto aerospaziale, sia essa di natura pubblica o privata.

Quello di Taranto-Grottaglie è non solo uno spaziorporto per lo **sviluppo strategico nazionale dell'autonomo accesso allo spazio** (voli suborbitali, aviolanci, rientri alla base di operazioni spaziali, ecc.), ma anche un **test bed aeronautico** per sviluppo, sperimentazione e certificazione di progetti di ricerca industriali e scientifici in ambito aeronautico/aerospaziale, nonché **infrastruttura e area attrezzata dedicata allo sviluppo industriale del comparto**.

Tra le opere previste – per investimenti iniziale fino a 120 milioni di Euro da parte di Enac – figurano infatti anche un hangar polifunzionale per il ricovero, l'assemblaggio e la manutenzione dei sistemi veicolo, struttura destinata ad ospitare museo, area eventi e attrazioni a tema e un edificio multifunzionale destinato a incubatore di impresa, enti di ricerca e formazione.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Enac, 2023.





**Figura 2.19.** Contributo della manifattura agroalimentare sul totale manifatturiero (valori percentuali), 2021 o ultimo anno disponibile. Nota: è stata considerata la sola componente manifatturiera. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

tando oltre la metà del totale italiano (pari a 319), e 179 i vini DOP e IGP (su 526), con un controvalore totale dei prodotti DOP e IGP di 3 miliardi di Euro (16% del totale nazionale)<sup>34</sup>. In aggiunta, le Regioni del Sud contano in totale 20 Bevande Spiritose IG e 145 prodotti Presidio Slow Food.

76. Più in generale, **l'Italia e il Sud del Paese forniscono un contributo chiave alle produzioni afferenti alla dieta mediterranea**. Tale modello, basato sui dettami della piramide alimentare e considerato come benchmark di riferimento (dal 2010 è patrimonio culturale immateriale dell'umanità dell'UNESCO e nel 2023 ha vinto la sfida tra 24 diverse alternative con un punteggio di 4,6 su 5<sup>35</sup>) per la salute degli individui, si distingue per il suo equilibrio nutrizionale, sia in termini di quantità consumate sia di proporzioni degli alimenti assunti.
77. La rigorosa aderenza alle raccomandazioni medico-scientifiche e l'elevata conformità rispetto ai requisiti nutrizionali del modello della piramide alimentare fa di questa dieta la più efficace in termini di prevenzione di alcune importanti malattie croniche e di mantenimento di uno stato di benessere. Il modello dietetico mediterraneo, attraverso un sano profilo di assunzione dei grassi, una bassa percentuale di carboidrati, un basso indice glicemico, un elevato contenuto di fibre alimentari, di composti antiossidanti ed effetti antinfiammatori, riduce il rischio di contrarre alcune patologie, come verrà analizzato nei paragrafi successivi<sup>36</sup>.
78. Oltre agli aspetti connessi alla salute e al benessere, è interessante notare come una dieta sana generi un **impatto positivo anche in termini di sostenibilità ambientale, ovvero di carbon footprint dei vari alimenti**: il consumo settimanale dei prodotti alla cima della piramide (carne e dolci) raccomandato dalla dieta mediterranea ha infatti un impatto di 2.822 grammi di CO<sub>2</sub>, un valore superiore del 33% rispetto a frutta e verdura (mentre considerando l'impatto per ogni kg prodotto la differenza è di 14 volte).

<sup>34</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Qualivita, 2023.

<sup>35</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati U.S. News & World's Report's, 2023.

<sup>36</sup> Fonte: The European House – Ambrosetti, "Alimentazione e sostenibilità. Quale relazione e quali sfide per i prossimi anni", 2019.

### CASO STUDIO: il contributo degli accordi di filiera alla competitività della filiera tabacchicola italiana

Una filiera agricola integrata è in grado di funzionare e creare valore quando gli attori agiscono in un'**ottica sinergica** e di **collaborazione reciproca**. Un caso di successo in questo senso è quello della filiera integrata di Philip Morris in Italia che, partendo dalla collaborazione con il Ministero dell'Agricoltura, inaugurata sin dai primi anni del 2000, è diventata nel tempo competitiva e sostenibile grazie alla stipula con Coldiretti, dal 2011, di **accordi di filiera**.

Questo "sistema", al pari della formazione, consente di garantire ulteriormente la qualità e la solidità degli investimenti – e dell'occupazione che dagli stessi discende – che risultano in definitiva supportati da una **stabile rete di sicurezza**, che gli consente di produrre valore aggiunto inserendosi all'interno di una dinamica consolidata. Questi elementi, combinati insieme, permettono di localizzare nel territorio italiano importanti investimenti, nell'ottica della **circularità**, creando una **filiera** integrata che sostenga tali investimenti e rendendo questi ultimi **stabili, duraturi** e di stimolo per il progresso dei territori nei quali si inseriscono.

In questo quadro si inserisce anche il recente **Memorandum of Understanding** tra Philip Morris Italia e il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste (MASAF), che ha rinnovato l'impegno per la competitività, la trasformazione e la sostenibilità della filiera tabacchicola italiana (la più importante in Europa in termini di volumi). L'intesa prevede fino a **500 milioni di Euro** per i prossimi cinque anni (2023-2027), che si aggiungono ai **2 miliardi di Euro** già investiti da Philip Morris a partire dai primi anni Duemila nell'agricoltura italiana, rendendolo il più grande investimento sulla filiera tabacchicola italiana. L'impegno, da parte di Philip Morris Italia, è quello di continuare ad acquistare circa il **50%** della produzione totale di tabacco greggio italiano grazie all'**accordo di filiera** con Coldiretti e alla collaborazione con ONT Italia (Organizzazione Nazionale Tabacco Italia).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Philip Morris Italia, 2023.

79. Infine, per quanto riguarda la **farmaceutica**, si tratta di un settore nel quale l'Italia occupa una posizione di primo piano a livello europeo. L'elevato valore della produzione, la crescita significativa dell'export, gli elevati investimenti in Ricerca e Sviluppo rispetto alla media italiana e l'importante numero di imprese a capitale estero evidenziano il contributo del settore alla competitività e crescita economica del Paese.
80. In questo quadro, anche il Sud Italia conta diversi primati ed eccellenze, a partire dai **numerosi parchi e distretti tecnologici** tra cui si annoverano, tra gli altri, il Distretto Tecnologico Pugliese Salute dell'Uomo e BioTecnologie, il Distretto Tecnologico Campania Bioscience, il Consorzio Sardegna Recherche, la Società Consortile BioTecnoMed e il Distretto Tecnologico Sicilia Micro e Nano Sistemi.
81. Il sistema produttivo farmaceutico del Sud Italia può contare, nel complesso, su **4.300 imprese** (il 25% di quelle italiane) e **11.500 addetti** (8% di quelli italiani), che generano **3,8 miliardi di Euro di esportazioni** (9% del totale nazionale)<sup>37</sup>. Con particolare riferimento al settore dei dispositivi medici, inoltre, nel Sud Italia si registra un'**incidenza di start up**

<sup>37</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

### CASO STUDIO: i corsi di MedTec attivati nel Sud Italia

Nel corso del 2021 l'Università della Calabria insieme all'Università Magna Grecia di Catanzaro e l'Università del Salento hanno lanciato un nuovo corso di laurea magistrale a ciclo unico in Medicina e Chirurgia a carattere tecnologico e ingegneristico, che consente agli iscritti, al termine del ciclo di studi di 6 anni, di conseguire un doppio titolo di laurea magistrale e ciclo unico in Medicina e Chirurgia e di laurea triennale in Ingegneria.

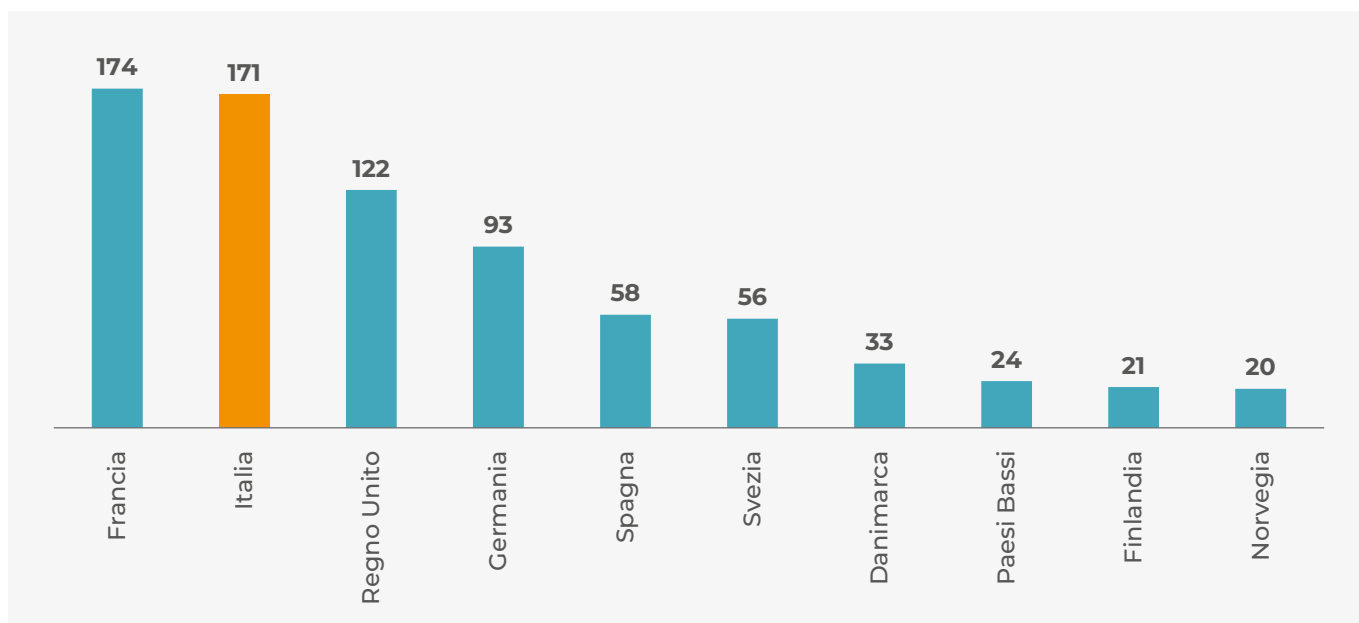
I corsi di laurea hanno la caratteristica di arricchire la professionalità del medico chirurgo con competenze tecnologiche e metodologiche specifiche nell'ambito dell'Ingegneria. Per raggiungere questo obiettivo, il percorso formativo integra attività formative tipicamente necessarie per la formazione di un medico chirurgo, con attività formative tipiche della formazione biotecnologica e ingegneristica di tipo biomedico, nell'ottica di formare una figura professionale che, oltre ad essere in grado di esercitare la professione medico chirurgica, sia in grado di applicare o sviluppare soluzioni tecnologiche nella direzione della prevenzione e cura delle malattie, del supporto all'invecchiamento e alle emergenze sanitarie.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Università della Calabria e Università del Salento, 2023.

superiore alla media nazionale (**4%** nel Sud Italia vs **2%** in Italia). Nonostante questo posizionamento sul fronte dell'innovazione, il Sud Italia contribuisce solo al **4%** della **spesa farmaceutica nazionale in R&S (€67 mln)** e impiega il **3%** degli addetti in R&S (**~190**). Nondimeno, occorre sottolineare l'impegno verso la **formazione delle competenze** necessarie a supportare la competitività del settore, anche facendo leva sulla transizione digitale. In particolare, il Sud Italia ha lanciato due importanti progetti di **MedTec, in Calabria e in Puglia**.

82. La competitività delle filiere produttive del Sud Italia, e la possibilità di sviluppo e di attrazione di investimenti, devono essere inquadrate innanzitutto all'interno di una tendenza legata alla **regionalizzazione delle value chain globali**, che apre importanti opportunità nell'attrazione di investimenti, per un Paese come l'Italia già ai primi posti in Europa per casi di reshoring (171, dopo la Francia con 174).
83. La crescente attenzione delle imprese verso questa tendenza è testimoniata anche da una survey di The European House – Ambrosetti a 400 aziende italiane, dove 1 azienda su 2 ha dichiarato di voler **augmentare il controllo sui processi** a causa dell'andamento negativo del settore, mentre 1 azienda su 3 ha affermato di aver riscontrato **difficoltà a gestire una catena di fornitura molto estesa** durante la pandemia<sup>38</sup>. Similmente, secondo una survey condotta da SRM, per far fronte alla sicurezza degli approvvigionamenti il 33% delle imprese del Sud Italia sta valutando interventi per ridurre le distanze con i fornitori (10 p.p. rispetto alla media nazionale).
84. Le nuove strategie di investimento e re-investimento possono fare leva anche sulle direttrici d'azione definite a livello europeo. Nel 2021, infatti, per far fronte alle nuove traiettorie di sviluppo industriale, la Commissione Europea ha aggiornato la strategia industriale UE (presentata per la

<sup>38</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati survey di The European House – Ambrosetti a 400 aziende italiane realizzata per il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, 2020.



**Figura 2.20.** Casi di reshoring in Europa (numero), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2023.

prima volta nel marzo 2020). La strategia industriale europea ha lo scopo di contribuire al rafforzamento del settore produttivo in chiave sostenibile, individuando tre obiettivi prioritari:

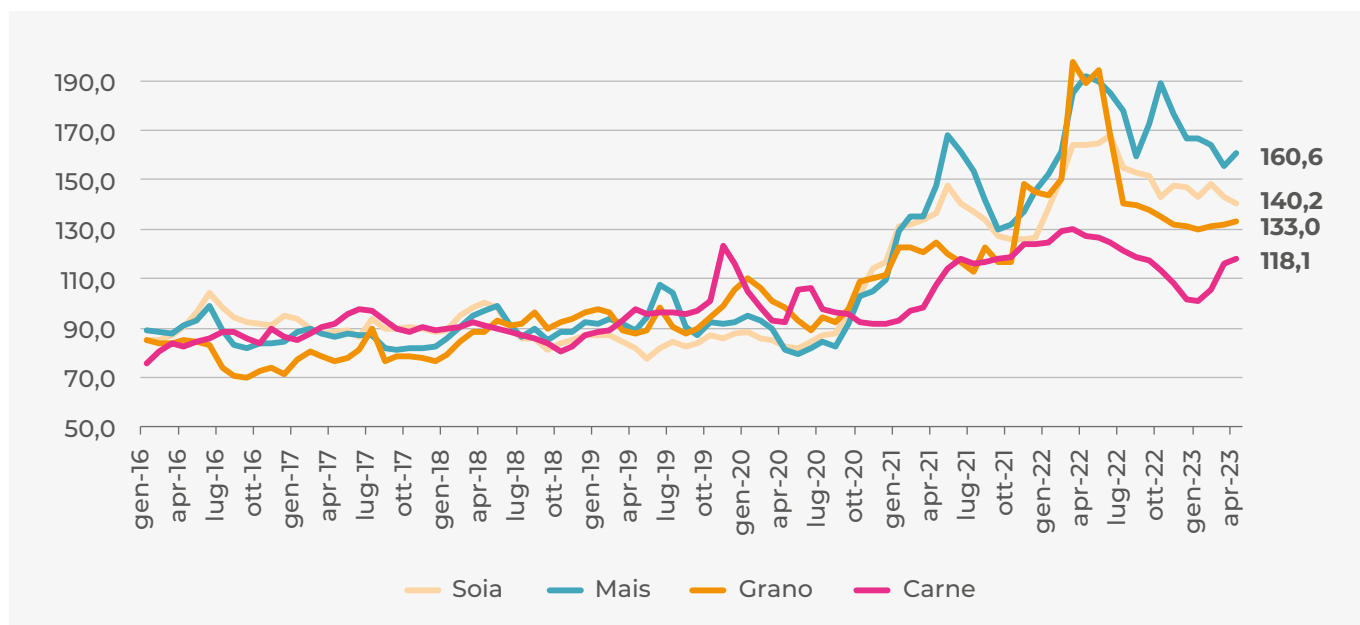
- rafforzare la **resilienza del mercato unico** di fronte a crisi e shock esterni;
- affrontare le dipendenze e guadagnare **autonomia strategica**;
- accelerare la **transizione verde e digitale** (twin transition).

85. Con particolare riferimento al rafforzamento dell'autonomia strategica, l'UE ha identificato due leve fondamentali:

- I **partenariati internazionali diversificati**, ovvero, da un lato, la condivisione delle risorse e costruzione di supply chain alternative più forti e diversificate con i Paesi alleati e partner più vicini e, dall'altro, lo sviluppo delle relazioni transatlantiche e della politica di allargamento e di vicinato, così come degli accordi di libero scambio con altri partner e la politica commerciale;
- Le **alleanze industriali nei settori strategici**, identificati in Aviazione a emissioni-zero, Materie prime, Solare fotovoltaico, Idrogeno pulito, Plastica circolare, Dati, edge & cloud, processori e semiconduttori, e Rinnovabili e low-carbon fuel.

86. Tali indirizzi rispondono ad esigenze divenute quanto mai evidenti negli ultimi mesi, come quelle connesse alla **guerra in Ucraina e al suo impatto sulla fornitura di materie prime alimentari**. Basti pensare che la prima settimana del conflitto ha generato un aumento del +13% nel prezzo del grano tenero (materia di cui Russia e Ucraina sono rispettivamente al 1° e al 5° posto per export mondiale) e del +29% per il mais a livello globale. Con particolare riferimento all'Italia, il nostro Paese importa il 62% del proprio fabbisogno di grano per la produzione di pane e biscotti e il 46% del mais di cui ha bisogno per l'alimentazione del bestiame<sup>39</sup>. Inoltre, l'Ucraina è il nostro 2° fornitore di mais con una quota di poco superiore al 13% (785 milioni di chili) e garantisce anche il 3% dell'import nazionale di grano (122 milioni di chili).

<sup>39</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Coldiretti, 2023.

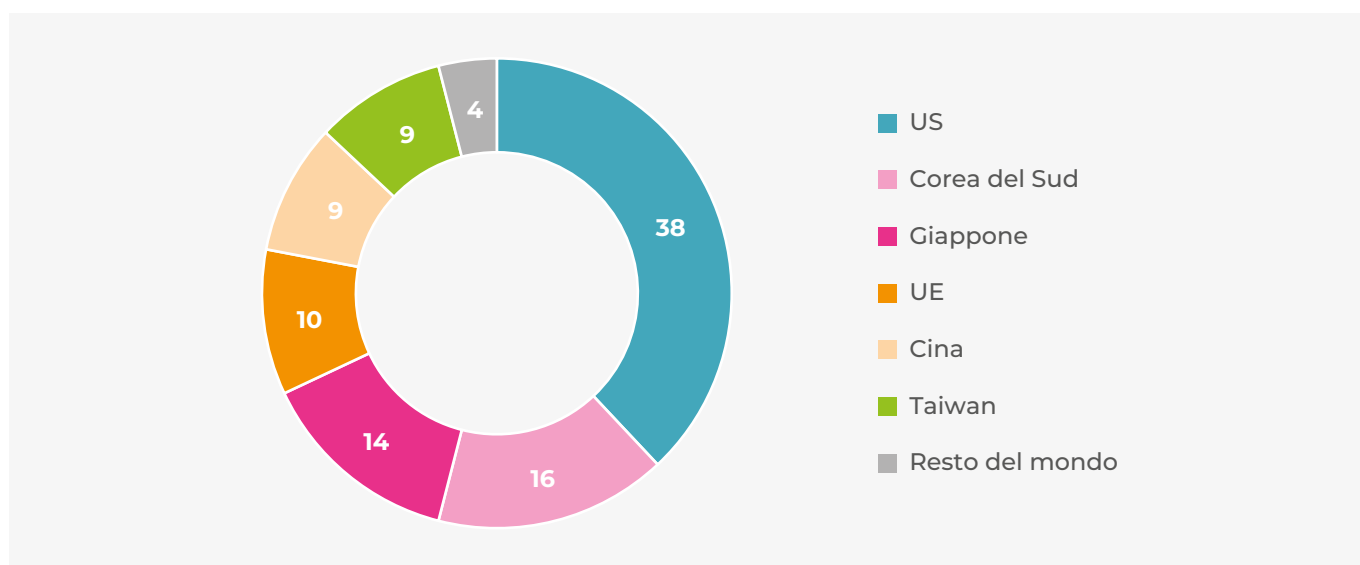


**Figura 2.21.** Prezzo delle materie prime alimentari (numero indice: media 2014-2016 = 100), gennaio 2016 – aprile 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank, 2023.

87. **Il rischio di forniture è un elemento di attenzione per l'Europa anche con riferimento ad altri ambiti.** Nell'elaborazione della propria strategia industriale, infatti, la Commissione Europea ha realizzato uno studio sulle principali dipendenze dell'UE, dal quale è emerso che vi sono 137 prodotti in ecosistemi sensibili<sup>40</sup> per i quali sconta forti dipendenze da fornitori esteri (oltre la metà riguarda Cina, Vietnam e Brasile) e che pesano per il 6% del valore di tutti i prodotti importati in Europa.

88. Vi sono poi 34 prodotti più vulnerabili, con un basso potenziale di diversificazione e di sostituzione con la produzione dell'UE (tra cui materie prime e sostanze chimiche per le industrie ad alta intensità energetica e la sanità). Gli effetti di questa situazione sono diventati evidenti nei mesi passati, per esempio con il caso dei semiconduttori – tecnologia di cui l'UE detiene solo il 10% del market share globale – la cui carenza occorsa tra 2021 e 2022 si stima abbia determinato per l'industria automotive europea un danno di 100 miliardi di Euro<sup>41</sup>.

**Figura 2.22.** Market share nella value chain dei semiconduttori (percentuale), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Parlamento Europeo, 2023.

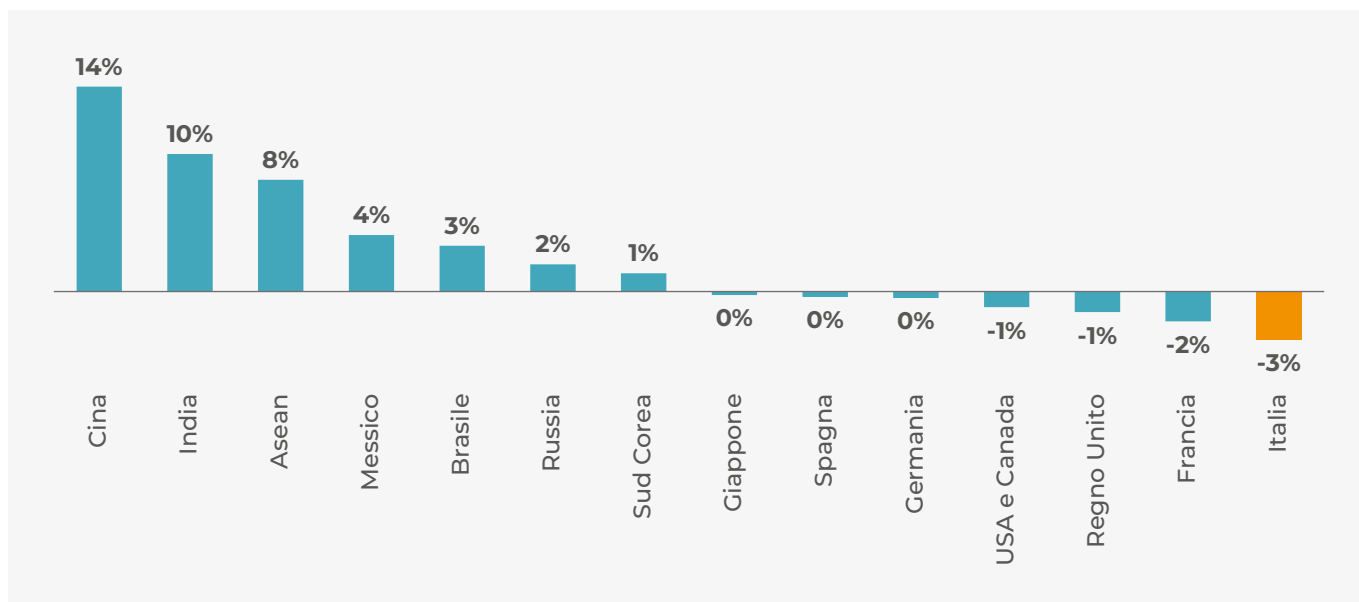


<sup>40</sup> Si tratta di: aerospazio e difesa, elettronica, industrie energy-intensive, fonti rinnovabili, salute, digitale.

<sup>41</sup> Fonte: Allianz Research, "Missing chips cost EUR100bn to the European auto sector", 2022.

89. In questo quadro di crescenti sfide e opportunità per il ridisegno delle catene globali del valore, occorre considerare anche gli **impatti connessi alla transizione verde e alla rivoluzione digitale (ovvero alla cosiddetta Twin Transition)**, la cui gestione è di fondamentale importanza per assicurare il posizionamento competitivo di alcune delle filiere strategiche per il Sud Italia.

