



Ministero per il Sud e la Coesione territoriale



The European House
Ambrosetti

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



Agenzia per la
Coesione Territoriale



INDICE

- **Prefazioni** **pag 5**
- **10 Messaggi chiave che emergono dal Libro Bianco** **pag 11**
- **Introduzione** **pag 23**
- **Prima parte: il Sud Italia protagonista del Mediterraneo** **pag 33**
 - 1.1** Il contesto di riferimento: il Mediterraneo come snodo strategico per le sfide europee del presente e del futuro **pag 33**
 - 1.2** L'analisi socio-economica del Mediterraneo: metodologia, modello e sintesi dei risultati **pag 38**
 - 1.3** Il posizionamento complessivo del Sud Italia e il contributo della nuova programmazione alla crescita dell'area **pag 54**
- **Seconda parte: l'Agenda per un Sud protagonista nel quadro euro-mediterraneo** **pag 61**
 - 2.1** Gli ambiti attorno ai quali costruire il rilancio e il nuovo posizionamento strategico del Sud Italia **pag 61**
 - 2.2** L'approccio metodologico attraverso il quale è stata individuata la visione di protagonismo del Sud Italia nello scenario euro-mediterraneo **pag 121**
 - 2.3** Indirizzi strategici e proposte per realizzare la visione e la nuova agenda di sviluppo per il Sud Italia **pag 126**
- **Bibliografia** **pag 153**



PREFAZIONI

MARA CARFAGNA

(MINISTRO PER IL SUD E LA COESIONE TERRITORIALE)

Ho voluto che questo primo Forum “Verso Sud” fosse sostenuto da una accurata fotografia delle attuali criticità, risorse e potenzialità del Mezzogiorno perché sono convinta che l’immagine del Sud percepita in Italia sia vecchia, non corrisponda alla realtà di oggi e in molti casi sia viziata da un lato dai pregiudizi di chi non conosce il Meridione, dall’altro dal disfattismo di molti che lo abitano. Non solo: quell’immagine è a-storica, prescinde dal flusso degli eventi nel presente e dal loro prevedibile sviluppo nel futuro, e quindi cristallizza i problemi delle regioni meridionali – che esistono e che sono imponenti – in una sorta di “non luogo” del tutto distaccato dagli eventi dell’attualità, e quindi anche dalle opportunità che essa offre.

Nel mio approccio pragmatico alla politica e alla “questione Sud”, dopo oltre un anno alla guida del ministero preposto, ho ben chiare due cose. Primo, il Sud Italia è una realtà molto più attiva di quel che si crede: se esistesse una “Repubblica dell’Italia meridionale” sarebbe probabilmente l’ottavo Paese manifatturiero d’Europa. Le tre più grandi fabbriche italiane per numero di addetti sono nel Sud, a Taranto, Melfi e Val di Sangro, così come sono a Sud le principali raffinerie, le quote più alte di traffico portuale e consistenti insediamenti della farmaceutica, della componentistica, del tessile, del cemento, senza contare il fotovoltaico e l’eolico. Secondo, nei nuovi scenari determinati prima dall’epidemia e poi dalla guerra in Ucraina, con le sue conseguenze per la politica energetica italiana ed europea, il Mezzogiorno è senza dubbio l’asset più importante su cui puntare. È a Sud che la produzione di energia solare, eolica e geotermica garantisce la resa maggiore. È a Sud la collocazione naturale dei nuovi rigassificatori per l’importazione di gas liquido dall’America e dal resto del mondo. È il Sud che può attrarre nuovi investimenti industriali in un’epoca in cui - inevitabilmente - si ridurranno le catene globali del valore e si dovranno riportare in Europa produzioni lasciate troppo entusiasticamente in Cina e in Asia.

Questo Libro Bianco svolge dunque una duplice funzione. Racconta il Sud “come è”, mettendo a sistema dati e valutazioni estremamente aggiornate, e offre una solida base di discussione su “come potrebbe essere” se le sue evidenti potenzialità fossero adeguatamente realizzate. E’ il contrario del solito libro dei sogni. E’ il contrario del solito catalogo delle inefficienze. E’ uno strumento di lavoro funzionale al colossale sforzo di attrazione di investimenti, imprese, servizi che stiamo mettendo in campo con il sostegno finanziario del Piano Nazionale di Ripresa e in sinergia con i fondi di coesione italiani ed europei. Si tratta per il nostro Mezzogiorno e per tutta Italia dell’“occasione della vita”, irripetibile e imperdibile: anche per questo meritava uno sforzo di applicazione fuori dal comune, rappresentato da queste pagine e dal qualificato programma del Forum che ci avviamo a realizzare.

VALERIO DE MOLLI

(CEO E MANAGING PARTNER, THE EUROPEAN HOUSE – AMBROSETTI)

***“L’ottimista vive nella penisola delle infinite possibilità.
Il pessimista è incagliato nell’isola della perpetua indecisione”***

- William Arthur Ward -

Siamo molto orgogliosi di aver condiviso, insieme al Ministro Mara Carfagna, l'intuizione di lanciare e realizzare 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.

Qualcuno potrebbe obiettare che nel Sud Italia le cose urgenti sono “altre”, che il futuro di questa macro-area è definitivamente compromesso, che tutto è stato già detto e niente è stato fatto. In questi mesi non sono mancate neanche a noi, dobbiamo ammetterlo, esortazioni a non replicare esperienze e discussioni – sul Mediterraneo o, ancora, sul Sud Italia nel Mediterraneo – già realizzate.

Tuttavia, come The European House – Ambrosetti, riteniamo che un primo passo fondamentale per una vera agenda di sviluppo del nostro Paese sia rinunciare al fatalismo, alla rassegnazione e ad un racconto del Sud che per certi versi è diventato arrogante e a tratti stucchevole, dando spazio alle energie positive e alle proposte più ambiziose per il suo rilancio, senza cedere alla rassegnazione e promuovendo una maggiore coesione di intenti tra Istituzioni, a tutti i livelli, imprese e parti sociali.

La scelta del Mediterraneo come area di studio di questa prima edizione del Libro Bianco potrebbe risultare quasi scontata ma mai come oggi, in una fase in cui cresce il senso di ansia e incertezza sul futuro, riteniamo che il nostro Paese possa giocare un ruolo fondamentale nella ricostruzione del proprio ruolo di forza geopolitica, economica e socio-culturale trainante in questa grande macro-regione: si tratta di 45 Paesi che generano oltre 12 trilioni di Dollari di Pil e accolgono al loro interno 1,2 miliardi di abitanti, pari rispettivamente al 14,5% e al 15,5% del totale mondiale.

Considerando questa dimensione, il Mediterraneo Allargato è considerato come spazio di connessione con i mari e le aree che lo circondano e che sono collegati culturalmente, politicamente e geograficamente, condividendo interessi strategici fondamentali su temi chiave (energia, difesa e sicurezza, flussi migratori e commerciali, solo per citarne alcuni). È in questa cornice che riteniamo che il Sud Italia possa giocare una sfida di protagonismo, offrendo soluzioni e proposte all'Europa nel suo complesso.

La nostra visione di rilancio del Sud in una declinazione euro-mediterranea:

- fa leva sugli asset di cui l'Italia dispone nel Sud Italia e non crea competi-

zione tra le singole Regioni del Paese, chiamate a dialogare per diventare sempre più complementari, innanzitutto nelle specializzazioni produttive che sono in grado di esprimere attraverso distretti e filiere;

- intende valorizzare il Sud Italia come luogo di opportunità ma anche di sperimentazione di buone pratiche di tutela ambientale, attrazione di giovani ad alta qualifica, costruzione di un ambiente di business e di vita innovativo, inclusivo e orientato alla crescita, a vantaggio dello sviluppo dell'Italia e dell'Europa nel suo complesso, e uno scenario rinnovato di cooperazione sovra-nazionale;
- vuole promuovere una mappatura di eccellenze e casi di successo, anche al fine di attrarre altri investimenti.

In sintesi, possiamo affermare che questo Libro Bianco è uno sforzo ambizioso di sintesi delle sinergie che nel mondo complesso di oggi possono avvenire tra diversi settori e diverse economie, al fine di raggiungere un unico grande obiettivo: costruire una società più coesa, giusta e forte.

Per questo motivo, dopo aver fotografato i numeri dei Paesi del Mediterraneo Allargato, questo Libro Bianco si concentra su otto aree (di cui sei tematiche e due orizzontali) per ciascuna delle quali il nostro Gruppo di Lavoro ha individuato punti di forza e di debolezza del Sud Italia e indirizzi di policy, secondo la duplice chiave di lettura europea e mediterranea:

- il ruolo centrale dell'Economia del Mare per la competitività, attrattività e crescita del Sud Italia e del Mediterraneo;
- i nuovi corridoi energetici e la sfida della green transition come cardini del Mediterraneo del futuro;
- gli investimenti infrastrutturali e il nuovo modello di valutazione per spiegare gli effetti positivi;
- lo sviluppo del settore turistico a beneficio dei territori, per un Sud più attrattivo nel Mediterraneo;
- le specializzazioni produttive nelle nuove catene globali del valore;
- il Sud Italia come centro di competenze per le Università dell'area del Mediterraneo;
- la comunicazione della nuova visione e del nuovo ruolo per il Sud Italia;
- la governance necessaria per realizzare la nuova visione e massimizzarne i benefici.

Le proposte individuate in ciascuna di queste aree non esauriscono l'insieme di bisogni delle Regioni del Sud, ma riteniamo che abbiano una forte "capacità trasformativa" – a vantaggio delle imprese, delle parti sociali e dei cittadini – e che possano contribuire a rinsaldare la capacità di collaborazione tra Istituzioni, a tutti i livelli, e in logica sovra-nazionale.

Il Libro Bianco è presentato in un grande Forum, che in questa prima edizione è previsto a Sorrento il 13 e 14 maggio e che speriamo possa diventare un appuntamento ricorrente nell'agenda di tutti i Paesi del Mediterraneo Allargato, nonché un momento di grande visibilità internazionale per il Sud del nostro Paese.

Prima di lasciarvi alla lettura del documento desidero ringraziare Mara Carfagna, Ministro per il Sud e la Coesione territoriale con tutto il suo Team, per aver

creduto in questa iniziativa e per l'impegno con il quale questa Istituzione – che auspichiamo possa restare un organo permanente a beneficio del futuro del Paese – lavora all'evoluzione e al riorientamento delle logiche di sviluppo del meridione d'Italia.

Un ringraziamento anche ai 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 Maarten Lulof van Alderen (Già Presidente, Associazione Stampa Estera in Italia; corrispondente in Italia, De Telegraaf).

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 colleghi di: Gruppo Adler e, in particolare, a Paolo Scudieri (Presidente e Amministratore Delegato) e Alfredo Ferraro (Responsabile Relazioni Istituzionali); il Gruppo FS Italiane e Luigi Ferraris (Amministratore Delegato), con tutto il Gruppo di Lavoro coordinato da Luca Torchia (Chief Communication Officer) e Mario Tartaglia (Responsabile Strategy, Sustainability & Asset Management - Modelli, Studi Strategici e Statistica Ufficiale); il Gruppo MSC con Gianluigi Aponte (Fondatore e Proprietario), Diego Aponte (Presidente) e Pierfrancesco Vago (Presidente MSC Crociere), coordinato da Aureliano Cicala (Direttore Generale, MSC Crociere) e Luigi Merlo (Presidente, Federlogistica; Direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia); Intesa Sanpaolo e Carlo Messina (Consigliere e Amministratore Delegato), con Stefano Lucchini (Chief Institutional Affairs & External Communication Officer), Massimo Deandrei (Direttore Generale, SRM), Gregorio De Felice (Chief Economist), Gaetano Micciché (Chairman Divisione IMI Corporate & Investment Banking), Marco Rottigni (Chief of International Subsidiary Banks Division), Anna Roscio (Executive Director, Direzione Sales & Marketing Imprese) e tutti gli altri colleghi della Banca; Mediocredito Centrale con Massimiliano Cesare (Presidente) e Bernardo Mattarella (Amministratore Delegato).

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, Marco Carleo, Maurizio Andronico, Luca Cellotto, Giuseppe Tiralosi, Serena Tudino, Costanza Loricchio, Eleonora Magnani, Rina Percio, Manijeh Merlini, Fabiola Gnocchi, Erika Panuccio, Walter Adorni e tutti gli altri colleghi che stanno lavorando a questo percorso di presentazione di un nuovo Sud Italia al mondo.



10 MESSAGGI CHIAVE CHE EMERGONO DAL LIBRO BIANCO

I. IL MEDITERRANEO ALLARGATO È SEMPRE PIÙ UNA REGIONE STRATEGICA A LIVELLO GLOBALE, QUI DOVRANNO TROVARE SINTESI I PRINCIPALI TREND E LE PIÙ IMPORTANTI SFIDE DEL NOSTRO TEMPO

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") adotta un punto di vista innovativo per guardare al Sud Italia, identificare una nuova visione e agenda di sviluppo e, conseguentemente, modificarne il paradigma: da fanalino di coda d'Europa a snodo strategico e piattaforma di connessione per l'Europa nella macro-area di riferimento del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato.
2. Il Mediterraneo è una regione chiave che, dopo un periodo di marginalizzazione – quantomeno percepita – assume nuova centralità strategica sotto molteplici punti di vista. Il perimetro del Mediterraneo "Core" include, nella prospettiva di questo libro, **22 Paesi** dell'UE, dell'area balcanica, del Medio Oriente e del Nord Africa, tutti accomunati dall'aver il bacino come area di riferimento. Il Mediterraneo Allargato, invece, include un totale di **45 Paesi** e si estende dall'Oceano Atlantico al Golfo Persico. Sono qui ricompresi quei territori che non gravitano direttamente sul Mediterraneo ma che, per diversi temi e nella definizione delle proprie strategie (demografia, corridoi energetici, scambi commerciali, ...), si trovano a dover considerare e relazionarsi con l'area mediterranea.
3. Pur coprendo il Mar Mediterraneo soltanto l'1% della superficie dei mari mondiale, i Paesi del Mediterraneo Allargato accolgono il **15,5% della popolazione globale e il 14,5% del PIL**. Il Mar Mediterraneo è, inoltre, punto d'incontro di 4 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).
4. Il Mediterraneo sta acquisendo una centralità crescente anche a causa di trend e cambiamenti strutturali in atto a livello globale. Tra gli altri, tra il 1995 e il 2019, i traffici container tra l'Europa e l'Asia sono cresciuti a un tasso medio annuo dell'8,2%, più delle due altre principali rotte: la rotta transatlantica (+4,4%) e la rotta transpacifico (+5,2%). Nel 2013 la Cina ha poi lanciato la One Belt One Road Initiative, per collegare gli hub portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo, passando attraverso gli stretti di Malacca (Malesia) e di Suez. Nel 2015, il raddoppio del Canale di Suez ha reso il Mediterraneo protagonista del **20% dello shipping globale**, del **27% dei servizi di linea container** e del 30% del traffico petrolifero. Negli ultimi anni, le guerre commerciali prima e la pandemia, poi hanno portato ad una progressiva riconfigurazione delle Catene Globali del Valore (GVCs), favorendo una ri-regionalizzazione, con iniziative di reshoring e nearsho-

ring. 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.

5. Nel 2022 la conflittualità tra Russia e Ucraina ha interrotto le 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 la crisi nelle forniture, soprattutto in campo agrifood, e la crisi energetica, fanno sì che la dimensione mediterranea diventi la "taglia" minima per dare una risposta strategica di lungo respiro. Infine, sia le dinamiche demografiche che il cambiamento climatico richiedono già subito, e sempre più, risposte coordinate a livello di Mediterraneo e di Mediterraneo Allargato.

II. NELLA REGIONE DEL MEDITERRANEO ALLARGATO, IL SUD ITALIA RISULTA ESSERE COMPETITIVO E ATTRATTIVO

6. Con l'obiettivo di inquadrare il Sud Italia rispetto alla regione di riferimento del Mediterraneo e valutarne la performance in termini di attrattività e competitività, The European House – Ambrosetti, su impulso del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, ha realizzato un'**analisi socioeconomica** dell'area per comparare, in chiave innovativa, il Sud Italia con i Paesi del Mediterraneo e tre aree benchmark (media della sponda Nord del Mediterraneo, della Sponda Sud e del Mediterraneo Allargato) lungo 4 domini di analisi: economico, sociale, energetico e dell'innovazione. L'analisi ha studiato 22 Key Performance Indicator (KPI) per 42 Paesi e 20 Regioni su un orizzonte di 10 anni per un totale di oltre 13.600 informazioni censite. L'analisi non ha carattere di esaustività, ma vuole rappresentare un censimento di dati rispetto ai quali elaborare indirizzi e proposte tematiche per la valorizzazione del contributo del Sud Italia al rafforzamento del Paese e dell'Europa.
7. Ne è risultato un indice sintetico per ciascun dominio di analisi, che assegna un punteggio da 0 (worst performer) a 1 (best performer) a ciascun Paese. **Il Sud Italia si posiziona nella Top-10 per ciascuna delle 4 dimensioni:** sesto su 20 Paesi nel dominio economico con un punteggio di 0,39, contro una media di 0,34 per il Mediterraneo; settimo su 21 nel dominio sociale con un punteggio di 0,56, contro una media di 0,51 per il Mediterraneo; terzo su 22 paesi nel dominio energetico con un punteggio di 0,61, contro una media di 0,49 per il Mediterraneo e nono su 20 Paesi nel dominio innovazione con un punteggio di 0,39, contro una media di 0,38 per il Mediterraneo.
8. Nello specifico il Sud Italia si posiziona nelle ultime 6 posizioni in 1 solo KPI (investimenti sul PIL), mentre nelle prime 6 posizioni per 7 KPI (natalità delle imprese, energia rinnovabile, produzione di gas e petrolio, import di energia elettrica, variazione dei consumi energetici, export high-tech, medici per 1.000 abitanti). Nel complesso, la classifica restituisce un'immagine **più attrattiva del Sud Italia** di quella generalmente conosciuta e diffusa, proprio in virtù di un cambio di paradigma, che considera questo territorio con riferimento all'area del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato, anziché compararlo all'UE o considerare le singole regioni che lo compongono in un quadro nazionale.

III. UNA NUOVA AGENDA DI SVILUPPO PER IL SUD ITALIA DEVE BASARSI SU UNA VISIONE INNOVATIVA E CONDIVISA, CHE PARTA DAL RICONOSCIMENTO DEL RUOLO STRATEGICO E CENTRALE 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

9. 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, siano compiute scelte mirate, concrete e integrate in campo economico, sociale e di organizzazione del territorio stesso. 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 quindi la prefigurazione di ciò che un territorio intende diventare e del suo modello di sviluppo, basato su priorità condivise, la sua vocazione e una o più competenze distintive.

10. A seguito dell'analisi della macro-area del Mediterraneo Allargato – e integrando gli elementi emersi dall'ascolto di stakeholder qualificati – abbiamo 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 dei grandi cambiamenti geopolitici, economici e sociali che influenzano la costruzione di una società mediterranea vasta più forte, giusta e coesa.”**

11. Questa visione fa leva sugli **asset di cui l'Italia dispone nel Sud Italia**, non crea competizione tra le singole Regioni meridionali e intende valorizzare 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, e, di conseguenza, della sua potenziale transizione da periferia a centro globale, insieme e sinergicamente alla sempre maggior centralità acquisita dal bacino del Mediterraneo;
 - 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 Italia, per innescare un grande percorso di rilancio dell'Italia e dell'Europa nella macro-regione mediterranea. Per realizzarla, è imprescindibile un **impegno costante** del Governo nazionale, delle Regioni e della leadership europea, in **otto ambiti identificati dall'Advisory Board dell'iniziativa**.

12. Gli otto ambiti identificati includono sei temi-guida per il rilancio del Sud nel quadro euro-mediterraneo:

- il ruolo centrale dell'**Economia del Mare** per la competitività, attrattività e crescita del Sud Italia e del Mediterraneo;
- i nuovi **corridoi energetici** e la sfida della green transition come cardini del Mediterraneo del futuro;
- gli **investimenti infrastrutturali** e il nuovo modello di valutazione per dispiegarne gli effetti positivi;
- lo sviluppo del **settore turistico** a beneficio dei territori, per un Sud più attrattivo nel Mediterraneo;
- le **specializzazioni produttive** nelle nuove catene globali del valore;
- il Sud Italia come centro di competenze per le **Università** dell'area del Mediterraneo.

A questi si aggiungono due ambiti trasversali, cruciali per realizzare la visione: la **comunicazione** della nuova visione e del nuovo ruolo per il Sud Italia e la **governance** necessaria per realizzare la nuova visione e massimizzarne i benefici.

IV. IL SUD ITALIA, ALLA LUCE DELL'IMPORTANZA DEI SUOI PORTI, DEL SUO POSIZIONAMENTO E DELLE SUE COMPETENZE DISTINTIVE, DEVE AFFERMARSI COME PIATTAFORMA MARITTIMA DI CONGIUNZIONE TRA EUROPA E MEDITERRANEO, E DIVENTARE LEADER NELL'ECONOMIA DEL MARE NEL SETTORE DEI TRASPORTI, DELLA CANTIERISTICA E DELLA FORMAZIONE

13. **L'Economia del Mare** rappresenta già oggi un comparto particolarmente rilevante per il Sud Italia. Questo macrosettore economico incide sul Valore Aggiunto del Sud Italia per il **4,4%** contro il 3% a livello nazionale. Allo stesso modo incide per il **5,7% degli occupati** e per il **4,6% del totale delle imprese**, contro un peso a livello nazionale rispettivamente del 3,5% e del 3,4% al 2020. L'Economia del Mare nel Sud Italia registra un moltiplicatore economico pari a **1,8** (che raggiunge il 2,8 per il sub-settore della movimentazione di merci e passeggeri).

14. Già oggi **i porti del Sud Italia vantano numerosi primati nazionali e internazionali**: rappresentano il 46% del traffico merci via mare italiano¹ e contribuiscono all'internazionalizzazione delle imprese. Il 64% dell'import-export del Sud Italia avviene infatti via mare (contro il 36% del Centro-Nord). I porti del Sud Italia sono inoltre rilevanti anche nel traffico passeggeri: pesano per il 33% del traffico crocieristico nazionale e **molti nuovi terminal** crocieristici sono stati pianificati al Sud: Palermo, Messina, Trapani, Bari, Porto Empedocle. Più in generale, a livello nazionale, almeno un porto del Sud Italia si posiziona **nella top-3 in tutti i segmenti del trasporto merci marittimo**, mentre insieme, la macro-area, ha un **vantaggio competitivo nel trasporto merci a corto raggio**, sempre più rilevante con la regionalizzazione delle catene di fornitura e in grado di rendere il Sud Italia vera e propria cerniera tra Europa, area MENA e Mediterraneo Allargato.

¹ In questa percentuale è contenuto anche il transhipment.