90. Per esempio, in ambito automotive, con l'approvazione della proposta europea di **divieto di vendita di auto a combustione dal 2035**, per l'Italia si stimano circa 73mila posti di lavoro a rischio da qui al 2040 (di cui 67mila già nel periodo 2025-2030), oltre che rilevanti necessità di riconversione industriale per la filiera della componentistica per adattarsi alle specificità delle auto elettriche. Questi rischi si collocano in un contesto in cui, tra il 2000 e il 2019 il numero di veicoli prodotti in Italia è passato da 1,7 milioni a 900mila, registrando la maggiore contrazione tra i competitor (-3% annuo), con la quota sul totale mondiale passata dal 3% all'1% (-2 p.p.).



91. In altre parole, le trasformazioni interne al settore impongono iniziative di politica industriale finalizzate a conservare il know-how e il presidio della filiera, nonché a sostenere lo sviluppo delle tecnologie green (es. biofuels, motori a idrogeno, ecc.), anche **facendo leva sull'attrattività di un vero e proprio ecosistema mediterraneo** (come dimostra il caso dell'accordo tra ANFIA e AMICA). Tale esigenza è particolarmente rilevante con riferimento alle competenze: basti pensare che, in Italia, nel 2022 si contavano oltre 2 milioni di lavoratori di difficile reperimento, pari al 41% delle entrate previste, con incidenze superiori per operai specializzati (55%) e professioni tecniche (49%)<sup>42</sup>. Il nostro Paese è, inoltre, ultimo in Europa per efficienza del processo di transizione scuola-lavoro, come misurata dall'European Skills Index di CEDEFOP (il Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale).

**Figura 2.23.** Tasso di crescita medio annuo del numero di autoveicoli prodotti nei principali Paesi produttori (valori percentuali), 2000-2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ANFIA, 2023

<sup>42</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Excelsior-Unioncamere, 2023.

92. In questo quadro, la transizione tecnologica sta contribuendo a **ridefinire lo scenario delle professioni**, rendendo obsolete alcune di quelle già presenti, aumentando la richiesta di altre nonché creandone di nuove. Il settore automotive rappresenta un caso paradigmatico di questa dinamica, con la transizione verso la mobilità green e smart che impatterà negativamente le filiere connesse ai powertrain tradizionali, generando però nuove opportunità, per esempio connesse alle batterie elettriche, alla componentistica delle altre forme di mobilità elettrica o alle tecnologie digitali (in primis Intelligenza Artificiale). Di conseguenza, anche alla luce dei trend demografici nel bacino mediterraneo precedentemente illustrati, una decisa azione di politica industriale deve affrontare in maniera prioritaria il tema del reskilling e della creazione di competenze coerenti con i bisogni prospettici delle diverse industrie.

### CASO STUDIO: la collaborazione Italia-Marocco in ambito automotive

Nel 2021 **AMICA** (Associazione Marocchina per l'Industria Automotive e i Costruttori Auto) e **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) hanno firmato un **accordo di collaborazione per lo sviluppo delle rispettive filiere automotive** nei due Paesi.

In base all'accordo, ANFIA fornisce un **supporto operativo** sia per l'organizzazione di **attività di formazione** volte alla progressiva implementazione di sistemi di gestione della qualità e di metodologie di processo, sia per il **trasferimento di competenze tecniche** relative a lavorazioni specifiche, oltre a promuovere le opportunità di investimento per la **creazione di nuovi insediamenti industriali**.

AMICA facilita il **contatto tra le aziende italiane e la filiera locale** al fine di creare le condizioni per **collaborazioni tecnologiche di prodotto e processo**, aspetto che consente il rafforzamento delle **competenze industriali** dell'ecosistema locale. L'Associazione offre il suo **supporto agli investitori** anche attraverso la **collaborazione** con il Ministero dell'Industria e dell'Ambiente, con i centri di formazione, le aree di sviluppo industriale, AMDIE, i Costruttori auto e le aziende della filiera locale e gli enti amministrativi competenti affinché possano insediarsi facilmente nel Paese. AMICA, infine, promuove la costituzione di **joint venture tra le imprese appartenenti alle due associazioni**.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ANFIA, 2023.

93. Per quanto riguarda invece il settore aerospaziale, l'accordo di trilatero sul sistema di scambio di quote di emissione dell'UE di febbraio 2023 ha accelerato l'implementazione del sistema EU ETS<sup>43</sup> all'interno del trasporto aereo. L'obiettivo è quello di eliminare, entro il 2026, le quote di emissioni a titolo gratuito, che saranno invece vendute tramite asta. A causa di questa modifica, si stima che il costo per l'acquisto di ETS per le principali compagnie di voli intra-europei passerà dai 500 milioni di Euro del 2019 a circa 5 miliardi di Euro nel 2027 (10x)<sup>44</sup>. Questo imporrà un forte e rapido adeguamento del settore verso soluzioni di trasporto sempre più sostenibili. In questo caso, il Sud Italia, come il resto del Paese, deve investire adeguatamente nelle tecnologie per l'aviazione green (es. carburanti sostenibili); su questo ambito, si consideri l'esempio della Francia che nel 2020 ha investito 1,5 miliardi di Euro per la transizione green della filiera.

<sup>43</sup> Sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'UE.

<sup>44</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Bernstein, 2023.

94. Nondimeno, l'Italia – e in primis il Sud – possono sfruttare alcuni importanti asset, dalla forte propensione verso la R&S ad importanti infrastrutture industriali e di ricerca, come il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali. Alla luce dei trend in atto e avendo in mente quanto successo in altri settori che per primi hanno affrontato le sfide della decarbonizzazione (come l'automotive), l'aeronautica italiana è dunque chiamata a gestire rapidamente e in maniera proattiva, tramite adeguate politiche e strategie industriali, il percorso di transizione verso gli obiettivi di sostenibilità, con particolare attenzione alle necessità in termini di competenze, know-how e innovazione.

### CASO STUDIO: *il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali*

Costituita nel 1984 con sede a Capua (Caserta), si tratta di una società consortile creata dal Governo italiano per dotare il Paese di una **capacità di ricerca e sviluppo tecnologico in campo aeronautico e spaziale** adeguata a quella degli altri paesi europei, al fine di consentire alle imprese italiane di competere ad alti livelli sui mercati internazionali. In particolare,

La presenza di enti come il Consiglio Nazionale delle Ricerche, della Regione Campania e di industrie e PMI del settore aerospaziale fa sì che gli obiettivi del CIRA siano coerenti con gli indirizzi strategici nazionali e con le esigenze delle imprese, contribuendo così all'attuazione del **Programma nazionale di ricerche aerospaziali** (PRORA) e, più in generale, allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Il CIRA possiede la più grande **dotazione di infrastrutture di ricerca** in campo aerospaziale presente in Italia con impianti di prova unici al mondo e laboratori all'avanguardia utilizzati da enti e industrie di tutto il mondo. Tra queste, sono stati realizzati tre impianti unici al mondo per prestazioni: il **LISA**, dedicato alle prove di impatto per migliorare la sopravvivenza in caso di crash di aerei ed elicotteri; il **PWT**, che permette di simulare le condizioni estreme che si verificano al rientro dei veicoli spaziali nell'atmosfera; il **IWT**, che consente di verificare le condizioni di formazione di ghiaccio sulle superfici degli aeromobili per prevenirle, migliorando la sicurezza del volo. Per la loro unicità e le competenze acquisite dal CIRA, giungono ormai da tutto il mondo richieste di utilizzo per effettuazione di test in questi impianti.

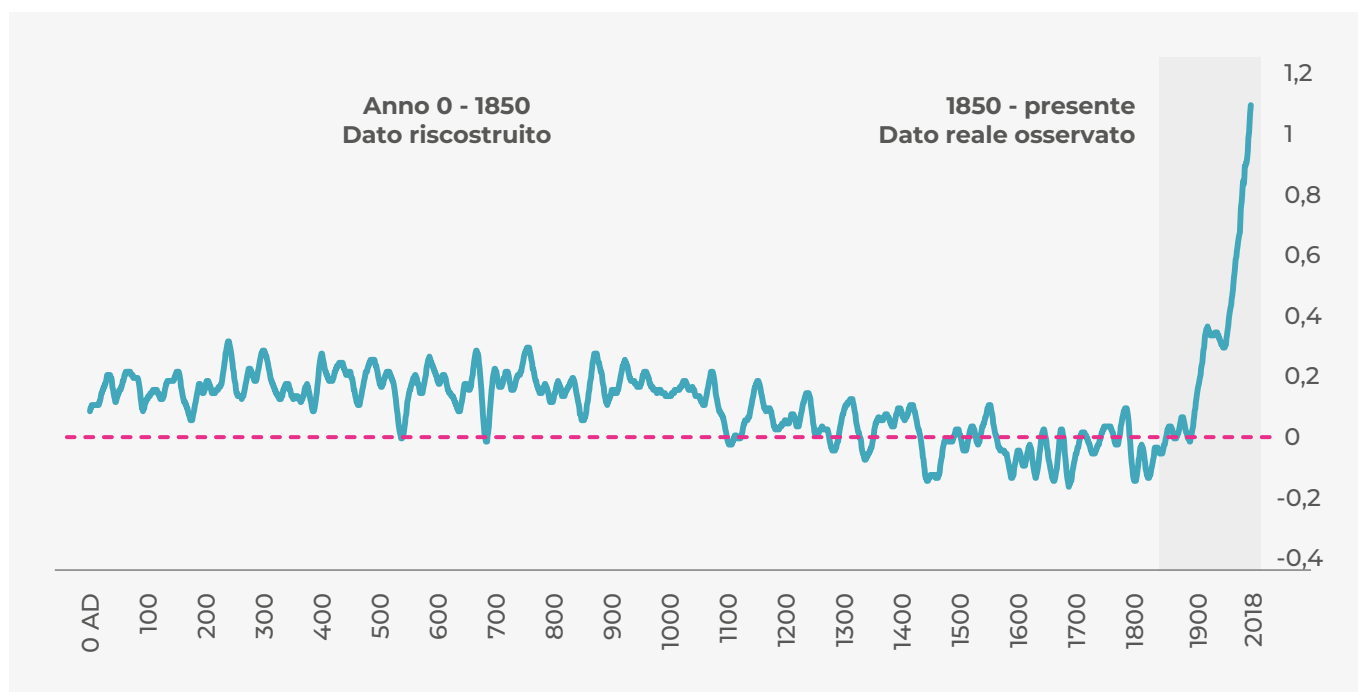
Il CIRA partecipa ai principali **programmi di ricerca europei e internazionali**, collabora con le più importanti università e aziende aeronautiche e spaziali, italiane e straniere, ed è un forte **attrattore di talenti e di investimenti industriali**, con **350 persone** che lavorano al suo interno, la maggior parte delle quali impegnate in attività di ricerca e sviluppo scientifico e tecnologico.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati CIRA, 2023.

95. Per quanto riguarda infine **la filiera agroalimentare, anche questo settore è chiamato ad affrontare fenomeni complessi e caratterizzati da una grande portata trasformativa, in primis il cambiamento climatico e la transizione verde**. Il cambiamento climatico richiede capacità di adattamento della filiera agricola per aumentare la resilienza del settore: si consideri che in un secolo la temperatura globale è aumentata di più di 1° Celsius e, secondo le stime dell'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), senza un intervento climatico le principali produzioni agricole (grano, semi oleosi e riso) potrebbero ridursi del 17% entro il 2050.

96. In Italia gli effetti di questa dinamica sono già stati evidenti: la siccità del 2022, la peggiore siccità in Europa da 500 anni, ha determinato cali produttivi del 45% per il mais e i foraggi per l'alimentazione degli animali, del 20% per il latte nelle stalle, del 30% per il frumento duro (per la pasta di oltre 1/5 delle produzioni di frumento tenero), del 30% del riso e del 15%





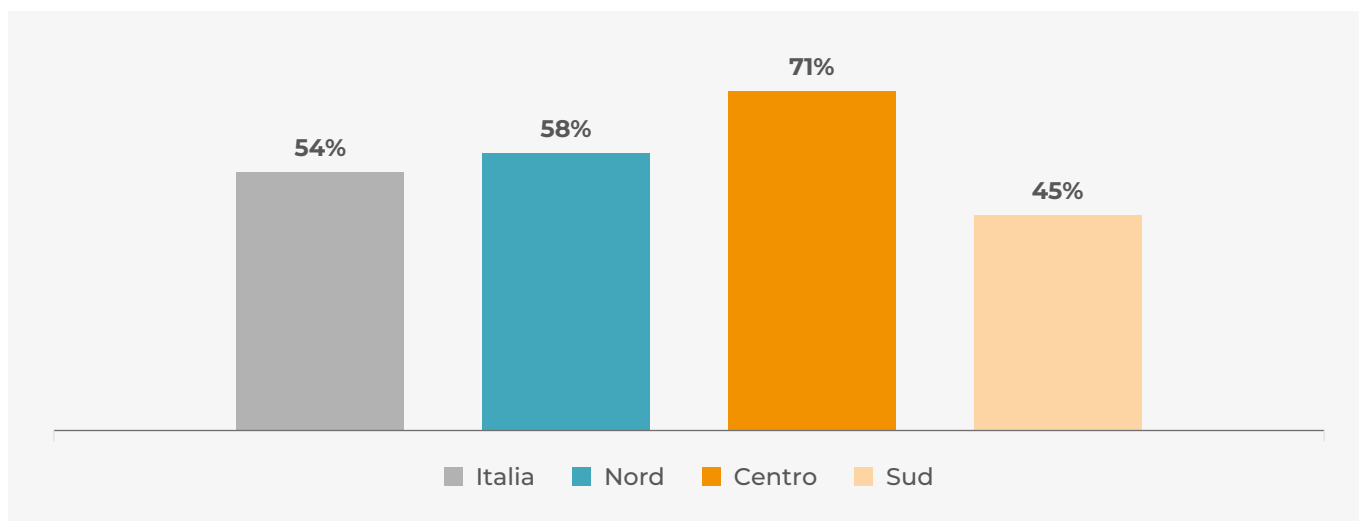
**Figura 2.24.** Cambiamenti annuali di temperatura a livello globale (gradi celsius, medie decenni vs baseline 1850 – 1900), anno 0 - 2018. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati IPCC, 2023.

per la frutta<sup>45</sup>. L'effetto complessivo è, secondo le analisi di Coldiretti, un **danno di 6 miliardi di Euro** per l'agricoltura italiana, pari al **10% della produzione** agroalimentare nazionale.

97. Relativamente alla transizione verde, si tratta di una sfida su cui tutta l'Unione Europea si è impegnata per i prossimi decenni, indirizzando **strategie di mitigazione e sostenibilità** volte a diminuire l'impatto ambientale del settore (il 18,4% delle emissioni globali deriva proprio dalle attività agricole e dall'uso del suolo). In questa prospettiva, la diffusione di tecnologie digitali è un elemento chiave per la risposta a queste sfide e per la promozione di paradigmi di **Smart Agriculture** (o Agricoltura 4.0)<sup>46</sup>. Tale modello prevede l'adozione di sistemi intelligenti nei campi coltivati, efficientando l'utilizzo delle risorse necessarie per le colture, tra cui energia, acqua e fertilizzanti; al contempo, la possibilità di raccogliere e analizzare tutti i dati derivanti da sensori IoT (Internet of Things) permette una accurata visualizzazione e comprensione delle condizioni delle colture, garantendo dunque decisioni real-time capaci di soddisfare le loro effettive necessità. Tuttavia, tali opportunità possono essere colte solamente tramite un adeguato **sviluppo delle competenze** necessarie per la transizione tecnologica, promuovendo adeguati modelli formativi.
98. In questo quadro, oltre a considerare gli impatti delle grandi transizioni, le politiche industriali del Sud Italia devono porre al centro le invarianti di sviluppo, ovvero la **creazione di competenze e la spinta all'innovazione**. Rispetto alle competenze, il Sud è chiamato a colmare ampi gap: per esempio, nel Sud la quota di iscritti all'università è pari al 45% della popolazione in età universitaria, un valore inferiore di 9 punti percentuali rispetto alla media nazionale (54%), di 13 p.p. rispetto al Nord e di 26 p.p. rispetto al Centro.

<sup>45</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Coldiretti, 2023.

<sup>46</sup> Per approfondimenti, si veda: The European House – Ambrosetti e Philip Morris Italia, "Verso un New Deal delle competenze in ambito agricolo e industriale", 2022.



**Figura 2.25.** Iscritti all'università (percentuale della popolazione in età universitaria), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

99. Da questo punto di vista occorre sottolineare anche la **rilevanza delle discipline STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics)** all'interno dell'attuale contesto che vede una rapida evoluzione e crescita dei settori ad alto tasso di innovazione, ma anche in settori più tradizionali. Per quanto l'Italia registri una quota di laureati STEM (24,9% nella fascia 25-34 anni) simile ai principali benchmark (25,4% nei Paesi UE membri dell'OECD, 23,2% del Regno Unito, 26,8% della Francia e 27,5% della Spagna), nel Paese invece dei gap territoriali, con Centro e Sud che registrano rispettivamente quote del 23,7% e 23,0%, mentre il Nord raggiunge il 26,6%. Oltretutto, le differenze territoriali aumentano notevolmente se si osserva la componente maschile: la quota di laureati STEM tra i giovani uomini nel Nord è elevata (42,8%) e decisamente superiore a quella nel Centro e nel Sud (32,4% e 29,2% rispettivamente).

100. Con l'avvento di nuovi paradigmi tecnologici, colmare questi ritardi diventa una priorità strategica nazionale per i suoi effetti sulla competitività e sull'attrattività, nonché per i suoi risvolti occupazionali. In altre parole, la pervasività della tecnologia e la centralità del digitale rendono necessario **sviluppare nuovi modelli industriali, dove capitale fisico e capitale umano collaborano in maniera armonica per far fronte alle nuove necessità organizzative e tecnologiche**. Risulta dunque sempre più indispensabile formare nuove competenze (hard e soft) legate alla diffusione delle nuove tecnologie e promuovere la multidisciplinarietà dei profili educativi, puntando a creare occupazione stabile e di qualità.

101. **Sul fronte dell'innovazione il Sud registra dei gap strutturali** (il peso della R&S in rapporto al PIL è pari all'1,1%, inferiore di 0,5 punti percentuali rispetto alla media nazionale pari a 1,6%), ma negli ultimi anni – anche grazie a casi virtuosi come quello della Campania – ha evidenziato un crescente dinamismo in termini di supporto alla crescita, per esempio:

- una crescita del **+52%** del numero di **imprese innovative** nel Sud Italia tra 2014 e 2018 (+34% in Italia);
- una crescita del **+158%** della **spesa in innovazione delle imprese innovative** nel Sud Italia tra 2014 e 2018 (+96% in Italia);
- una crescita del **+47%** numero di **startup innovative** nel Sud Italia tra 2019 e 2022 (vs. +41% in media in Italia)<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> Fonte: SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo, "Un Sud che innova e produce. Il tessuto manifatturiero del Mezzogiorno. Potenzialità economiche, dinamiche produttive e strategie di filiera", 2022.

### CASO STUDIO: il contributo di una multinazionale alla creazione delle competenze industriali del futuro

I grandi player internazionali svolgono un ruolo fondamentale nella **promozione** e nell'**attivazione** dei territori all'interno dei quali operano, come dimostrato dal caso di Philip Morris Italia, una realtà che nel Sud Italia ha di recente attivato oltre **10mila posti di lavoro** e investito **185 milioni di Euro**, di cui 150 milioni per la realizzazione dei DISC (Digital Information Services Centers), ossia centri di assistenza che ricorrono alle tecnologie più avanzate nell'ambito del servizio di assistenza ai clienti. Philip Morris Italia ha reso l'**aggiornamento continuo delle competenze** uno dei cardini delle proprie strategie di investimento, promuovendone il ruolo di volano per rendere l'occupazione prodotta dagli investimenti qualitativamente significativa e stabile, ma anche per **stimolare il tessuto produttivo**.

Si prenda l'esempio del **Philip Morris Institute for Manufacturing Competences (IMC)**, centro dedicato allo **sviluppo delle competenze industriali del futuro** e che rappresenta un punto di riferimento in Italia per ciò che riguarda la formazione continua e il trasferimento tecnologico, favorendo lo sviluppo delle competenze per le professioni del futuro nel mondo manifatturiero. Le occasioni di formazione continua e circolare non sono dedicate esclusivamente ai dipendenti di Philip Morris Italia, ma – nell'ottica di promuovere il tessuto produttivo del territorio che ospita l'investimento – anche:

- alle **aziende artigiane** del territorio, in modo da trasferire competenze anche al tessuto produttivo nel quale opera Philip Morris Italia;
- agli **studenti**, per consentire di acquisire le competenze più richieste sul mercato del lavoro;
- ai **formatori**, affinché questi ultimi possano trasferire a loro volta ai propri studenti le competenze di più recente sviluppo, favorendone così una trasmissione continua e, soprattutto, esponenziale.

Al fine di creare nella scuola le **competenze tecnologiche** che potranno poi essere sviluppate nei percorsi formativi post-diploma di alta specializzazione e rispondere ai bisogni di innovazione delle aziende e, conseguentemente, alla crescita del territorio, è stata inoltre organizzata – mediante la **collaborazione tra l'IMC e l'ITS Academy "A. Cuccovillo" di Bari** – la prima edizione del ciclo di **Seminari 4.0**, riservati ai docenti degli Istituti di Istruzione Superiore di II grado che desiderano formarsi su tematiche che rappresentano un importante obiettivo per l'alta formazione, avviando le basi di una connessione operativa molto costruttiva. Le iniziative di formazione sono fondamentali anche per creare un collegamento tra Sud Italia e il resto del Paese, come testimoniato dalla collaborazione tra IMC e il Politecnico di Bari.

Con riferimento al settore agricolo, nell'ottica di rendere la **filiera sempre più sostenibile e digitalizzata**, Philip Morris Italia ha realizzato altre due iniziative:

- **BeLeaf: Be The Future**: una call for start-up rivolta a quelle realtà innovative che abbiano sviluppato tecnologie e soluzioni applicabili al settore agritech e in particolare per tutto ciò che riguarda la coltivazione, la raccolta e la lavorazione del tabacco;
- **Digital farmer**: un'iniziativa per favorire la formazione del coltivatore del futuro, mettendo a disposizione dei giovani coltivatori competenze tecniche, strumenti e soluzioni all'avanguardia, nonché – attraverso il Centro per lo Sviluppo Agricolo e Rurale e grazie agli esperti dell'Università di Perugia – dei "facilitatori dell'innovazione", ossia tecnici dedicati, in grado di supportare ed affiancare le aziende e i coltivatori nella definizione di un profilo in grado di definire il livello di partenza, le criticità, e gli obiettivi di miglioramento da perseguire attraverso un programma mirato.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Philip Morris Italia, 2023.

### CASO STUDIO: l'ecosistema dell'innovazione e della ricerca della Campania

La Campania rappresenta oggi una best practice nazionale nell'ambito dell'**innovazione e della ricerca**, avendo registrato tassi di crescita in questi settori ben al di sopra della media nazionale che la hanno resa la Regione più all'avanguardia del Mezzogiorno.

La Campania ospita oggi un ricco **ecosistema dell'innovazione**, grazie all'elevata attenzione al ruolo del trasferimento tecnologico e alle infrastrutture di ricerca, che ha portato molte realtà pubbliche e private a collaborare tra loro e raggiungere risultati di eccellenza. Un esempio è stato la realizzazione del **Polo di San Giovanni a Teduccio**: un'opera finalizzata alla bonifica di un territorio svantaggiato, che è diventata una best practice europea, in cui vi hanno sede le Academy delle più importanti aziende nazionali e internazionali. Il successo di questa iniziativa è riconducibile a un uso virtuoso dei fondi europei, un investimento da parte della Regione stessa e un'elevata efficacia e celerità realizzativa da parte della Regione che ha saputo sfruttare il tempismo di una domanda crescente di queste strutture. Un altro esempio è la realizzazione del nuovo Centro Nazionale per lo sviluppo delle Nuove Tecnologie in Agricoltura promosso dall'Università degli Studi di Napoli Federico II e finanziato dal PNRR. Il centro coinvolge 28 Università, 5 centri di ricerca e 18 grandi imprese. Il finanziamento di 350 milioni di Euro circa (320 milioni a carico del PNRR) costituisce un percorso inedito nel campo della ricerca nell'agrifood.

Una programmazione regionale efficace si fonda su una serie di **interventi mirati e armonizzati tra loro**, richiedendo di conseguenza una figura che assuma il **ruolo di regista**. Un esempio pratico è rappresentato dalle **azioni in campo oncologico** intraprese dalla Regione Campania. Un percorso iniziato nel 2016, tramite la creazione della Rete Oncologica Campana, che include 10 centri oncologici attivi sul territorio e i centri oncologici attivi nelle ASL campane; proseguito nel 2018 con la nascita dell'Alleanza Mediterranea Oncologica in Rete (AMORe), prima convenzione interregionale Campania-Puglia-Basilicata; e culminato nel 2020, anno in cui la Regione ha stanziato 180 milioni di Euro per tre interventi distinti in campo oncologico (infrastrutture di ricerca, piattaforme tecnologiche e Campania Terra del Buono).

Lo sviluppo negli ultimi anni e il ruolo ricoperto oggi dalla Campania in ambito di ricerca e innovazione è senza dubbio attribuibile all'elevato numero di talenti e opportunità presenti in Regione, caratteristiche oggi presenti anche nel territorio siciliano. Tuttavia, ciò che ha contraddistinto questa Regione è stato il ruolo giocato dall'**Assessorato alla Ricerca, Innovazione e Start-up**, che negli anni è stato in grado di **mettere a sistema e valorizzare il potenziale inespresso della Regione**, tramite un efficace complesso di politiche pubbliche armonizzate tra loro, che ne hanno abilitato lo sviluppo e hanno reso oggi la Campania una best practice nazionale.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Regione Campania, 2023.

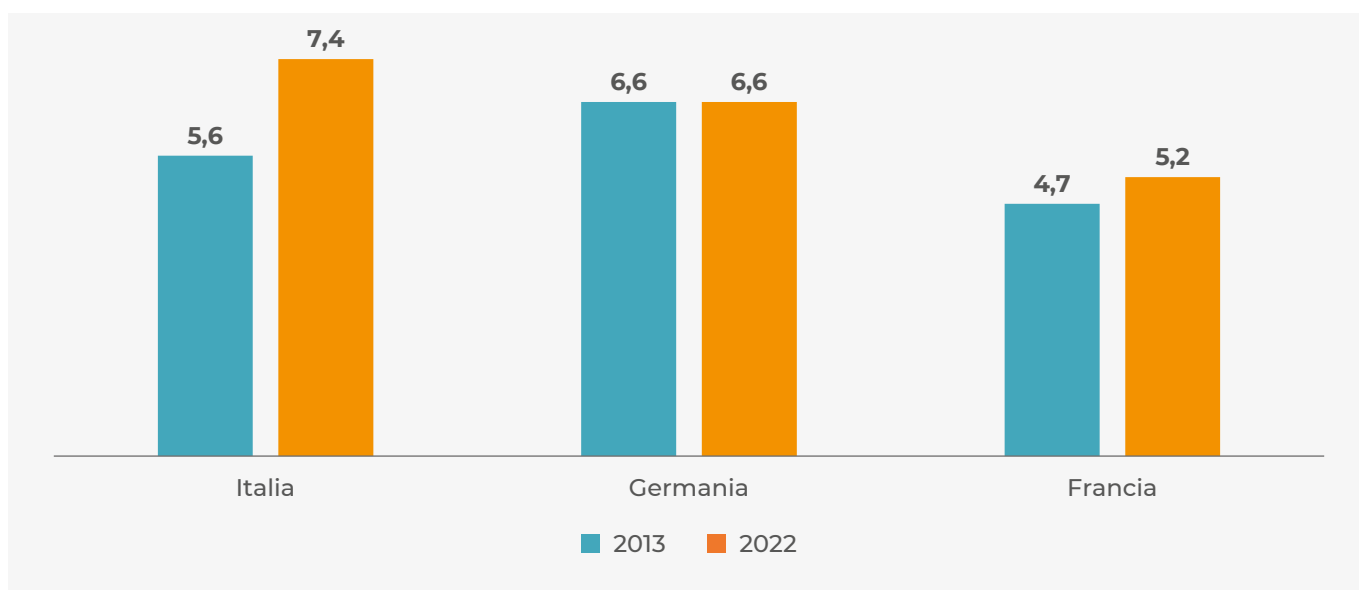


Figura 2.26. Investimenti in macchinari, impianti, ICT e mezzi di trasporto (percentuale del PIL), 2013 e 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, 2023.

102. Anche l'Italia ha fatto ottenere risultati positivi sul fronte dell'innovazione. Per esempio, nel periodo tra 2013 e 2022, l'Italia ha registrato un forte aumento degli **investimenti tecnici** (ovvero gli investimenti in macchinari, impianti, ICT e mezzi di trasporto), raggiungendo una quota pari al **7,4% del PIL** grazie a una **crescita di 1,8 punti percentuali**. Tale valore posiziona l'Italia davanti sia alla Germania (che nello stesso periodo ha visto la quota rimanere stabile al 6,6%) sia alla Francia (dove la quota di tali investimenti è cresciuta di soli 0,5 punti percentuali, passando dal 4,7% al 5,2%).
103. Infine, la nuova politica industriale del Sud Italia è chiamata ad affrontare le problematiche connesse alla **ridotta dimensione di impresa** e alla **limitata propensione alla collaborazione**. Nel Sud, infatti, si registra la più alta incidenza di **piccole imprese** (97,7% delle imprese manifatture).

### CASO STUDIO: il Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese del Paese

Il Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese è lo strumento, gestito da Mediocredito Centrale, con il quale lo Stato italiano **affianca le imprese e i professionisti che hanno difficoltà ad accedere al credito bancario** perché non dispongono di sufficienti garanzie. La garanzia pubblica, in pratica, sostituisce le costose garanzie normalmente richieste per ottenere un finanziamento.

La garanzia del Fondo è una **agevolazione** del Ministero, finanziata anche con risorse europee, che può essere attivata solo a fronte di finanziamenti concessi da banche, società di leasing e altri intermediari finanziari. In particolare, possono essere garantite le **imprese di micro, piccole o medie dimensioni** (PMI), iscritte al Registro delle Imprese e afferenti a qualsiasi settore economico (fatte salve alcune attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative, non è ammissibile il settore delle attività finanziarie e assicurative), e i professionisti titolari di **partita IVA**.

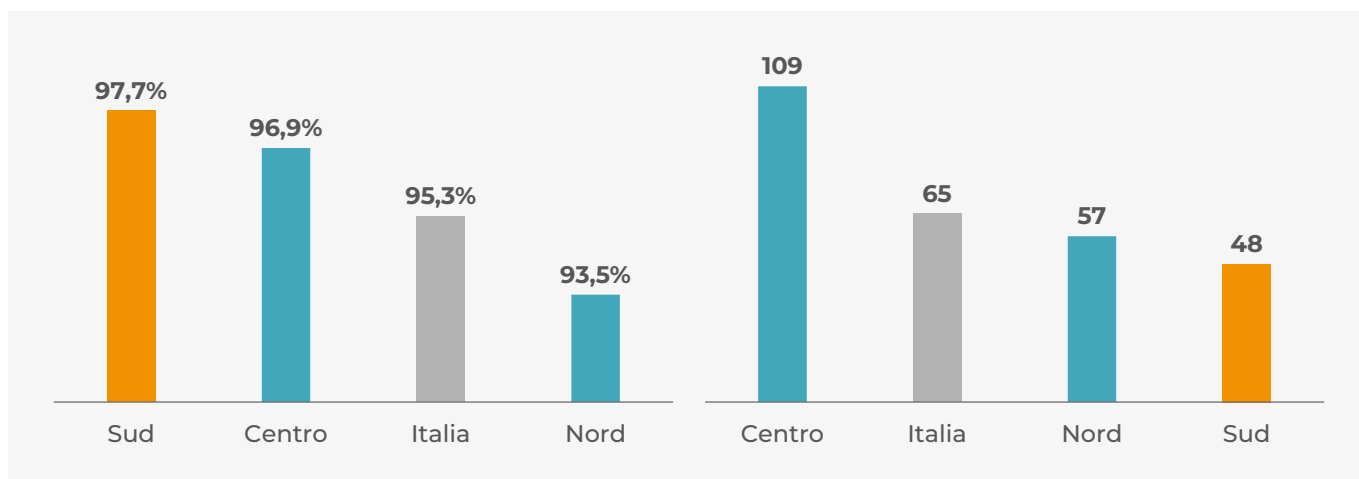
Ai fini dell'ammissibilità alla garanzia, **non viene effettuata alcuna valutazione del merito di credito** del soggetto beneficiario finale da parte del Gestore del Fondo, come stabilito dalla disciplina emergenziale in deroga alle ordinarie Disposizioni operative del Fondo.

Nel 2022 le operazioni ammesse alla garanzia sono state **283mila**, per un volume di finanziamenti pari a **53,9 miliardi di Euro**, con un importo garantito di 42,1 miliardi di Euro. Al **Sud**, in particolare, alle **80mila domande** accolte (28% del totale, in aumento di 4 p.p. sul 2021) sono stati destinati **14,2 miliardi di Euro** di finanziamenti (26%) e garantiti importi per 11,1 miliardi di Euro (26%).

Nel 2022, il Fondo di garanzia per le PMI ha registrato una riduzione rispetto al 2021, anno in cui erano pienamente operative le misure emergenziali, mentre **rispetto al 2019**, ultimo anno prima dell'emergenza pandemica, si evidenzia un **aumento** in termini di operazioni accolte (+126%) e di finanziamenti garantiti (+215%).

È interessante notare anche un mutamento qualitativo degli interventi: il Fondo è stato maggiormente utilizzato per **sostenere lo sviluppo del tessuto imprenditoriale** piuttosto che per supportare le esigenze immediate delle imprese, come era necessario in un periodo di emergenza. Risulta, infatti, più che triplicata la percentuale delle **operazioni a fronte di investimento** che si attestano al 24,5% del totale (a fronte del 7,4% del 2021). Nello stesso periodo, è aumentata al 15,5% la quota delle startup (+4,5 punti percentuali con 43.739 domande) e la quota delle operazioni accolte relative a imprese innovative e startup che risultano 2.177 e segnano una crescita del +2% rispetto al 2021.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Ministero delle Imprese e del Made in Italy, 2023.



riere, rispetto alla media nazionale di 95,3%) e, al tempo stesso, la minore diffusione di **reti di impresa**: in media vi sono solo **50 imprese** (ogni 10mila registrate) che fanno parte di tali reti, con il minimo del Molise (26), rispetto a una media di **57** nel Nord Italia e di **109** nel Centro.

**Figura 2.27.** A sinistra: quota di imprese manifatturiere con meno di 50 addetti (percentuale sul totale delle imprese manifatturiere), 2020. A destra: imprese che fanno parte di reti d'impresa (numero ogni 10.000 imprese registrate), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat e InfoCamere, 2023.

104. Da questo punto di vista, occorre sottolineare che le reti d'impresa favoriscono le performance delle singole aziende, che insieme migliorano la trasformazione tecnologica, il rafforzamento delle relazioni, l'acquisizione di nuove competenze digitali e tecnologiche, riuscendo ad essere più flessibili. Pertanto, risulta fondamentale promuovere strumenti volti all'accompagnamento alle PMI, alla crescita dimensionale e alla collaborazione tra imprese, anche facendo leva sul contributo del sistema bancario.

### CASO STUDIO: il contributo del sistema bancario alla competitività delle PMI

Con l'obiettivo di fornire **supporto alle piccole e medie imprese** (PMI) italiane, Intesa Sanpaolo ha lanciato il programma **CresciBusiness**, un programma finalizzato a sostenere circa 500mila micro, piccole e medie afferenti ai settori del Commercio, dell'Artigianato e piccoli Alberghi tramite l'attivazione di un plafond da 5 miliardi di Euro.

Il programma prevede un'ampia gamma di servizi, tra cui:

- **consulenza aziendale** personalizzata alle PMI per promuoverne l'efficienza e la produttività, nonché per sviluppare **nuove strategie di business**;
- **finanziamenti agevolati**, con tassi di interesse più bassi rispetto ai normali prestiti bancari, per aiutare le PMI a finanziare i propri progetti di crescita;
- **formazione e sviluppo professionale** per migliorare le competenze delle PMI in ambito finanziario e manageriale;
- **network con partner commerciali e reti di business** per aiutare le imprese a trovare nuove opportunità di business e di espansione.

A ulteriore supporto per i settori coinvolti nel programma, Intesa Sanpaolo ha firmato **protocolli d'intesa** con le principali associazioni di categoria nei settori dell'Artigianato, del Commercio, dei Servizi e del Turismo per accompagnare le PMI nel percorso di ripresa dalla crisi.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Intesa Sanpaolo, 2023

## 2.4 IL SETTORE ENERGETICO E LA DOPPIA SFIDA DELLA TRANSIZIONE SOSTENIBILE E DELLA SICUREZZA DEGLI APPROVVIGIONAMENTI

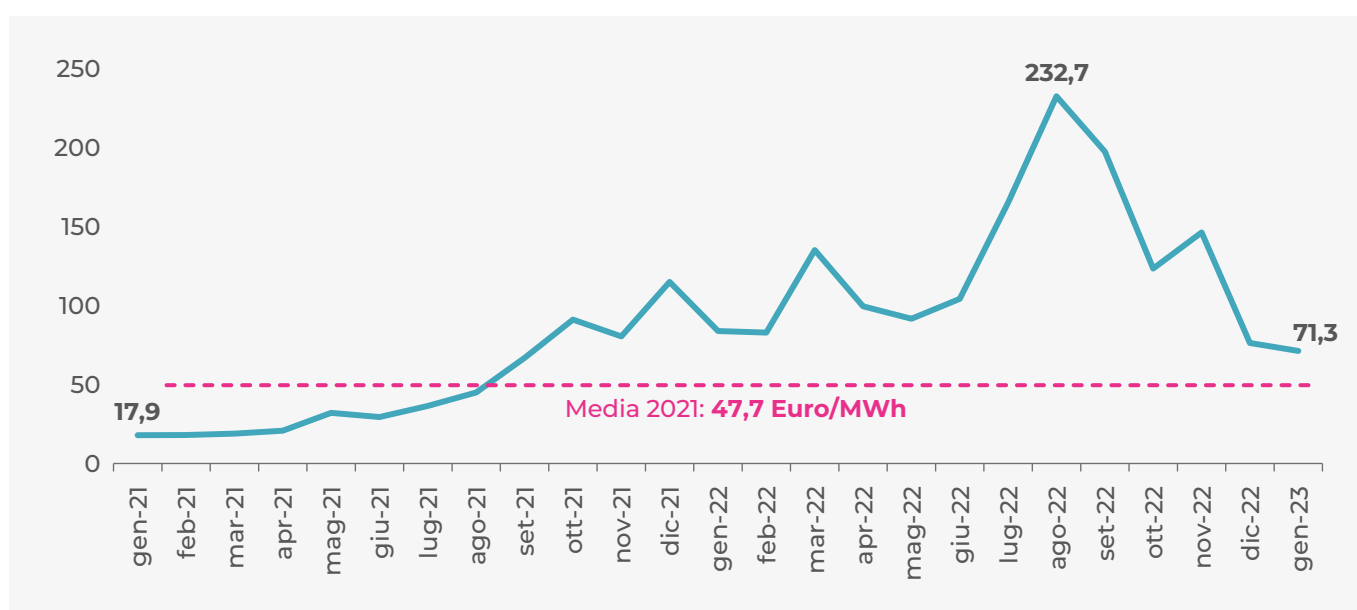
105. La terza filiera strategica oggetto d'analisi riguarda il settore energetico, alla luce delle strategie di sicurezza energetica dei Paesi dell'area, dei nuovi corridoi energetici e dagli obiettivi di decarbonizzazione fissati a livello europeo e mediterraneo.

106. Il conflitto in Ucraina ha rimesso al centro del dibattito il tema dell'**indipendenza energetica** dei Paesi europei e posto la necessità di accelerare i **processi di transizione green**, evidenziando al tempo stesso le opportunità presenti nel perimetro del Mediterraneo: la macroarea si caratterizza infatti per un'elevata disponibilità di fonti fossili nei Paesi della Sponda Sud, che devono essere portate in Europa attraverso le nuove infrastrutture energetiche.

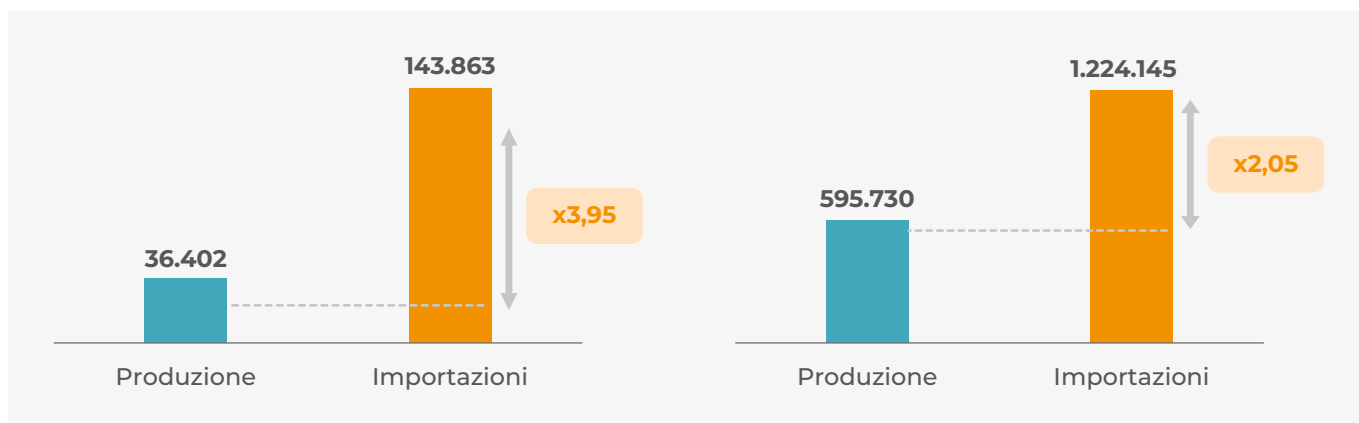
107. Nel 2021, l'Unione Europea ha importato l'**83% del gas naturale consumato**. In particolare, prima del conflitto in Ucraina, le importazioni di gas russo rappresentavano il **53,4%** del totale **nell'UE** e il **43,7% in Italia**. In questo contesto, l'aumento improvviso e sostenuto dei prezzi – unito al crollo delle importazioni di gas dalla Russia – ha portato ad un conseguente aumento dei prezzi al consumo di energia del **+22%** in Europa e **+59%** in Italia<sup>48</sup> tra il 2021 e il 2022.

**Figura 2.28.** Prezzo del gas naturale TTF (Euro/MWh), gennaio 2021 - 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, 2023.

108. Considerando il bilancio dell'intero settore energetico, è possibile notare come sia l'Italia che, nel complesso, l'Unione Europea presentino **livello di importazioni nettamente superiori rispetto a quelli di produzione**. In particolare, nel 2021 l'Italia ha importato **3,95 volte** l'energia prodotta, rispetto al valore aggregato dell'UE pari a **2,05**.



<sup>48</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Terna, Eurostat, MiSE e Commissione Europea, 2023.



109. In parallelo alla necessità di accrescere la propria indipendenza energetica a seguito del conflitto russo-ucraino, l'Unione Europea prosegue il processo di decarbonizzazione con obiettivi ambiziosi al 2030. In questo contesto, il Sud Italia (e tutta l'area del Mediterraneo) può dare un contributo concreto per la transizione energetica del Paese, grazie alla vasta disponibilità di fonti energetiche rinnovabili. Tuttavia, guardando all'area del **Mediterraneo**, la quota di consumi coperti da fonti rinnovabili rappresenta soltanto il **12,3%** al 2021. Per raggiungere i **target fissati dall'ONU<sup>49</sup>** sarà necessario aumentare la quota di consumi coperti da rinnovabili di **38 p.p. entro il 2050**. Anche in questo caso, basandosi sull'attuale trend la quota di consumi coperti da rinnovabili nel 2050 sarebbe "soltanto" del **19%**.

110. In questo quadro, l'Unione Europea si è posta l'obiettivo di diventare **climate neutral entro il 2050** e ha progressivamente aumentato il suo impegno verso questo obiettivo, culminato con il lancio del **Green Deal Europeo**, che prevede di raggiungere la carbon neutrality entro il 2050, includendo anche i passaggi intermedi necessari per raggiungerlo.

111. Nel luglio 2021, la Commissione Europea, nel confermare la sua volontà di accelerare il processo di transizione energetica, ha lanciato il pacchetto di proposte denominato "**Fit for 55**" che definisce gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030. Il nuovo pacchetto, insieme al Next Generation EU, rappresenta una forte accelerazione nella direzione della transizione energetica, introducendo obiettivi più ambiziosi rispetto ai piani precedentemente varati. In particolare, il primo dei due ha rivisto gli obiettivi europei con una maggiore ambizione, fissando tre principali obiettivi per il 2030: **-55% di emissioni GHG**, utilizzando come anno di riferimento il 1990 (rispetto alla riduzione registrata nel 2020 del 20%), **40% di quota di fonti di energia rinnovabile** sui consumi finali complessivi (rispetto al 20% del 2020) e **+39% di miglioramento dell'efficienza energetica<sup>50</sup>** utilizzando come anno di riferimento il 2007 (rispetto alla riduzione registrata nel 2020 del 20%).

112. Inoltre, nel 2022 è stato approvato dalla Commissione Europea il piano "**Repower EU**", che assume un ruolo centrale nella strategia europea di transizione e sicurezza energetica. Il piano ha l'obiettivo di aumentare la resilienza del sistema energetico ed azzerare le importazioni di gas russo

**Figura 2.29.** A sinistra: Bilancio energetico netto\* dell'Italia (TEP\*\*; valore assoluto), 2021; A destra: Bilancio energetico netto\* dell'UE (TEP\*\*; valore assoluto), 2021. (\*) Il valore di produzione considera soltanto l'energia prodotta e consumata internamente, escludendo la quota esportata. (\*\*) Tonnellate equivalenti di petrolio. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea, 2023.

<sup>49</sup> ONU Net-zero-target: entro il 2050 il mix energetico dovrà essere composto per il 57% da FER, per il 17% da nucleare e per il 26% da fossili.

<sup>50</sup> L'efficienza energetica è espressa in termini di riduzione del consumo finale di energia.

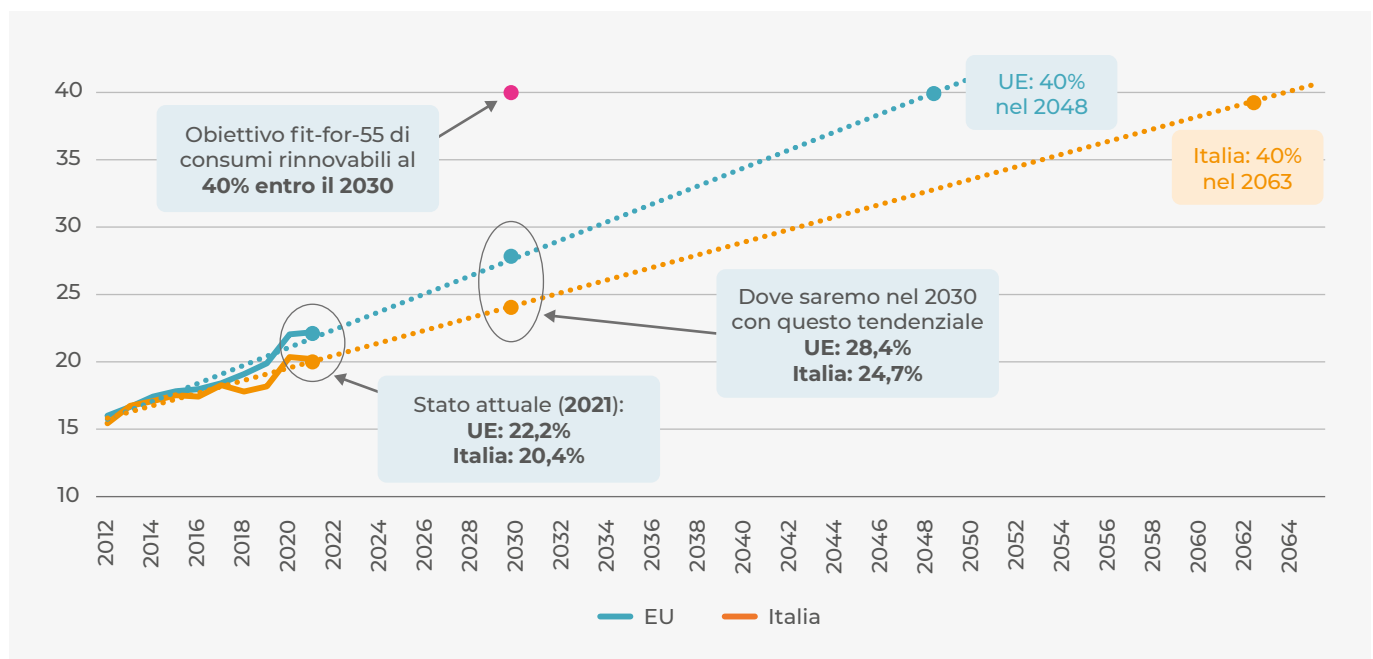


dal mix europeo entro il 2027 (il gas incide in Europa per circa il 32,3% sui consumi di energia finale). In particolare, il Repower EU fissa obiettivi ulteriormente sfidanti, portando l'obiettivo di consumi coperti da fonti rinnovabili al **45%** entro il 2030.