15. In quest'ambito, si propone, tra gli altri, di rendere i porti del Sud Italia vere e proprie piattaforme per lo **sviluppo dei territori in chiave industriale e produttiva**, assegnando un ruolo centrale e competenze adeguate alle autorità portuali, così che possano agire da veri e propri player di mercato, creando poli dell'innovazione, incubatori di startup e partnership con le università. Si propone altresì di rivedere la **governance complessiva**, istituendo ad esempio un organismo centrale di coordinamento. Altra priorità riguarda il completamento e l'ulteriore sviluppo delle **infrastrutture portuali** (fondali, collegamenti intermodali, ...), anche in chiave digitale. Sotto il profilo delle competenze, si propone di creare un'**Academy** formativa nella cantieristica e nei servizi navali nel Sud Italia, che sia di riferimento nel Mediterraneo. Occorre anche sviluppare maggiormente il settore della **cantieristica navale** nel Sud Italia, partendo dai poli di eccellenza e favorendo aggregazione e crescita dimensionale. Infine, più puntualmente, si propone di promuovere un'estensione, alle compagnie battenti bandiera europea, dei benefici previsti dal **Registro internazionale** in materia di occupazione.

V IL SUD ITALIA DEVE AFFERMARSI COME HUB ENERGETICO DELLA REGIONE MEDITERRANEA, METTENDO IN CONNESSIONE LA SPONDA SUD CON L'EUROPA E ASSUMENDO LA LEADERSHIP DI UNA STRATEGIA REGIONALE ENERGETICA E DI CONTRASTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

16. Il Sud Italia può diventare protagonista della green transition e delle nuove rotte dell'energia nel quadro Euro-Mediterraneo: è infatti il **"serbatoio di rinnovabili del Paese**, già oggi produce il 52,3% della quota nazionale di eolico, solare e bioenergie e può offrire un eccellente contributo al raggiungimento dei target di decarbonizzazione. Il Sud ha inoltre un ampio potenziale di risorse anche in ambiti e tecnologie nascenti o in forte sviluppo, come **l'idrogeno e l'energia rinnovabile connessa al moto ondosso**. Con riferimento a quest'ultima le aree con il più alto potenziale di energia dalle onde sono le coste occidentali della Sardegna e della Corsica e il Canale di Sicilia. Al tempo stesso, però, in Italia il ritardo medio per autorizzare un impianto rinnovabile è di quasi 6 anni, che si vanno ad aggiungere ai 2 anni previsti dalla legge a causa della **complessità normativa**, alla quale il Governo Draghi ha inteso porre rimedio attraverso un recente Decreto Legge. Le imprese italiane sostengono, infine, i costi più alti d'Europa per ottenere l'autorizzazione di un impianto rinnovabile.
17. Il Sud Italia ha anche una vocazione naturale nell'affermarsi come **ponte di collegamento energetico** tra Europa e Sud Mediterraneo, grazie ai gasdotti e alle tratte marittime che su di esso insistono. Anche alla luce del conflitto tra Russia e Ucraina, l'importazione dal Sud Mediterraneo (che dispone del 5% delle riserve conosciute di petrolio, gas e carbone mondiali) continuerà a supportare il fabbisogno energetico italiano ed Europeo e il Sud ad essere hub dei flussi energetici diretti verso l'Europa dal Nordafrica (Transmed e Greenstream) e dall'Asia (TAP ed EastMED). Grazie alla sua capacità portuale il Sud è, inoltre, la piattaforma ideale per il trasporto via mare di risorse energetiche. Il Sud Italia è,

quindi, già oggi pivot e dovrà sempre più affermarsi come **leader nella cooperazione energetica fra le sponde nord, sud ed est del bacino Mediterraneo**. Allo stesso modo dovrà assumere un ruolo-guida nella transizione energetica e nello sviluppo di strategie di mitigazione e adattamento alla crisi climatica: il Sud e il Mediterraneo sono infatti tra i principali hotspot colpiti dagli impatti del **cambiamento climatico**.

18. Per realizzare questi obiettivi, il Libro Bianco propone innanzitutto di rendere il Sud Italia leader nel Mediterraneo per la produzione e l'innovazione nel campo delle **fonti rinnovabili**, semplificando ulteriormente la normativa e le procedure autorizzative e creando un **distretto leader associato alle energie del mare**. Si propone anche di investire nel **potenziamento delle pipeline e dei rigassificatori** nel Sud Italia e di affermare l'Italia come promotrice di una **strategia energetica del Mediterraneo**, che riunisca i principali paesi produttori e consumatori, per elaborare proposte e road-map condivise. Sarà fondamentale anche sviluppare i porti del Sud Italia come veri e propri **hub energetici** e potenziare le **capacità del Sud Italia nel contrasto, mitigazione e adattamento al cambiamento climatico**, rendendolo protagonista nella ricerca e nello sviluppo tecnologico a livello internazionale. In questo senso il Sud Italia e il Paese potranno ospitare una grande **Conferenza Mediterranea** sul tema. Infine, si propone di superare le resistenze alla creazione di infrastrutture coinvolgendo i territori e migliorando la comunicazione degli impatti per **passare dalla logica "Not in my backyard" (NIMBY) a quella "Please in my backyard" (PIMBY)**.

VI. LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE È UN CARDINE PER LA CRESCITA E LA COMPETITIVITÀ DEL SUD ITALIA, SIA CON RIFERIMENTO ALLE INFRASTRUTTURE FISICHE E DI MOBILITÀ IN CHIAVE INTERMODALE, SIA CONSIDERANDO LE INFRASTRUTTURE DIGITALI. OCCORRE TUTTAVIA IDENTIFICARE MODALITÀ INNOVATIVE PER LA PIANIFICAZIONE DEGLI INVESTIMENTI E DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CHE SUPERI LA MERA LOGICA ECONOMICA INCENTRATA SUI COSTI E SUL BREVE PERIODO

19. Le infrastrutture rappresentano oggi un nodo critico per il Sud Italia. Con riferimento a quelle fisiche e di mobilità, nonostante una dotazione di rete spesso sopra la media, le Regioni del Sud sono ad esempio penalizzate dall'assenza di servizi ferroviari su quelle stesse infrastrutture. Inoltre, gli attuali modelli di **valutazione degli investimenti infrastrutturali** non considerano la potenzialità trasformativa dello sviluppo infrastrutturale sull'intera economia in termini di attrattività, competitività dei territori e attivazione economica, inoltre spesso trascurano la necessità di garantire i servizi e non solo infrastrutture fisiche. Nell'attesa che si realizzino gli investimenti previsti nel PNRR, anche **l'intermodalità è poco sviluppata**, nonostante sia cruciale per un'affermazione del Sud Italia come cerniera di connessione tra Europa e Sponda Sud e per il successo delle ZES come leva di rilancio per il Sud. Tra i porti del Sud, solo 7 su 34 sono collegati all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (pari al 21% del totale, contro una media del 37% in Italia e del 71% nel Centro Nord). Tra i porti Core del Sud (ovvero i nodi principali al centro della rete europea TEN-T), ve ne sono 5 (su 7) non collegati all'infrastruttura ferroviaria. Al

Sud Italia sono peraltro presenti solo 5 interporti contro i 16 del Nord Italia.

20. Margini di sviluppo si presentano anche considerando il grado di infrastrutturazione digitale del Sud Italia. Nel 2020 tutte le Regioni del Sud si posizionano, infatti, nella **parte bassa della classifica europea che misura il grado di digitalizzazione** (DESI Regional Index). Inoltre, il Sud Italia ospita solo 10 **Data Center**, pari al 13% nazionale e 4 Regioni ne sono totalmente sprovviste (Molise, Basilicata, Calabria e Sardegna). Questi gap si registrano sebbene il Sud Italia sia un centro nevralgico per le nuove connessioni Internet e la Data Economy e nonostante le infrastrutture digitali risultino ormai imprescindibili per lo sviluppo economico, la competitività territoriale e l'attrazione di talenti.
21. Tra le proposte identificate in questo ambito tematico, si indica di **ridefinire gli indicatori oggi utilizzati in ambito infrastrutturale** secondo criteri di significatività; di **ripensare i modelli di valutazione e incentivazione** sottostanti lo sviluppo delle infrastrutture attraverso criteri che riconoscano non solo il ritorno economico, ma anche il contributo alla competitività territoriale, alla coesione, allo sviluppo e al benessere sociale; di definire **livelli essenziali di trasporto pubblico locale**. Occorre inoltre assicurare un efficace coordinamento nell'offerta di trasporto tra le diverse modalità varando un **grande piano per l'intermodalità e la mobilità integrata** nel Sud Italia. Infine si propone di rendere il Sud Italia hub strategico della **geopolitica digitale** del Mediterraneo avviando programmi pilota in tecnologie di frontiera e sperimentazione pubblico-private, dispiegando l'infrastrutturazione digitale di base (Banda Larga e 5G) su tutto il territorio, dotando le Regioni del Sud di Data Center e promuovendo consorzi e partenariati con i Paesi del Sud Mediterraneo per dotare il Mediterraneo di infrastrutture di connettività e digitali anche in ottica di co-utilizzo.

VII. SERVE UNA NUOVA STRATEGIA PER IL TURISMO CHE POSIZIONI IL SUD ITALIA COME DESTINAZIONE DI RIFERIMENTO NEL MEDITERRANEO. QUESTA DOVRÀ AVERE COME OBIETTIVI LA DESTAGIONALIZZAZIONE DEI FLUSSI, LA CREAZIONE DI VALORE SUL TERRITORIO, UN MARKETING TERRITORIALE INTEGRATO E LO SVILUPPO DI PRODOTTI INNOVATIVI E COMPETITIVI A LIVELLO INTERNAZIONALE

22. In un contesto che vede l'Italia come terzo Paese – dopo Francia e Spagna - per attrattività turistica nel Mediterraneo considerando gli arrivi turistici pre Covid-19 (2019), il Sud Italia mostra una performance inferiore al suo potenziale. **Il Sud attrae infatti meno turisti stranieri rispetto al resto del Paese**: il 18,5% del totale nazionale. L'incidenza di stranieri sul totale dei turisti si ferma poi al 37,7% nel Sud Italia contro il 49,5% a livello nazionale. Questo nonostante una **dotazione naturale e un patrimonio culturale unici** che includono, tra gli altri, 16 dei 24 Parchi nazionali, 22 dei 58 siti tutelati dall'UNESCO, 5.805 chilometri di costa (il 73,4% del totale nazionale).
23. Anche alla luce dei grandi megatrend che interessano il settore a livello globale, occorre valorizzare il ricco patrimonio storico-culturale (oggi la spesa pro capite dei comuni del Sud Italia in cultura è di soli 8,9 Euro contro i 19,4 Euro in media in Italia) ed enogastronomico (il Sud Italia è

prima area in Italia con 138 prodotti con marchi registrati), sviluppando un'offerta che già oggi ha il potenziale per rispondere alla crescente domanda di sostenibilità e autenticità delle esperienze turistiche. Nella stessa ottica occorre però **ridurre la forte stagionalità**, (indice medio di stagionalità pari a 3,3 vs. 2,5 Italia) **sviluppando prodotti che vadano oltre il turismo balneare a basso Valore Aggiunto** e ricadute per i territori. Va anche migliorata l'offerta di servizi (solo il 17,1% delle strutture ricettive italiane è nel Sud) e di collegamenti, oltre che la dotazione digitale.

24. In questo senso, si deve da subito investire per preservare, restaurare e valorizzare il patrimonio naturalistico e culturale del Sud Italia e connettere tra loro i Borghi Storici, per **sviluppare un'offerta turistica e prodotti integrati** tra diversi Comuni e Regioni del Sud Italia, e per realizzare una strategia crocieristica per il Sud Italia integrata. In secondo luogo, si devono realizzare le **infrastrutture hard e soft** abilitanti lo sviluppo del settore turistico nel Sud Italia, partendo da un programma di incentivazione della trasformazione digitale per gli operatori del settore turistico e creando un'Academy di eccellenza per le professioni turistiche nel Sud Italia (**Alta Scuola Mediterranea sul Turismo**). Infine, occorre potenziare le attività di **marketing territoriale e di destination management** su scala mediterranea, anche realizzando una partnership di Sistema tra l'Italia e alcuni Paesi dell'area, per sviluppare sinergie tra operatori del settore turismo e territori.

VIII. LO SVILUPPO MANIFATTURIERO E L'ATTRAZIONE DI INVESTIMENTI PRODUTTIVI, A PARTIRE DAI SETTORI CHIAVE PER L'ECONOMIA DEL SUD ITALIA, POSSONO AVERE RICADUTE POSITIVE ANCHE PER IL RESTO DEL PAESE E DEVONO ESSERE SUPPORTATI DAL PIENO E RAPIDO SVILUPPO DELLE ZES COME LEVA DI POLITICA INDUSTRIALE

25. Il Sud ospita un ecosistema di poli industriali e imprese di grandi dimensioni, leader in Italia e nel Mondo, con specializzazioni industriali rilevanti in settori quali: **aerospazio, automotive, abbigliamento-moda, agroalimentare e farmaceutico**. Il Mezzogiorno è anche un rilevante player nella **filiera bioeconomica** nazionale che, con un valore di 24,4 miliardi di Euro e con circa 732 mila addetti, rappresenta rispettivamente il 24% ed il 36,5% del relativo dato nazionale. Il Sud Italia è anche 4° nel Mediterraneo per incidenza dell'export **high-tech** sull'export totale (20,8%) e le produzioni ad alta tecnologia del Sud hanno avuto performance di crescita ben più alte delle controparti nel resto del Paese.
26. La manifattura del Sud Italia è strettamente interconnessa con le produzioni nel resto del Paese: le aziende meridionali si inseriscono infatti nelle catene del valore nazionali (ed internazionali) come fornitori a monte nella filiera di fornitura, generando valore ben oltre le economie territoriali di riferimento. Si pensi che, nel manifatturiero, **100 Euro investiti nel Sud Italia generano una ricaduta aggiuntiva di 58 Euro nel resto del Paese** (Centro-Nord). Il ruolo del Sud è cruciale – e sempre più lo sarà – anche alla luce della regionalizzazione delle catene del valore e delle strategie europee di **politica industriale** e **sicurezza alimentare**. Proprio con riferimento a quest'ultima il ruolo del Sud Italia diventa centrale, anche per le conseguenze che la crisi tra Russia e Ucraina sta avendo sulla disponibilità di produzioni agrifood in Europa e, soprattutto, nell'area MENA e di conseguenza nell'Africa Sub-Sahariana e nei Paesi in via di sviluppo.
27. Per valorizzare il ruolo del Sud come hub manifatturiero del Paese, in Europa e nel Mediterraneo, si propone di identificare, a partire da grandi player capofiliera, opportunità di sviluppo di **poli industriali tecnologici nel Sud Italia**, partendo dai settori e dagli ambiti strategici identificati dalla nuova politica industriale UE. Si propone anche di lanciare un **partenariato sulla sicurezza alimentare** tra i Paesi dell'area mediterranea, identificando alcune produzioni-pilota per cui avviare lo sviluppo di una vera e propria filiera agricola euromediterranea, con catene del valore e di trasformazione comuni. Un ruolo fondamentale è assegnato alle **ZES**, realizzando rapidamente gli investimenti infrastrutturali previsti al loro interno dal PNRR e monitorando gli effetti della recente riforma della governance, per intervenire – laddove necessario – con ulteriori strumenti normativi di semplificazione e incentivazione. Un loro sviluppo in chiave integrata con altre ZES del Mediterraneo potrà contribuire ad assegnare al Sud Italia il ruolo di hub produttivo chiave e snodo regionale nel Mediterraneo.

IX. IL NODO DELLE COMPETENZE RISCHIA DI FRENARE LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA AGENDA PER LO SVILUPPO DEL SUD ITALIA, E PUÒ ESSERE RISOLTO SOLO CON UNA FORTE AZIONE A LIVELLO REGIONALE, COINVOLGENDO L'EUROPA, I PAESI DELLA SPONDA SUD, A PARTIRE DALLE UNIVERSITÀ, PROMUOVENDO LA COLLABORAZIONE TRA ATENEI, E POTENZIANDO IL RUOLO DEGLI ITS

28. Gli attuali trend demografici pongono sfide chiave per il futuro del Mediterraneo. Si pensi che, mentre i Paesi appartenenti alla Sponda Sud tra il 2020 e il 2050 vedranno aumentare la propria popolazione, complessivamente, di 109 milioni di abitanti, quelli della Sponda Nord vedranno un aumento di soli 1,4 milioni di abitanti. L'UE vedrà invece un calo di 21,5 milioni di abitanti, di cui 5,5 in Italia e 3,5 nel Sud Italia. Nello stesso periodo, **il Sud Italia rischia di passare dall'essere l'area più giovane d'Italia alla più anziana**. Al tempo stesso Europa, Italia e Meridione si scontrano con il problema della **carenza di competenze** di alto livello/specialistiche, soprattutto legate alla trasformazione digitale, con riferimento alla P.A. e a tutti i settori chiave sin qui identificati. Scarseggiano anche le competenze di medio livello.
29. Un ruolo chiave può essere giocato dall'ecosistema della formazione e della ricerca del Sud, a partire dal **rilancio degli Atenei e dalla loro valorizzazione in reti**. Le Università del Sud Italia hanno perso, tra l'anno accademico 2010/2011 e l'anno accademico 2020/2021, 85.673 studenti (gli atenei del Nord Italia nello stesso periodo ne hanno guadagnati 85.085). Anche la **formazione vocazionale** deve essere potenziata. Nel Sud Italia si trovano 47 dei 120 ITS nazionali per un totale di 4.440 studenti iscritti, pari al 26% del totale nazionale, ma con un elevato tasso medio di abbandono: 30,6% vs 22,8%. Questo nonostante tassi di occupazione, coerente con il percorso di studi a 12 mesi dal diploma, pari al 92%.
30. Per vincere la sfida connessa ai talenti e al capitale umano si propone di favorire lo **scambio di conoscenza e le sinergie tra gli Atenei del Sud Italia e dei Paesi nell'area mediterranea**, a partire dai grandi temi di interesse per la Regione e avviando iniziative e progettualità di collaborazione infra-area. In questo senso potranno essere avviati partenariati pubblici (tra università) e pubblico-privati (che coinvolgano anche realtà produttive e della ricerca nei territori di riferimento) tra Atenei del Mediterraneo e potrà essere esteso il modello degli **ecosistemi dell'innovazione** (Missione 4 del PNRR e investimenti inclusi nel Piano Complementare). Allo stesso modo potrà essere potenziato il sistema degli ITS e l'attrattività per gli studenti dell'area del Mediterraneo, ad esempio focalizzando le missioni delle fondazioni ITS e avviando **partnership formative tra le fondazioni ed enti omologhi** dai Paesi del Mediterraneo.

X. LA GOVERNANCE E LA COMUNICAZIONE DELLA NUOVA AGENDA DI SVILUPPO PER IL SUD ITALIA NEL MEDITERRANEO SONO FATTORI ABILITANTI PER LA REALIZZAZIONE DELLA VISIONE. OCCORRE INFATTI AVVIARE UNA REVISIONE DELLA GOVERNANCE PARTENDO DAGLI ATTORI COINVOLTI NELLA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA AGENDA E LANCIARE UNA STRATEGIA DI COMUNICAZIONE CHE TRASFORMI POSITIVAMENTE LA PERCEZIONE DEL SUD ALL'ESTERO.

31. Oggi le frammentazioni, duplicazioni e incoerenze, in generale e all'interno di specifici ambiti tematici, rischiano di frustrare la capacità del Paese e del Sud Italia di realizzare la visione ipotizzata. Per questo motivo si propone di **rafforzare i poteri di coordinamento del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale**. Al tempo stesso, il Governo dovrà lavorare in tutte le sedi opportune per intestare all'Italia la leadership – all'interno del framework UE – delle politiche mediterranee di sviluppo e cooperazione. In questo senso si potrà rivitalizzare l'Unione per il Mediterraneo, modificandola profondamente, o, in alternativa, creare una nuova **piattaforma di dialogo, riflessione e pianificazione strategica che assuma una dimensione e una caratterizzazione maggiormente business, privata, proprio sul modello dell'iniziativa Verso Sud di Sorrento**. Infine, si auspica una riforma che permetta di superare le attuali problematiche, in termini di duplicazioni e sovrapposizioni, connesse all'assegnazione delle competenze tra Governo e Regioni, e che riguardano il **Titolo V** della Costituzione.
32. Con riferimento alla comunicazione, l'Advisory Board ha riconosciuto come il Sud Italia (e l'Italia in generale), continuano ad essere narrati attraverso stereotipi, dipinti costantemente come Paese e territori che vivono sulle spalle degli altri, fanalino di coda e regioni meno sviluppate d'Europa. Riconoscendo come la promozione del sistema-Sud debba integrarsi in un **percorso di comunicazione Paese complessivo**, si suggerisce comunque di lanciare una campagna di comunicazione basata sul concetto della diversità del Sud Italia, sia in termini di unicità e distintività, sia con riferimento all'alterità della regione rispetto agli stereotipi comunemente diffusi in Italia e all'estero. Questa campagna di comunicazione dovrà altresì valorizzare quegli elementi, sin qui esposti, in grado di posizionare il Sud Italia come regione competitiva nel Mediterraneo e cerniera di connessione tra Europa e Sponda Sud. In sinergia rispetto alla campagna di comunicazione #ItalyIsDifferent, per sfatare i falsi miti sul Sud, suggeriamo di lanciare la **campagna internazionale #SudIsDifferent**.



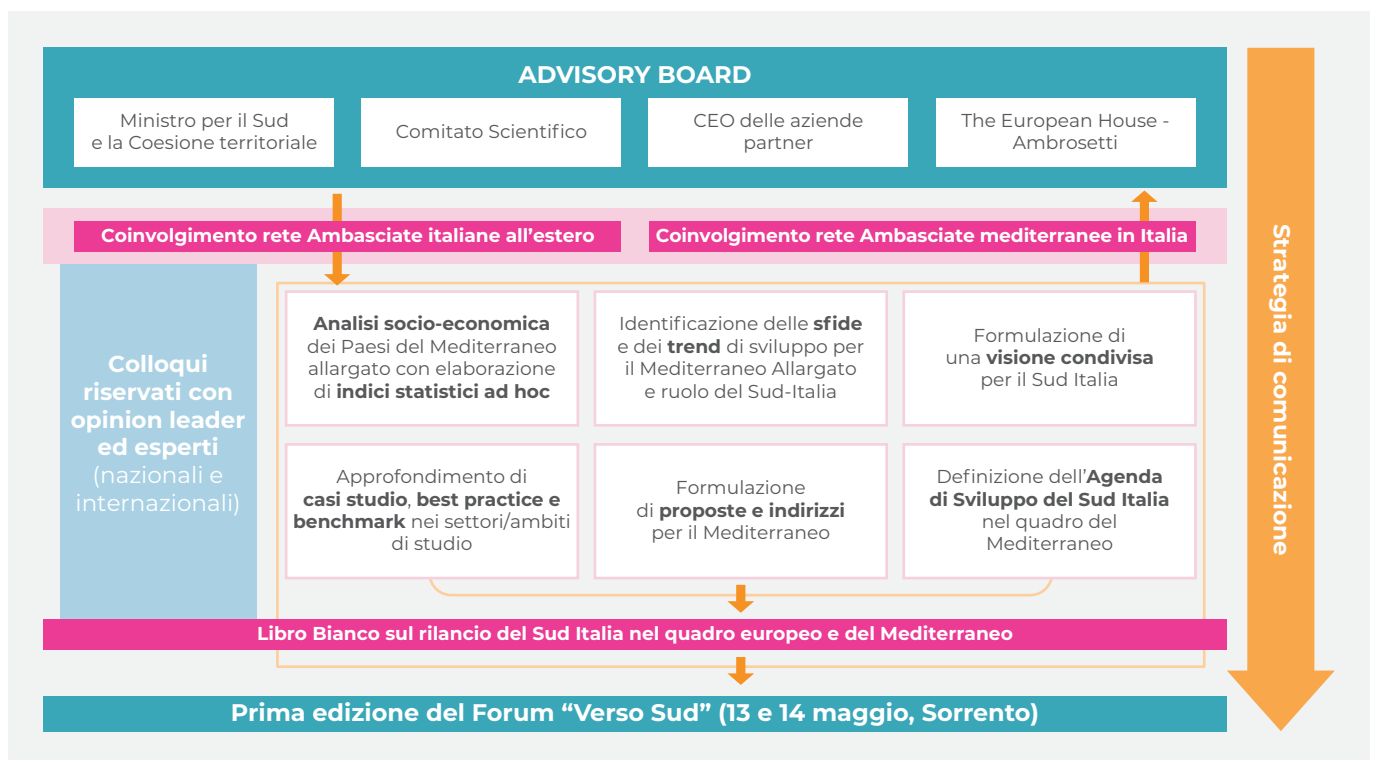
INTRODUZIONE

GLI OBIETTIVI E LA MISSIONE DEL PROGETTO

1. “Verso Sud: la strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo” (di seguito anche “Verso Sud”) è 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 Paese**.
2. L'ambizione è **cambiare il paradigma** di sviluppo strategico del Sud: 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 del mondo da diversi anni al centro dell'attenzione di Istituzioni e imprese, senza però un framework di metodo e strumenti che possano supportare concretamente la predisposizione di una agenda di **cooperazione sovra-nazionale**.
3. In particolare, gli obiettivi del progetto sono:
 - sviluppare un **quadro di riferimento** di sintesi strategica (“Libro Bianco”) sul tema delle potenzialità del Sud Italia nel quadro del Mediterraneo, individuando gli ambiti e i settori più rilevanti e collegati alle sfide e alle opportunità per cittadini, imprese e Istituzioni;
 - rafforzare il posizionamento del Sud Italia come territorio strategico e punto di riferimento nell'elaborazione di **idee e proposte** per il rilancio economico e sociale del Mediterraneo, nell'attuale quadro di politiche europee e nazionali;
 - attivare un **dibattito di altissimo profilo** e comunicare, con grande visibilità e incisività, i contenuti e le proposte del lavoro svolto, per sensibilizzare i business leader, le Istituzioni e i protagonisti della programmazione territoriale circa le direzioni da intraprendere in tema di sviluppo economico, sociale e culturale del Sud Italia;
 - stimolare nuove e incisive **relazioni multilaterali** tra il Sud Italia e alcuni dei Paesi del Mediterraneo Allargato e ingaggiare **realtà nazionali e multinazionali** in un nuovo percorso di rafforzamento degli investimenti al Sud e di internazionalizzazione del sistema-impresa;
 - **rilanciare l'immagine e l'attrattività** del Sud Italia a livello internazionale.

LE ATTIVITÀ E IL PERCORSO DI LAVORO DELLA PRIMA EDIZIONE

4. A livello operativo, la prima edizione dell’iniziativa “Verso Sud” ha poggiato su un modello metodologico che vede al centro la costituzione di un Advisory Board, un percorso strutturato di ascolto di opinion leader ed esperti e l’organizzazione di un Forum di presentazione che vuole avere carattere ricorrente. 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.



5. Le attività dell’iniziativa possono essere così sintetizzate:

- L’attivazione di un **Advisory Board**, propedeutica ad individuare modalità strategiche ed operative funzionali a leggere, in una chiave di lettura inedita, i principali fattori di rischio e le opportunità che si aprono per il Paese nel Mediterraneo Allargato, assegnando alle Regioni del Sud un ruolo di indirizzo e un nuovo protagonismo da un punto di vista del disegno delle politiche pubbliche;
- 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 redazione di questo **“Libro Bianco”** che è il frutto delle analisi qualitative del Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti sullo scenario del Mediterraneo Allargato, mettendo al centro il ruolo propositivo e contributivo delle Regioni del Sud, a vantaggio del Paese e

FIGURA 1. I pilastri metodologici dell’iniziativa “Verso Sud”. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

dell'Europa.

- L'organizzazione di un **Forum internazionale**, la cui prima edizione è prevista il 13 e 14 maggio a **Sorrento** (Campania). Il Forum vuole affermarsi come un punto di riferimento per la discussione e l'elaborazione di progetti che puntino su nuovi modelli di collaborazione tra i Paesi del Mediterraneo, partendo da filiere e progetti in cui il Sud Italia può giocare un ruolo di capo-fila. Nella sua prima edizione, il Forum vede dunque queste sessioni prioritarie:

- lo Scenario del Mediterraneo: opportunità di oggi e traiettorie per il futuro;
- i corridoi dell'energia;
- gli investimenti infrastrutturali fisici e digitali, volano per il Mediterraneo;
- economia del mare e portualità;
- l'infrastrutturazione sociale e umana per il futuro del Sud e del Mediterraneo;
- Verso Sud: la risposta del governo italiano;
- le risorse economiche per il protagonismo del Sud e le prospettive di crescita del Paese in Europa;
- l'impegno dei partiti per il futuro del Sud e dell'Italia.

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 PRIMA EDIZIONE

6. Al livello operativo, la prima edizione del progetto ha poggiato su un modello metodologico che ha previsto la costituzione di un **Advisory Board**. L'Advisory Board si configura come un organismo di indirizzo e controllo 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 il Sud e la Coesione territoriale;
- un Comitato Scientifico.

Il Comitato Scientifico della prima edizione dell'iniziativa Verso Sud è 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);
- **Maarten Lulof van Alderen** (Già Presidente, Associazione Stampa Estera in Italia; corrispondente in Italia, De Telegraaf).

7. I rappresentanti del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale e delle aziende Partner del progetto facenti parte dell'Advisory Board sono:

GRUPPO ADLER:

- **Paolo Scudieri** (Presidente);
- **Alfredo Ferraro** (Responsabile Relazioni Istituzionali);
- **Riccardo Maria Monti** (Board Member Obicà).

GRUPPO FS ITALIANE:

- **Luca Torchia** (Chief Communication Officer);
- **Fabrizio Favara** (Direttore Strategia);
- **Gianpiero Strisciuglio** (Responsabile Strategies and Industrial Planning di Mercitalia Logistics);
- **Mario Tartaglia** (Responsabile Strategy, Sustainability & Asset Management - Modelli, Studi Strategici e Statistica Ufficiale).

GRUPPO MSC:

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

INTESA SANPAOLO:

- **Stefano Lucchini** (Chief Institutional Affairs & External Communication Officer);
- **Gaetano Micciché** (Chairman Divisione IMI Corporate & Investment Banking);
- **Marco Rottigni** (Chief of International Subsidiary Banks Division);
- **Gregorio De Felice** (Chief Economist);
- **Massimo Deandreis** (Direttore Generale, SRM).

MEDIOCREDITO CENTRALE:

- **Massimiliano Cesare** (Presidente);
- **Bernardo Mattarella** (Amministratore Delegato).

MINISTRO PER IL SUD E LA COESIONE TERRITORIALE:

- **Mara Carfagna** (Ministro);
- Gruppo di Lavoro del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale.

8. Un ringraziamento a:

- **Gruppo di Lavoro del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale.**

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

- **Gruppo Adler:** **Paolo Scudieri** (Presidente); **Alfredo Ferraro** (Responsabile Relazioni Istituzionali); **Riccardo Maria Monti** (Board Member Obicà).
- **Gruppo FS Italiane:** **Valentina Campa** (Communication Manager); **Sara Nourbakhsh** (Ingegnere dei trasporti); **Olivia Tassara** (Responsabile Pubbliche Relazioni); **Lorenzo Vannacci** (Head of Group Strategic Monitoring Centre).
- **Gruppo MSC:** **Aureliano Cicala** (Direttore Generale, MSC Crociere); **Luigi**

- Merlo** (Presidente, Federlogistica; Direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia).
- **Intesa Sanpaolo: Jacques Moscianese** (Executive Director, Group Head of Institutional Affairs); **Matteo Boaglio** (Head of Institutional Special Projects and Policies); **Paola Musso** (Senior Director Corporate Image); **Giada Monti** (Institutional Special Projects and Policies); **Salvio Capasso** (Responsabile Servizio Imprese&Territorio, SRM); **Alessandro Panaro** (Responsabile Servizio Maritime&Energy, SRM).
 - **Mediocredito Centrale: Gianluca Amico** (Responsabile Communication & External Relation).
10. 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 50 Ambasciate coinvolte a vario titolo nel percorso.
11. 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:
- **Dante Campioni** (Managing Director & CEO, ALEXBANK);
 - **Lucio Caracciolo** (Direttore, Limes);
 - **Davide Ciferri** (Coordinatore Unità di missione PNRR del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili);
 - **Andrea Cozzolino** (Presidente della Delegazione per le relazioni con i Paesi del Maghreb e l'Unione del Maghreb Arabo, Parlamento Europeo);
 - **Maurizio Ferruccio Del Conte** (Presidente, AFOL Metropolitana; Professore Ordinario, Dipartimento di Studi Giuridici, Università Bocconi);
 - **Alessandro D'Oria** (CEO, Intesa Sanpaolo Bank Albania);
 - **Massimo Marciani** (Presidente, Freight Leaders Council);
 - **Giuseppe Nargi** (Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia, Intesa Sanpaolo);
 - **Alberto Pedroli** (Direttore Regionale Basilicata, Puglia e Molise, Intesa Sanpaolo);
 - **Anna Roscio** (Executive Director, Direzione Sales and Marketing Imprese, Intesa Sanpaolo);
 - **Gianmaria Sannino** (Responsabile del Laboratorio di Modellistica Climatica e Impatti, ENEA);
 - **Giuseppe Tomasicchio** (Professore Ordinario, Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, Università del Salento).
12. Il progetto è stato supervisionato da **Valerio De Mollì** (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 e Project Coordinator contenuti e Libro Bianco);
 - Emanuela Verger (Senior Consultant e Project Coordinator del Forum a Sorrento);

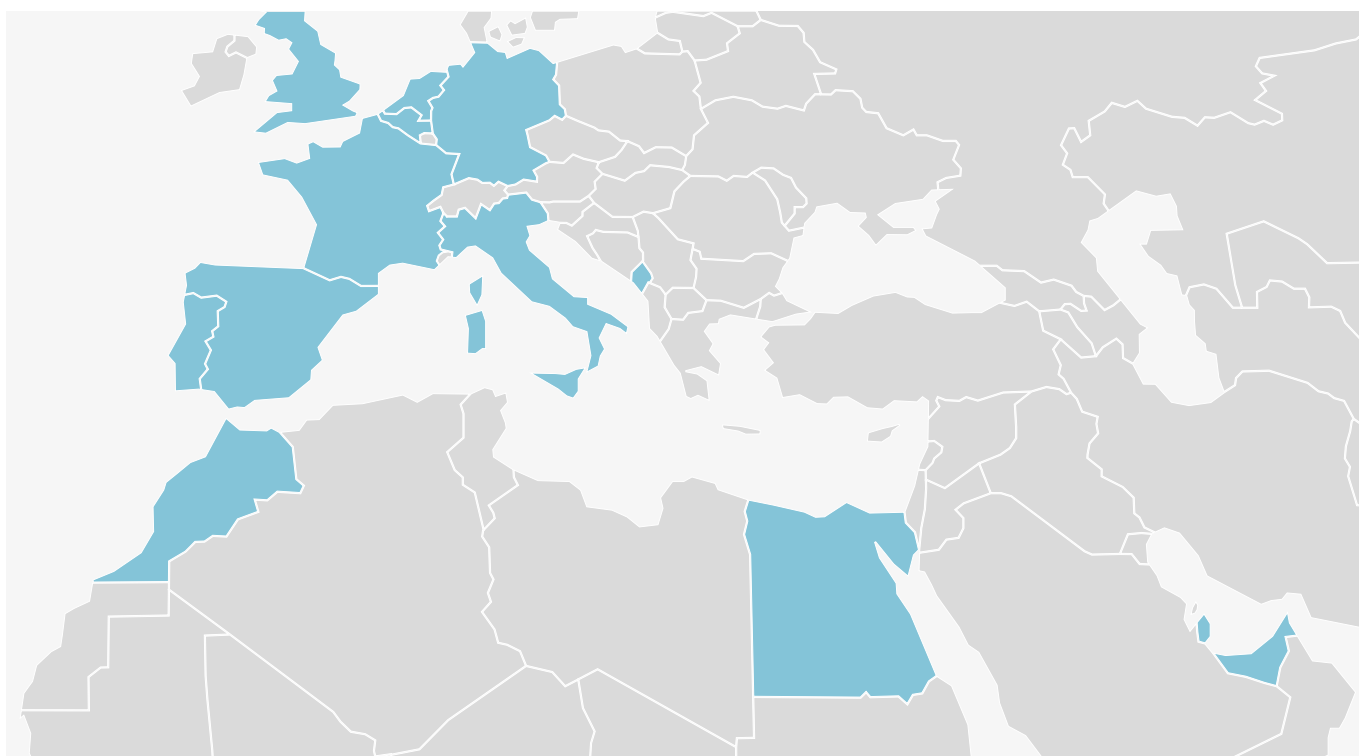
- Silvia Lovati (Associate Partner e Responsabile Ambrosetti Club);
- Marco Carleo (Developer Campania);
- Maurizio Andronico (Developer Sicilia);
- Serena Tudino (Developer Puglia);
- Faiza Errais Borges (Consultant, Area Eventi);
- Filippo Malinverno (Consultant, Area Eventi);
- Luca Celotto (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
- Giuseppe Tiralosi (Analyst, Area Scenari e Intelligence);
- Costanza Loricchio (Assistant di progetto);
- Rina Percio (Assistant di progetto);
- Manijeh Merlini (Assistant, Area Eventi);
- Eleonora Magnani (Assistant, Area Eventi);
- Alice Vertemati (Assistant, Area Eventi);
- Fabiola Gnocchi (Responsabile Comunicazione);
- Erika Panucci (Coordinatrice web e social);
- Walter Adorni (Responsabile IT);
- Luca Bassi (IT System and Infrastructure Specialist);
- Fisnik Godina (IT manager).

L'ATTIVITÀ DI BENCHMARKING

13. 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

FIGURA 2.

I Paesi benchmark analizzati nella prima edizione del Libro Bianco. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.



vari livelli, alcune delle principali esperienze legate a **strumenti e soluzioni** sperimentate in altri Paesi del Mediterraneo Allargato ma non solo.

14. 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.
15. 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.
16. 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.
17. Per sua natura, l'analisi non ha avuto volontà di completezza, 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.
18. Tra le iniziative mappate:
 - **Belgio**: il Porto di Anversa come polo di sviluppo dell'economia circolare.
 - **Egitto**: i progetti di “land reclamation” per garantire la produzione alimentare; la Suez Economic Zone.
 - **Emirati Arabi Uniti**: le Free Economic Zones per l'attrazione di investimenti.
 - **Francia**: il modello di governance Stato-Regioni e dell'Economia del Mare.
 - **Germania**: il Fraunhofer Institute per la collaborazione tra business community e ricerca; il porto di Amburgo.
 - **Italia**: il parco eolico off-shore di Taranto; il Polo di San Giovanni a Teduccio e il Parco tecnologico della Sardegna come hub di eccellenza tecnologica; il porto di Gioia Tauro; il Laboratorio di Climatologia dell'Università del Salento; l'Intertial Sea Wave Energy Converter (ISWEC) nel Canale di Sicilia; le Anas Smart Road come elemento di connessione tra infrastrutture fisiche e digitali; il Museo Pietrarsa per valorizzare la dimensione storico-culturale delle ferrovie; il ruolo del Sistema Informativo di Monitoraggio Strategico; il contributo del sistema bancario alla competitività del Sud; il Fondo Crescita Sostenibile (FCS) per i progetti in R&S delle imprese; gli strumenti per agevolare l'accesso al credito delle PMI.
 - **Marocco**: lo sviluppo portuale di TangerMED.
 - **Montenegro**: la strategia di sviluppo del turismo sostenibile.
 - **Olanda**: il Porto di Rotterdam; l'incubatore PortXL.
 - **Portogallo**: il consorzio EllaLink, tra connessioni digitali, collaborazione internazionale e progresso scientifico.
 - **Regno Unito**: il modello della pianificazione territoriale e di coordinamento dei fondi pubblici.

- **Singapore:** la strategia «30 by 30» e il NUS Agritech Centre.
- **Spagna:** il porto di Barcellona; il modello di governance dell'Economia del Mare.
- **Unione Europea:** la nuova strategia industriale europea; la strategia europea per la sicurezza alimentare; l'iniziativa di cooperazione europea "Interreg IPA CBC Italia-Albania-Montenegro"; le reti universitarie europee e la cooperazione tra Atenei come elemento fondante della strategia per la formazione comunitaria.

LA STRUTTURA DEL LIBRO BIANCO

PRIMA PARTE:

il Sud Italia come protagonista nel Mediterraneo

In questa parte viene tratteggiato, attraverso analisi quantitative, il contesto di riferimento: il Mediterraneo come snodo strategico per le sfide del presente e del futuro. Dopo un inquadramento di carattere generale sullo scenario mediterraneo, viene dunque affrontata l'analisi socioeconomica del Mediterraneo, attraverso l'elaborazione di Indicatori di sintesi utili ad individuare anche delle distintività del Sud Italia.

SECONDA PARTE:

l'Agenda per un Sud protagonista nel quadro euro-mediterraneo

La seconda parte affronta gli ambiti attorno ai quali costruire il rilancio e il nuovo posizionamento strategico del Sud Italia. In particolare, viene tratteggiata la nuova visione di sviluppo del Sud Italia emergente dal lavoro dell'Advisory Board e sono elaborati indirizzi strategici e proposte.





PRIMA PARTE

PRIMA PARTE: il Sud Italia protagonista del Mediterraneo

1.1 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO: IL MEDITERRANEO COME SNODO STRATEGICO PER LE SFIDE EUROPEE DEL PRESENTE E DEL FUTURO

1. Nel 1845, all'interno della sua opera *"Philosophische oder vergleichende allgemeine Erdkunde"*, il geografo e scienziato tedesco Ernst Kapp aveva proposto una classificazione delle grandi civiltà assumendo l'acqua come criterio della sua tassonomia. Secondo la teoria sottostante, lo sviluppo della cultura e della civilizzazione umane è basato sull'**influenza degli elementi ambientali** e, in particolare, sull'acqua: le civiltà più antiche sono sorte tra il Tigri e l'Eufrate (in Mesopotamia) e lungo il Nilo; in epoca greco-romana e in parte di quella medievale, il **"mare nostrum"** ha costituito lo spazio di concentrazione sociale ed economica della civiltà; infine, con l'arrivo degli europei nelle Americhe nel 1492, il baricentro globale si è spostato lungo l'asse dell'Oceano Atlantico.
2. In questo scenario, il Mar Mediterraneo si è storicamente configurato come uno spazio chiuso, delimitato dalla terra di tre diversi continenti, in cui la presenza di molteplici civiltà ha dato luogo a un continuo **contatto e scambio** reciproco, non solo economico ma anche culturale¹. Da questo punto di vista, basti pensare che i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo accolgono **291 siti patrimonio UNESCO**, pari al 25% del totale mondiale². Di questi, 58 sono concentrati in Italia e 22 nelle Regioni del Sud e nelle Isole.
3. Fino a un'epoca recente, anche per effetto della progressiva globalizzazione, il Mediterraneo è sembrato vivere una lenta trasformazione in **area periferica**, rispetto alla dimensione euro-atlantica prima e a quella asiatica poi. Negli ultimi anni, per via di diversi avvenimenti e trend, questa tendenza si sta attenuando e il Mediterraneo sta riacquistando un crescente protagonismo nelle dinamiche globali, come di seguito descritto.
4. A partire dal 2020, la crisi connessa alla pandemia da COVID-19, ha innescato un percorso di cambiamento – si comprenderà nel tempo di quale intensità – delle **Catene del Valore Globali (CVG)**, rimettendo al centro la dimensione regionale nelle dinamiche di sviluppo dell'attività delle filiere economiche. Se, infatti, a partire dal primo decennio del nuovo millennio si era assistito a una crescente frammentazione geografica – con una polarizzazione tra attività ad alto Valore Aggiunto nelle economie avanzate e attività a basso Valore Aggiunto nelle economie emergenti – l'emergenza sanitaria, con i suoi impatti sulla produzione e sul commercio internazionale, ha impresso un forte **ripensamento di questo modello**³.

¹ Corigliano F., *"L'identità immaginata. Parole e concetti sul Mediterraneo"*, 2014.

² Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UNESCO, 2022.

³ Per maggiori approfondimenti si rimanda al Rapporto di The European House – Ambrosetti *"Global Attractiveness Index 2021"*, disponibile sul sito www.ambrosetti.eu.

5. Uno degli effetti della pandemia è stato quello di mostrare la vulnerabilità delle catene di approvvigionamento delle economie occidentali, messe in crisi dalla chiusura delle frontiere e soggette a ritardi a causa dei provvedimenti adottati dagli Stati. Una delle possibili traiettorie è certamente costituita da politiche di **reshoring** non a livello nazionale, bensì **continentale**, che vedano l'Unione Europea e il Mar Mediterraneo al centro di un nuovo disegno strategico⁴. Affinché questo accada, risulta fondamentale **riscattare la competitività europea e mediterranea**, attraverso un'agenda di sviluppo che metta al centro in primis gli investimenti in infrastrutture (fisiche e digitali) e in competenze, in chiave sempre più integrata e sovra-nazionale.
6. La strategicità del Mediterraneo è stata ulteriormente accentuata dal recente conflitto in **Ucraina**: una volta messe a rischio le principali rotte della One Belt One Road (OBOR) transitanti attraverso la Russia (per esempio, i corridoi Cina-Mongolia-Russia e il New Eurasian Land Bridge), le rotte commerciali eurasiatiche hanno trovato un'**alternativa sicura** nei percorsi Cina-Pakistan – che raggiungono il Mediterraneo attraverso il Mar Rosso – e in quello Cina-Asia Centro-occidentale, che approda in Turchia e, dunque, sul Mediterraneo.
7. Contestualmente all'interruzione di determinate rotte commerciali, il conflitto in Ucraina ha determinato un impatto significativo anche sul fronte delle **connessioni energetiche**. La volontà di diversi Paesi di interrompere l'approvvigionamento di gas russo ha, infatti, messo al centro delle agende nazionali (in primis quelle di Italia e Germania) la questione della dipendenza energetica. Anche in questo scenario il Mediterraneo è in grado di giocare un ruolo chiave, in virtù della sua dotazione di **fonti fossili** (5% delle riserve conosciute di petrolio, gas e carbone⁵), del suo potenziale in ambito di energie rinnovabili (entro il 2050 la fornitura di **energia rinnovabile** nel Mediterraneo è attesa più raddoppiare e già oggi vi sono 19 miliardi di Euro di investimenti in questo settore, pari al 6% mondiale⁶), e dei suoi **collegamenti** tra le diverse sponde.
8. Questi avvenimenti non hanno fatto altro che consolidare ulteriormente il percorso di **(ri)centralizzazione del Mediterraneo** nello scenario globale. Già oggi il Mediterraneo è protagonista del 20% dello shipping globale e del 27% dei servizi di linea container, ma la crescente centralità dell'area mediterranea emerge anche analizzando l'andamento dei flussi commerciali lungo le maggiori rotte Est-Ovest: tra il 1995 e il 2019, infatti, i traffici di container tra l'Europa e l'Asia sono cresciuti a un tasso medio annuo dell'**8,2%** (raggiungendo quota 25 milioni di TEU), più della rotta transatlantica, cresciuta a un tasso del **4,4%** (8 milioni di TEU), e della rotta transpacificca, cresciuta a un tasso del +5,2% (28,2 milioni di TEU, la più trafficata in assoluto)⁷. Osservando al futuro, questo spostamento del baricentro commerciale è atteso consolidarsi: si stima che il Mediterraneo sarà la seconda area per **crescita** del traffico container **nei prossimi 5 anni** (+4,9% annuo), dietro solo alla Cina (+6,0%)⁸.