113. Considerando l'evoluzione attesa sui consumi coperti da rinnovabili, basata sull'analisi del trend storico, emerge come in uno scenario inerziale l'**UE** sarà in grado di raggiungere una copertura dei consumi da rinnovabili del **28,4%** e l'**Italia** del **24,7%** al 2030, rispetto al target del 40% del Fit for 55. Questo target, in assenza di una forte spinta di crescita, sarà raggiunto solo nel 2024 a livello europeo e nel 2063 a livello italiano.
114. Alla luce di questi trend, che caratterizzano l'attuale agenda politica nazionale ed europea – sicurezza energetica e decarbonizzazione – il Sud Italia può contribuire al loro raggiungimento grazie all'elevato potenziale di energie rinnovabili e al suo posizionamento geografico al centro del Mediterraneo: questa macroarea, infatti, si caratterizza da una **forte presenza di fonti energetiche rinnovabili** che, se sviluppate e connesse all'infrastruttura elettrica nazionale, **possono garantire i consumi di tutto il Paese** limitando al minimo la dipendenza energetica da Paesi terzi.
115. Per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e sicurezza energetica e posizionare il Sud Italia come piattaforma energetica continentale nel Mediterraneo occorre, dunque, agire lungo **due direttrici** strategiche:

- creazione di un'**infrastruttura energetica Euro-Mediterranea** che potenzi le interconnessioni e favorisca una diversificazione delle forniture nel breve e medio termine dai paesi della sponda Sud del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato;
- ulteriore **sviluppo di fonti rinnovabili** – anche in ambiti innovativi come quello dell'energia del mare – e incremento del loro peso relativo nei consumi energetici nel medio-lungo periodo, nonché la loro gestione e incorporazione efficiente nel sistema energetico nazionale, favorendo ricadute territoriali e creazione di valore.

**Figura 2.30.** Percentuale di energia rinnovabile su totale dei consumi e tendenziale di crescita in Italia e UE (%), 2012-2064E.  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, EEA e Mediterranean Energy Perspectives, 2023.



116. In entrambe gli ambiti, il Sud Italia riveste già oggi un ruolo chiave, che gli potrà permettere di affermarsi come vera e propria **piattaforma energetica continentale**, collegando Nord Africa (e Africa Sub-Sahariana) ed Europa.
117. Con riferimento al primo ambito strategica, il Sud Italia è già oggi snodo dei principali metanodotti. Tra queste, un ruolo di primaria importanza è giocato dal **Trans-Adriatic Pipeline (TAP)**, un gasdotto entrato in attività nel 2020 che trasporta in Europa il gas proveniente dal Mar Caspio, attraversando Grecia e Albania per approdare in Italia, sulla costa adriatica della provincia di Lecce. I nuovi progetti di espansione del TAP permetteranno di raddoppiare la capacità di portata **da 10 a 20 miliardi di m<sup>3</sup> l'anno** entro il 2027 (pari al 68% del gas importato dalla Russia nel 2021).
118. A queste infrastrutture se ne aggiungono altre in fase di realizzazione. In particolare, il progetto **EastMED-Poseidon** realizzerà un gasdotto da Israele all'Europa, aprendo a una nuova geografia e passando dal Sud Italia, con una capacità di trasporto da **11 a 20 miliardi di m<sup>3</sup>** di gas l'anno e la predisposizione per l'idrogeno green.
119. Considerando le infrastrutture energetiche ad oggi operative, dal Sud Italia transitano metanodotti con una capacità cumulata di **61 miliardi di m<sup>3</sup>** di gas annui, pari al 15% dei consumi annui dell'UE-27.

### **CASO STUDIO: il gasdotto EastMed Poseidon per la sicurezza energetica europea**

EastMed Poseidon è un **progetto d'Interesse Comunitario** dal 2013 e **incluso nel piano RePowerEU**, che grazie al livello di maturità acquisito e al supporto congiunto dei Paesi interessati potrebbe essere completato entro il 2026 contribuendo alla strategia europea per la sicurezza energetica e alla cessazione delle dipendenze da gas russo entro tale data, in accordo al piano RePowerEU di cui è parte.

L'attuale progetto prevede un **gasdotto offshore** di 1.400 km (870 miglia) e onshore di 600 km (372 miglia), con una capacità iniziale di circa 11 miliardi di metri cubi di gas all'anno, che potrà raggiungere i 20 Bcm/annui. Il gasdotto EastMed collegherà le riserve di gas offshore dal **bacino levantino alla Grecia** attraverso Cipro e poi ai Paesi dell'Europa sudorientale in combinazione con i gasdotti Poseidon e di interconnessione Grecia-Bulgaria (IGB).

Nell'attuale scenario geopolitico, EastMed-Poseidon rappresenta un progetto centrale per la diversificazione degli approvvigionamenti nazionali ed europei, assicurando forniture di lungo termine stabili con **volumi meno esposti alle dinamiche dei mercati** globali. La sua rilevanza strategica è rappresentata dalla possibilità di creare la **prima interconnessione energetica diretta con l'area del Mediterraneo orientale** (che ad oggi non dispone di alcuna infrastruttura per questi fini). Infine, questa infrastruttura è progettata per consentire anche il **trasporto di idrogeno**, elemento chiave della transizione energetica europea nel lungo termine.

In conclusione, la realizzazione di questa nuova infrastruttura rappresenta uno snodo cruciale nella strategia europea per la sicurezza energetica e non in competizione con le infrastrutture GNL in Egitto (già oggi esportatrici nei mercati globali), attribuendo un **ruolo centrale e di snodo al Sud Italia nell'ambito Euro-Mediterraneo** grazie al completamento infrastrutturale verso il Mediterraneo orientale.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Edison, 2023.

120. Infine, queste pipeline potranno trasportare volumi di **idrogeno green** prodotto dai Paesi partner, in prospettiva fondamentale per la sicurezza energetica, il raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione e lo sviluppo di filiere nazionali. L'idrogeno è infatti un vettore energetico che può guidare la transizione energetica verso le zero emissioni di carbonio grazie alle sue caratteristiche di fonte **pulita, versatile** (può essere facilmente immagazzinato, trasportato e utilizzato, spesso adattandosi anche alle infrastrutture esistenti), **funzionale** (può essere utilizzato in molti settori per diverse funzionalità), **interconnessa** (può essere prodotto localmente, ma può anche essere sfruttato per trasportare l'energia rinnovabile prodotta in aree a più alto potenziale verso i poli di domanda sulla lunga distanza, in modo più efficiente ed economico).

121. Lo sviluppo della filiera dell'idrogeno rappresenta inoltre un'opportunità unica per l'industria, offrendo ampie possibilità di innovazione tecnologica e la **creazione di una filiera industriale** per realizzare le c.d. hydrogen valleys, ovvero aree geografiche (città, regioni, isole, cluster industriali) in cui combinare insieme diverse applicazioni dell'idrogeno in un ecosistema integrato e alimentato principalmente da questa fonte. Si stima infatti che l'idrogeno, nelle sue diverse forme (grigio, blu e verde)<sup>51</sup> e applicazioni settoriali, potrà contribuire al **23%** nel mix energetico nazionale al 2050 con una graduale progressione fino al 2030 e un'accelerazione nei 20 anni successivi, permettendo di soddisfare quasi un quarto dell'energia complessiva utilizzata negli usi finali.

122. La realizzazione di hydrogen valleys richiede **elevati spazi**, maggiormente presenti nelle regioni del Nordafrica, sottolineando la necessità di creare filiere Euro-Mediterranee integrate e collaborazioni tra i Paesi europei e quelli della sponda Sud del Mediterraneo.

**Figura 2.31.** Infrastrutture di connessione energetica esistenti, in approvazione e in fase di sviluppo nel Mediterraneo (pipeline), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea, Edison e fonti varie, 2023.



<sup>51</sup> L'idrogeno "grigio" viene estratto attraverso la gassificazione del petrolio, del metano o del carbone attraverso il vapore dell'acqua a diverse temperature (800-900 °C), in presenza di un materiale che rende più veloce il procedimento (catalizzatore), liberando CO<sub>2</sub> nell'aria. L'idrogeno "blu" viene estratto da idrocarburi fossili e l'anidride carbonica che risulta dal processo non viene liberata nell'aria, ma viene catturata e immagazzinata. Infine, l'idrogeno "verde" viene estratto dall'acqua usando la corrente prodotta da una centrale alimentata da energie rinnovabili.

123. La realizzazione di queste infrastrutture energetiche di collegamento va di pari passo con la **strategia nazionale di diversificazione** delle fonti di approvvigionamento, al fine di favorire migliori collegamenti con i principali Paesi partner. Gli accordi di fornitura, infatti, sono l'elemento essenziale per garantire l'approvvigionamento energetico, abilitato dalle relative infrastrutture di collegamento. La strategia italiana per assicurare il raggiungimento degli obiettivi nazionali di sicurezza negli approvvigionamenti energetici è delineata nel "**Piano Mattei**", che ha lo scopo di creare un modello collaborativo e "non predatorio" con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, svincolando l'Italia dalla dipendenza dalle importazioni di gas russo e rafforzando le relazioni – già in essere da diversi anni – con i Paesi africani.

124. I Paesi già coinvolti nell'iniziativa (in ambito energetico) sono:

- **Algeria:** Italia e Algeria hanno firmato 5 nuovi accordi in ambito energetico, con un duplice obiettivo: favorire il raggiungimento degli obiettivi nazionali di sicurezza negli approvvigionamenti energetici e qualificare, in un'ottica di medio periodo, l'Italia quale protagonista nella Regione euro-mediterranea in ambito energetico. Tra gli accordi, è stato firmato un potenziamento della quantità di gas trasportato all'Italia dal gasdotto Transmed di 4 miliardi di m<sup>3</sup>. Nel 2022 l'Algeria ha sostituito la Russia come principale fornitore di gas naturale all'Italia;
- **Egitto:** a inizio 2023 il governo italiano ha incontrato il governo egiziano per un'espansione della fornitura di gas da 1 a 3 miliardi di m<sup>3</sup> l'anno, entro la fine dell'anno;
- **Libia:** gli accordi libici prevedono l'immissione del gas prodotto offshore dalla Libia nel gasdotto Green Stream. L'Italia riceverà 750 milioni di m<sup>3</sup> di gas l'anno a partire dal 2026.

125. Le intese sottoscritte ad Algeri vedono protagonisti anche i tessuti industriali dei due Paesi, come testimoniato dalle dichiarazioni congiunte e dall'accordo siglato dal presidente di Confindustria con il CREA algerino per perseguire uno **sviluppo industriale condiviso**. L'obiettivo è infatti quello di rafforzare le relazioni bilaterali anche in ambito socioeconomico.

126. Questa strategia, spostando il baricentro energetico del continente da Est verso Sud e restituendo centralità al Mediterraneo, vuole fare dell'Italia, entro i prossimi 5 anni, l'**hub energetico di collegamento** dei flussi energetici dal Nordafrica verso l'Europa. Ciò aumenterà il peso geopolitico del nostro Paese, di fatto, sin qui, mai davvero rilevante nelle questioni energetiche internazionali. Al tempo stesso porrà l'Italia al centro degli **investimenti nazionali e internazionali** nella regione, necessari per far fronte alle trasformazioni nella domanda e nell'offerta che il settore è destinato a sperimentare nel medio periodo.

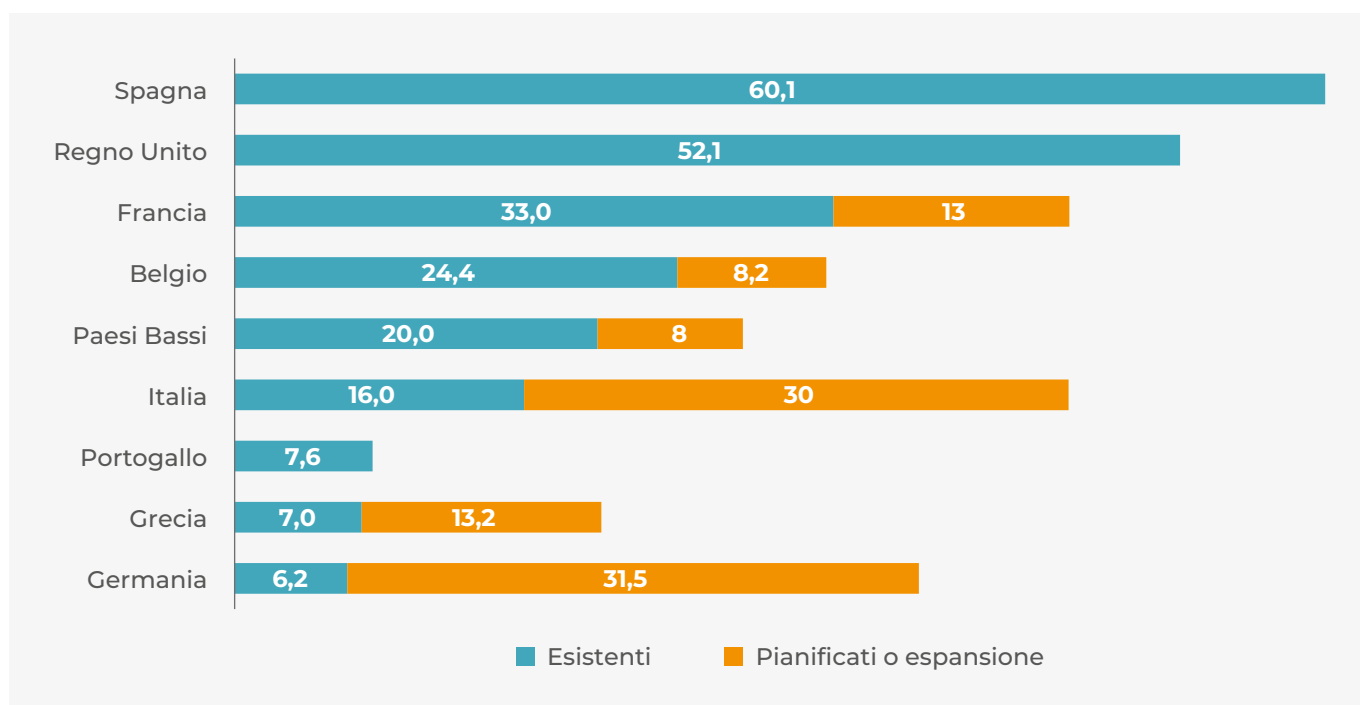
127. Nell'ambito dei collegamenti per l'approvvigionamento energetico, va anche sottolineata la necessità di una netta accelerazione per aumentare la **capacità dei rigassificatori**, fondamentali per re-immettere nella rete il GNL (Gas Naturale Liquefatto). Attualmente, infatti, una delle possibilità per contrastare la dipendenza dal gas russo, è la fornitura di gas da parte degli USA trasportato via mare. Questa opzione, tuttavia, richiede

**adeguamenti in termini di impianti e/o navi per la rigassificazione:** i rigassificatori permettono di riportare il gas dallo stato liquido (GNL) trasportato dalle navi gasiere a quello gassoso, per il trasporto via terra e l'immissione nella rete locale (per gli usi finali).

128. In questo contesto, l'Italia dispone di **tre rigassificatori**, tutti nel Nord Italia (La Spezia, Livorno e Rovigo), con una capacità complessiva di 14,8 miliardi di metri cubi di gas all'anno (pari al 50% del gas importato in Italia dalla Russia)<sup>52</sup>, a cui si aggiungono due nuovi impianti (a Ravenna e Piombino) con una capacità aggiuntiva di 10 miliardi di m<sup>3</sup>. In particolare, la nave rigassificatrice ormeggiata nel porto di Piombino risulta essere già operativa e ha recentemente avviato la fase di test, ricevendo 170 mila m<sup>3</sup> di GNL dall'Egitto.

129. Due nuovi impianti al Sud sono in fase di discussione, **Porto Empedocle e Gioia Tauro**, oltre 15 anni dopo essere stati presentati (rispettivamente nel 2004 e 2005), osteggiati per anni secondo la sindrome del "NIMBY" ("not in my backyard"). I siti, con una capacità aggiuntiva di 20 miliardi di m<sup>3</sup> di gas all'anno, potenzialmente potrebbero permettere di coprire per il 68,7% l'import russo al 2021 (pari a 29,1 miliardi di m<sup>3</sup>)<sup>53</sup>.

**Figura 2.32.** Capacità dei rigassificatori (miliardi di metri cubi di gas), 2022.  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Consiglio Europeo, OIES e altre fonti, 2023.



130. L'aumento delle importazioni di gas e il potenziamento delle infrastrutture energetiche non saranno però sufficienti a garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e, allo stesso tempo, non permettono all'Italia di raggiungere i target di decarbonizzazione fissati a livello europeo. Per raggiungere questi obiettivi un contributo fondamentale dovrà arrivare dall'ulteriore sviluppo delle **fonti energetiche rinnovabili** presenti nel Sud Italia.

<sup>52</sup> 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.

<sup>53</sup> Si tratta di un'ipotesi "what if". Restano infatti cruciali i temi della fornitura (ovvero della possibilità di ricevere volumi adeguati da altri partner) e delle tempistiche per la costruzione (sia dei rigassificatori, sia delle navi rigassificatrici).

131. Il Sud Italia, infatti, vanta un posizionamento ideale per sfruttare **energia eolica**, in particolare eolico offshore, e **solare**, grazie alla sua elevata esposizione a vento e sole, rispetto alle altre regioni del Nord Italia.
132. Già oggi, il Sud produce **un terzo dell'energia rinnovabile del Paese** (34,5% del totale nazionale), con primati nell'eolico (96,3% del totale nazionale) e contributi rilevanti nel fotovoltaico (40,6%) e nelle bioenergie (27,6%), grazie anche alle caratteristiche geografiche del territorio e alla presenza di leader tecnologici-manufatturieri. Non a caso il Sud Italia Sud è **1° nel Mediterraneo** per quota dei **consumi coperti da fonti energetiche rinnovabili**, registrando una quota del **31,6%** sul totale. Inoltre, il Sud Italia è sede di importanti sperimentazioni sostenibili, come il parco eolico off-shore di Taranto e la realizzazione, da parte del gruppo danese Vestas, di un impianto a Taranto con le pale più grandi al mondo (per una lunghezza di 115,5 metri).

### CASO STUDIO: il primo parco eolico off-shore d'Italia al largo del Porto di Taranto

Al largo del Porto di Taranto, è stato inaugurato il **primo parco eolico off-shore in Italia e nel Mediterraneo** (Parco Beleolico). Il parco eolico marino sorge su uno specchio di circa 131.000 mq e un'area demaniale marittima di 455 mq, concesse per 30 anni dalla Capitaneria di Porto di Taranto. Un accordo già firmato prevede la cessione al Porto di almeno il 10% dell'energia prodotta per un quantitativo non inferiore a 220 MWh annui.

L'impianto ha 10 turbine per una capacità complessiva di 30 MW in grado di assicurare una produzione di oltre 58mila MWh, pari al **fabbisogno annuo di 60mila persone**. In termini ambientali, nell'arco dei 25 anni di vita previsti per l'impianto, ci sarà un risparmio di circa 730mila tonnellate di CO<sub>2</sub>.

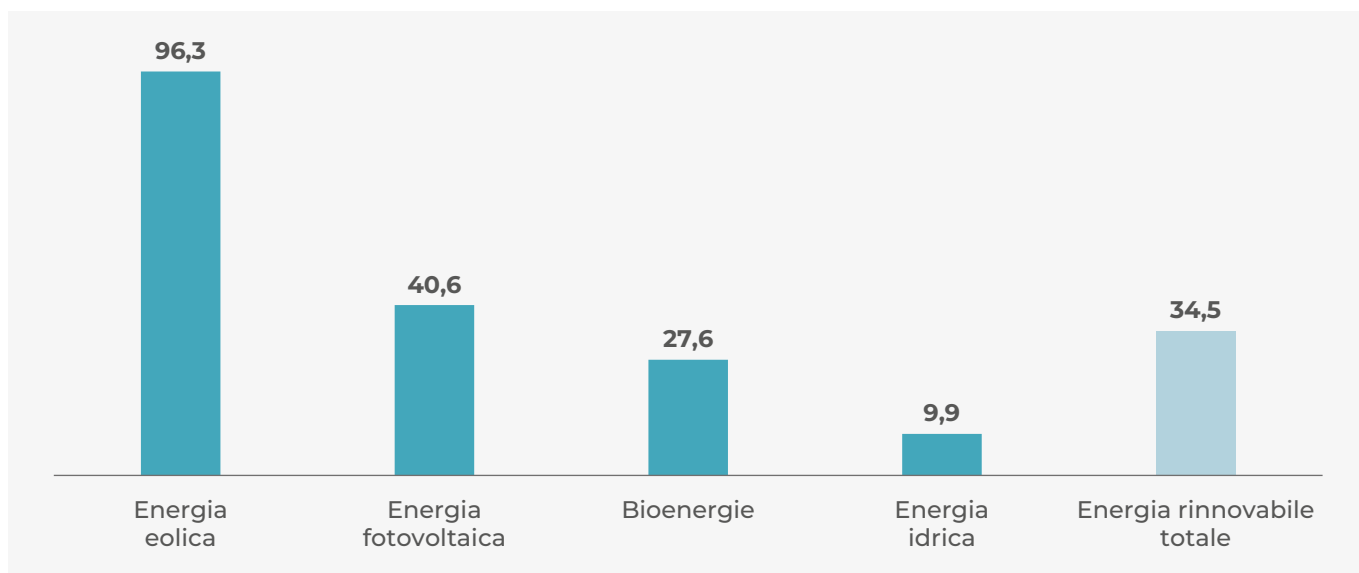
La componentistica di Beleolico è stata affidata ad importanti player internazionali, con l'obiettivo futuro di creare localmente opportunità di crescita, per aziende italiane, al fine di promuovere lo sviluppo del tessuto economico, in un regime di **"local-content requirement"**, contribuendo a creare una nuova manifattura a Taranto.

Il progetto di Renexia (Toto Holding), presentato nel 2008 e autorizzato nel 2013, ha ricevuto un investimento complessivo di 80 milioni di Euro.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Renexia, 2023.

133. Il potenziale di crescita dell'eolico in Italia è ancora largamente inespresso, in particolare con riferimento all'**eolico offshore**. Ad oggi, infatti, l'impianto di Taranto è l'unico attivo in mare, a fronte di un potenziale stimato ricavabile in Italia tramite l'eolico offshore di circa **5,5 GW** all'anno<sup>54</sup>. Nel contesto del mar Mediterraneo, caratterizzato da fondali profondi già a poca distanza dalla costa, le tecnologie offshore tradizionali risultano essere poco convenienti. Al contrario, si sta assistendo a un importante sviluppo di **piattaforme galleggianti** (floating offshore wind), che permettono l'installazione di impianti anche in aree dove la progettazione di turbine con fondamenta fisse (bottom fixed) non è consentita a causa delle batimetrie elevate. Lo sviluppo di queste soluzioni necessita di un coinvolgimento esteso delle comunità e degli operatori economici, per promuovere la realizzazione di una filiera industriale che permetta la realizzazione e la diffusione di queste nuove tecnologie.

<sup>54</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ANEV, 2023.

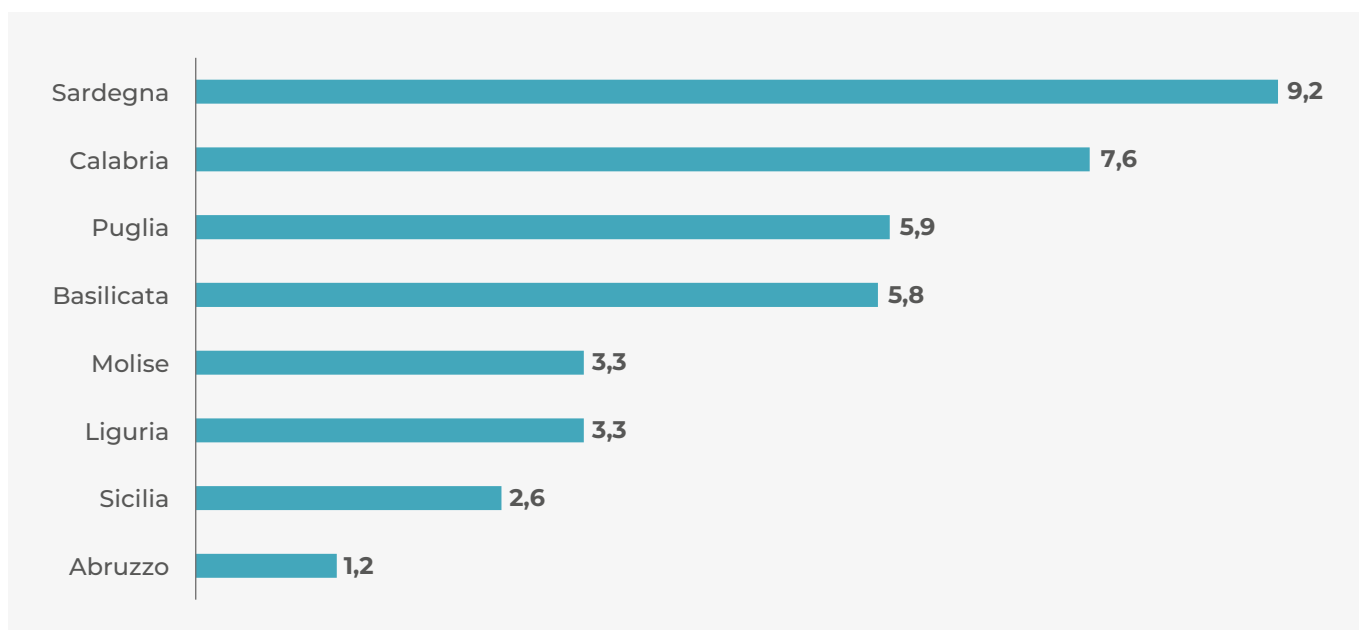


**Figura 2.33.** Quota di energia rinnovabile prodotta nel Sud Italia (percentuale sul totale nazionale), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea, Terna e fonti varie, 2023.