⁴ Per maggiori approfondimenti sulle nuove catene globali del valore e il ruolo delle specializzazioni produttive, si rimanda alla seconda parte del presente Libro Bianco.

⁵ Observatoire Méditerranéen de l'Énergie, "Mediterranean Energy Perspectives to 2050", 2021.

⁶ Ibidem.

⁷ SRM, "L'Italia non s'è (ancora) desta", 2020.

⁸ SRM, "La portualità meridionale tra Africa e Far East, transizione digitale e Green new deal. Verso una nuova strategia", 2021.

9. Uno dei fattori abilitanti di questa crescita è certamente rappresentato dall'**ampliamento del Canale di Suez**. Grazie agli interventi infrastrutturali del 2015 da 8 miliardi di Dollari (di raddoppio lungo un tratto di 35 km e ampliamento su un tratto di 37 km) il tempo di percorrenza è passato da 18 a 11 ore e il numero di navi – ora anche mega-navi – è quasi raddoppiato (da 49 a 97)⁹. Secondo le stime di SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo, l'impatto complessivo di questo ammodernamento è stimabile in 180 milioni di Euro di risparmi annui per l'insieme degli operatori marittimi.
10. L'ampliamento del Canale e, più in generale, l'aumento dei traffici commerciali nel Mediterraneo, può essere ricondotto anche alla nuova apertura internazionale cinese, sostanziata nella **One Belt One Road** (OBOR, o anche Belt and Road Initiative, BRI). La OBOR è un importante progetto di proiezione internazionale presentato dalla Cina nell'autunno 2013, con 65 Paesi coinvolti e 1,4 trilioni di Dollari di investimenti previsti.
11. In questo disegno, la maggiore connettività nel continente eurasiatico si fonda su alcune specifiche direttrici: la "**Belt**", costituita da sei corridoi terrestri che, partendo dalla Cina – attraversano l'Asia centrale per raggiungere il cuore dell'Europa¹⁰ – e la "**Road**", la rotta marittima che collega gli hub portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo, passando attraverso gli stretti di Malacca (Malesia) e di Suez¹¹.
12. Il **Mediterraneo** rappresenta, dunque, il punto di approdo e di partenza naturale¹² per gli scambi commerciali dell'Europa con la Cina (seconda economia mondiale dopo gli USA nel 2020 e potenzialmente al primo posto mondo entro il 2030¹³), ma anche con le aree economiche asiatiche circostanti, in primis l'**India** (sesta economia mondiale e secondo Paese più popoloso al mondo) e l'**ASEAN**¹⁴ (se fosse un Paese, sarebbe la quinta economia mondiale, con un PIL pari al 20% di quello dell'Unione Europea)¹⁵. Per quanto la OBOR costituisca un elemento di dibattito, soprattutto in relazione alle potenziali conseguenze degli investimenti cinesi, questa iniziativa evidenzia la necessità per i Paesi coinvolti di dotarsi di **strategia** per gestire e sfruttare a proprio vantaggio le opportunità di questa maggiore integrazione infrastrutturale e, dunque, commerciale, che vede il Mediterraneo come fulcro.
13. In maniera speculare, nel 2021 gli USA hanno annunciato la propria alternativa alla BRI, ovvero la **Build Back Better World** (B3W)¹⁶. Si tratta di un'iniziativa che intende mobilitare centinaia di miliardi di Dollari per lo **sviluppo infrastrutturale nei Paesi a medio e basso reddito**, con un raggio d'azione

⁹ SRM, "The new Suez Canal: economic impact on Mediterranean maritime trade", 2015.

¹⁰ Cina-Mongolia-Russia (CMREC), New Eurasian Land Bridge (NELB), Cina-Asia Centro-occidentale (CCWAEC), Cina-Penisola dell'Indocina (CICPEC), Cina-Pakistan (CPEC), Bangladesh-Cina-India-Birmania (BCIMEC).

¹¹ Chiselli A., Fardella E., "Cina. Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta", 2017.

¹² Per maggiori approfondimenti sul ruolo dell'Economia del Mare per il Mediterraneo e il Sud Italia, si rimanda alla seconda parte del presente Libro Bianco.

¹³ Chosun Ilbo, "China's Economy Could Overtake U.S. Economy by 2030", 5 gennaio 2022.

¹⁴ L'Association of South-East Asian Nations (ASEAN) è un'organizzazione internazionale politica, economica e culturale che comprende Birmania, Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malesia, Singapore, Thailandia, Vietnam.

¹⁵ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank, 2022.

¹⁶ The White House, "FACT SHEET: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership", 2021.

globale (dall'America latina e i Caraibi, fino all'Africa e l'Indo-Pacifico). In particolare, attraverso il B3W, i Paesi del G7 e altri partner coordineranno la mobilitazione del capitale privato in quattro aree di focalizzazione: clima, salute e sicurezza sanitaria, tecnologia digitale, equità ed equità di genere.

14. Per quanto gli Stati Uniti conservino un forte interesse verso l'area europea – come testimoniato dalla B3W – va registrata anche una crescente attenzione statunitense verso l'Asia, in particolare l'area dell'Indo-Pacifico. Le recenti amministrazioni USA hanno, infatti, ridotto il proprio coinvolgimento geopolitico nelle periferie europee, in primis i Balcani e il Maghreb, affidandosi in queste aree all'autonomia d'azione degli alleati¹⁷. Questo scenario determina una necessità ancora più forte, per l'Europa e i Paesi del Mediterraneo, di dotarsi di **autonomia strategica**, ovvero di un'agenda di sviluppo che trasformi le attuali dinamiche geopolitiche e socio-economiche in progetti di crescita.
15. Oltre a connettere continenti distanti tra loro, il Mediterraneo è chiaramente anche il bacino naturale di scambio tra Europa e Africa. Da questo punto di vista, per l'Europa emerge la priorità assoluta di agganciare le proprie trasformazioni e le proprie traiettorie di crescita con quelle del continente africano, in particolar modo in vista della creazione della **zona panafricana di libero scambio**. In questo contesto, il Sud Italia è chiamato ad assumere un ruolo centrale, rispetto per esempio alle materie prime e alle energie rinnovabili, alla mobilità e alle migrazioni (con attenzione ai giovani nella proiezione demografica), nonché alle questioni di sicurezza (in grado di impattare su tutte le dimensioni se non inquadrare correttamente).
16. Le tematiche presentate in maniera sintetica nei paragrafi precedenti, oltre ad evidenziare la **rinnovata centralità** dello spazio mediterraneo, mettono in luce anche il fatto che i confini delle vicende economiche, sociali e culturali del Mediterraneo hanno necessariamente un'influenza che va **oltre i confini geografici** del mare. Tale considerazione è stata sostanziata, nelle strategie italiane, nel concetto di **"Mediterraneo Allargato"**, introdotto dall'Istituto di Guerra Marittima di Livorno già a partire dagli anni Settanta del secolo scorso¹⁸. 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.
17. Il Mediterraneo Allargato ingloba dunque anche le aree di interesse situate presso il Mar Nero, il Mar Rosso e il Golfo Persico. Nella Figura 3 sono rappresentati i Paesi rientranti nel perimetro del Mediterraneo Allargato. Complessivamente, si tratta di **45 Paesi** che generano oltre **12 trilioni di Dollari** e accolgono al loro interno **1,2 miliardi di abitanti**, pari rispettivamente al **14,5%** e al **15,5%** del totale mondiale¹⁹. Considerando questa dimensione, il Mediterraneo Allargato è considerato come spazio di connessione con i mari e le aree che lo circondano e che sono collegati culturalmente, politicamente e geograficamente, condividendo interessi strategici fondamentali su temi chiave (energia, geopolitica, flussi migratori e commerciali, ...).

¹⁷ Lesser I.O., "Come cambia la politica estera degli Stati Uniti nel Mediterraneo con il Covid-19", 2020.

¹⁸ Ramoio P.P., "La NATO e il "Mediterraneo allargato": primavera araba, intervento in Libia, partnerships", 2012.

¹⁹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Fondo Monetario Internazionale, 2022.

18. A questa dimensione estesa, cui ci si riferirà come “Mediterraneo Allargato”, in questo documento si è scelto di focalizzare le analisi nella sotto-area del c.d. “Mediterraneo Core”, che include i **Paesi del Mediterraneo in senso stretto**, ovvero quelli che su questo bacino si affacciano direttamente (o per cui è bacino di riferimento, come per Portogallo e Giordania) e che condividono un percorso di sviluppo socio-economico. Questi **22 Paesi** complessivamente aggregano oltre **530 milioni di abitanti e 8,7 trilioni di Dollari di PIL**, pari al **10% del totale mondiale**²⁰.

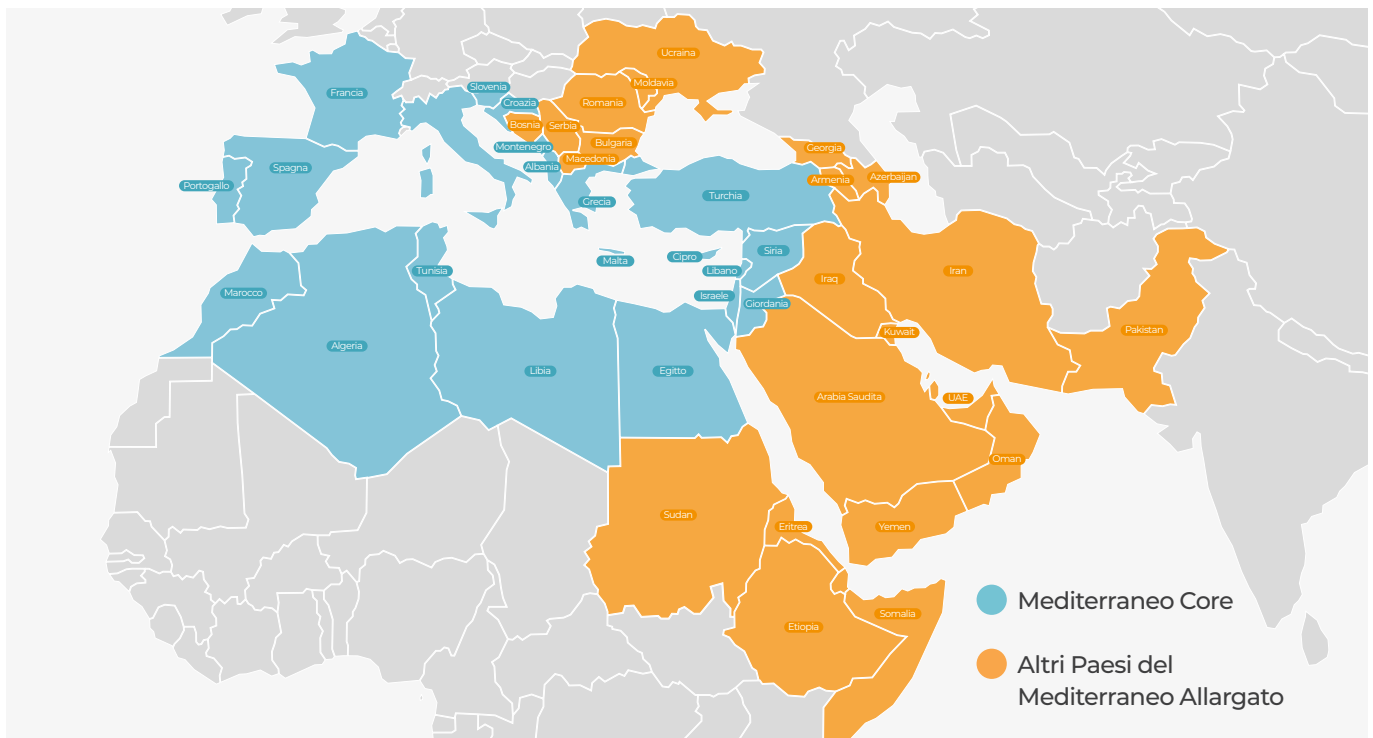


FIGURA 1.
I Paesi del “Mediterraneo Core” e del Mediterraneo Allargato.
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, 2022.

19. All'interno del quadro mediterraneo, le analisi del Libro Bianco sono ulteriormente approfondite con riferimento alle due sponde – **sponda Sud e sponda Nord** – e rispetto al ruolo del **Sud Italia** e alle opportunità di sviluppo connesse. Il Sud Italia, in virtù del suo posizionamento geografico al centro del Mar Mediterraneo, ha storicamente rappresentato una piattaforma naturale di scambio sociale, economico e culturale tra le due sponde e, se considerata con riferimento a questa specifica regione di riferimento, è dotata di tutti gli asset, sviluppati o in potenza, per giocare un ruolo di **piattaforma continentale** capace di mettere in connessione l'Europa e la sponda Nord del bacino con i Paesi della sponda Sud e dell'area MENA.
20. In quest'ottica, il Sud Italia può e deve ambire ad affermarsi come **leader** di una **nuova stagione** di sviluppo dell'area, contribuendo a rilanciare il ruolo geopolitico e di piattaforma di sviluppo economico e sociale del Paese e del continente europeo. Ecco perché, in questo documento, risulta di fondamentale importanza comprendere e confrontare i punti di forza e di attenzione dei diversi Paesi del Mediterraneo (e del Sud Italia) rispetto ad alcuni dei domini chiave che stanno determinando, e determineranno sempre più, l'Agenda **globale in termini di competitività, attrattività e sviluppo**.

²⁰ *Ibidem*.

1.2 L'ANALISI SOCIO-ECONOMICA DEL MEDITERRANEO: METODOLOGIA, MODELLO E SINTESI DEI RISULTATI

21. L'ambizione e gli obiettivi presentati nel capitolo introduttivo – trasformare il paradigma di visione e comunicazione del Sud Italia, adottando come regione di riferimento quella del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato – e puntando sul ruolo del Sud come “Ponte” con l'Europa – non possono essere realizzati senza il supporto di adeguati strumenti quantitativi, che permettano di inquadrare il Sud Italia studiandone dettagliatamente i punti di forza e di debolezza in ottica **multidimensionale** e comparata ed estendendo l'analisi anche ai punti di opportunità e rischio (analisi SWOT) per poter valutare effetti esterni e di lungo periodo così da poter effettuare valutazioni circa la sua attrattività, il suo profilo competitivo e la sua performance e monitorarne, in futuro, i progressi.
22. Per realizzare l'analisi socio-economica del Mediterraneo Allargato e del Sud Italia, The European House – Ambrosetti ha elaborato un **Cruscotto di monitoraggio** (o “Tableau de Bord”) che analizza nel dettaglio il posizionamento e il ruolo del Sud Italia tra i diversi Paesi appartenenti alla macroarea di riferimento, all'interno di diversi ambiti strategici. Così inteso, il Cruscotto costituisce uno strumento strategico a disposizione dei **decisori pubblici**, degli **investitori** e di tutti coloro i quali possono contribuire a influenzare le dinamiche di sviluppo del Sud e dell'Italia nel quadro euro-mediterraneo.
23. Gli indicatori sono stati individuati in modo tale da garantire un costante aggiornamento nel tempo, rendendo il Cruscotto uno strumento di orientamento delle decisioni pubbliche. La scelta degli indicatori è soggetta a verifica da parte dei membri dell'Advisory Board²¹ e potrà essere ampliata e rivista nel tempo – sia per ragioni statistiche, sia per recepire nuove dinamiche della macroarea di riferimento – senza però che venga perso di vista l'obiettivo finale del Tableau de Bord: restituire una **fotografia** il più possibile attuale dei punti di forza e di debolezza del Sud Italia nella cornice dei Paesi del Mediterraneo.
24. Il perimetro di analisi del Cruscotto di Monitoraggio si riferisce alla macro-regione del Mediterraneo Allargato che, come accennato nel primo paragrafo, include un totale di 45 Paesi (di cui 22 riconducibili al cosiddetto Mediterraneo “Core”) e adotta diversi livelli di analisi:
 - una **dimensione regionale**, riferita all'insieme delle Regioni che compongono il Sud Italia. Il Sud Italia, infatti, è stato trattato come entità socio-economica a sé stante, separata dal resto d'Italia, per monitorarne il posizionamento sia rispetto al resto del Paese sia nel confronto tra i diversi Stati del Mediterraneo;
 - una **dimensione-Paese**, che misura le variabili identificate per 22 economie dell'area del Mediterraneo c.d. “Core” e che include tutti i Paesi che si affacciano sul Mar Mediterraneo. Date le importanti divergenze in termini economici e sociali, i Paesi “Core” sono stati suddivisi tra Paesi della sponda Nord (che comprende Italia, Albania, Portogallo, Bosnia Erzegovina, Croazia, Grecia, Malta, Montenegro, Slovenia, Francia, Spagna,

²¹ Si veda anche l'introduzione del presente Libro Bianco.

- Turchia e Cipro) e Paesi della sponda Sud (che include Tunisia, Egitto, Libia, Marocco, Algeria, Siria, Israele, Libano, Giordania);
- dei **benchmark di riferimento** che includono cluster regionali raggruppati in valori sintetici, costituiti dalla media dei Paesi che fanno parte della sponda Sud (Med. Sud), della sponda Nord (Med. Nord) e del Mediterraneo Allargato (Med. Allargato). Nel benchmark del Mediterraneo Allargato confluiscono tutti quei Paesi che non rientrano nel perimetro “Core” del Mediterraneo ma che, comunque, fanno parte della macroarea.

25. Inoltre, tra Paesi che compongono la macroarea del Mediterraneo Allargato sono stati **esclusi** ai fini delle analisi **Ucraina, Yemen e Somalia**, in quanto i relativi indicatori sono fortemente alterati dai conflitti bellici ad oggi ancora in atto.

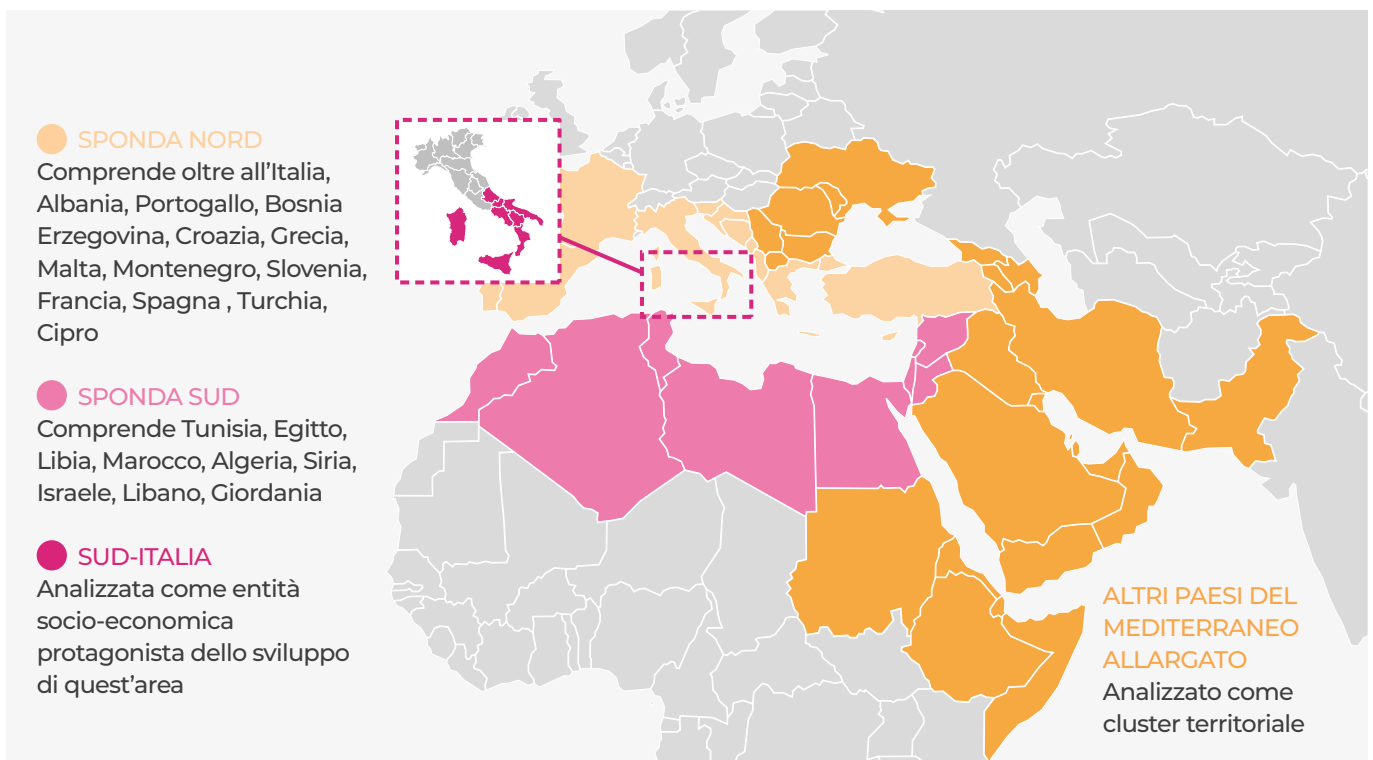


FIGURA 2. Perimetro analitico del Cruscotto di Monitoraggio, Paesi e aggregati economici considerati (illustrativo, Ucraina, Yemen e Somalia non sono stati considerati), 2022. Fonte: elaborazione The Europea House – Ambrosetti, 2022.

26. Il Cruscotto di monitoraggio è suddiviso in **quattro domini di analisi**, finalizzati a catturare le diverse sfaccettature dello stato di salute e dell'attrattività di un territorio:

- il **dominio Economico** restituisce una fotografia dell'attuale quadro economico dei diversi Paesi, mostrandone anche gli sviluppi registrati in un arco temporale di 5 anni e le relative prospettive di crescita. In particolare, sono stati inseriti alcuni indicatori particolarmente rilevanti nelle economie fortemente condizionate dalla presenza del mare, come la variazione di arrivi turistici stranieri e la movimentazione di merci via mare, misurata attraverso i TEU²²;
- il **dominio Sociale** ha lo scopo di misurare le performance dei diversi Paesi che afferiscono al perimetro di analisi. Per tenere conto delle importanti differenze sociali tra la sponda Nord e Sud del Mediterraneo “Core” e degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato, sono stati aggiunti indica-

²² 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.

tori ad hoc per misurare alcune dinamiche sociali caratteristiche. A titolo di esempio, nella dimensione Sociale sono stati considerati indici di stabilità politica, di ineguaglianza e povertà, che catturano il divario ancora esistente in termini di welfare tra le diverse macroaree che si affacciano sul Mediterraneo;

- il **dominio Energetico** è stato inserito alla luce della rilevanza strategica, assunta soprattutto alla luce degli ultimi avvenimenti riguardanti la guerra in Ucraina, della dotazione e dell'approvvigionamento di materie prime fossili e rinnovabili. Questo dominio, infatti, misura il posizionamento dei Paesi sia in termini di produzione energetica totale che in termini di consumo ed inquinamento;
- il **dominio Innovazione** ha lo scopo di misurare alcuni dei più importanti fattori abilitanti per la crescita di lungo periodo di un Paese. La crescita di lungo periodo, infatti, non è riflessa in nessuno dei domini sopra elencati. Pertanto, l'introduzione di indicatori che riguardano l'approccio all'innovazione di un Paese può rappresentare uno strumento di valutazione della performance di quel Paese in un'ottica prospettica anche di lungo periodo²³.

27. Ai fini della realizzazione del Cruscotto di monitoraggio, sono stati mappati per i 4 domini di analisi **22 Key Performance Indicator** (KPI) aggiornabili annualmente su un orizzonte temporale di 10 anni, su 42 Paesi e 20 Regioni, per un totale di oltre 13.600 informazioni censite nel database a supporto del presente Libro Bianco.

28. 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 o in rapporto ad una misura macroeconomica associata al Paese stesso (es. PIL), o in variazione percentuale all'interno di una certa fascia temporale (5 anni). Nella selezione si è inoltre cercato di considerare, ove possibile, KPI e metriche allineati a quelli maggiormente diffusi e considerati a livello nazionale e internazionale, ad esempio a livello di indicatori BES e SDGs²⁴.

29. 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. Infatti, sono stati inseriti alcuni indicatori prospettici o legati all'impatto della pandemia, in modo da poter registrare i grandi cambiamenti e le trasformazioni ad essa associati.

30. Infine, per analizzare il posizionamento del Sud Italia all'interno della macroarea del Mediterraneo "Core" si è cercato, ove possibile, di risalire ai dati regionali italiani che sono stati utilizzati per la costruzione dei database internazionali (World Bank, Fondo Monetario Internazionale, ecc.) in modo da **armonizzare gli indicatori del Sud a quelli degli altri Paesi** considerati nel perimetro di analisi.

²³ L'innovazione tecnologica è considerata, nella letteratura economica, uno dei principali driver della crescita di lungo periodo del PIL di un Paese.

²⁴ Gli obiettivi di sviluppo sostenibile sono una serie di 17 obiettivi interconnessi, definiti dall'Organizzazione delle Nazioni Unite come strategia "per ottenere un futuro migliore e più sostenibile per tutti". Il progresso verso ciascun obiettivo è misurato attraverso un set di KPI rilevati per ciascun Paese.

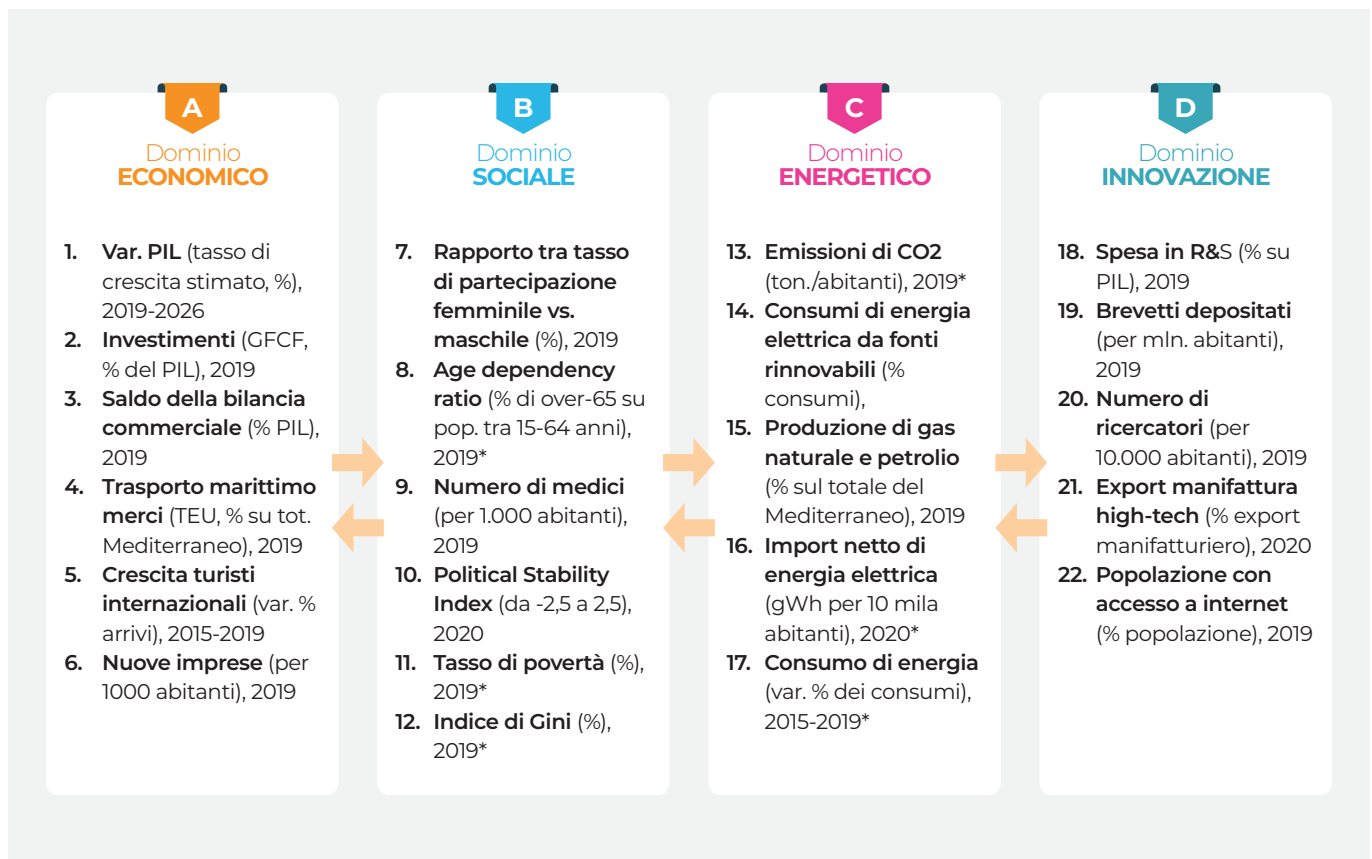
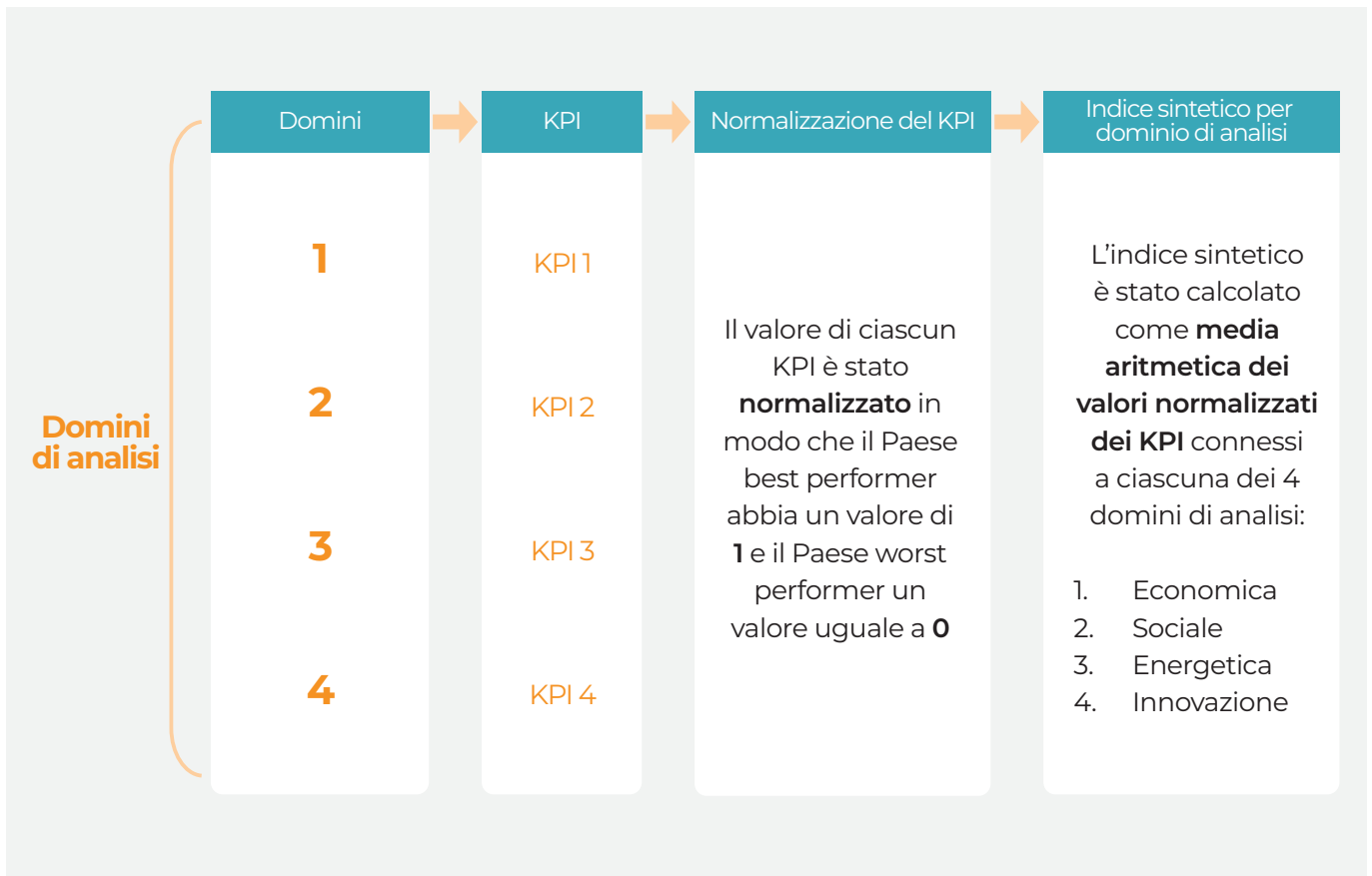


FIGURA 3. I domini di analisi alla base del Cruscotto di Monitoraggio e gli indicatori sottostanti (illustrativo, ciascun indicatore riporta l'unità di misura associata e la data o il periodo di riferimento), 2022. (*) Reverse indicator. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

31. Dal punto di vista metodologico, tutti i Key Performance Indicators (KPI) individuati, ciascuno con una propria unità di misura, sono stati **normalizzati** lungo una scala che va da 0 a 1, dove 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 diametralmente 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.
32. Il passaggio successivo alla mappatura e normalizzazione dei KPI è rappresentato dal calcolo di **4 indici sintetici**, uno per dominio (Economico, Sociale, Energetico e Innovazione), ottenuti tramite la media aritmetica dei valori normalizzati degli indicatori appartenenti a ciascun dominio di analisi. Questi indici consentono di valutare il posizionamento 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.



33. L'analisi socioeconomica così sviluppata mostra un primo elemento di innovatività **comparando il Sud Italia con peer-Paese dell'Area Mediterranea** (e del Mediterraneo Allargato, se si considera l'inclusione del cluster-benchmark, che registra la media dei valori dei Paesi dell'area non già inclusi nel cluster del Mediterraneo). Da questo cambio di perimetro, allineato alla visione e all'impostazione complessiva dell'iniziativa, risulta un posizionamento del Sud Italia migliore rispetto ad altre classifiche o analisi che lo comparano con il resto del Paese o con le regioni dell'UE. Per rendere possibile questa analisi si sono stimati o derivati i valori per ciascun indicatore per il Sud Italia, laddove disponibili soltanto a livello di aggregato nazionale e non territoriale. Il risultato è che, il Sud Italia - in un confronto tra i Paesi della macro-regione mediterranea, che si vuole adottare come riferimento per la redazione della nuova agenda di sviluppo per il Mezzogiorno - si posiziona nella top-10 dei best performer in tutti e 4 i domini di analisi.

FIGURA 4. Schema metodologico per il calcolo degli indici sintetici per singolo KPI e degli indici sintetici per dominio di analisi del cruscotto di monitoraggio dei Paesi del Mediterraneo. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

34. Un secondo elemento di innovatività è dato dalla selezione dei KPI. Si è preferito, laddove possibile, includere **misure della performance prospettiva (dinamica)** piuttosto che di un posizionamento statico in termini di attrattività e competitività. Così, ad esempio, alla misura del PIL attuale si è preferita la stima prospettiva della sua crescita nei prossimi anni. Questo è rilevante anche alla luce degli stravolgimenti avvenuti nell'ultimo biennio, che ha visto la pandemia prima, e il conflitto tra Russia e Ucraina poi, rendere obsoleti dati puntuali risalenti agli anni passati. Ciò ha portato a penalizzare economie avanzate, già mature, benchè attrattive e competitive, valorizzando i Paesi maggiormente dinamici e con prospettive evolutive maggiormente promettenti nei domini identificati.

35. Per comprendere in maniera più approfondita le determinanti del posizionamento del Sud Italia rispetto ai 4 domini di analisi (e declinare, di conseguenza, le scelte strategiche per il territorio), risulta indispensabile analizzare i **singoli indicatori** sintetici e i relativi KPI sottostanti.
36. Il **dominio Economico** vede la Turchia in testa con uno score di 0,49, con primati che riguardano soprattutto la crescita attesa del PIL tra il 2019 e il 2026 e la quota di TEU movimentati sul totale del Mediterraneo “Core”, in aggiunta ad una bilancia commerciale positiva ed una importante quota di investimenti su PIL. In questo dominio, il Sud Italia ricopre il 6° posto (0,39 punti), mostrando una performance positiva, superiore anche a quella di altri Paesi europei sviluppati come Portogallo, Francia e Grecia (rispettivamente 7°, 15° e 18°).
37. La sponda Nord si attesta la ripartizione più sviluppata a livello economico, con un punteggio di 0,39, staccando nettamente la media del Paesi della sponda Sud, che presentano ancora importanti carenze strutturali che fanno registrare un punteggio di 0,29.

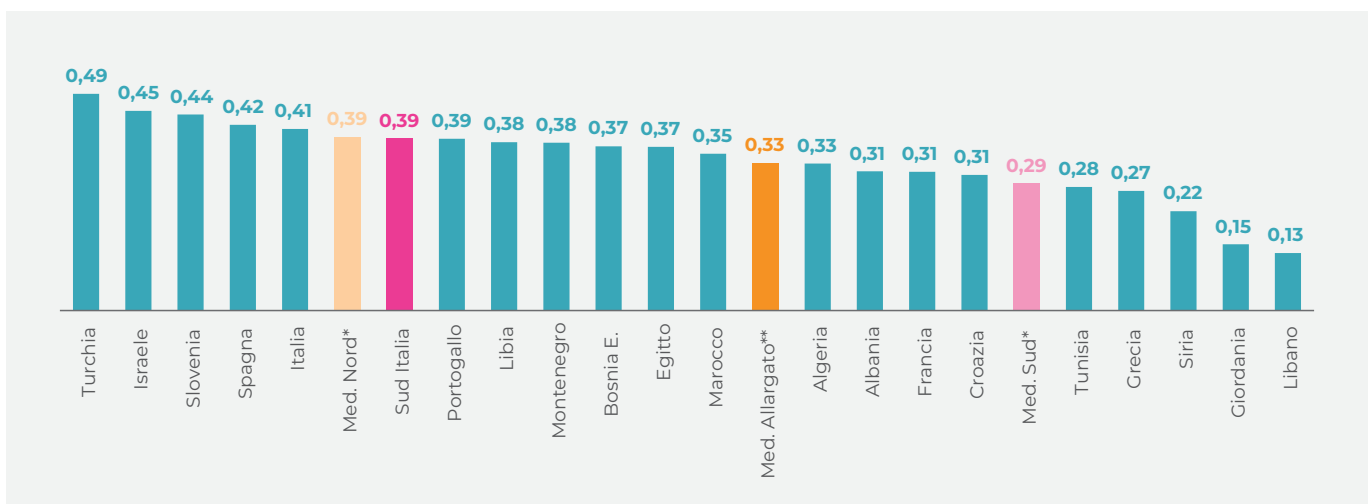


FIGURA 5. Classifica del dominio Economico (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

38. Focalizzando l'analisi sui singoli indicatori che compongono l'indice complessivo, è possibile notare innanzitutto una forte eterogeneità in termini di **crescita del PIL** nel periodo 2019-2026. In questo arco temporale, tutti i Paesi inclusi nel perimetro di analisi prevedono una crescita, nonostante lo shock economico causato dalla pandemia da COVID-19. Tra i best performer spicca l'economia egiziana con un tasso di crescita atteso tra il 2019 e il 2026 del 40,7%. Le performance attese peggiori sono, invece, quelle di Algeria, Italia e Tunisia, con una variazione rispettivamente del 3,1%, 5,2% e 6,5%. In media, la sponda Sud registra un tasso di crescita atteso maggiore della sponda Nord, 17,1% contro il 14,7%. Il tasso di crescita medio atteso degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato risulta essere quello più elevato tra le diverse ripartizioni geografiche, con una crescita stimata del 19,7%.
39. In questo contesto, anche grazie alle importanti risorse messe a disposizione dal PNRR e da altri fondi nazionali ed europei delle politiche di coesione, il Sud Italia si attende possa posizionarsi all'11° posto, con un valore del 13,4% (0,9 punti percentuali maggiore del valore medio dei Paesi dell'UE e 2,6 volte maggiore rispetto a quello italiano). È importante

sottolineare che la situazione geopolitica attuale rischia di minare questa crescita. In tal senso, la seconda parte di questo Libro Bianco contiene una visione e proposte di policy – coerenti con lo scenario attuale – potenzialmente in grado di non attenuare questa spinta allo sviluppo.

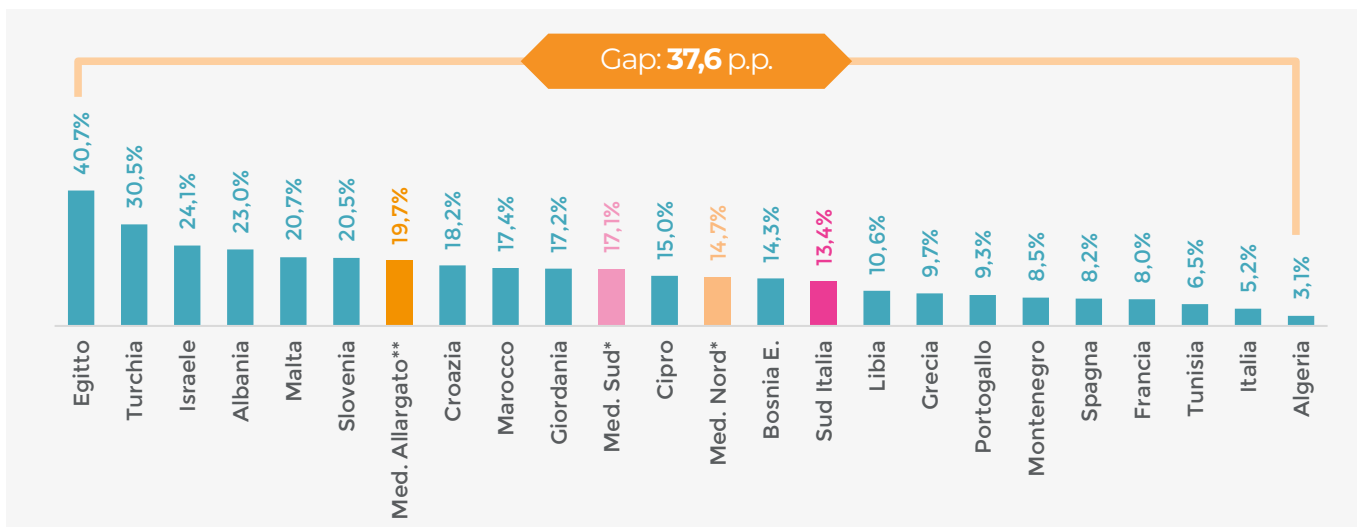
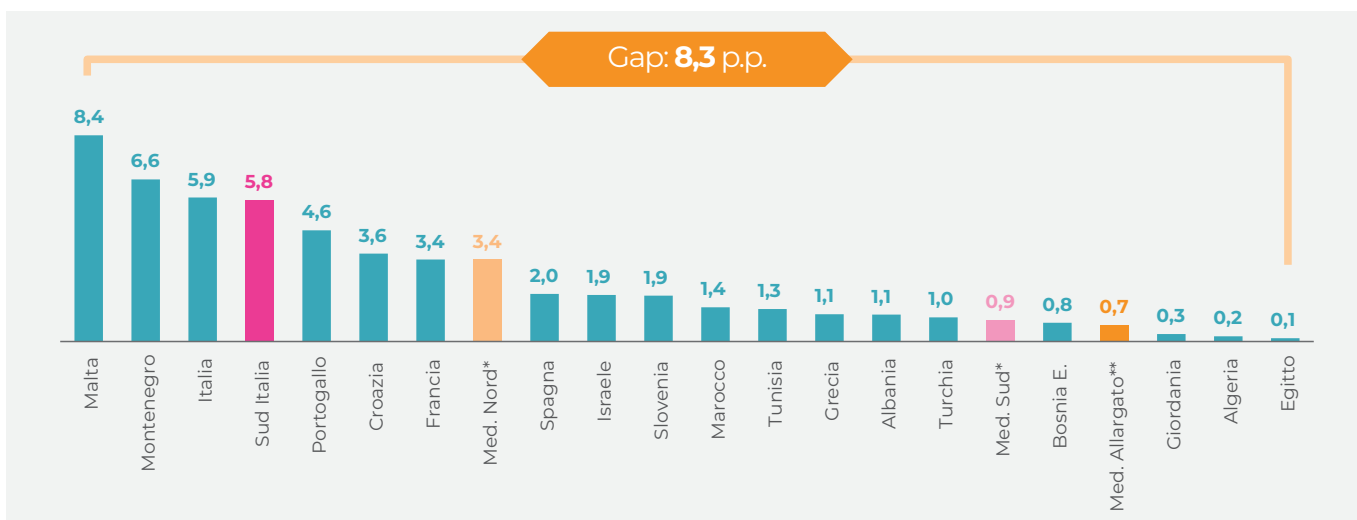


FIGURA 6. Variazione del PIL (valori %), 2019-2026E. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati FMI e Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, 2022.