**Figura 2.34.** Regioni con le tempistiche più elevate per ricevere l’Autorizzazione Unica degli impianti eolici (anni). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Legambiente, Confindustria, Terna e Consiglio UE, 2023.

134. Questa tecnologia presenta dunque ampi margini di sviluppo, potendo contribuire a raggiungere i target europei di decarbonizzazione e la sicurezza energetica del Paese. Ad oggi, tuttavia, lo sviluppo dell’eolico è frenato dalla **lentezza della burocrazia**, come dimostrato dal parco eolico di Taranto che, per la sua realizzazione, ha accumulato 14 anni di ritardo.

135. Un punto di attenzione che limita lo sviluppo della filiera delle rinnovabili al Sud è infatti costituito dai **lunghe processi autorizzativi**. Ad oggi, per la realizzazione di un impianto eolico, vi sono **11 step necessari tra autorizzazione dell’impianto e connessione alla rete, con competenze regionali e provinciali sovrapposte e difformi tra i territori**. Il risultato è che, a fine 2021, 40 progetti di connessione (per un totale di 6 GW) di energia sono rimasti bloccati per lentezze burocratiche, ovvero per richieste inevase e giacenti di connessione degli impianti rinnovabili alle reti centrali. Inoltre, vanno sottolineate le ampie differenze a livello territoriale: nei pochi casi in cui si ottiene il via libera, i tempi dell’Autorizzazione Unica possono infatti durare mediamente da 1 anno (es. Abruzzo) a 9 anni (es. Sardegna).

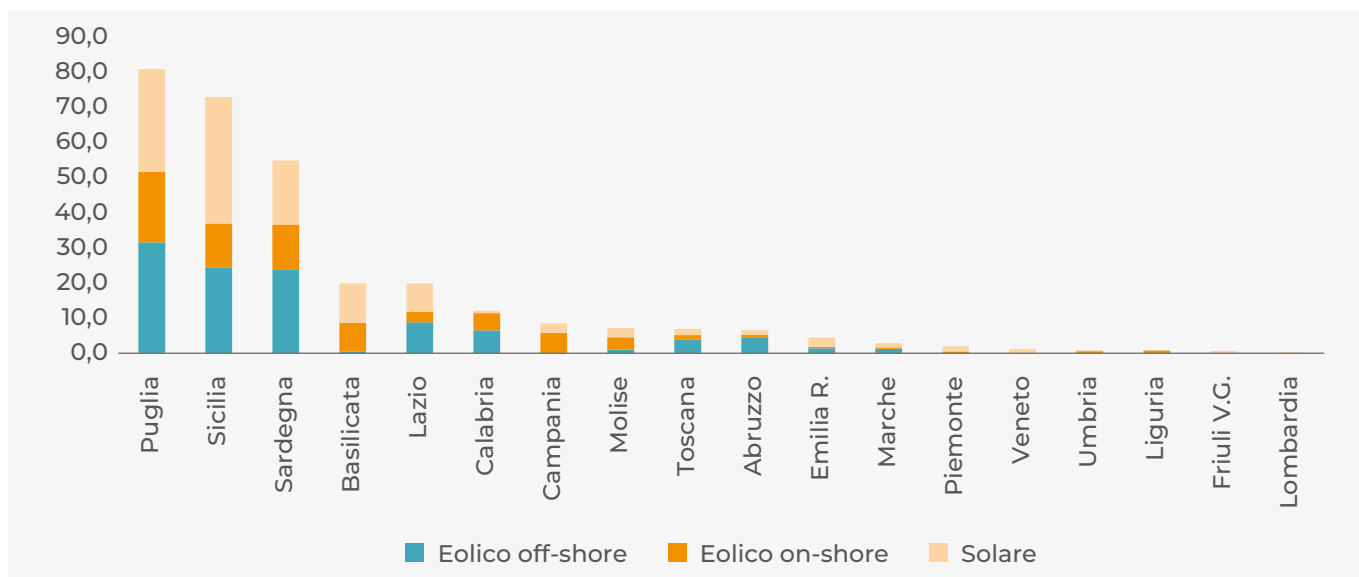


136. **A novembre 2022, i ministri dell'energia UE hanno raggiunto un accordo sull'accelerazione della procedura autorizzativa e la diffusione di progetti di energia rinnovabile.** Il Consiglio Europeo ha concordato un termine massimo di 3 mesi per la procedura destinata all'energia solare, un massimo di 6 mesi per le revisioni di potenza da impianti rinnovabili, 1 mese per l'installazione di pompe di calore con capacità inferiore a 0,05 GW e 3 mesi per le procedure di revisione delle energie geotermiche. Le misure introdotte dal Regolamento, pur essendo temporanee, sono finalizzate ad incentivare la diffusione a livello europeo delle energie rinnovabili, promuovendola semplificazione dell'iter amministrativo. A livello nazionale, il legislatore ha in parte già attuato alcune di queste misure, si pensi ad esempio al Decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 ("Decreto Semplificazioni"), al d.l. 77/2021 ("Semplificazioni bis") e, altresì, al d.l. 50/2022 ("Decreto Aiuti").
137. Il rapido sviluppo delle rinnovabili al Sud, unito al trend di elettrificazione del Paese e dell'Unione Europea, ha implicato un'elevata crescita delle domande di **connessione alla rete elettrica**, difficilmente smaltibile in poco tempo. La mancata connessione alla rete elettrica comporta l'impossibilità di trasportare l'energia generata dagli impianti di energia rinnovabile verso i centri di consumo (abitazioni, imprese, ecc.), rendendola di fatto inutilizzabile.
138. Nello specifico, a gennaio 2023 il numero di pratiche in essere di connessione in Italia ammontava a **4.401**, pari a **303,3 GW** di potenza, di cui il 39,6% per il solare (120,1 GW), il 35,5% per l'eolico offshore (107,6 GW) e il 24,9% per l'eolico onshore (75,6 GW).
139. Le prime 4 Regioni per richieste di connessione sono tutte del Sud, nelle regioni in cui queste tecnologie si sono più sviluppate negli ultimi anni. **Puglia, Sicilia, Sardegna e Basilicata** rappresentano infatti il 75% di tutte le richieste di connessione in Italia, pari a 228,9 GW. Nel complesso, le regioni del Sud raccolgono l'86,8% del totale delle richieste di connessioni, pari a 263,2 GW.
140. La realizzazione di nuovi collegamenti di rete elettrica al Sud, se non accompagnata da un ampliamento dei collegamenti con le regioni del Centro-Nord (dove è concentrata la maggior parte della domanda di elettricità del Paese), potrebbe comportare un eccesso di produzione in relazione ai consumi del territorio. Per questa ragione risulta essenzialmente **potenziare la rete integrata nazionale**, posizionando il Sud come centro di generazione di energie rinnovabili (in particolare solare ed eolico) per le sue regioni e per tutto il resto del Paese.
141. In aggiunta alla rapida crescita delle richieste di connessione alla rete elettrica, il maggior ricorso alle fonti rinnovabili comporterà, nei prossimi anni, periodi di **overgeneration**<sup>55</sup>. In questo quadro, i **sistemi di accumulo** giocano un ruolo fondamentale per rendere **più efficiente e veloce la diffusione delle fonti energetiche rinnovabili**, oltre a ridurre il curtailment<sup>56</sup> di energia elettrica a basse emissioni.

<sup>55</sup> Con overgeneration si indica uno scenario di rete in cui la produzione supera la domanda e non è possibile esportare tale eccesso di generazione verso le aree limitrofe (per insufficiente capacità di trasporto o perché le aree limitrofe si trovano in condizioni analoghe) ed è quindi necessario ricorrere ad azioni che garantiscono la sicurezza e l'efficienza dell'esercizio.

<sup>56</sup> Riduzione deliberata della produzione al di sotto di quella che avrebbe potuto essere prodotta per bilanciare l'offerta e la domanda di energia a causa di vincoli di trasmissione.





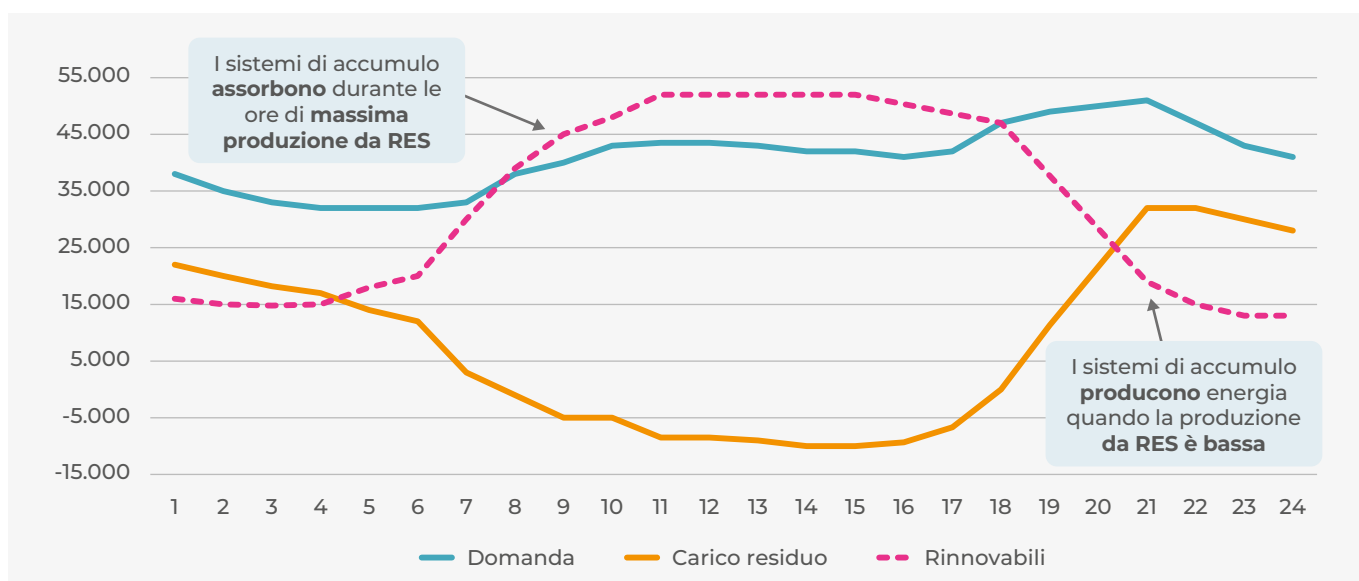
**Figura 2.35.** Richieste di connessione per fonte e regione in Italia (GW), 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Terna, 2023.

**Figura 2.36.** Evoluzione della domanda elettrica, delle rinnovabili e della curva di carico residuo (illustrativo), 2030. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Edison e The European House – Ambrosetti “Il ruolo strategico dei pompaggi idroelettrici nella transizione energetica”, 2023.

142. Diversamente dal funzionamento di oggi – dove i sistemi di accumulo assorbono nelle ore off-peak e producono nelle ore di picco – al 2030 i sistemi di accumulo **assorbiranno energia durante le ore centrali** della giornata (quelle con carico residuo negativo e massima produzione da parte delle RES) e **produrranno nelle restanti ore** (ovvero, quando la produzione di RES è bassa), consentendo di:

- **coprire il fabbisogno nelle ore di alto carico** e lo scarso contributo delle fonti rinnovabili non programmabili;
- **ridurre le congestioni** di rete e l’overgeneration;
- **fornire servizi di rete** grazie all’elevata flessibilità che li caratterizza.

143. **All’interno del quadro delineato sui sistemi di accumulo, un ruolo strategico è giocato dai pompaggi idroelettrici.** L’idroelettrico rappresenta una fonte chiave, complementare alle batterie, in grado di offrire maggiore flessibilità e sicurezza al sistema energetico rispetto alle fonti fossili, facilitando anche l’integrazione delle FER. Secondo i dati dell’International Energy Agency (IEA)<sup>57</sup>, a livello globale, gli impianti idroelettrici assi-

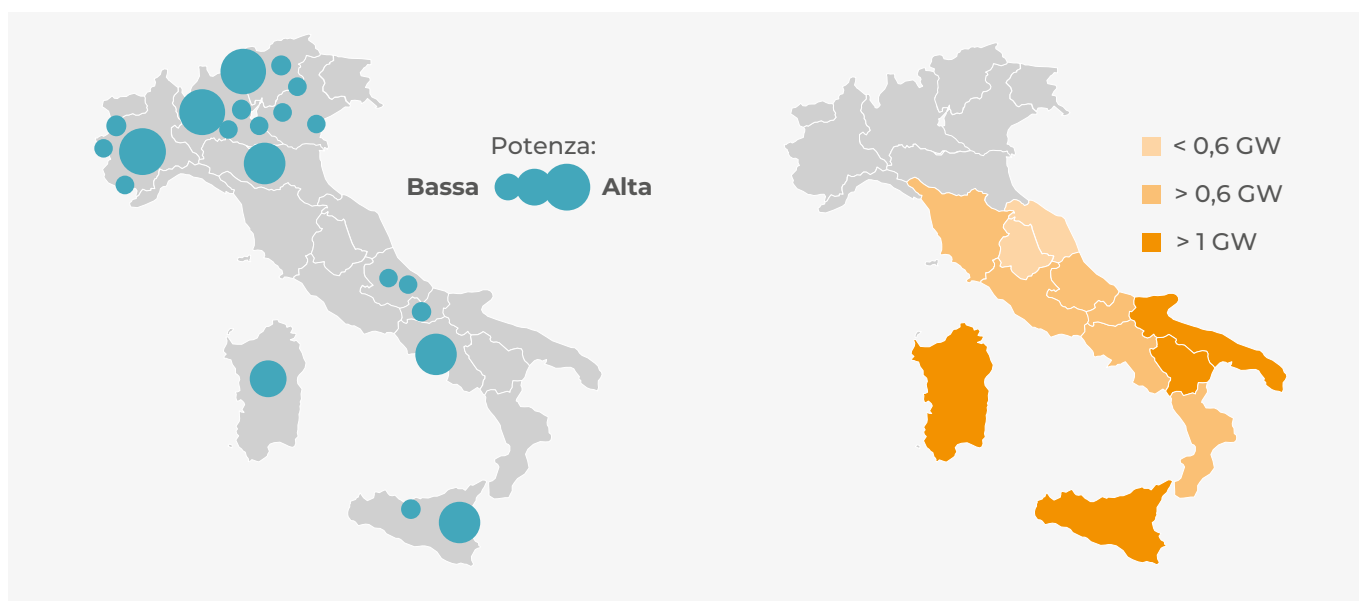


<sup>57</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su International Energy Agency (IEA), “Hydropower Special Market Report”, 2021.

curano il 29% della flessibilità oraria di energia, seguite dalle centrali a carbone (28%) e dalle centrali a gas (27%).

144. Allo stato attuale, in Italia risultano presenti 22 impianti di pompaggio, con una potenza massima di assorbimento pari a circa 6,5 GW e una potenza massima di produzione pari a circa 7,6 GW. Complessivamente, la capacità di stoccaggio risulta pari a 53 GWh. **A livello geografico, 14 su 22 impianti di pompaggio sono localizzati al Nord (66,7% del totale).** Inoltre, l'84% della capacità di stoccaggio è concentrata nei 6 maggiori pompaggi idroelettrici, di cui 4 al Nord e 2 nel Mezzogiorno.

145. La rapida diffusione di impianti di energia rinnovabili, principalmente concentrati al Sud, potrà portare a un **ribilanciamento della capacità di stoccaggio, a favore delle regioni meridionali.** Si stima infatti che **la capacità installata dei pompaggi idroelettrici crescerà di 3 GW da qui al 2030, tutti concentrati nel Centro-Sud e nelle Isole**, passando dagli attuali 7,6 GW a 10,6 GW. Un ulteriore potenziamento della capacità installata viene dalla strategia italiana di lungo periodo, che prevede nuovi impianti di pompaggio aggiuntivi rispetto agli attuali 7 GW, con ulteriori 10 GW (comprensivi degli sviluppi già previsti nel PNIEC al 2030).



146. Per efficientare il sistema di produzione energetica, un contributo fondamentale può essere offerto inoltre dalla creazione di **comunità energetiche rinnovabili (CER)**, ovvero gruppi di persone, aziende o enti pubblici che collaborano per produrre e gestire l'energia rinnovabile in modo decentralizzato, con l'obiettivo di promuovere l'efficienza energetica, la sostenibilità e la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Queste, infatti, rappresentano uno strumento chiave della transizione energetica, permettendo agli attori del territorio di porsi in prima linea, producendo energia rinnovabile e beneficiandone in termini di consumi. Già oggi in molti Paesi (Germania, Danimarca, Belgio, UK, Scozia, ecc.) sono attive iniziative di autoconsumo collettivo e di comunità energetiche: l'elemento che le accomuna è la dimensione locale dei sistemi di produzione e di scambio di energia.

**Figura 2.37.** A sinistra: Distribuzione territoriale degli impianti di pompaggio idroelettrico ad oggi, 2023. A destra: Potenziale di sviluppo per la realizzazione di nuovi pompaggi idroelettrici, 2023. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Edison e The European House – Ambrosetti "Il ruolo strategico dei pompaggi idroelettrici nella transizione energetica", 2023.

147. Secondo le stime della Commissione Europea, entro il 2030 le comunità energetiche gestiranno circa il 17% della potenza eolica installata e il 21% di quella solare, pari a oltre 100 GW totali. **In Italia, il Decreto Milleproroghe (2020) e il Decreto Legislativo 199/2021 hanno attribuito valenza giuridica a questo modello e definito meccanismi di incentivo per la diffusione delle comunità energetiche**, che ad oggi risultano essere in totale 26 (di cui 14 al Sud), distribuite sul territorio nazionale. È inoltre in esame il testo di un decreto che prevede nuovi incentivi per le CER.

148. In conclusione, si deve anche considerare che lo sviluppo di fonti di energia rinnovabile non ha valenza esclusivamente in campo energetico, ma tocca anche aspetti di politica industriale e di sviluppo del capitale territoriale sotto il profilo economico, sociale e dell'innovazione. L'incentivazione e il sostegno allo sviluppo di fonti rinnovabili e sistemi di stoccaggio dovrebbe infatti essere focalizzato, oltre che sulla base degli obiettivi energetici e del fabbisogno nazionale e regionale, alla creazione di filiere produttive nazionali. Già oggi nel Sud Italia troviamo delle iniziative imprenditoriali e produttive in questo campo. Al tempo stesso, già oggi qui sono localizzati alcuni degli investimenti più strategici a livello italiano ed europeo:



**Figura 2.38.** Le comunità energetiche in Italia, 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ENEA e RSE, 2023.

- a **Catania** sorge la **più grande Gigafactory d'Europa** (con una produzione potenziale di 3 GW) per la produzione di impianti fotovoltaici, che entrerà in pieno esercizio nel 2024;
- a **Termoli** nel 2026 diventerà operativa la **Gigafactory** di Stellantis (una delle 3 europee), che a regime produrrà 40 GWh annui di **batterie**, impiegando 2mila addetti
- tra **Napoli e Caserta** è stata avviata la linea pilota di Faam per la produzione di **batterie**, che nel 2026 raggiungerà una capacità di produzione di 8 GWh annui.
- a **Taranto** è stato realizzato un **impianto di pale eoliche** di proprietà di Vestas (gruppo danese leader nel settore), che nel 2022 ha raggiunto 5 GW di potenza installata cumulata e 1.300 occupati.

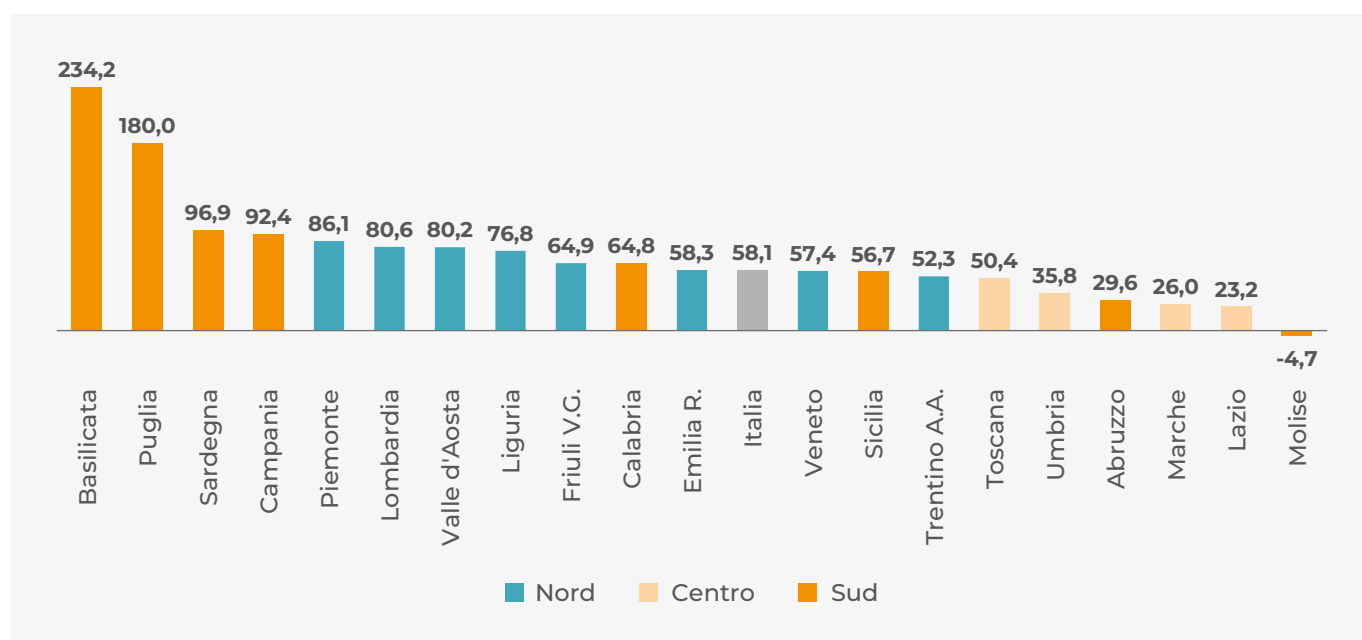
## 2.5 IL SETTORE TURISTICO COME LEVA DI SVILUPPO TERRITORIALE

149. Il turismo rappresenta la quarta filiera strategica di approfondimento del Libro Bianco in virtù del suo ruolo strategico per la competitività del Sud Italia, ma anche per la promozione della sua immagine. Si tratta di un'industria che – considerando i soli settori dei servizi di alloggio e ristorazione – conta oltre **128mila imprese**, che generano oltre 15,8 miliardi di Euro di Valore Aggiunto, pari al 4,4% del totale dell'area, una quota superiore rispetto al valore nazionale (4,0%)<sup>58</sup>. Considerando invece il PIL diretto, indiretto e indotto, il peso nel Sud Italia sale all'**11%**, con un impatto occupazionale pari a **450mila addetti**, ovvero il 6,6% dell'occupazione dell'area (rispetto alla media italiana del 6,7%) e il 26,5% del totale nazionale.

150. Il contributo strategico del turismo è reso evidente anche dalla forte **interdipendenza dei diversi comparti** che la compongono: uno dei più impattati è, ad esempio, il settore della ristorazione, che funge anche da attrattore turistico per il c.d. turismo enogastronomico, o anche l'industria dei trasporti e dell'accoglienza, per le quali il turismo rappresenta una delle principali fonti di entrata. Questa importante interdipendenza giustifica l'elevato **coefficiente di attivazione economica del settore**: per ogni Euro di spesa turistica è stata stimata una produzione di quasi **2 Euro di PIL indotto**.

151. Il turismo nel Sud Italia, inoltre, si caratterizza per un forte dinamismo. Con riferimento al **periodo pre-pandemico**, tra il 2009 e il 2019 gli arrivi turistici sono aumentati dell'86%, ovvero 28 punti percentuali in più della media italiana (+58%). Particolarmente rilevante è stata anche la crescita degli arrivi di turisti stranieri (+93%), trainata dalle performance positive della Basilicata (+234%) e della Puglia (+180%).

**Figura 2.39.** Crescita degli arrivi turistici stranieri (percentuale), 2019 vs. 2009. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.