40. Un indicatore che misura la dinamicità del tessuto industriale di un territorio è il numero di **nuove imprese**. Come è possibile notare dal grafico, la sponda Nord del Mediterraneo presenta una natalità di imprese più elevata rispetto al resto della macroarea, con un valore di 3,4 nuove imprese ogni 1.000 abitanti (vs. 0,9 sponda Sud e 0,7 Mediterraneo Allargato). Sul versante europeo, l'imprenditoria italiana è una delle più dinamiche, con il Sud Italia che si posiziona al 4° posto nel Mediterraneo con 5,8 nuove imprese ogni 1.000 abitanti.

41. Nella classifica generale spiccano Malta e il Montenegro, con valori rispettivamente di 8,4 e 6,6 imprese ogni 1.000 abitanti. Il posizionamento di leadership di questi due Paesi è fortemente legato alle agevolazioni fiscali per la creazione e l'insediamento delle imprese previste in entrambi gli Stati, finalizzate all'attrazione di investimenti in queste aree.

FIGURA 7. Nuove imprese (valori per 1.000 abitanti), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Movimprese, 2022.



42. Infine, tra gli indicatori della dimensione Economica è stata inserita la **variazione degli arrivi turistici internazionali** rispetto al 2015. Per quanto i flussi turistici non riflettano un quantitativo economico per sé, essi forniscono tuttavia un'importante misura di attrattività del territorio, contribuendo anche alla crescita dello stesso attraverso la spesa da parte dei turisti.
43. Sebbene la Francia sia il primo Paese per attrazione turistica nel Mediterraneo, essa presenta la crescita di turisti stranieri più bassa dell'area con una variazione del 7,2%. Al contrario, molti Paesi ancora in via di sviluppo risultano sempre più attrattivi: ad esempio, i flussi di turisti stranieri sono cresciuti del 75,9% in Tunisia e del 38,7% in Algeria, evidenziando un interesse sempre più acceso da parte dei turisti internazionali verso le destinazioni africane.
44. In questo scenario, il Sud Italia si posiziona a metà classifica, con un tasso di crescita del 31,8%, un valore quasi doppio rispetto alla media italiana, pari al 17,7%. Seppur infatti, allo stato attuale, il Sud aggrega ancora meno turisti stranieri rispetto alle Regioni settentrionali, questo trend sembra si stia invertendo se si considerano i tassi di crescita e dunque le proiezioni future dei flussi turistici²⁵.

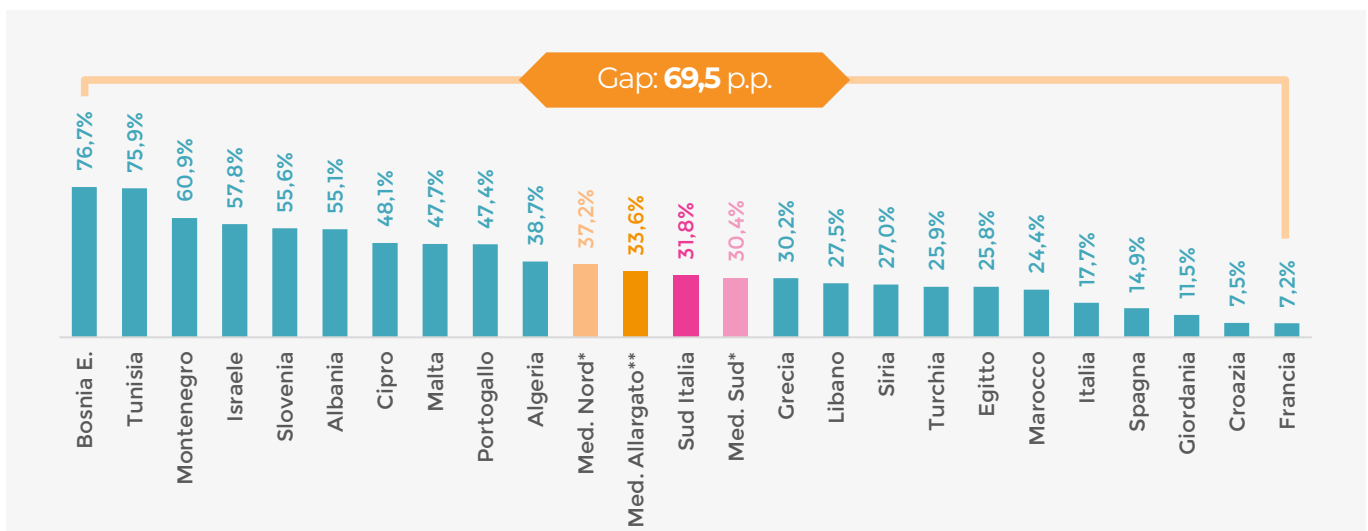


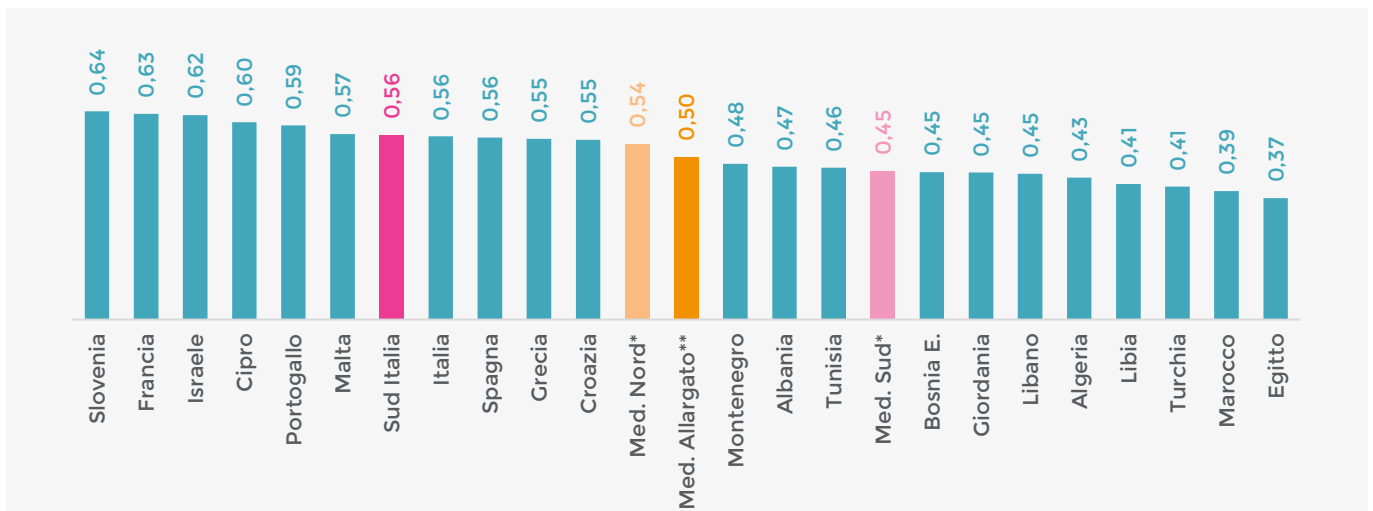
FIGURA 8. Variazione degli arrivi turistici internazionali rispetto al 2015 (percentuale), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2022.

45. L'obiettivo del **dominio Sociale** è quello di fornire una misura complementare a quelle di sviluppo economico/industriale, per mettere in luce i forti divari in termini di welfare tra le diverse regioni del Mediterraneo. È, infatti, possibile notare una ancora più marcata separazione tra Paesi europei e Paesi dell'area MENA, dove i primi ricoprono la parte superiore della classifica: la sponda Nord del Mediterraneo registra un punteggio di 0,54, contro lo 0,5 degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato e lo 0,45 dei Paesi della sponda Sud. Particolarmente critici sono i punteggi di Egitto, Marocco e Turchia, che registrano valori rispettivamente di 0,37, 0,39 e 0,41, causati da un'arretratezza nel sistema di welfare rispetto alle altre economie mediterranee.
46. Particolarmente virtuoso è il caso della **Slovenia**, che si posiziona prima nella macroarea con un punteggio di 0,64 e che ricopre una posizione

²⁵ Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla seconda parte del presente Libro Bianco, in particolare alla sezione dedicata al Turismo.

di leadership in più di un indicatore. La Slovenia, infatti, registra il tasso di povertà e l'indice di Gini²⁶ più bassi del Mediterraneo: nei diversi Paesi questi due indicatori presentano spesso una relazione negativa (Paesi con maggiori tassi di ineguaglianza sono spesso più ricchi, e Paesi con un basso tasso di povertà hanno minore ineguaglianza). Per questa ragione, un primato in entrambi gli indicatori denota un forte impegno da parte della Slovenia verso le tematiche di coesione sociale.

47. Il Sud Italia si posiziona al **7° posto** con un punteggio di 0,56, performando leggermente meglio dell'Italia. In particolare, questo distacco è dovuto primariamente al maggior numero di medici ogni 1.000 abitanti, a un minor tasso di ineguaglianza (riflesso dall'indice di Gini) e ad un minor rapporto di dipendenza dagli anziani.



48. Passando ai singoli indicatori, il **rapporto di dipendenza dagli anziani** riflette una delle sfide più complesse per tutta la macroarea: questo, infatti, pur essendo un indicatore statico, permette di cogliere appieno le traiettorie di crescita demografica dei diversi Paesi.

49. I territori europei, e più in generale della sponda Nord, sono caratterizzati da un **basso tasso di natalità** e un'aspettativa di vita sempre più elevata che stanno determinando negli anni un rovesciamento della piramide demografica (il rapporto di dipendenza è pari al 28,8%). Al contrario, i Paesi della sponda Sud sono caratterizzati da trend opposti (con un rapporto del 10,5%), mettendo in luce l'opportunità per le due aree di intraprendere un percorso di sviluppo demografico comune, che possa beneficiare tutti i Paesi.

50. In questo quadro l'Italia è il Paese **worst performer**, con un rapporto di dipendenza dagli anziani del 36,1%, nettamente superiore rispetto al Sud che rappresenta la macroarea più giovane della Penisola con una percentuale del 31,9%.

FIGURA 9. Classifica del dominio Sociale (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

²⁶ 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.

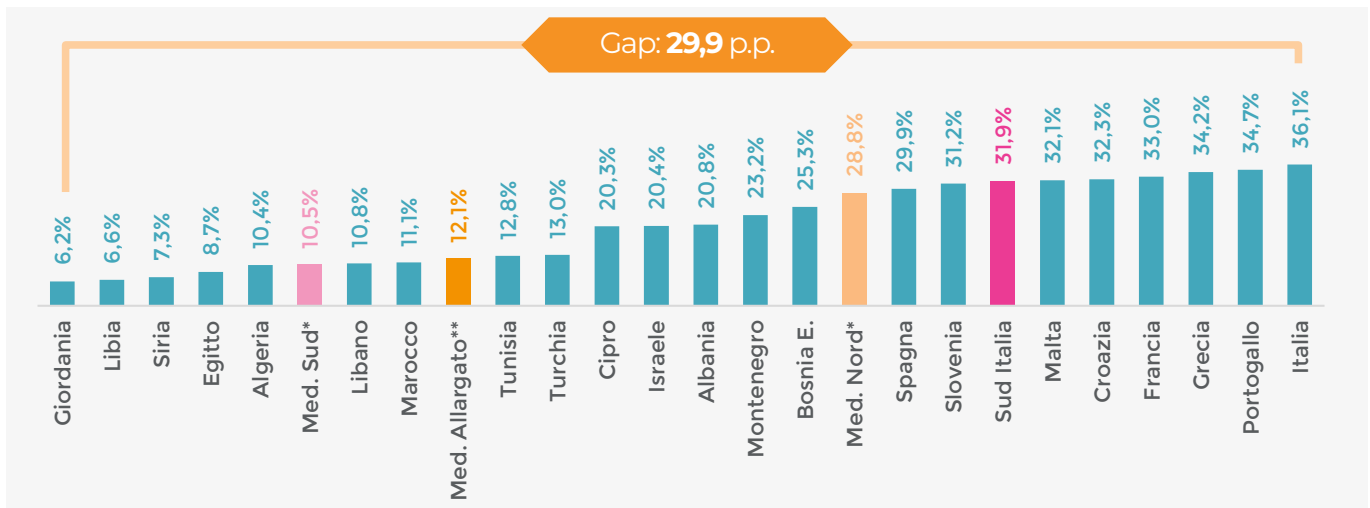
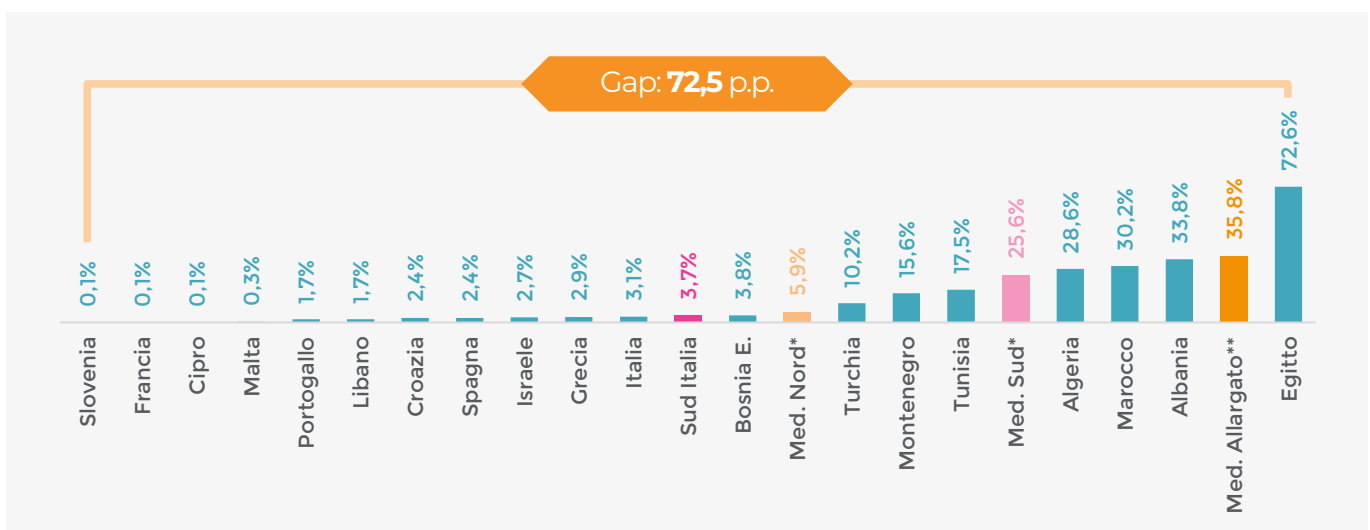


FIGURA 10. Rapporto di dipendenza dagli anziani (persone over-65 su 15-64 anni, percentuale), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2022.

FIGURA 11. Tasso di povertà (numero di poveri sotto la soglia dei \$5,50 PPP al giorno sul totale popolazione, percentuale), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2022.

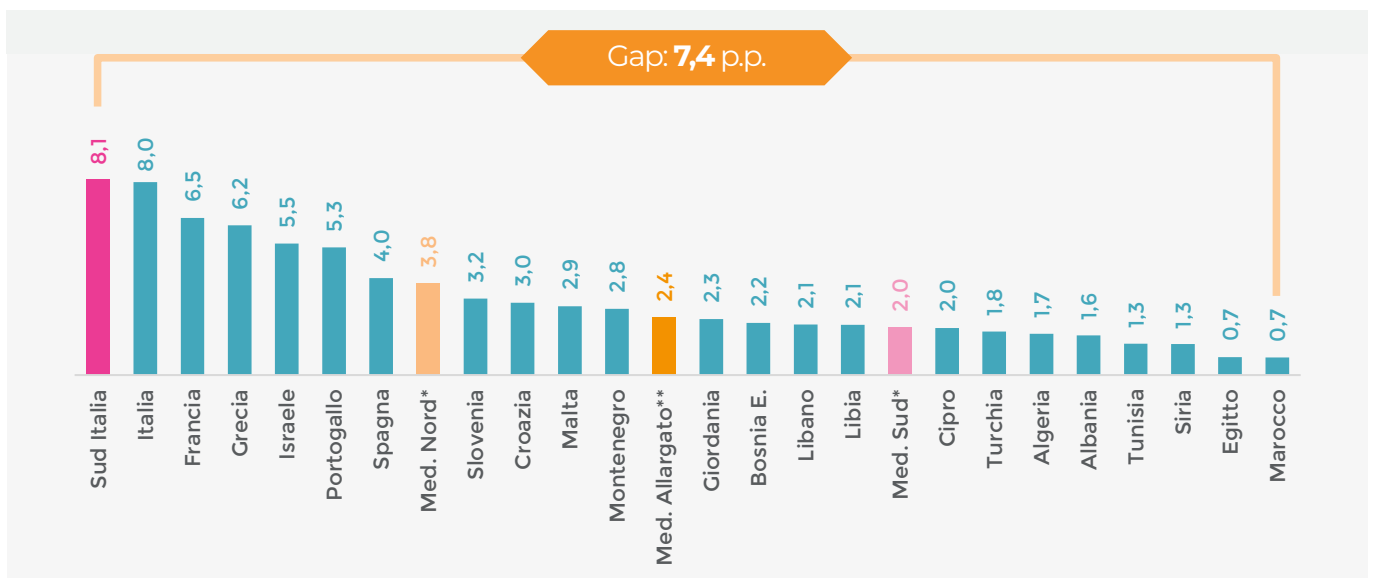
51. Il **tasso di povertà** è l'indicatore che maggiormente differenzia i diversi Paesi delle due sponde del Mediterraneo: se da un lato i Paesi della sponda Nord registrano un tasso medio del 6,9%, quelli della sponda Sud presentano un valore quattro volte più grande, pari al 25,6%.
52. Come detto in precedenza, la Slovenia risulta essere il Paese best performer con un tasso dello 0,1%, in linea con la Francia. Al contrario, l'**Egitto** è il Paese con il più alto tasso di povertà, raggiungendo il 72,6%, registrando valori più che doppi rispetto alla media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato (35,8%) e all'Albania (33,8%), che ricoprono rispettivamente il secondo e il terzo posto.
53. Il Sud Italia si posiziona a **metà classifica** con un tasso di povertà del 3,7%, una performance leggermente peggiore rispetto alla media italiana, che segnala l'importanza che può avere un percorso di crescita condiviso a livello nazionale nel migliorare la complessiva performance di welfare. Il Sud, infatti, risulta essere il territorio cerniera tra le due macroaree in questo indicatore, posizionandosi ultima tra i Paesi Europei e prima tra quelli dell'Area MENA.



54. Infine, se da un lato il Sud Italia presenta ancora un tasso di povertà maggiore rispetto al resto della Penisola, dall'altro i **servizi di assistenza**

alla persona risultano essere molto sviluppati. In particolare, il Sud è la prima area del Mediterraneo per **numero di medici** ogni 1.000 abitanti, con un valore di 8,1, che stacca di molto la media della sponda Nord (pari a 3,8), degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato (pari 2,4) e della sponda Sud (2,0). Il primato sul numero di medici al Sud, tuttavia, si contrappone a una forte migrazione sanitaria, che rappresenta il segnale inequivocabile di una carenza di servizi di base.

55. Ancora una volta, questo indicatore vede ai primi posti i Paesi europei, con l'eccezione di **Israele** che occupa il 5° posto, con 5,5 medici per 1.000 abitanti, a conferma del positivo posizionamento del Paese nel dominio Sociale. È, dunque, possibile notare un notevole distacco tra la media dei Paesi della sponda Nord, pari a 3,8 medici per 1.000 abitanti, e quella della sponda Sud e degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato.



56. Con riferimento al dominio energetico, il quadro geopolitico attuale, fortemente condizionato dal conflitto tra Ucraina e Russia, ha posto una maggiore attenzione alle tematiche legate all'approvvigionamento di fonti energetiche, in un contesto in cui la transizione energetica verso fonti rinnovabili rappresentava già un punto di attenzione per le economie europee. Per questa ragione, il **dominio Energetico** dei Paesi del Mediterraneo è particolarmente rilevante per le traiettorie di sviluppo delle diverse economie.

57. In questa cornice, è possibile notare come i divari tra le due sponde siano attenuate, a causa dell'importante quantitativo di materie prime detenute dai Paesi della sponda Sud. In particolare, la **Bosnia Erzegovina** è il primo Paese dell'area con un punteggio di 0,68, grazie all'elevata quota di produzione energetica da fonti rinnovabili e una bilancia energetica positiva che fa del Paese un esportatore netto di energia elettrica. Particolarmente positivo è anche il punteggio ottenuto in questo dominio dagli altri Paesi del Mediterraneo Allargato, pari a 0,61, nettamente al di sopra della media dei Paesi della sponda Nord (0,52) e dei Paesi della sponda Sud (0,48).

58. Grazie alla sua importante dotazione energetica, in particolare nel campo delle rinnovabili, il Sud Italia si posiziona al 3° posto in questa dimensione, con

FIGURA 12. Numero di medici (valore per 1.000 abitanti), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2022.

un punteggio di 0,61, assumendo un ruolo chiave in Italia (che invece si posiziona a metà classifica con un valore di 0,50) per la transizione energetica.