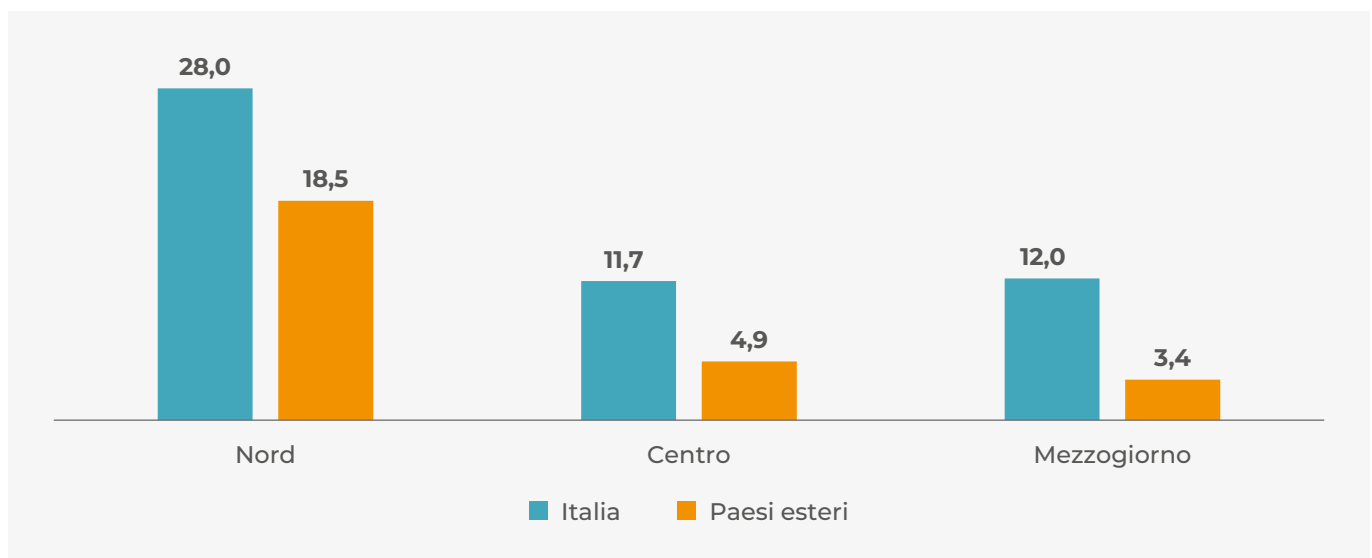
<sup>58</sup> Fonte: SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo, “Scenario e prospettive di ripresa della filiera turistica nel Mezzogiorno”, 2021.

152. Con riferimento invece al **periodo post-pandemico**, il turismo al Sud ha registrato una forte accelerazione anche nel **2021**, con una crescita delle presenze del +36% (vs. +34% in Italia), consentendo un recupero del 64% dei valori del 2019<sup>59</sup>. In particolare, le presenze turistiche domestiche sono cresciute del +24,6% (in Italia del +23,8%) e quelle internazionali del +102,2% (quasi il doppio rispetto al valore nazionale di +57,5%). Grazie alla ulteriore crescita del **2022**, inoltre, si stima un recupero della domanda dell'89,5% (rispetto ai valori del 2019), in linea con il dato nazionale (89,7%). Nel dettaglio, si prevede una crescita della componente domestica del +20% (portando a un recupero del 96,5% dei valori del 2019) e un aumento ancora più marcato della domanda internazionale, pari al +108,2% (consentendo un recupero del 78,1% rispetto ai valori del 2019).

153. Nonostante tali dinamiche positive, il contributo del turismo nel Sud Italia presenta ancora un forte **potenziale di sviluppo** se si analizzano i flussi turistici in termini assoluti rispetto al resto del Paese. Relativamente a questo aspetto, è necessaria una premessa metodologica: le rilevazioni statistiche dell'Istat considerano solo i pernottamenti presso strutture ricettive ed extra-ricettive, escludendo quindi i pernottamenti ad altro titolo (es. case di proprietà o in affitto, case di parenti o amici). È stato stimato che il movimento turistico reale possa essere pari a circa 2,8 volte rispetto a quello rilevato dall'Istat, con valori più elevati nelle Regioni del Sud<sup>60</sup>. In altre parole, la reale performance turistica del Sud Italia potrebbe essere sottostimata in maniera superiore rispetto agli altri territori (da 5,75 per il Molise e 5,32 per la Sicilia, a 1,88 per il Trentino-Alto Adige e 2,03 per l'Emilia-Romagna).

**Figura 2.40.** Arrivi turistici in Italia, nazionali e da Paesi esteri, per macroarea (milioni di persone), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

154. Le rilevazioni ufficiali delineano un quadro in cui il Sud Italia è la macro-area nazionale che attrae meno turisti, sia italiani che stranieri, con un totale, rispettivamente, di 12,0 e 3,4 milioni nel 2021, pari al **19,6%** dei turisti italiani che hanno visitato l'Italia e al **12,7%** dei turisti stranieri. In questo contesto, spicca il Nord Italia, che nel 2021 è riuscito ad attrarre 28 milioni di turisti italiani e 18,5 milioni di stranieri.



<sup>59</sup> Fonte: SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo, "Il turismo nel Mezzogiorno. Scenari regionali e nuove prospettive di rilancio", 2022.

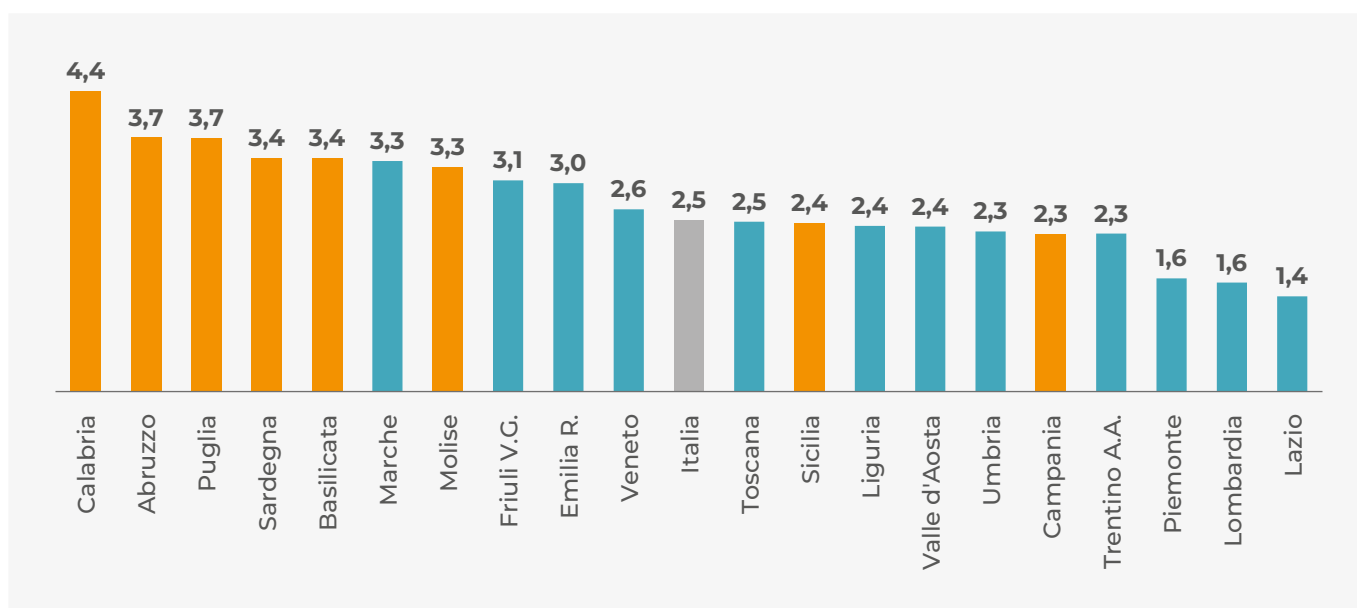
<sup>60</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Rescasa Federazione Italiana Residence, 2023.

155. I turisti stranieri nel Sud Italia sono numericamente inferiori sia in termini assoluti rispetto al resto del Paese (come illustrato nel paragrafo precedente), ma anche in **termini relativi** sul totale dei turisti che visitano il Sud: gli stranieri costituiscono infatti il 22% dei turisti al Sud, rispetto a una media nazionale del 34% e con valori che variano dal 37% in Sardegna al 6% in Molise<sup>61</sup>.

156. Una ulteriore criticità che deve essere affrontata per massimizzare la creazione di Valore Aggiunto per i territori è l'**elevata stagionalità** che caratterizza i flussi delle Regioni meridionali. Ancora oggi, infatti, il turismo nel Sud Italia è principalmente balneare e caratterizzato da un'elevata concentrazione dei flussi turistici: il 77,6% delle presenze è concentrato nel periodo maggio-settembre (contro un dato nazionale del 67%) e il 48% delle presenze complessive è relativo al turismo balneare (32% il dato medio italiano)<sup>62</sup>.

157. Nella classifica complessiva delle Regioni italiane, ordinate utilizzando il **fattore di picco stagionale S'** (una misura di stagionalità del turismo misurata come rapporto tra il picco di presenze turistiche e le presenze medie nella Regione di riferimento), è possibile notare che cinque delle otto Regioni del Sud Italia occupano le prime posizioni in classifica, con valori di stagionalità che vanno dal 3,4 di Sardegna e Basilicata al 4,4 della Calabria. Solo due Regioni meridionali si posizionano al di sotto della media italiana: Sicilia e Campania, infatti, registrano un punteggio di 2,4 e 2,3, distaccandosi dalla media nazionale rispettivamente di 0,1 e 0,2 punti. Per il Sud Italia, la conseguenza di questa situazione è la capacità di intercettare solo una porzione del turismo potenziale (per esempio quello afferente al turismo naturalistico, culturale, ecc.), causando inoltre impatti negativi in termini di **overtourism**.

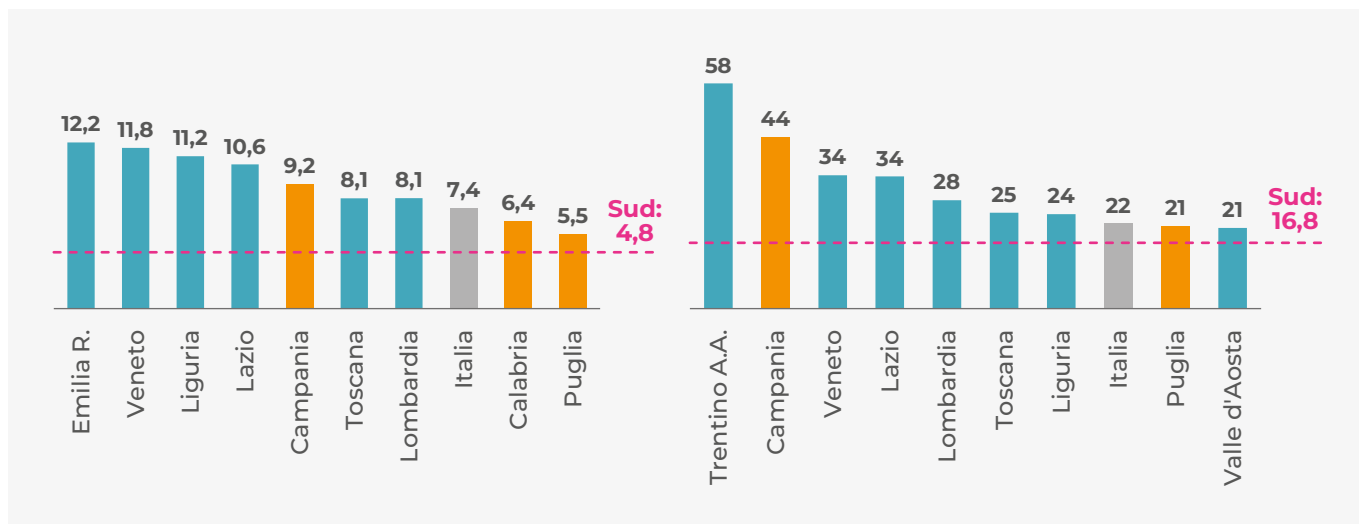
**Figura 2.41.** Indice di stagionalità delle Regioni italiane e dell'Italia, misurato attraverso il fattore di picco stagionale S' (valori indice), ultimi dati disponibili. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.



<sup>61</sup> In particolare: il 76% dei turisti stranieri viene da Paesi dell'UE-27; Germania, Francia, Svizzera (e Liechtenstein) e Stati Uniti costituiscono oltre la metà dei turisti stranieri al Sud (54%); i turisti provenienti dai Paesi del Mediterraneo "Core" costituiscono circa il 27% dei turisti stranieri. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

<sup>62</sup> Fonte: SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo, "Il turismo nel Mezzogiorno. Scenari regionali e nuove prospettive di rilancio", 2022.

**Figura 2.42.** A sinistra: densità degli esercizi ricettivi nelle prime 10 Regioni italiane (posti letto/km<sup>2</sup>), 2020. A destra: numero di esercizi alberghieri a 4 e 5 stelle e 5 stelle lusso nelle prime 10 Regioni italiane (numero di esercizi/1.000 km<sup>2</sup>), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.



158. Uno degli aspetti che incide negativamente sull'attrattività turistica del Sud Italia è connesso alla **bassa capacità ricettiva**: il Sud si trova infatti al di sotto della media italiana per quanto riguarda la densità degli esercizi ricettivi (4,8 posti letto per km<sup>2</sup> nel Sud, rispetto ai 7,4 di media italiana) e vede solo 3 Regioni tra le prime 10 (Campania, Calabria e Puglia). Una tendenza simile si riscontra analizzando la disponibilità di esercizi alberghieri a **4 e 5 stelle e 5 stelle lusso**, ovvero quelli connessi a un turismo medio-alto spendente e ad alto Valore Aggiunto: la disponibilità di tali esercizi è pari a 16,8 ogni 1.000 km<sup>2</sup>, un valore inferiore rispetto alla media italiana (22).

In aggiunta, le destinazioni turistiche presentano un ridotto numero di **servizi** nelle vicinanze delle principali attrazioni (solo il 17,1% delle strutture ricettive italiane è localizzato al Sud)<sup>63</sup>, con scarsi collegamenti che rendono difficilmente accessibili alcuni dei maggiori centri culturali (1.455 posti per km<sup>2</sup> offerti da TPL al Sud contro 3.622 di media in Italia) e una **bassa digitalizzazione** delle strutture ricettive, a fronte di una crescente richiesta di servizi online.

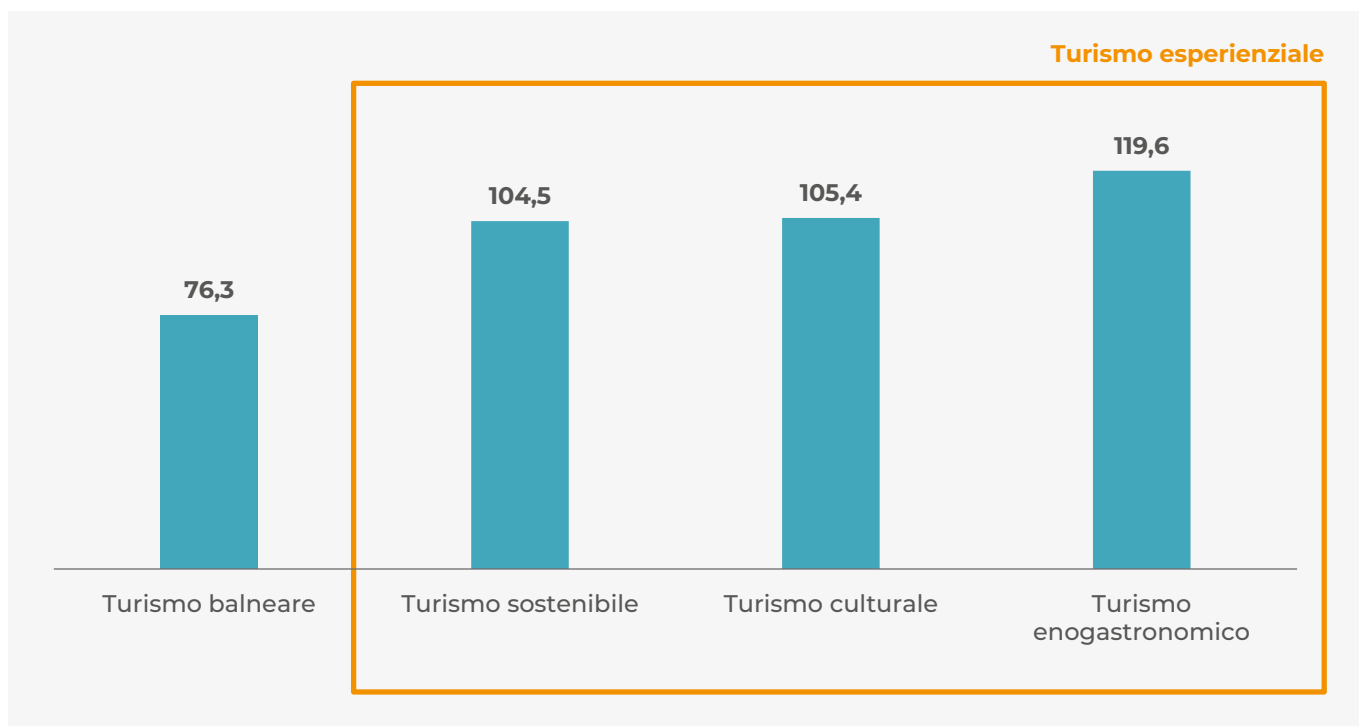
159. Oltre ad attrarre e promuovere investimenti per il potenziamento della capacità ricettiva e dei servizi, per il Sud Italia diventa strategico anche valorizzare tipologie di turismo alternative al balneare, intercettando le **nuove esigenze** dei turisti sempre più legate alla ricchezza naturalistica, culturale ed esperienziale della destinazione, implicando la diffusione del c.d. "turismo sostenibile"<sup>64</sup>: per il **65%** dei turisti italiani la natura e i paesaggi sono il primo fattore nella scelta di una meta turistica, a cui seguono arte, storia, cultura ed eventi (62%) e i prodotti enogastronomici tipici (28%)<sup>65</sup>.

160. Inoltre, i turismi connessi a queste attrazioni sono in grado di attivare un maggiore Valore Aggiunto per ogni soggiorno aggiuntivo, grazie alla **composizione dei beni e servizi** acquistati in Regione, dagli **scambi interregionali prodotti**, dal livello medio dei **prezzi** e dalla **domanda** turi-

<sup>63</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2023.

<sup>64</sup> Per turismo sostenibile si intende un turismo consapevole del suo impatto sociale, economico e ambientale presente e futuro, in grado di soddisfare le esigenze dei visitatori, delle comunità locali, dell'ambiente e delle aziende.

<sup>65</sup> Fonte: Fondazione UniVerde, "XII Rapporto. Italiani, turismo sostenibile ed ecoturismo", 2022.



stica. Come illustrato nella figura seguente, i turismi “esperienziali”, come quello sostenibile, culturale ed enogastronomico, generano tra i 104,5 Euro e i 119,6 Euro di Valore Aggiunto per soggiorno aggiuntivo, un valore superiore rispetto a quanto generato dal turismo balneare (76,3 Euro).

**Figura 2.43.** Valore Aggiunto attivato sul territorio per 1 soggiorno aggiuntivo (Euro).  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2023.

161. Per promuovere lo sviluppo di altre tipologie di turismo oltre a quello balneare è fondamentale portare avanti una strutturata attività di **valorizzazione del patrimonio esistente** (in primis quello culturale), puntando a creare una **vera e propria industria** competitiva a livello internazionale. Ad oggi, il **Valore Aggiunto prodotto dal patrimonio culturale** del Sud (pari a circa 340 milioni di Euro) rappresenta solamente il 14% del totale nazionale, movimentando solo il 16% degli arrivi dell'area (rispetto a una media del 36% in Italia). Questo si verifica sebbene nel Sud si trovi il 25% degli istituti culturali nazionali (biblioteche, musei, ecc.) e il 52% di quelli archeologici, oltre a 22 dei 58 siti tutelati dall'**UNESCO** in Italia (7 solo in Sicilia e 6 in Campania) e l'86% dei borghi autentici (connessi a una tipologia di turismo storico)<sup>66</sup>. A questo si aggiunge, in ambito di turismo enogastronomico, la presenza di 179 cibi e vini certificati (DOP, IGP, STG e IGP), pari al 41% del totale nazionale<sup>67</sup>.
162. Il processo di destagionalizzazione dei flussi turistici al Sud può far leva, inoltre, sulla valorizzazione del ricco **patrimonio naturale**: il Sud conta 15 dei 41 **Parchi naturali**, 24 su 32 delle **aree marine protette** e 5.805 **chilometri di costa** (73,4% del totale nazionale)<sup>68</sup>. Inoltre, le destinazioni turistiche meridionali sono caratterizzate da un'elevata **“salubrità”**: il Sud detiene 45 strutture termali (circa 1/3 del totale nazionale) che attraggono oltre **510mila presenze**. In questa prospettiva, la possibilità di accede-

<sup>66</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM e UNESCO, 2023.

<sup>67</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Fondazione Qualivita, 2023.

<sup>68</sup> Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2023.



### CASO STUDIO:

#### la best practice della Valsugana come prima destinazione certificata italiana

Nel 2019, la Valsugana ha ottenuto la **prima certificazione di sostenibilità turistica a livello di destinazione** emessa dal GSTC. Il percorso di ottenimento della certificazione ha permesso di **mettere a sistema gli stakeholder del territorio**, raccogliendo dati su metriche di sostenibilità delle realtà locali e sui luoghi di attrazione.

La scelta da parte della Valsugana di certificarsi si prefigura come uno **strumento di diversificazione**, a fronte dell'alta competizione dei diversi poli attrattivi turistici già presenti e più noti in Trentino-Alto Adige (come Madonna di Campiglio, lago di Garda, ecc.).

La certificazione ha permesso di **valorizzare i punti di forza** del territorio **nel campo ambientale** già esistenti come: la presenza di due laghi bandiere blu, la produzione di energia pulita, i molti percorsi di trekking.

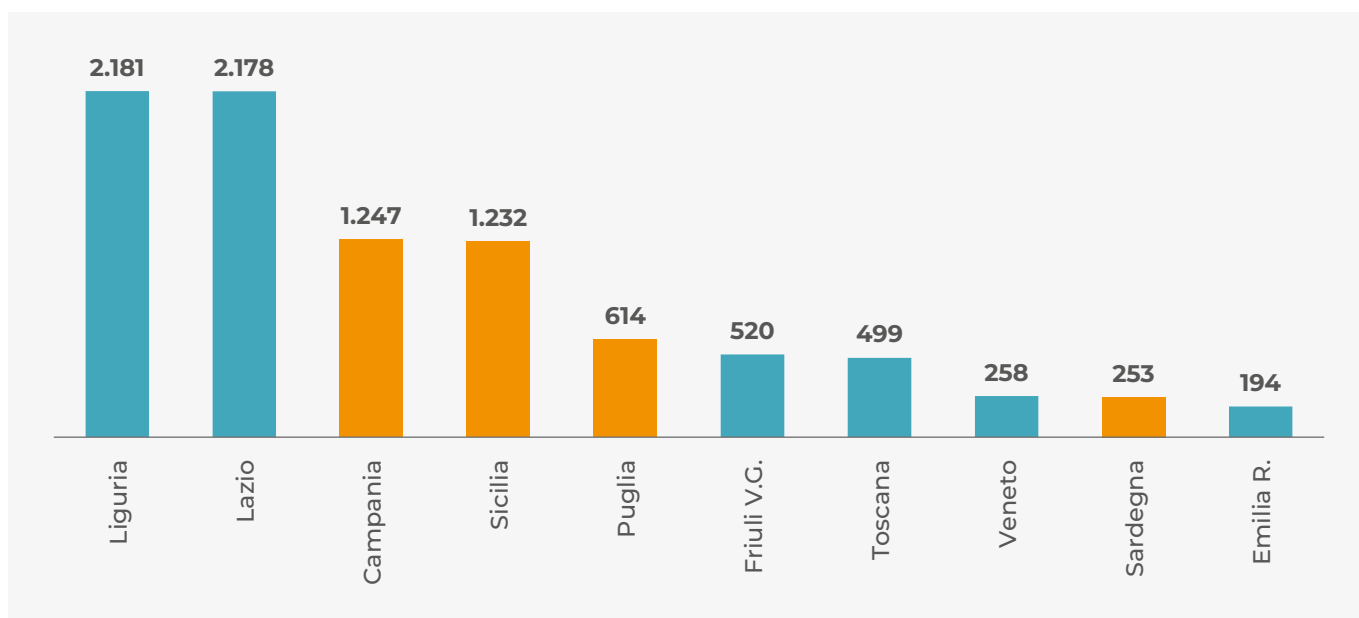
I risultati ottenuti dall'ottenimento della certificazione di sostenibilità non sono rappresentati soltanto da una riscoperta eco-compatibile del territorio, ma anche da un nuovo **Valore Aggiunto economico**, grazie alla maggiore visibilità ottenuta e dalla possibilità di "vendere" meglio il proprio territorio.


Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2023.

re a destinazioni sostenibili è una esigenza crescente per i turisti, che può essere intercettata anche tramite specifici meccanismi di certificazione territoriale (come nel caso della Valsugana).

163. Infine, tra le diverse tipologie di turismo, una ad elevato potenziale per il Sud Italia è quella connessa al crocierismo: tra i primi 10 porti italiani per numero di passeggeri crocieristici **circa 1 su 2** è al Sud (**47% del totale nazionale**), con il porto di Napoli (2° porto italiano come traffico crocieristico di passeggeri, dopo Civitavecchia) al 5° posto nel Mediterraneo.

**Figura 2.44.** Top-10 Regioni italiane per traffico crocieristico (migliaia di passeggeri), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Speciale Crociere, 2023.