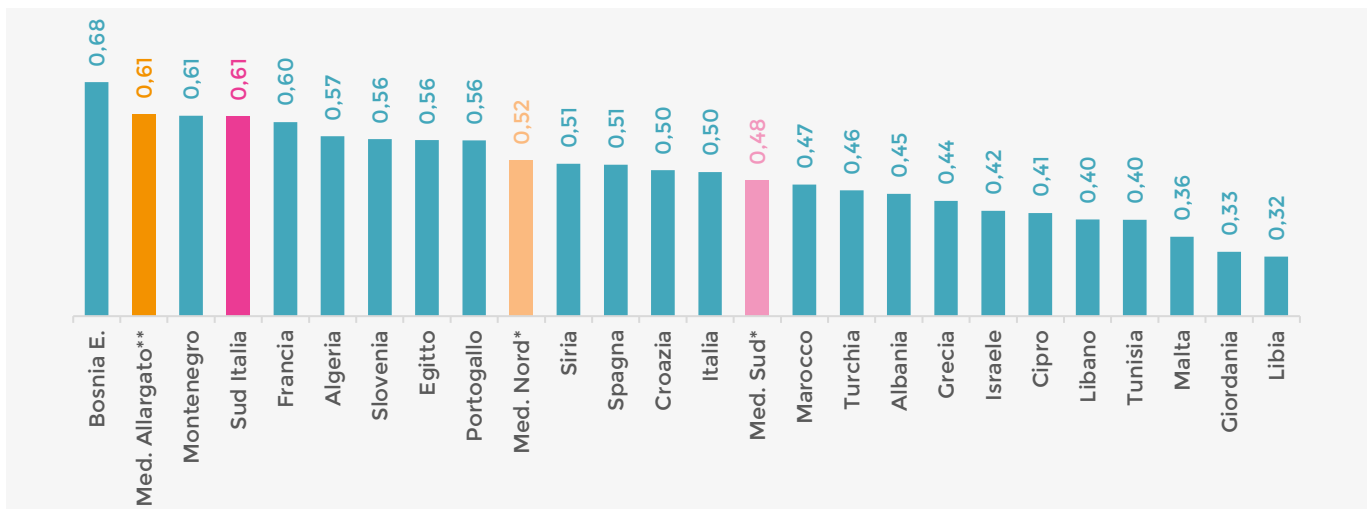


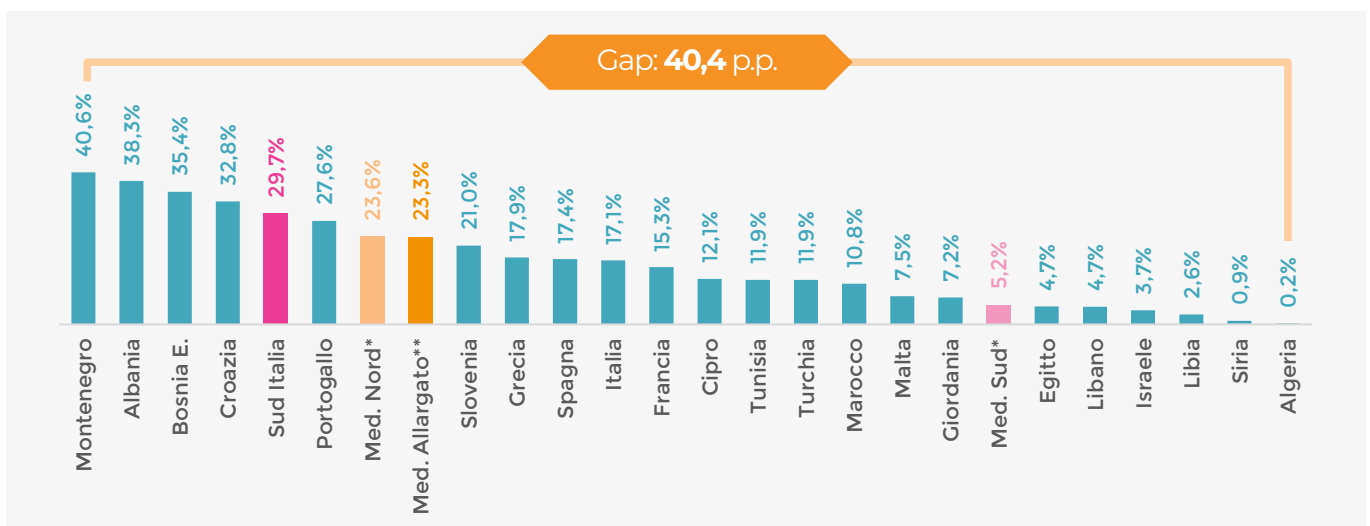
FIGURA 13. Classifica del dominio Energetico (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

59. L'indicatore sui **consumi di energia elettrica coperti da fonti rinnovabili** vede in testa i Paesi dell'est Europa – Montenegro, Albania, Bosnia e Croazia, con una copertura rispettivamente del 40,6%, 38,3%, 35,4% e 32,8% – che sono riusciti a sfruttare il potenziale endogeno di fonti rinnovabili, combinandolo con le tecnologie necessarie ad estrarne il potenziale.

FIGURA 14. Consumi di energia elettrica coperti da fonti rinnovabili (percentuale), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SDGs e GSE, 2022.

60. Seppur i Paesi nordafricani siano tra quelli più promettenti sulle rinnovabili, ad esempio per l'elevato irraggiamento solare e la potenzialità eolica, il **basso sviluppo tecnologico** non ha permesso loro di trasformare queste fonti primarie in energia, rimanendo negli ultimi posti in classifica. Confrontando, infatti, la media dei Paesi della sponda Sud con quelli della sponda Nord, emerge che i primi, nonostante un potenziale superiore, registrano una copertura del 5,2%, mentre i secondi riescono a coprire il 23,6% dei consumi di energia elettrica con fonti rinnovabili.

61. 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 posizionano quarto nel Mediterraneo con una copertura del 29,7%, distante dalla media italiana di 12,6 punti percentuali.



62. Sebbene le rinnovabili giochino un ruolo fondamentale nelle strategie di approvvigionamento energetico, nell'attuale scenario geopolitico è necessario inquadrare anche la distribuzione delle altre risorse naturali, **petrolio e gas naturale**.
63. In questo dominio, si osserva un'elevata concentrazione della produzione in alcuni Paesi del Mediterraneo. In particolare, gli altri Paesi del Mediterraneo Allargato producono complessivamente il **41,4%** del totale di gas naturale e petrolio dell'area, sottolineando l'importanza di includere anche questi Paesi all'interno della macroarea.
64. A seguire, le quote più grandi di produzione di petrolio e gas sono detenute dai Paesi nordafricani (**Algeria, Libia ed Egitto**) e dalla Siria, che complessivamente cubano il 94,8% del totale dell'area.
65. Il Sud Italia ricopre un ruolo marginale se confrontato con i Paesi della sponda Sud. Tuttavia, risulta essere (insieme all'Italia) la prima economia della sponda Nord per produzione di gas naturale e petrolio, grazie in particolare ai giacimenti di materie prime presenti in **Basilicata**²⁷. È importante notare che la quota del Sud nella produzione totale del Mediterraneo è uguale fino al terzo decimale a quella dell'Italia; ciò implica che quasi la totalità dell'energia fossile viene prodotta al Sud.



66. La distribuzione di materie prime fossili e rinnovabili si riflette fortemente sulla **bilancia energetica** dei diversi Paesi. In linea con i dati precedentemente mostrati, i Paesi della sponda Sud risultano essere esportatori netti di energia elettrica, con un export netto di 0,72 GWh per 10.000 abitanti, mentre i Paesi della sponda Nord risultano essere importatori netti, con un valore di 2,35 GWh per 10 mila abitanti. Il primato della **Bosnia** è fortemente legato alla sua posizione di leadership nella produzione energetica da fonti rinnovabili, che ha portato il Paese a registrare un'esportazione netta nel 2020 di 11,33 gWh per 10.000 abitanti.
67. Su questo indicatore vi è una forte divergenza tra Italia e Sud, con il primo che risulta essere un importatore netto (5,38 GWh per 10.000 abitanti) e il secondo che invece esporta più energia elettrica di quanto ne importa,

FIGURA 15. Produzione di gas naturale e petrolio (percentuale sul totale del Mediterraneo), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SDGs e GSE, 2022.

²⁷ Per maggiori approfondimenti si rimanda ai Rapporti "Think Tank Basilicata" 2019-2020-2021 di The European House – Ambrosetti, disponibili sul sito www.ambrosetti.eu.

con un saldo complessivo di 1,25. Il principale motivo che fa staccare il Sud dal resto della Penisola è la produzione di energia fossile che, come già sottolineato, risulta essere concentrata in alcune Regioni meridionali.

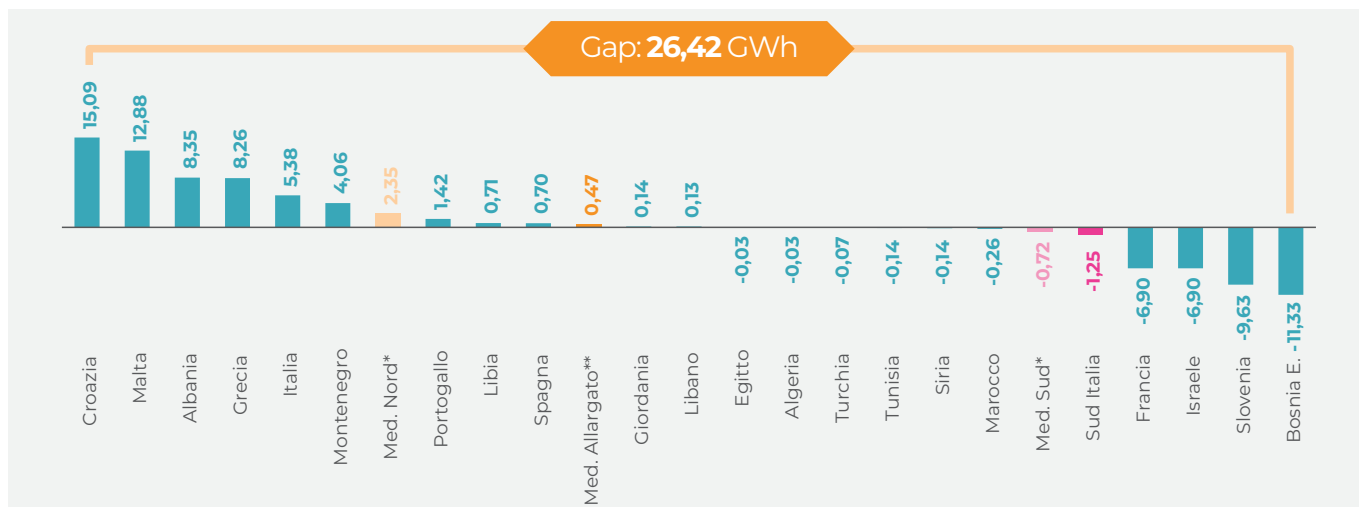
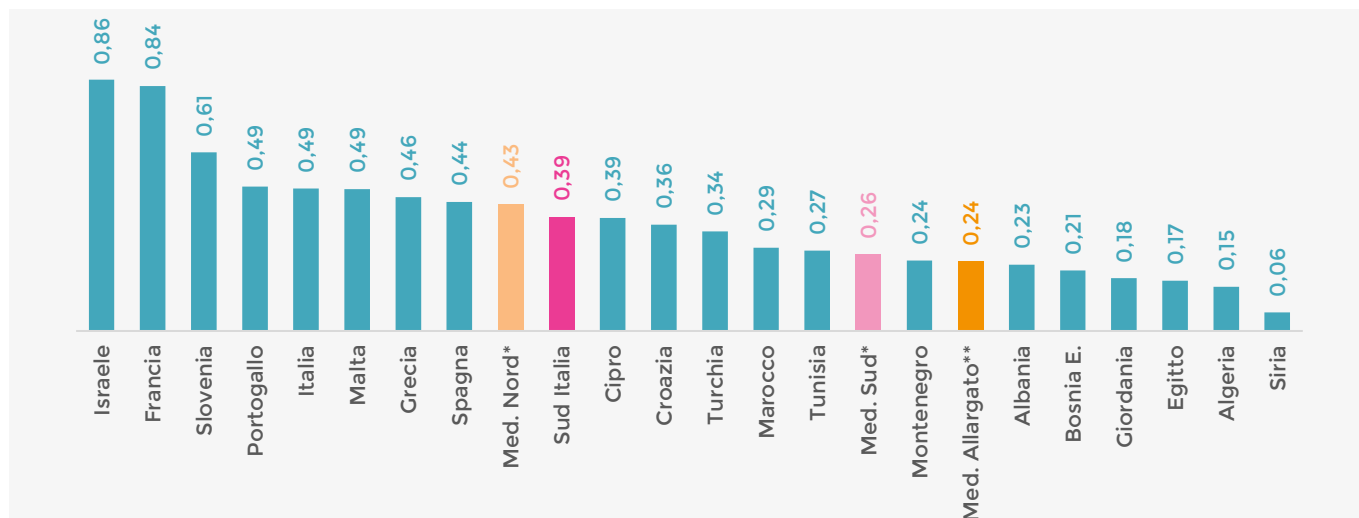


FIGURA 16. Import netto di energia elettrica (GWh per 10 mila abitanti), 2020 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati IEA e Terna, 2022.

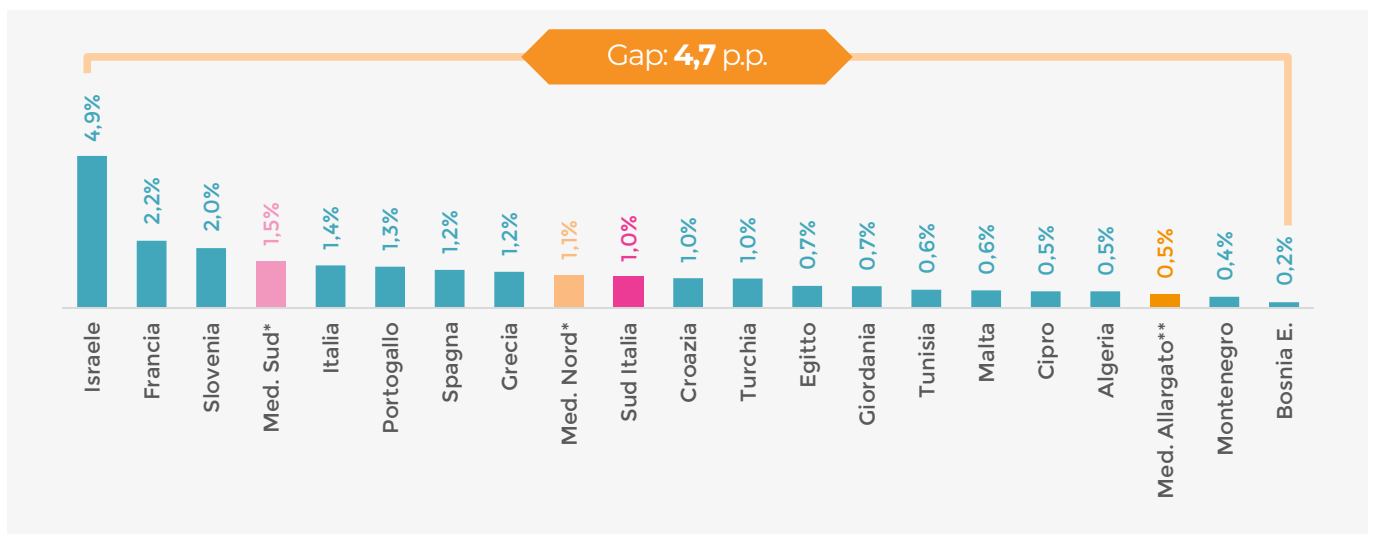
68. Il **dominio dell'Innovazione** è strettamente connesso alle scelte di politica industriale di uno Stato. Occorre inoltre distinguere tra quella che la letteratura definisce “buona” e “migliore” innovazione, ricomprendendo la seconda l'innovazione legata all'economia digitale e alla green transition. I vari indicatori (numero di ricercatori, brevetti, export high-tech, accesso a internet), infatti, risentono fortemente della scelta di quanta porzione di PIL allocare per investimenti in Ricerca e Sviluppo. In quest'area **Israele** rappresenta un'eccellenza a livello internazionale, rendendo il Paese leader tecnologico del Mediterraneo con un punteggio di 0,86, superando anche la Francia (0,84). In generale, tra i Paesi della sponda Nord del Mediterraneo è presente una maggiore componente di innovazione, con un punteggio di 0,44, rispetto allo 0,26 dei Paesi della sponda Sud e dello 0,24 degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato.

FIGURA 17. Classifica del dominio Innovazione (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo). (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

69. Tra i quattro domini identificati, l'Innovazione è quello in cui il Sud Italia presenta **maggiori criticità** da colmare per raggiungere i livelli del resto d'Italia e allinearsi agli standard europei, posizionandosi al 9° posto, con un punteggio di 0,39. L'Italia nel complesso riesce a superare altri importanti player europei come Grecia e Spagna e allinearsi al Portogallo, raggiungendo un punteggio di 0,49. Tuttavia fatica a raggiungere la Francia, proprio a causa di un ridotto sviluppo di questa dimensione nel Sud Italia.



70. In linea con quanto detto nei paragrafi precedenti, è possibile ricondurre il primato di Israele in questa dimensione al suo impegno in termini monetari nella **Ricerca e Sviluppo** (anche R&S). Il Paese, infatti, investe il 4,9% del suo PIL in questa attività, doppiando la Francia (che è seconda in classifica con una percentuale del 2,2%).
71. Seppur in termini assoluti la sponda Sud del Mediterraneo investe meno in R&S, questa riesce ad allocarvi una percentuale maggiore di PIL rispetto alla sponda Nord (rispettivamente l'1,5% e l'1,1%). Nella macroarea europea l'Italia si posiziona sotto a Francia e Slovenia, ricoprendo una posizione mediana nella area con una performance migliore di Spagna, Portogallo e Grecia, con un investimento su PIL dell'1,4%. Il benchmark degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato invece presenta un basso livello di investimenti in R&S, pari allo 0,5%.
72. Questo indicatore sottolinea l'esigenza da parte del Sud Italia di allineare la sua spesa in R&S, che ammonta all'1% del PIL al 2019, a quella della media italiana (1,4%), per colmare i gap presenti nella dimensione dell'Innovazione in un contesto in cui questa rappresenta un fattore abilitante allo sviluppo economico, agendo sia nel settore energetico, che in quello industriale in generale.



73. Il numero di **brevetti depositati** riflette l'investimento di un territorio in Ricerca e Sviluppo, ma considera anche la produttività del settore scientifico. In questi termini, la Francia detiene il primato per brevetti depositati ogni milione di abitanti, con un valore di 219,6. Nonostante questo indicatore registri una forte predominanza delle potenze europee, **Israele e Turchia** riescono a competere con i maggiori player, depositando rispettivamente 158,7 e 93 brevetti per milione di abitanti.
74. I Paesi della sponda Nord presentano un maggior numero di brevetti depositati, con una media pari a 63,1 ogni milione di abitanti, più del doppio della media dei Paesi della sponda Sud e degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato (rispettivamente pari a 28,5 e 32,7).
75. Rispetto all'indicatore precedente che vedeva l'Italia a metà classifica tra i Paesi europei, in questo caso la Penisola si posiziona nel podio come **seconda potenza europea** e terza nel Mediterraneo, con un valore di 149,3

FIGURA 18. Spesa in Ricerca e Sviluppo in rapporto al PIL (percentuale), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat, 2022.

FIGURA 19.
Brevetti depositati (ogni 1.000.000 abitanti), 2020 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e MISE, 2022.

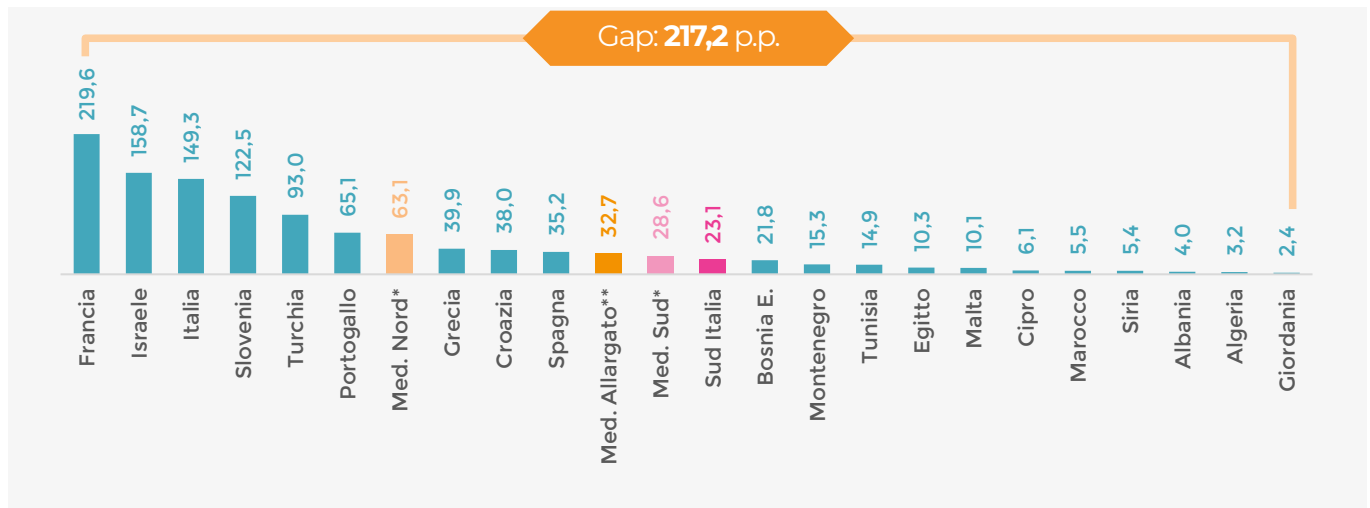
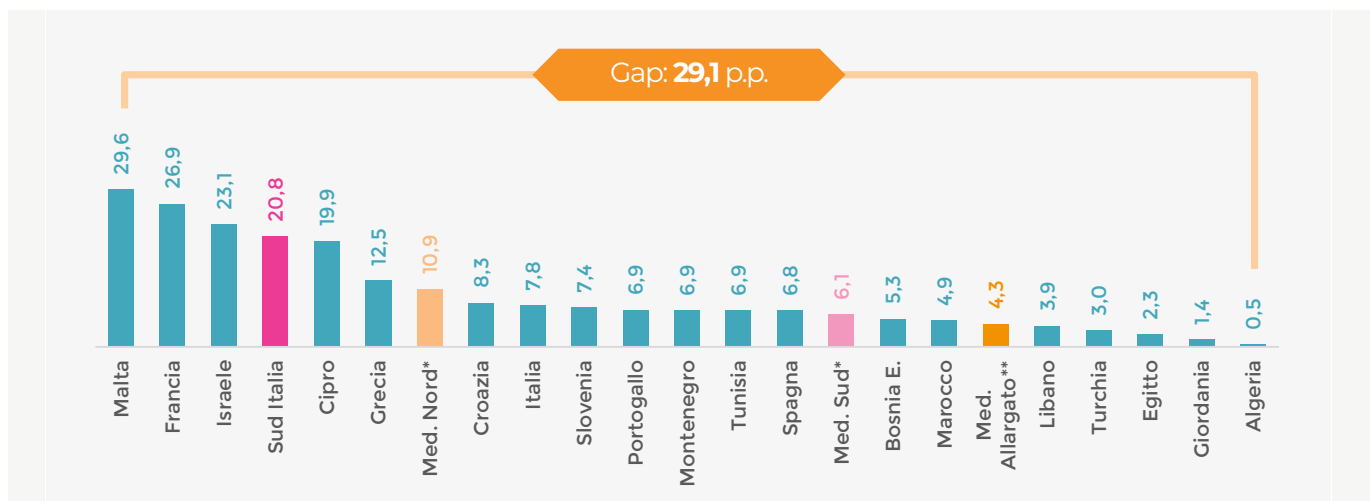


FIGURA 20.
Export di prodotti manifatturieri high-tech sul totale dell'export (percentuale), 2020 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Istat-Coeweb, 2022.



brevetti. Tuttavia, il **divario tra Sud e resto d'Italia** risulta essere particolarmente accentuato, pari a 126,2 brevetti per milioni di abitanti. Questo risultato è riconducibile al fenomeno della “fuga dei cervelli” dal Sud verso il Nord o altri Paesi esteri, che lede fortemente la capacità produttiva e brevettuale del territorio meridionale. Di conseguenza, il Sud Italia si posiziona al di sotto della media dei Paesi della sponda Nord, della sponda Sud e degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato, con un totale di 23,1 brevetti ogni milione di abitanti.