# TERZA PARTE

# TERZA PARTE:

## l'Agenda 2023 per il Sud Italia

### 3.1 ANALISI DEL CONTESTO NORMATIVO E DEGLI INVESTIMENTI

1. L'opportunità di sviluppo per il Sud Italia nei prossimi anni è abilitata dal quantitativo, senza precedenti<sup>1</sup>, di risorse messe a disposizione per interventi strutturali. In particolare, nella **programmazione europea 2021-2027** spiccano i programmi disegnati appositamente per contrastare gli effetti della pandemia, che costituiscono la cornice del **Next Generation EU**, per un totale di 806,9 miliardi di Euro. Dei due pacchetti di aiuti economici che lo compongono, il Recovery Fund (Dispositivo Europeo per la Ripresa e la Resilienza) rappresenta lo strumento di politica economica più incisivo, prevedendo 723 miliardi di Euro, suddivisi in prestiti e sovvenzioni da erogare agli Stati membri, che hanno dovuto stilare individualmente i propri Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza (PNRR), seguendo le linee guida europee che impongono sei pilastri fondamentali: transizione verde, trasformazione digitale, crescita sostenibile, inclusiva e intelligente, coesione sociale e territoriale, salute e resilienza economica, sociale e istituzionale, politiche per le nuove generazioni. L'Italia è il **principale beneficiario** dei fondi del Next Generation EU.
2. A livello italiano, la programmazione nazionale del **PNRR**, per un valore complessivo di **235 miliardi di Euro**, è finanziata per l'81% dal Recovery Fund, per il 6% da ReactEU e il restante 13% è stato integrato dallo Stato italiano, che ha stanziato circa 31 miliardi di Euro. Il PNRR è suddiviso in sei missioni: tra queste risultano particolarmente rilevanti, sia per dotazione che per innovazione, quella dedicata alla rivoluzione verde (59,47 miliardi di Euro) e la seconda dedicata alla digitalizzazione (40,32 miliardi di Euro). Queste due missioni rappresentano oltre il 50% della dotazione complessiva del piano.
3. Una particolare attenzione nel PNRR è riservata alle filiere strategiche identificate nel presente Libro Bianco. Nell'ambito dell'**Economia del Mare**, sono previsti **7,5 miliardi di Euro** totali (di cui circa 3,8 miliardi di Euro per il Sud), afferenti a 4 missioni diverse (0,4 miliardi di Euro nella missione "Digitalizzazione, Innovazione, Competitività, Cultura e Turismo"; 1,64 nella missione "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica"; 1,12 nella missione "Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile"; 0,63 nella missione "Inclusione e Coesione"). A supporto delle **specializzazioni produttivo-industriali** sono mobilitati non meno di **29 miliardi di Euro**, in particolare 4 miliardi di Euro per il settore automotive (volti al sostegno della domanda e dell'offerta e sviluppo delle infrastrutture di ricarica), 2 miliardi di Euro per il settore aerospaziale (volti a sviluppare connessioni satellitari e contribuire allo sviluppo del settore spaziale), 6 miliardi di Euro per il settore agroalimentare (connessi a logistica, parco agri-solare, contratti di

<sup>1</sup> Basti pensare che le risorse europee messe a disposizione dell'Italia per il post-COVID sono pari al 15,5% del PIL del 2020, quasi il doppio rispetto al Piano Marshall (8,3% del PIL dell'Italia nel 1948).

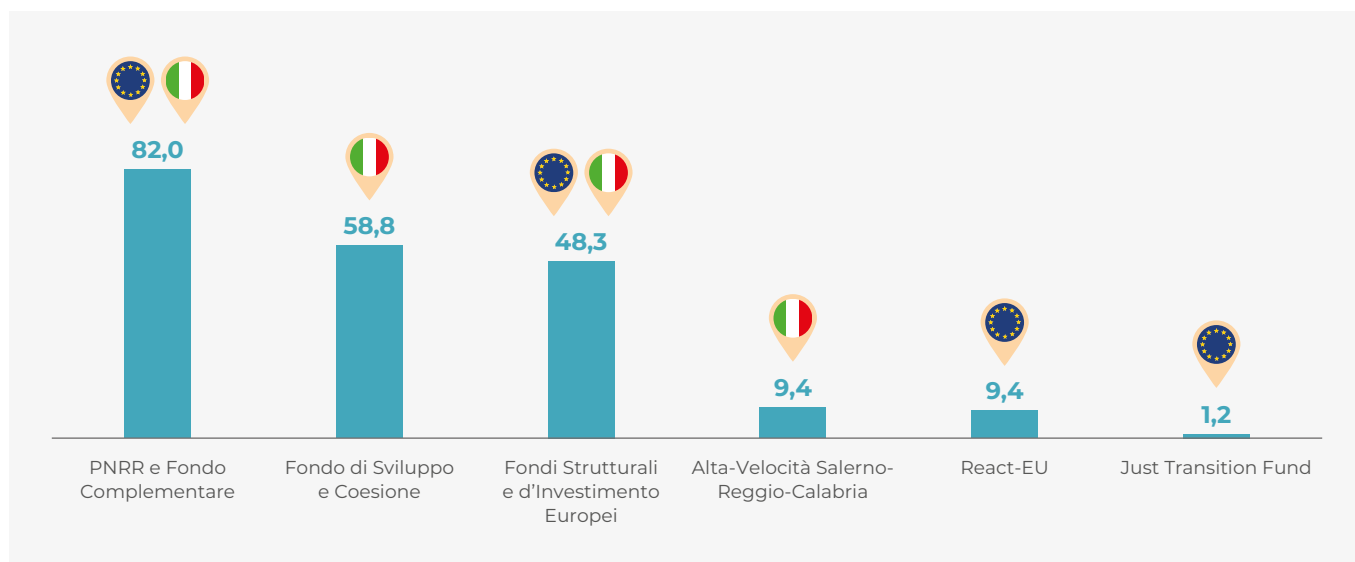
filiera e distretto, agro-sistema irriguo e innovazione), 1 miliardo di Euro per l'industria farmaceutica, in particolare per formazione, ricerca scientifica e trasferimento tecnologico) e 16 miliardi di Euro, trasversali ai vari settori, per l'industria 4.0, investimenti ad alto contenuto tecnologico, politiche industriali di filiera e internazionalizzazione. Per quanto riguarda la **transizione energetica**, il PNRR destina circa **4 miliardi di Euro** al Sud, con un particolare peso della componente relativa a energie rinnovabili, idrogeno, reti e mobilità sostenibile (3,8 miliardi di Euro), integrata dagli interventi per l'efficienza energetica e la riqualificazione degli edifici (0,12 miliardi di Euro). Infine, il PNRR fornisce un supporto anche allo sviluppo del **turismo**, con 6,7 miliardi di Euro totali, di cui **2,4 per il Sud Italia**: gli interventi afferiscono alla promozione del patrimonio culturale per la prossima generazione, alla rigenerazione dei piccoli siti culturali e del patrimonio culturale, all'industria culturale e creativa 4.0, nonché al Turismo 4.0.

4. Il PNRR italiano persegue, inoltre, l'obiettivo di ridurre le disparità territoriali, allocando ingenti risorse alle Regioni del Sud Italia. Al **Sud Italia** sarà destinato circa il 40% dei finanziamenti, così ripartiti: 23 miliardi di Euro per rivoluzione verde (34,3% del totale missione), 14,6 miliardi per digitalizzazione (36,1% del totale missione), 14,6 miliardi per istruzione e ricerca (45,7% del totale missione), 14,5 miliardi per infrastrutture (53,2% del totale missione), 8,8 miliardi per inclusione e coesione (39,4% del totale missione) e 6 miliardi per salute (35-37% del totale missione, sulla base del riparto delle regioni). In totale, il PNRR destina al Sud **oltre 82 miliardi di Euro** con le seguenti finalità:

- un Sud più **connesso e collegato** (Alta velocità e sistema portuale; Digitalizzazione; Viabilità nell'Italia interna);
- un Sud che attrae **investimenti** (Riforma delle ZES; Ecosistemi dell'innovazione; Hub energetico del Mediterraneo);
- un Sud che garantisce **servizi sociali** (Piano asili e tempo pieno; Incremento infrastrutture sociali; Politiche per il lavoro);
- un Sud più **sostenibile** (Economia circolare; Tutela territorio e acqua; Transizione energetica e mobilità sostenibile).

5. Il PNRR non costituisce, tuttavia, l'unica fonte di finanziamento della programmazione di lungo periodo italiana. A questi fondi, infatti, si aggiungono quelli stanziati dal **Fondo di Sviluppo e Coesione** (FSC) per i progetti finalizzati alla coesione economica, sociale e territoriale del Paese e alla rimozione degli squilibri economici e sociali interni, e i **Fondi strutturali di investimento europei**, che finanziano i Programmi Operativi Nazionali (PON) e i Programmi Operativi Regionali (POR).

6. Nel ciclo di programmazione 2014-2020, delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione disponibili per l'Italia (pari a 68,8 miliardi di Euro), **solo 19 miliardi** sono stati utilizzati. Di questi, quasi 5 miliardi sono stati assegnati per finanziare misure urgenti, che avrebbero dovuto essere coperte con risorse ordinarie, anche se erano volte a ridurre i divari. Inoltre, altri 4,1 miliardi sono stati assegnati dal Cipess per affrontare la crisi COVID. Nell'ambito della nuova programmazione, il D.L. Aiuti del 2022 ha anticipato 6 miliardi di Euro per far fronte all'emergenza del caro-materie prime nei cantieri, utilizzando i fondi dei progetti con maggiori ritardi. Attualmente, si sta effettuando una valutazione per verificare se alcuni degli interventi **a rischio di definanziamento**



**Figura 3.1.**

Risorse a disposizione del Mezzogiorno per il periodo 2021-2030 (miliardi di Euro).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati PNRR, Legge di Bilancio 2022, Open Coesione e Bozza Accordo di Partenariato 2021-2027, 2023.

stanno accelerando e potranno quindi essere reintegrati. In tal senso, l'assegnazione di una quota di 25 miliardi di Euro alle Regioni, di cui oltre 22 miliardi per il Sud, che era stata predefinita già nel giugno 2022, è ancora bloccata in attesa di questa ricognizione.

7. In totale, la programmazione europea e nazionale mette a disposizione del Sud Italia **oltre 213 miliardi di Euro** nel prossimo decennio (tra il 2021 e il 2030). Questi aiuti possono rappresentare una reale opportunità per il Sud di diventare leader nel Mediterraneo, recuperando le carenze (soprattutto infrastrutturali) che ne hanno limitato fino ad oggi lo sviluppo.
8. Rispetto alla Relazione sullo **stato di attuazione** del PNRR della Corte dei Conti di marzo 2023, da una prima valutazione effettuabile su quanto programmato dagli enti, si riscontra che il **48%** dei finanziamenti pubblici è stato richiesto nelle aree del Sud Italia. Considerando tutti gli interventi (anche non territorializzabili) per i quali sono stati emessi nel 2022 decreti o avvisi pubblici di riparto territoriale, emerge che le risorse sono state destinate per il 46% a progetti localizzati nelle Regioni del Nord e del Centro-Nord, per il **40%** nelle Regioni del Sud e del Centro-Sud (per un totale di oltre **9 miliardi di Euro**) e per il rimanente 15% a progetti che coinvolgono tutte le Regioni su base nazionale.
9. Un aspetto da sottolineare con riguardo alle politiche di coesione e al PNRR attiene alla recente **revisione della governance**. Il Decreto PNRR 3 (D.L. n. 13 del 24 febbraio 2023), infatti, ha predisposto l'istituzione di una Struttura di missione PNRR presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, incaricata di coordinare le attività di realizzazione degli interventi e rappresentare il punto di contatto con l'UE, attribuendo invece al Ministero dell'Economia e delle Finanze le responsabilità in termini di controllo e monitoraggio della spesa. La riforma ha previsto un processo di centralizzazione anche con riferimento alla Politica di Coesione, tramite la soppressione dell'Agenzia per la Coesione Territoriale e un maggiore accentramento delle competenze presso il Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e, in particolare, a un'unità specifica ridenominata "Nucleo per le politiche di coesione" (NUPC).

10. Nell'ambito infrastrutturale, uno dei più importanti programmi europei è rappresentato dal **Global Gateway**. Il Globale Gateway è la nuova strategia europea per promuovere connessioni intelligenti, pulite e sicure nei settori digitale, energetico e dei trasporti e per rafforzare i sistemi sanitari, di istruzione e di ricerca in tutto il mondo, che mobilerà fino a **300 miliardi di Euro** tra il 2021 e il 2027. L'ambizione di questa iniziativa è **sviluppare nuove infrastrutture nei Paesi in via di sviluppo in risposta alla Nuova via della seta cinese**. Il Global Gateway rappresenta il primo piano europeo infrastrutturale di portata globale, sopperendo alla precedente mancanza di strategia integrata per affrontare le principali vulnerabilità strategiche dell'Unione Europea. In questo senso, il Global Gateway fornisce una struttura e una coerenza all'azione dell'UE nel campo degli investimenti infrastrutturali.
11. Durante il vertice dell'Unione Africana e dell'Unione Europea nel febbraio 2022, l'UE ha manifestato l'intenzione di avviare un **piano regionale di investimenti per l'Africa** all'interno del più ampio progetto Global Gateway. Questo piano prevede investimenti pubblici e privati con l'obiettivo di aumentare il contributo del settore privato alla crescita dell'Africa e alla trasformazione del continente. L'obiettivo principale per le infrastrutture è di integrare le reti di trasporto multimodale europee e africane, creare corridoi strategici e armonizzare i quadri regolamentari e gli standard. 11 corridoi strategici sono stati identificati per potenziare la connettività tra l'UE e l'Africa, facilitando il commercio e la mobilità sia all'interno del continente che tra i due continenti. Le infrastrutture di interconnessione digitale tra Europa e Africa saranno fondamentali, con particolare attenzione al progetto EurAfrica Gateway Cable, che connetterà i due continenti lungo la costa dell'Oceano Atlantico. L'obiettivo è di potenziare la sovranità digitale dei due continenti, facilitando il flusso di dati e gli standard di sicurezza.
12. Il Global Gateway Europeo può contribuire al rilancio del Sud Italia nell'area del Mediterraneo perché, attraverso il miglioramento delle infrastrutture logistiche, può **attrarre investimenti** e creare nuove opportunità di lavoro. Inoltre, può **agevolare la mobilità delle merci e delle persone**, migliorando l'accessibilità del Sud Italia alle aree del Mediterraneo e dell'Europa, favorendo così l'interscambio commerciale e la crescita economica della regione.
13. Alla luce delle risorse messe a disposizione a livello europeo per l'Italia e per il Sud, appare necessario un **maggiore coordinamento tra i diversi fondi** per sviluppare azioni e strategie in alcuni ambiti tematici chiave, che rappresentano, alla luce delle analisi appena presentate e delle indicazioni dell'Advisory Board e degli esperti coinvolti nell'iniziativa, i cardini per affermare la nuova visione e il nuovo ruolo del Sud Italia (e attraverso questa regione del Paese) nel Mediterraneo.
14. Nell'ultimo anno, diverse azioni sono state messe in campo dal Governo nazionale, per risolvere alcuni dei nodi critici identificati nel corso della prima edizione di Verso Sud. Tra le altre cose:
  - il Libro Bianco aveva suggerito la creazione di un **Ministero del Mare** in Italia: *“per programmare e realizzare lo sviluppo dei porti italiani in*

*modo organico e sinergico, è necessario coordinare la governance portuale italiana anche a livello centrale, creando un organismo di coordinamento, a livello ministeriale (sul modello francese o portoghese del Ministero del Mare), o a livello di Ministero del Mare (sul modello dei Puertos del Estado spagnoli), al quale dovrebbero convergere le competenze attualmente distribuite tra i vari ministeri e al quale dovrebbe essere affidato il coordinamento delle politiche e delle azioni attuabili nel settore marittimo, sviluppando una visione e una strategia organica delle varie componenti”*, che il governo italiano ha seguito con la **creazione del Comitato interministeriale per la politica del mare**, attraverso il quale il Presidente del Consiglio accentra la pianificazione delle politiche del mare. Tra le altre cose, il Comitato dovrà redigere ogni tre anni un **Piano per il Mare**, che detterà le linee guida in questo settore;

- il Libro Bianco aveva identificato, inoltre, un ruolo di leadership del Sud Italia sui temi di sicurezza energetica per *“afferinarsi compiutamente come piattaforma di connessione tra Europa, Balcani e Sponda Sud del Mediterraneo, sia con riferimento ai flussi energetici, che considerando la più ampia pianificazione strategica congiunta di lungo periodo”*, a cui l’attuazione del **Piano Mattei** ha dato seguito grazie agli accordi di fornitura con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo e la progettazione di nuovi gasdotti passanti per il Sud (tra cui Eastmed Poseidon), nonché la forte accelerazione nella fase di approvazione e installazione di nuovi impianti per la generazione di energia da fonti rinnovabili, che insieme contribuiscono ad abilitare una maggiore autonomia energetica e linee di approvvigionamento sempre più sicure e diversificate;
- infine, alla configurazione di Verso Sud quale *“piattaforma per stimolare l’attrazione di investimenti nel Sud Italia, concentrandosi sugli investimenti in tecnologie digitali e cluster industriali tecnologici”* sono state accompagnate numerose azioni volte al riposizionamento competitivo dei territori del Sud, tra cui: la piena operabilità delle ZES e un rinnovato interesse delle imprese multinazionali per le Regioni meridionali; la realizzazione di 2 Gigafactory di batterie in Campania e Molise e della più grande Gigafactory d’Europa di pannelli fotovoltaici in Sicilia; l’espansione nella produzione di microchip dei principali produttori mondiali in Sicilia e in Abruzzo; la realizzazione del primo computer quantistico d’Italia in Campania; l’avvio dei lavori per realizzare il primo spazio-porto a Grottaglie; la realizzazione di nuove infrastrutture di collegamento energetico passanti per la Puglia; i nuovi collegamenti infrastrutturali nel porto di Gioia Tauro.

15. Infine, con riferimento all’attuale agenda politica, sono in fase di discussione alcuni provvedimenti direttamente impattanti per le Regioni del Sud. In particolare, il **decreto Calderoli** propone un percorso di decentramento di diverse competenze, oggi attribuite alla potestà concorrente tra Stato e territorio. L’obiettivo è quello di semplificare le procedure, accelerare e sburocratizzare i procedimenti, al fine di distribuire le competenze e promuovere i principi di sussidiarietà e differenziazione. L’attribuzione di funzioni è subordinata alla determinazione dei **Livelli essenziali delle prestazioni** (Lep), che dovranno garantire i diritti civili e sociali su tutto il territorio nazionale.

### 3.2 INDIRIZZI STRATEGICI E PROPOSTE: L'AGENDA 2023 PER IL SUD ITALIA

16. Il paragrafo precedente illustra i principali sviluppi intercorsi e le proposte effettivamente realizzate a partire dal maggio 2022, cioè da quando, durante la prima edizione del Forum "Verso Sud", è stata presentata l'"Agenda per il Sud Italia".
17. Il presente paragrafo parte invece dai risultati raggiunti e dagli elementi di attenzione emersi dalla lettura socioeconomica del Mediterranean Sustainable Development Index, dal Roadshow territoriale realizzato nell'ambito del percorso progettuale di "Verso Sud" e dall'analisi delle 4 filiere strategiche. L'obiettivo è quello di **identificare ulteriori priorità, indirizzi strategici e proposte aggiornate**, utili a realizzare la visione proposta, a beneficio del Sud Italia, dei suoi territori, del sistema-Paese e dell'intera regione Euro-Mediterranea.
18. Le proposte saranno articolate lungo le **4 filiere strategiche** identificate per realizzare la Visione e riguardano, in primis, le **3 invariati di sviluppo** identificate: capitale umano e competenze, investimenti infrastrutturali e governance e modelli collaborativi. Il filo conduttore rimane quello dello **sviluppo sostenibile**.
19. In continuità con gli obiettivi dell'iniziativa e coerentemente con l'impostazione dell'Advisory Board del progetto, il taglio delle proposte è, appunto, di **livello strategico**. Laddove identificate, saranno comunque proposte delle **azioni concrete e degli input operativi**, per contribuire alla realizzazione delle proposte indicate.
20. Con riferimento alla prima filiera strategica identificata, relativa all'**Economia del Mare**, si propone innanzitutto di **rafforzare il coordinamento ed efficientare la governance del sistema portuale italiano**. Si tratta di un'azione fondamentale per realizzare gli investimenti necessari (in ambito digitale, di sostenibilità, di creazione di infrastrutture, di sviluppo dell'industria e delle società dei territori, ...) e le successive proposte. Per realizzare questa priorità **si propone di aggiornare il Codice della Navigazione e allineare le norme**, assegnando in modo chiaro le competenze tra i diversi attori coinvolti nella governance, nell'indirizzo strategico e operativo e negli investimenti portuali. Il documento dovrebbe anche favorire lo sviluppo coordinato del sistema portuale italiano nel contesto Euro-Mediterraneo e semplificare gli iter burocratici. In secondo luogo, occorre **identificare un soggetto unico**, sul **modello del Puertos del Estado spagnolo**, che abbia chiare competenze generali di coordinamento e di controllo.
21. In parallelo, le singole Autorità Portuali dovrebbero essere messe nelle condizioni di diventare, a pieno titolo, i **soggetti territoriali con competenze di sviluppo e attuazione di strategie di marketing territoriale e attrazione di investimenti**. Il primo passo è quello di dotare tali enti di una piena autonomia finanziaria, per permettere loro di mettere in atto le strategie necessarie allo sviluppo e alla competitività portuale, anche in termini di attrazione di investimenti e di valorizzazione delle reti territoriali, ad esempio nel campo dell'innovazione.



22. In questo senso, la seconda priorità riguarda la **realizzazione di poli dell'innovazione all'interno o in sinergia con i porti italiani**. L'obiettivo è quello di promuovere l'innovazione del sistema portuale, favorendo al tempo stesso la competitività territoriale e la creazione di investimenti produttivi, sul modello dei porti internazionali più competitivi. La realizzazione sarà posta in capo alle Autorità Portuali, sotto coordinamento del soggetto unico (si veda proposta precedente), promuovendo partnership con le università del territorio e partnership pubblico-private.
23. Ciascun polo potrà avere una **specializzazione distintiva** sulla ricerca di un tema strategico per l'Economia del Mare, anche **considerando la vocazione del territorio e del suo ecosistema**. Tra questi, è sin da ora possibile considerare i seguenti filoni di studio, ricerca e sviluppo tecnologico: mitigazione del cambiamento climatico; sostenibilità ambientale in ambito portuale; Small Scale LNG che consente un abbattimento di SoX e NoX quasi totale e significativo di particolato; e sviluppo di rinnovabili di frontiera (es. da moto ondoso, ...); digitalizzazione di porti e trasporto marittimo. L'obiettivo è quello di affermarsi come eccellenze Euro-Mediterranee, diventando punti di riferimento per affrontare le sfide del settore marittimo e per lo sviluppo di tecnologie e progettualità in ottica di creazione di value chain nel Sud Italia e con investimenti condivisi e modelli collaborativi nei Paesi che collaboreranno.
24. La terza priorità per il settore riguarda gli **investimenti**, a partire dalla **promozione ulteriore dello sviluppo dell'intermodalità nei porti italiani**. In questo senso si dovrà **completare il collegamento ferroviario diretto** all'interno degli spazi retroportuali. L'obiettivo è quello di connettere poli industriali, interporti e porti e sfruttare appieno il potenziale del Sud Italia nello Short Sea-Shipping, anche come leva di sviluppo industriale ed elemento competitivo irrinunciabile, soprattutto in chiave di attrazione di investimenti e sviluppo di value chain sul territorio.
25. Si dovrà poi **investire in altre infrastrutture portuali necessarie**, semplificando le procedure autorizzative e mettendo a disposizione i fondi necessari per **umentare la profondità delle banchine e dei fondali**, coerentemente con la crescita dimensionale dei navigli (almeno 16 metri) e con le esigenze legate allo sviluppo di soluzioni OPS e delle filiere produttive del Sud (ad esempio, lo sviluppo della logistica eolica richiede maggior profondità dei fondali).
26. Coerentemente con lo sviluppo economico in chiave sostenibile e la promozione dell'accessibilità territoriale, si dovrà poi **potenziare il sistema dei trasporti e dei trasporti pubblici** che connettono i porti italiani al territorio. Andranno valorizzate soprattutto le soluzioni intermodali (aeroporti, porti, stazioni, ...) e l'offerta di servizi a valore aggiunto (ad es. in coerenza con il paradigma della mobilità come servizio, MaaS). Questa è anche la chiave per permettere ai crescenti flussi turistici di penetrare i territori, abilitando ricadute per le economie locali, diversificando e potenziando l'offerta e riducendo i rischi connessi all'overtourism.

27. In questo contesto, risulta positiva l'adozione del **Regolamento per il rilascio delle concessioni portuali** del dicembre 2022 e delle Linee guida per la sua attuazione, approvate il 21 aprile 2023 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che prioritizzano gli investimenti portuali.
28. Un'ulteriore priorità riguarda la **messa in sicurezza dei porti**, e più in generale **dei traffici marittimi**, dalle criticità poste dal **cambiamento climatico**. In questo senso occorre identificare le linee di azione e mettere a disposizione i fondi necessari per l'adattamento al cambiamento climatico e la mitigazione del rischio in ambito marittimo e portuale, rendendo i porti del Sud Italia pionieri in questo campo in ambito Euro-Mediterraneo. Questo investimento supporterà anche la **competitività** dei porti italiani a fronte dei crescenti rischi connessi al cambiamento climatico all'interno del Mediterraneo.
29. Infine, occorre **sostenere e incentivare la creazione di una filiera Euro-Mediterranea nella cantieristica navale nel Sud Italia**, facendo leva sugli asset e sulle competenze diffuse nei territori, mettendole a sistema. Per risolvere il problema dello shortage della forza lavoro, si propone di **creare un'Academy formativa** nella cantieristica e nei servizi navali nel Sud Italia, anche in partnership con i Paesi del Mediterraneo per la formazione e lo scambio di expertise.
30. Con riferimento alla seconda filiera strategica identificata, quella relativa al **settore manifatturiero e produttivo**, la prima priorità riguarda l'adeguata **gestione della c.d. Twin Transition** (connessa alla rivoluzione digitale e alla transizione green) nelle imprese italiane. L'obiettivo è quello di minimizzare i costi economici e sociali della transizione, sostenere gli investimenti evitando l'eccessiva dispersione e frammentazione, accrescere la competitività, l'attrattività e l'internazionalizzazione delle catene del valore italiane e dei player che ne fanno parte e, infine, fornire al sistema le competenze adeguate. Le proposte identificate dovranno partire dalle filiere più impattate e strategiche per il Sud Italia come automotive, aerospace, farmaceutico e agrifood.
31. In questo senso occorre innanzitutto favorire gli **investimenti in tecnologie digitali**, potenziando lo strumento del credito d'imposta 4.0, estendendolo alle tecnologie green in modo da supportare la transizione energetica.
32. Con riferimento al tema sempre più centrale delle **competenze**, occorre poi sostenere le iniziative di upskilling e reskilling della forza lavoro. In questo senso, il settore pubblico e i partenariati potranno giocare un ruolo centrale. In concreto, il **rinnovo dello strumento "formazione 4.0"** e l'incentivazione della partecipazione delle imprese alle **ITS Academy** (scuole che erogano percorsi di formazione post-diploma ad alta specializzazione) sono fondamentali per fornire uno stimolo adeguato al sistema. In ambito di competenze e capitale umano si potrà inoltre perseguire l'obiettivo di creare scuole di formazione congiunte.
33. Anche le relazioni di filiera e i **grandi player nazionali e multinazionali** potranno fornire un contributo indispensabile attraverso l'ulteriore sviluppo di **accordi e contratti di filiera** e di strumenti per la messa a sistema di **best practice** settoriali. Più in generale, la priorità di una politica industriale condivisa deve essere la definizione di una **strategia nazionale per le competenze**.

34. Si propone inoltre di definire e implementare specifici **percorsi di accompagnamento destinati alle PMI** che non hanno ancora avviato processi di trasformazione green e digitale (anche in vista degli obblighi di rendicontazione non finanziaria) così da minimizzare i costi in termini economici e sociali e salvaguardare la competitività dell'indotto.

### CASO STUDIO:

#### **Enterprise Singapore, l'agenzia governativa per la crescita economica nazionale e internazionale delle imprese**

Enterprise Singapore è l'agenzia governativa di Singapore incaricata di **promuovere la crescita economica e il successo delle imprese** a livello nazionale e internazionale, nata nel 2018 dalla fusione di due agenzie governative preesistenti (International Enterprise Singapore e SPRING Singapore).

Enterprise Singapore ha l'obiettivo di aiutare le imprese a svilupparsi e crescere, **fornendo supporto e risorse in diverse aree**, tra cui l'innovazione, la formazione, il finanziamento e la connessione con reti di imprese internazionali. L'agenzia gestisce centri all'estero in vari mercati, per un totale di **36 centri all'estero** (di cui 9 in Cina) **in 21 Paesi**, e nel 2022 ha supportato 18mila imprese nei propri percorsi di crescita, generando 13,4 miliardi di Dollari di Valore Aggiunto e attivando 24mila lavori qualificati per l'economia di Singapore.

Il supporto si differenzia a seconda del tipo di impresa:

- **per le startup**, collabora con incubatori, angel investor e agenzie governative per sviluppare il loro network a Singapore attraverso una serie di programmi gestiti da "Startup SG" (l'ecosistema di startup di Singapore);
- **per le PMI**, fornisce assistenza per migliorare le competenze aziendali attraverso sovvenzioni e programmi, nonché favorendo l'accesso alla tecnologia e agli istituti di ricerca. Per le attività di espansione all'estero mette a disposizione detrazioni fiscali, fondi di sovvenzione e oltre 22 accordi di libero scambio;
- **per le grandi aziende**, fornisce assistenza per espandere il mercato globale e trovare nuove opportunità.

Le attività di internazionalizzazione, che nel 2022 hanno coinvolto 2.000 imprese (+25% rispetto al 2021), fanno leva anche sulle **partnership con le associazioni e le camere di commercio**: tramite queste collaborazioni, è stata supportata la partecipazione di 760 imprese a 70 missioni di business in 29 mercati. Un ruolo chiave è giocato anche dalla **Global Innovation Alliance (GIA)**, una rete di partner nazionali e internazionali nei più importanti hub dell'innovazione e nei mercati a maggiore domanda (17 in tutto il mondo), con un focus sulla tecnologia e sull'innovazione.

Una particolare attenzione è stata rivolta anche ai **Paesi del Maghreb** (Algeria, Libia, Marocco e Tunisia). Dal 2014, infatti, Marocco e Tunisia partecipano all'**Africa Singapore Business Forum (ASBF)**, l'evento annuale di Enterprise Singapore diventato la principale piattaforma per favorire opportunità di commercio e investimento tra Africa e Asia e promuovere Singapore come hub commerciale e finanziario regionale e globale. La piattaforma offre inoltre una serie di sessioni di networking, tavole rotonde, conferenze e incontri B2B per facilitare la creazione di partenariati e collaborazioni commerciali tra le imprese di Singapore e dell'Africa.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Enterprise Singapore e Ministry of Foreign Affairs Singapore, 2023

35. La seconda priorità riguarda la promozione di modelli collaborativi e di integrazione a sostegno della **crescita dimensionale**. Anche in questo ambito, l'uso e lo sviluppo del contratto di filiera può contribuire a promuovere la crescita dimensionale. Allo stesso tempo, è opportuno definire **schemi di finanziamento** che incentivino l'aggregazione di impresa e la crescita dimensionale, considerando le specificità di ciascuna filiera (es. creazione di consorzi, offerta di plafond per anticipare gli investimenti ex PNRR e fondi UE, ...).
36. La terza priorità per l'industria riguarda la promozione dell'attrazione di investimenti e lo sviluppo di **vere e proprie Value Chain Euro-Mediterranee** con il Sud Italia al centro. In questo senso, si propone di promuovere una maggior integrazione tra le filiere mediterranee nei settori più promettenti, anche sviluppando **modelli cooperativi tra le ZES** del Sud Italia e dei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, coordinando gli strumenti e gli incentivi offerti e realizzando roadshow per l'attrazione e la promozione di investimenti congiunti.
37. Si propone anche di realizzare una **cabina di regia per gli investimenti Euro-Mediterranei**, a livello ministeriale, che identifichi priorità strategiche, progetti concreti, messa a sistema di best practice così da massimizzare l'attrattività del bacino Euro-Mediterraneo per i grandi investitori multinazionali e sostenere lo sviluppo integrato di filiere e indotto.
38. Con riferimento al settore business, in parallelo, si propone di definire una **piattaforma business per il dialogo e la condivisione di best practice tra le imprese dell'area Euro-Mediterranea**, a partire dalle filiere strategiche identificate e con il supporto del settore finanziario, valorizzando le opportunità in termini di trasferimento di competenze, collaborazioni tecnologiche e promozione degli investimenti congiunti (sul modello dell'accordo ANFIA-AMICA in ambito automotive).
39. Infine, si propone di sostenere la partecipazione delle imprese del Sud Italia a **progetti di portata Euro-Mediterranea** (anche lanciandone di proprie) e incentivare iniziative e investimenti per l'internazionalizzazione commerciale e produttiva nei Paesi del Bacino.
40. Con riferimento alla terza filiera strategica identificata, relativa ai **temi energetici**, le priorità identificate riguardano il duplice ruolo del Sud Italia come piattaforma continentale per le forniture energetiche e hub per le energie rinnovabili.
41. In primo luogo, è prioritario rendere l'Italia e il Sud Italia protagonisti di una **strategia energetica Euro-Mediterranea**. In questo senso, si ritiene importante proseguire nello sviluppo delle relazioni geo-economiche portate avanti dal Governo con alcuni Paesi della Sponda Sud. L'ambito energetico potrà incorporare anche obiettivi e azioni di politica industriale e promozione-Paese. Un esempio è quello del Piano Mattei, che deve proseguire secondo una logica di cooperazione paritaria con i Paesi della sponda Sud.

42. In parallelo allo sviluppo di accordi con i Paesi del Mediterraneo, occorre investire nel **potenziamento delle pipeline** che collegano l'Italia (e il Sud Italia), in particolare sulla direttrice orientale, privilegiando infrastrutture in grado di incorporare nel medio periodo l'idrogeno green. È questo, ad esempio, il caso di **EASTMED-Poseidon**.
43. La seconda priorità è quella di rendere il Sud Italia leader nelle soluzioni di **mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici**. Si consideri che secondo il rapporto del Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), pubblicato nel 2020, l'area mediterranea sarà caratterizzata da un riscaldamento più elevato del 20% rispetto a quello medio globale.
44. Per l'Italia, i modelli climatici concordano nel prevedere un aumento della temperatura fino a 2°C nel periodo 2021-2050 (rispetto al periodo 1981-2010), con una diminuzione delle precipitazioni estive (principalmente nelle regioni centrali e meridionali), un aumento della loro intensità e un generalizzato aumento degli eventi climatici estremi.
45. Occorre quindi innanzitutto **finalizzare il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC)**, che si trova ora nella fase aperta al contributo dei cittadini, delle comunità e di tutti i soggetti, pubblici e privati. Il Piano è uno strumento di pianificazione nazionale per supportare le istituzioni nazionali, regionali e locali nell'individuazione e nella scelta delle azioni di adattamento più efficaci a seconda del livello di governo, del settore di intervento e delle specificità del contesto, favorendo l'integrazione dei criteri di adattamento nei processi e negli strumenti di pianificazione.<sup>2</sup>
46. Si propone poi di **sviluppare poli di eccellenza del Sud Italia** nello studio dei cambiamenti climatici trasformandoli in centri di ricerca Euro-Mediterranei, potenziandone le sinergie con imprese e soggetti regolatori. Si propone altresì di candidare una città del Sud ad ospitare una **grande Conferenza Mediterranea** per lo sviluppo di una Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici e la condivisione di buone pratiche raccordandola ad altre iniziative (e sistemi di finanziamento) già strutturate, come le Conferences of Parties, o schemi di sostegno della World Bank o altre banche multilaterali.
47. La terza priorità è quella di favorire lo sviluppo di filiere nazionali (e nel Sud Italia) collegate alle più innovative fonti energetiche e alle soluzioni di accumulo. In particolare, si propone di **focalizzare gli incentivi sia sulle tecnologie nascenti che su quelle più mature**, in cui l'Italia può esprimere un maggior vantaggio competitivo per la creazione di un'industria nazionale. Tra queste è possibile sin da ora ipotizzare:
- **Small Scale LNG**. Tecnologia chiave per la decarbonizzazione dei trasporti (soprattutto nel settore marittimo), permetterebbe di creare una filiera nelle tecnologie di distribuzione, stoccaggio e nei veicoli, valorizzando le iniziative già attuate in alcuni porti italiani in partnership con operatori del settore;

<sup>2</sup> Fonte: ISPRA, aprile 2023

- **Nuove energie del mare.** Il Sud Italia e il suo ecosistema della ricerca e dello sviluppo tecnologico potrebbero intestarsi un ruolo di leadership, in tecnologie non ancora presidiate da nessun player nell'area mediterranea (es. da moto ondoso);
  - **Eolico offshore.** Il Sud Italia gode di un posizionamento adatto che rende le sue coste luogo ideale nel Mediterraneo per l'installazione di questo tipo di impianti. L'industria collegata attiva e sostiene filiere altamente territorializzate e ad alto valore aggiunto;
  - **Bacini di accumulo.** Il Sud Italia dispone di diversi bacini utilizzabili a tale scopo. Ne beneficerebbe la filiera idroelettrica nazionale - già leader a livello mondiale - evitando problemi di dipendenza estera in tecnologie (batterie, ...) e materiali (es.: terre rare, ...), e l'intero territorio meridionale grazie alla creazione di una filiera estesa e il relativo indotto economico e occupazionale;
  - **Biometano.** Il Sud Italia presenta un grande potenziale di sviluppo di questa filiera - anche grazie alla vocazione agroindustriale delle Regioni meridionali - che può contribuire alla chiusura del ciclo ambientale e al riutilizzo dei feedstock per la produzione di energia;
  - **Idrogeno e filiera degli elettrolizzatori.** Sul modello di quanto già fatto e pianificato dalla Regione Puglia (Hydrogen Valley) per realizzare tre impianti di produzione di idrogeno verde nelle aree di Brindisi, Taranto e Cerignola.
48. Per realizzare questa priorità, si propone di creare **distretti di sviluppo tecnologico e ricerca di eccellenza** su queste fonti e le tecnologie associate, che siano punto di riferimento nel Mediterraneo. Si propone inoltre di definire una chiara strategia nazionale di sviluppo di queste fonti in accordo con le scelte di politica industriale e di realizzare **programmi formativi con Università e ITS del territorio**. L'obiettivo è quello di creare le competenze e mettere a disposizione del sistema le figure necessarie per queste filiere, anche attraendo e formando talenti dall'area mediterranea.
49. La quarta priorità riguarda lo **streamline e l'efficienza dell'infrastruttura energetica nazionale**. Si tratta di un ambito di intervento centrale per mettere il Sud Italia nelle condizioni di offrire un contributo positivo al sistema-Paese, come hub per la produzione di energia da fonti rinnovabili. Un incremento nella capacità produttiva di energia green del Sud deve infatti andare di pari passo con l'allineamento dell'offerta e della domanda, creando le infrastrutture necessarie a portare l'energia da fonti rinnovabili nel resto del Paese. Si propone quindi di investire nel **potenziamento della rete al Sud**, ma anche dei grandi interconnettori nazionali.
50. Per superare i vincoli e le criticità connesse alla variabilità di queste fonti, occorre investire nella **realizzazione di bacini di accumulo idrico al Sud Italia**. Questi possono essere sinergici rispetto ad altre tecnologie di accumulo (batterie, ...) e sostenere la transizione energetica e l'efficientamento complessivo del sistema, riducendo i costi dell'energia per le imprese italiane. Queste soluzioni possono anche contribuire a raggiungere gli obiettivi di contrasto della crisi siccitosa, assicurare una gestione più efficiente delle risorse idriche, anche a beneficio degli usi potabili e irrigui, e promuovere la creazione di expertise e filiere industriali sul territorio.

51. Infine, è prioritario il **superamento dei vincoli burocratici** che ancora frenano la realizzazione di impianti di rinnovabili. Proponiamo quindi di realizzare **attività di sensibilizzazione e comunicazione** (roadshow territoriali, studi di impatti, ecc.) per superare la logica «NIMBY» sostituendola con un approccio «PIMBY» (please, in my backyard) e di agire verso una ulteriore sburocratizzazione e semplificazione. In questo senso, in linea con le direttive comunitarie, si dovranno **definire standard nazionali** in termini di tempi di rilascio delle Autorizzazioni Uniche, idealmente sul modello delle Regioni più performanti.
52. Le priorità relative alla quarta filiera strategica individuata, quella **turistica**, sono due. La prima riguarda la **creazione di una vera e propria industria turistica nel Sud Italia**, potenziando l'offerta ricettiva e attraendo nuovi capitali sul territorio. In tale senso, occorre innanzitutto potenziare lo **sviluppo delle infrastrutture e dei servizi** connessi al turismo sul territorio (es. trasporto integrato, offerta di intrattenimento, competenze linguistiche, hospitality, ...).
53. Occorre poi supportare, anche attraverso il coinvolgimento del settore finanziario, la **crescita dimensionale** delle imprese turistiche in modo da creare veri e propri gruppi dell'ospitalità specializzati nei nuovi settori del turismo (esperienziale, sostenibile, ...).
54. I player di settore devono essere ingaggiati nella promozione del territorio e nella formulazione di una **strategia di branding e marketing territoriale** multilivello (locale, regionale, ...). Si propone infine di promuovere la creazione di **schemi di certificazione** facilmente comunicabili e riconoscibili a livello internazionale (per esempio sui temi di sostenibilità turistica, di turismo family-friendly, sport-friendly<sup>3</sup>, ecc.).
55. La seconda priorità riguarda la promozione dell'aggregazione e dell'internazionalizzazione del settore. In tal senso si devono favorire gli investimenti e le partnership di player nazionali all'estero, idealmente in aree non ancora presidiate da altri attori e gruppi globali (Balcani, Nord Africa, ...).
56. Sempre nell'ottica di attrazione di flussi e capacità di competere a livello globale, si suggerisce di agire, a livello business e istituzione, per creare dei percorsi turistici integrati. Questo potrà avvenire a livello nazionale, ma anche all'interno di **partnership Euro-Mediterranee**, che valorizzino il legame tra territori, società e cultura, sviluppando prodotti turistici innovativi e valorizzando il coinvolgimento attivo delle realtà locali (es. realtà artigianali, enogastronomiche, culturali, ecc.).
57. Infine, occorrerà definire **strategie di tutela del patrimonio naturalistico congiunte, su scala Euro-Mediterranea**, a fronte degli impatti del cambiamento climatico.

<sup>3</sup> Nell'ambito sportivo, una opportunità di rilancio per il Sud, anche in chiave turistica, potrà essere rappresentata dai XX Giochi del Mediterraneo, in programma a Taranto nel 2026.





# BIBLIOGRAFIA

- **Agencia Nazionale Efficienza Energetica**, “Rapporto Annuale Efficienza Energetica”, 2022
- **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
- **ANFIA**, “Osservatorio sulla componentistica automotive italiana”, 2022
- **ARTI** (Agenzia Regionale per la Tecnologia e l’Innovazione), “L’automotive in Puglia”, 2020
- **Banca d’Italia**, “Il Mezzogiorno e la politica economica dell’Italia”, 2010
- **Bucci M., Gennari E., Ivaldi G., Messina G. e Moller L.**, “I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso”, 2021
- **Cassa Depositi e Prestiti**, “I porti italiani possono ancora essere strategici?”, 2020
- **Commissione Europea – JRC**, “SDG mapper”, 2021
- **Commissione Europea**, “The EU Blue Economy Report 2022”, 2022
- **Confindustria Energia**, “Infrastrutture energetiche per l’Italia e per il Mediterraneo”, 2020
- **Confindustria Nautica e Fondazione Edison**, “La nautica in cifre”, 2022
- **Corte dei Conti**, “Relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)”, 2023
- **Excelsior, Unioncamere**, “La domanda di professioni e formazione delle imprese italiane nel 2022”, 2023
- **Farmindustria**, “Indicatori Farmaceutici”, 2022
- **Gestore dei Servizi Energetici**, “Rapporto Statistico 2021. Fonti Rinnovabili”, 2022
- **Gestore dei Servizi Energetici**, “Rapporto Statistico 2022. Fonti Rinnovabili”, 2023
- **Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen – IPE-MED**, “Special Secure Economic Zones. The role of African SEZs in accelerating co-development with Europe”, 2021
- **International Energy Agency**, “Energy Efficiency 2022”, 2022
- **International Energy Agency**, “World Energy Investment 2023”, 2023
- **Intesa Sanpaolo – Direzione Studi e Ricerche**, “Transizione energetica: la filiera delle tecnologie delle rinnovabili in Italia”, 2021
- **Istat**, “Annuario Statistico Italiano”, 2022

- **Istat**, “Rapporto Sdgs 2022. Informazioni Statistiche Per L’Agenda 2030 in Italia”, 2022
- **Istat**, “BES 2023 – Il benessere equo e sostenibile in Italia”, 2023
- **Istat**, “I divari territoriali nel PNRR: dieci obiettivi per il Mezzogiorno”, 2023
- **Legambiente**, “Rapporto pendolaria”, 2023
- **Mariani V., Torrini R.**, “Il sistema universitario: un confronto tra Centro-Nord e Mezzogiorno”, 2022
- **MEDREG** – Association of Mediterranean Energy Regulators, “Gas Infrastructure Map of the Mediterranean Region”, 2017
- **Ministero dell’Economia e delle Finanze**, “Documento di Economia e Finanza 2021. Allegato Dieci anni per trasformare l’Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti”, 2021
- **Miola A., Borchardt S., & Neher F.**, “Interlinkages and policy coherence for the Sustainable Development Goals implementation”, 2019
- **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
- **Observatoire Méditerranéen de l’Energie**, “Mediterranean Energy Perspectives to 2050”, 2022
- **OceanSET**, “OceanSET Second Annual Report”, 2021
- **Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)**, “A Territorial Approach to the Sustainable Development Goals. Synthesis report”, 2020
- **Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)**, “Perspectives on Global Development 2021”, 2021
- **Parlamento Europeo**, “Post COVID-19 value chains: options for reshoring production back to Europe in a globalised economy”, 2021
- **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
- **Risposte Turismo**, “Il traffico crocieristico in Italia nel 2022 e le previsioni per il 2023”, 2023
- **RFI**, “Il piano commerciale. Edizione marzo 2022”, 2022
- **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., Struglia M.V.**, “Energia dal mare, la politica europea e le prospettive per la regione mediterranea”, 2020
- **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
- **Siragusa A., Stamos I., Bertozzi C., & Proietti P.**, “SDG Voluntary Local Reviews”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “MED & Italian Energy Report”, 2019
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “MED & Italian Energy Report”, 2020
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “MED & Italian Energy Report”, 2021
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Cultura e Archeologia per un turismo sostenibile di qualità, Il caso del turismo archeologico subacqueo e sue implicazioni”, 2021
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Cultura e Archeologia per un turismo sostenibile di qualità, Il caso del turismo sotterraneo e sue implicazioni”, 2021
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Italian Maritime Economy”, 2021
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Scenario e prospettive di ripresa della filiera turistica nel Mezzogiorno”, 2021
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Il turismo nel Mezzogiorno. Scenari regionali e nuove prospettive di rilancio”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Italian Maritime Economy”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “MED & Italian Energy Report”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Osservatorio Ripresa e Resilienza nel Mezzogiorno: sfide e opportunità per le imprese manifatturiere, Indagine sulle imprese meridionali”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Port Infographics”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Un Sud che innova e produce. Il tessuto manifatturiero del Mezzogiorno. Potenzialità economiche, dinamiche produttive e strategie di filiera”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo & ALEXBANK**, “The Suez Canal. Evolution of traffic and current trend in ship movement during the Covid-19 pandemic, competitiveness indicators and the role of industrial and infrastructural development projects”, 2021
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo & ALEXBANK**, “The Suez Canal. The impact of war and the pandemic on maritime routes, an analysis of port competitiveness indicators, the role of Egypt in global trade and the development of the SCZone”, 2021
- **Svimez – Associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno**, “Rapporto Svimez 2021 sull’economia del Mezzogiorno”, 2022
- **The European House – Ambrosetti e Invitalia – Medio Credito Centrale**, “Se fallisce il Mezzogiorno fallisce il Paese: idee e proposte per il Sud Italia”, 2015

- **The European House – Ambrosetti**, “L’Essere Italiano come leva strategica per la crescita economica e la promozione internazionale dell’Italia”, con il supporto del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI) e il patrocinio della Commissione Nazionale Italiana per l’UNESCO”, 2018
- **The European House – Ambrosetti 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 European House – Ambrosetti**, “Università 5.0. Il rilancio del Sistema Universitario come motore di crescita e di sviluppo del Sistema Paese e del Sistema Impresa”, 2020
- **The European House – Ambrosetti**, “Osservatorio Next Generation EU Release 2.0: una (potenziale) leva per il rilancio del Paese”, 2021
- **The European House – Ambrosetti**, “Ridisegnare l’Italia. Proposte di governance per cambiare il Paese”, 2021
- **The European House – Ambrosetti e WPP**, “Il ruolo della comunicazione per la società di domani – La responsabilità sociale della comunicazione per il rilancio del Paese”, 2021
- **The European House – Ambrosetti**, “Global Attractiveness Index”, 2022
- **The European House – Ambrosetti**, “Meridiano Sanità 17”, 2022
- **The European House – Ambrosetti**, “La Campania verso il futuro: le risposte dell’ecosistema alle sfide della ricerca e dell’innovazione”, 2022
- **The European House – Ambrosetti e Philip Morris Italia**, “Verso un New Deal delle competenze in ambito agricolo e industriale”, 2022
- **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
- **Think Tank Basilicata**, “Rapporto”, 2022
- **Think Tank “Welfare, Italia”**, “Rapporto”, 2022
- **Unioncamere**, “Economia del mare e Green Deal – I fabbisogni professionali e formativi delle imprese della Blue Economy in Italia”, 2022
- **Unioncamere e Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne**, “X Rapporto sull’Economia del Mare”, 2022
- **United Nations**, “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development”, 2015
- **Verso Sud**, “Libro Bianco”, 2022