76. Una nota positiva per il Sud Italia in questa dimensione è rappresentata dalla quota di **esportazioni high-tech** sul totale. Su questo indicatore, infatti, il Sud Italia si afferma come forza trainante della Penisola in ambito high-tech, con produzioni di eccellenza nei settori dell'aerospazio, automotive e farmaceutico²⁸. Il 20,8% del totale delle esportazioni del Sud è costituito da prodotti ad alta tecnologia, rispetto al 7,8% italiano, facendolo posizionare quarto nel Mediterraneo, dopo Malta, Francia e Israele.
77. Nel confronto tra i benchmark di riferimento, emerge ancora una volta la forte divergenza tra Paesi della sponda Nord – nei quali in media i prodotti high-tech costituiscono il 10,9% delle esportazioni – e quelli della sponda Sud e gli altri Paesi del Mediterraneo Allargato, che invece registrano valori nettamente inferiori e pari rispettivamente al 6,1% e al 4,3%.

²⁸ Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla seconda parte del presente Libro Bianco, in particolare alla sezione dedicata alle Specializzazioni Produttive.

1.3 IL POSIZIONAMENTO COMPLESSIVO DEL SUD ITALIA E IL CONTRIBUTO DELLA NUOVA PROGRAMMAZIONE ALLA CRESCITA DELL'AREA

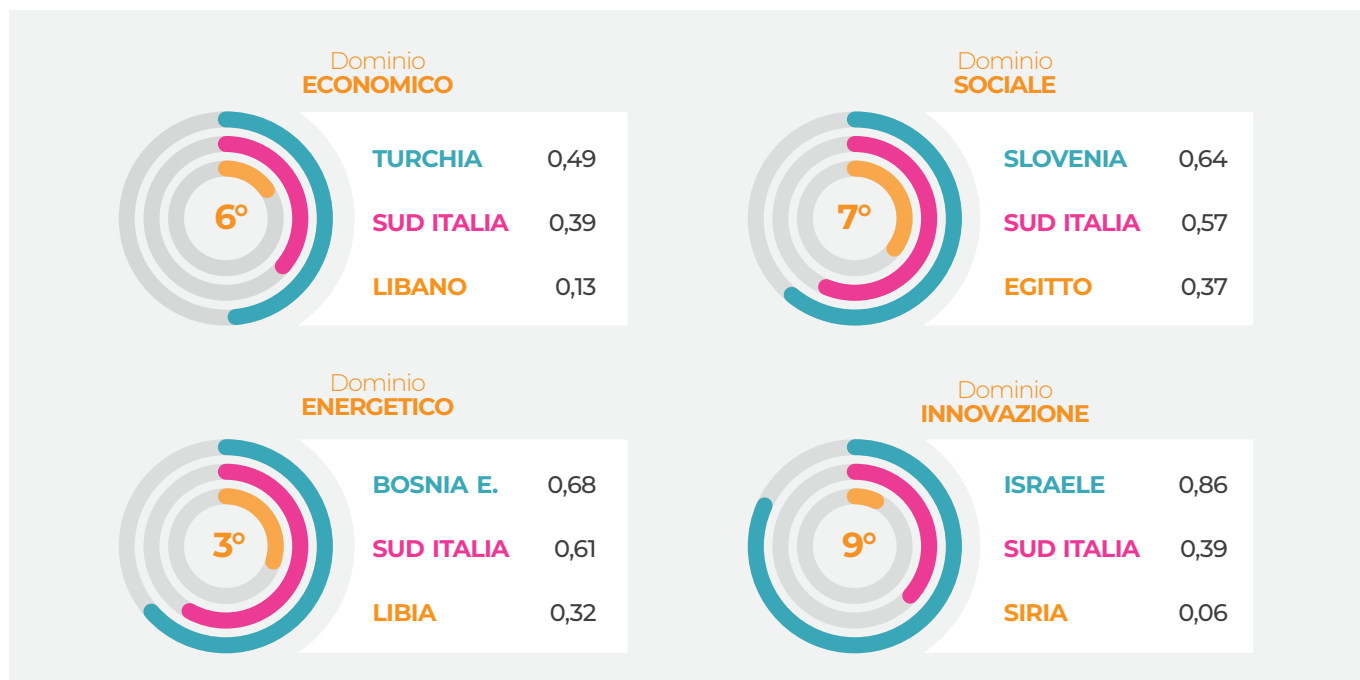
78. L'analisi degli indicatori socioeconomici dei Paesi del Mediterraneo evidenzia il **ruolo centrale del Sud Italia** in tutta la macroarea di riferimento: in ognuno dei quattro domini, il Mezzogiorno si posiziona nella parte alta della classifica (prime 10 posizioni), con un posizionamento particolarmente positivo nel **dominio Energetico**. In particolare, il Sud Italia si posiziona nelle prime 6 posizioni in 7 KPI (natalità delle imprese, energia rinnovabile, produzione di gas e petrolio, import di energia elettrica, variazione dei consumi energetici, export high-tech, medici per 1.000 abitanti) e nelle ultime 6 posizioni in 1 solo KPI (investimenti sul PIL).

79. Di seguito sono rappresentati i **risultati di sintesi** dei singoli domini di analisi, con il posizionamento del Sud Italia a livello mediterraneo, oltre che gli indici sintetici del Sud Italia e del Paesi "best performer" e "worst performer". In particolare, nello schema sotto riportato, per ciascun dominio di analisi sono rappresentati:

- in colore **arancione** il punteggio ottenuto dal Paese "worst performer";
- in colore **blu** il valore del Paese "best performer";
- in colore **viola** il punteggio ottenuto dal Sud Italia.

Al centro di ogni grafico è indicato il **posizionamento relativo** del Sud Italia rispetto agli altri 22 Paesi²⁹.

FIGURA 21. 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, 2022.



80. Nel confronto tra il Sud Italia e i benchmark identificati per l'analisi, il Sud registra una **performance migliore della media dei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo e degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato in tutti i domini analizzati**. Rispetto ai Paesi della sponda Nord, che sono

²⁹ Malta e Cipro sono state escluse dalla classifica della dimensione economica a causa di valori da outlier, la Siria è stata esclusa dalla dimensione sociale per limitata disponibilità di dati e, per lo stesso motivo, Libia e Libano dalla dimensione dell'innovazione.

costituiti primariamente da economie europee, il Sud Italia registra valori più elevati nel dominio Energetico e in quello Sociale, mentre presenta maggiori criticità nel dominio dell'Innovazione.

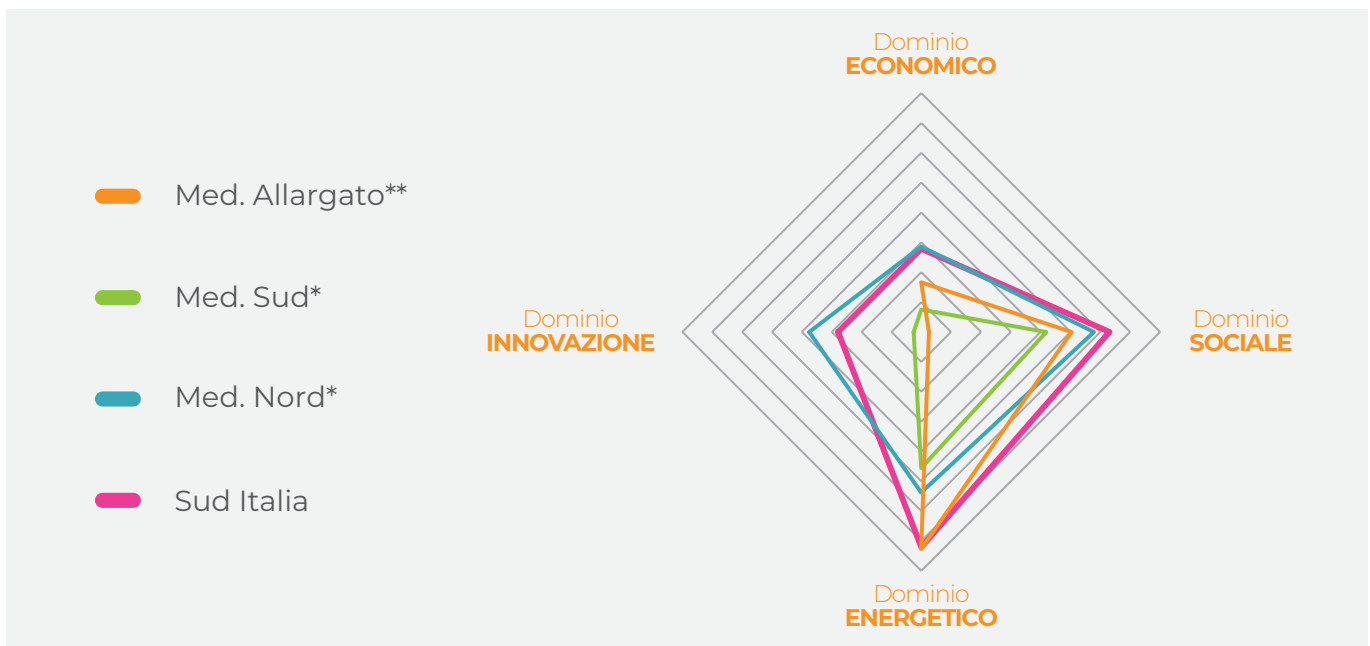


FIGURA 22. Rappresentazione grafica del cruscotto di monitoraggio dei 4 domini (valore dell'indice espresso su una scala crescente da 0=minimo a 1=massimo) e confronto tra Sud Italia, media dei Paesi della sponda Nord, della sponda Sud e degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2022.

81. Questi indicatori, e i KPI sottostanti, forniscono un'indicazione di dove poter concentrare gli sforzi e gli investimenti futuri, proprio per sfruttare appieno il ruolo e il potenziale del Sud Italia nella regione di riferimento, rispetto ai relativi competitor, e per affermarsi come cerniera tra area MENA ed Europa nel sempre più centrale e rilevante bacino del Mediterraneo, soprattutto considerando il reshoring e nearshoring delle filiere produttive, i nuovi corridoi e bisogni energetici e le rotte commerciali.
82. L'opportunità di sviluppo per il Sud Italia nei prossimi anni è infatti abilitata dal quantitativo, senza precedenti, di risorse messe a disposizione per interventi strutturali. In particolare, nella **nuova programmazione europea 2021-2027** spiccano i programmi disegnati appositamente per contrastare gli effetti della pandemia, che costituiscono la cornice del programma **Next Generation EU**. 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 723,8 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.
83. La programmazione nazionale italiana del **PNRR**, per un valore complessivo di **236,5 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 per finanziare azioni che integrino il pia-

no. Il PNRR è suddiviso in sei missioni: tra queste risultano particolarmente rilevanti, sia per dotazione che per innovatività, la prima dedicata alla rivoluzione verde con una dotazione di 59,47 miliardi di Euro e la seconda dedicata alla digitalizzazione con dotazione di 40,32 miliardi. Queste due missioni rappresentano oltre il 50% della dotazione complessiva del piano.

84. Il PNRR italiano persegue l'obiettivo di ridurre le disparità territoriali, allocando ingenti risorse alle Regioni del Meridione. Sulla base delle stime iniziali pubblicate dal Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, 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)³⁰. All'interno della programmazione, occorre sottolineare come il Piano complementare preveda un investimento di 350 milioni di Euro agli Ecosistemi dell'innovazione da insediare in contesti urbani marginalizzati del Mezzogiorno. 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 e resiliente** (Economia circolare; Tutela territorio e acqua; Transizione energetica e mobilità sostenibile).

85. 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).

86. In totale, la programmazione europea e nazionale mette a disposizione del Sud Italia **circa 210 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.

³⁰ Per approfondimenti si veda anche: "Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, "Il nostro impegno al Governo", 2022.

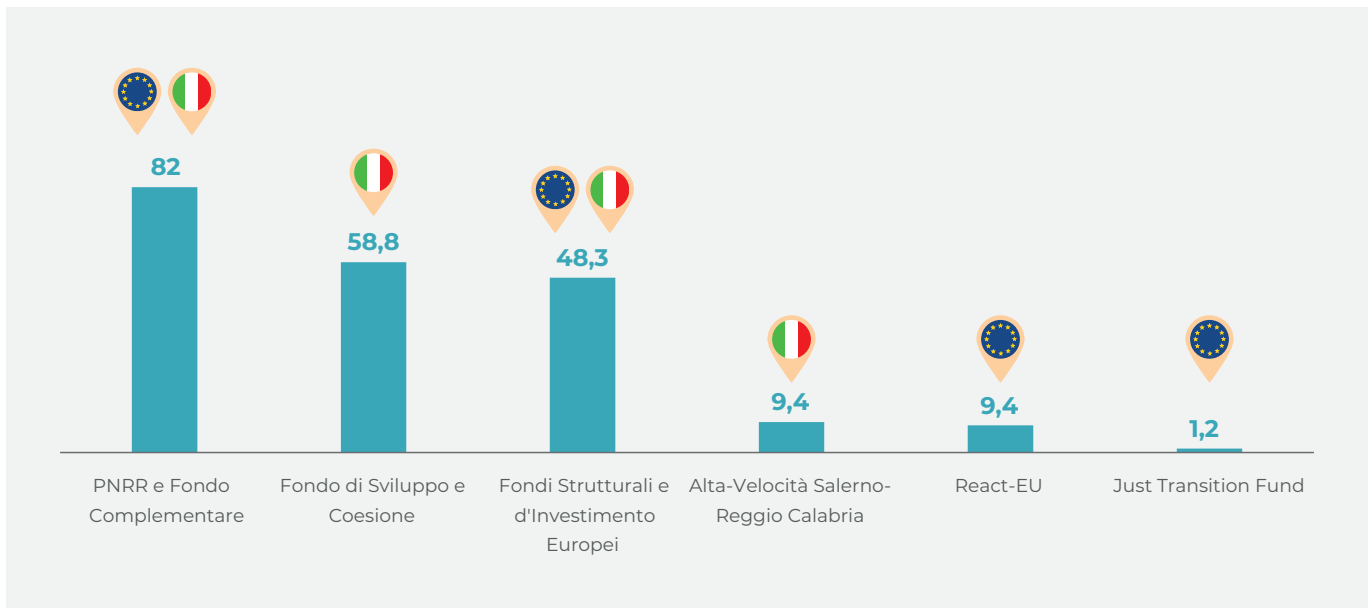


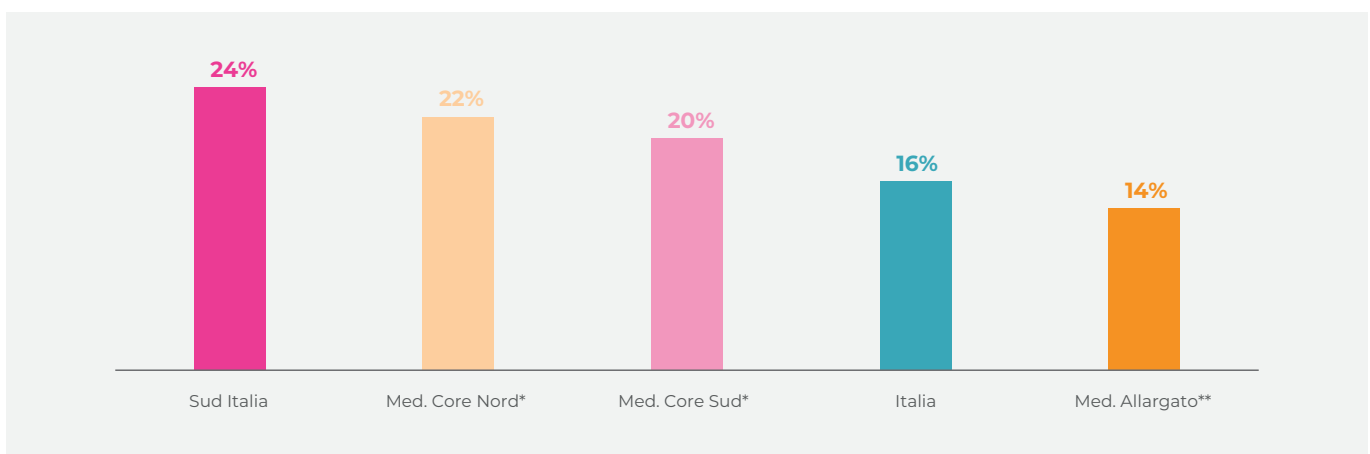
FIGURA 23.
Risorse a disposizione del Mezzogiorno per il periodo 2021-2030 (miliardi di Euro).
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati PNRR, Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Legge di Bilancio 2022, Open Coesione e Bozza Accordo di Partenariato 2021-2027, 2022.

87. A supporto di quanto detto, analizzando le **traiettorie di crescita** del PIL del Sud Italia e confrontandole con quelle degli altri Paesi del Mediterraneo, emerge come queste siano superiori rispetto alle medie delle diverse ripartizioni geografiche, superando anche quelle di economie in via di sviluppo, che sono spesso caratterizzate da tassi di crescita più elevati rispetto alle economie mature

88. Secondo elaborazioni del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, la piena implementazione del PNRR genererebbe un impatto sul PIL del Sud Italia del +24% circa tra il 2020 e il 2026, contro un impatto a livello italiano del +16% nello stesso periodo. Ciò permetterebbe di ridurre il divario territoriale, inoltre:

- il Sud passerà dal 22% di **quota di PIL** nazionale nel 2019 al 23,4% nel 2026;
- l'**occupazione giovanile** crescerà del 4,9% al Sud tra il 2021-2026 (vs. 3,3% media Italia);
- l'**occupazione femminile** crescerà del 5,5% al Sud tra il 2021-2026 (vs. 3,7% media Italia).

FIGURA 24.
Stima di crescita del PIL (percentuale), 2020-2026. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati FMI e Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, 2022.



89. L'analisi socioeconomica così sviluppata mostra quindi come il Sud Italia, se considerato con riferimento all'area del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato, risulti ben posizionato con riferimento ai domini più rilevanti per la regione. Ne emerge la necessità, e l'opportunità, di **ripen- sare, in modo dirompente, la tradizionale narrativa e visione del Sud Italia**, considerata tradizionalmente area tra le meno sviluppate dell'UE e "fanalino di coda" del Paese. Se considerata invece con riferimento al bacino, sempre più importante, del Mediterraneo, il Sud Italia mostra la sua competitività e il suo potenziale, anche a vantaggio dell'UE, affermandosi come cerniera continentale con il Mediterraneo e la sponda Sud e dello sviluppo e del ruolo internazionale del Paese.
90. In questo senso, appare necessario focalizzare gli sforzi e le ingenti risorse abilitate dai vari livelli (UE, nazionale, regionale, ...), coordinandoli 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. Gli **ambiti tematici** chiave identificati sono sei, cui si sommano ulteriori due **ambiti trasversali**, per realizzare la Visione. Le analisi e le proposte, proprio insieme alla Visione che ne fa da raccordo, sono presentati nella seconda parte del presente Libro Bianco.





SECONDA PARTE



SECONDA PARTE: l'Agenda per un Sud protagonista nel quadro euro-mediterraneo

2.1 GLI AMBITI ATTORNO AI QUALI COSTRUIRE IL RILANCIO E IL NUOVO POSIZIONAMENTO STRATEGICO DEL SUD ITALIA

1. Analizzato sotto il profilo socioeconomico, il Sud Italia e il suo posizionamento nel macro-contesto del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato, la seconda parte del Libro Bianco ha lo scopo di focalizzarsi su alcuni ambiti tematici su cui intervenire per realizzare la visione del Sud Italia come **centro nevralgico e piattaforma di sviluppo europea nel Mediterraneo**. Nei paragrafi successivi saranno inoltre formalizzate la visione alla base del Libro Bianco e propria e le proposte individuate in questa prima edizione.
2. L'Advisory Board dell'iniziativa ha identificato **otto ambiti tematici** chiave per la valorizzazione del ruolo del Sud Italia nel Mediterraneo. Si tratta, in particolare, di sei cantieri verticali dedicati ad ambiti specifici della competitività del Sud Italia, cui si innestano due ulteriori cantieritransversali fondamentali per il successo della visione e delle proposte contenute nel Libro Bianco.
3. Le analisi effettuate in ciascuno dei **sei ambiti tematici** vogliono fornire la base per l'elaborazione di proposte operative, volte ad attribuire un ruolo di leadership al Sud Italia nello sviluppo dell'intera area mediterranea e a vantaggio di tutta l'Europa. I sei ambiti tematici verticali includono:
 - il ruolo centrale dell'Economia del Mare per la competitività, attrattività e crescita del Sud Italia e del Mediterraneo;
 - i nuovi corridoi energetici e la sfida della green transition come cardini del Mediterraneo del futuro;
 - gli investimenti infrastrutturali e il nuovo modello di valutazione per dispiegarne gli effetti positivi;
 - lo sviluppo del settore turistico a beneficio dei territori, per un Sud più attrattivo nel Mediterraneo;
le specializzazioni produttive nelle nuove catene globali del valore alla luce delle dinamiche di reshoring e nearshoring e della politica industriale e di sicurezza alimentare dell'UE;
 - il Sud Italia come centro di competenze per le Università dell'area del Mediterraneo.
4. I **due cantieri trasversali** vogliono offrire spunti concreti e operativi ai decisori che saranno chiamati a realizzare la visione e le proposte del Libro Bianco, a tutti i livelli, ponendosi come obiettivo la promozione dell'immagine del Sud Italia, contrastando i luoghi comuni ad esso spesso associati e definendo solidi modelli di governance che siano in grado di favorire il rilancio dell'area in chiave internazionale. Questi includono:

- la comunicazione della nuova visione e del nuovo ruolo per il Sud Italia;
- la definizione della governance necessaria per realizzare la nuova visione e massimizzarne i benefici.



IL RUOLO CENTRALE DELL'ECONOMIA DEL MARE PER LA COMPETITIVITÀ, ATTRATTIVITÀ E CRESCITA DEL SUD ITALIA E DEL MEDITERRANEO

- Il primo ambito tematico riguarda la c.d. Economia del Mare. L'Economia del Mare include al suo interno tutte quelle filiere le cui attività sono strettamente legate al mare. Nel dettaglio, essa comprende sette filiere:
 - **servizi di alloggio e ristorazione:** attività legate alla ricettività e alla ristorazione, includendo anche quella su navi;
 - **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;

FIGURA 1. Gli 8 ambiti tematici identificati per la definizione della nuova agenda di sviluppo per il Sud Italia (illustrativo, in blu gli ambiti tematici verticali; in azzurro gli ambiti tematici trasversali), 2022. Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2022.

¹ 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.

- **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 naturali con modalità off-shore.
6. In questo studio, l'Economia del Mare assume particolare rilevanza proprio perché è il bacino marittimo del Mediterraneo ad accomunare tutti i Paesi considerati nel perimetro di analisi e ad assumere una rilevanza strategica nella definizione della nuova agenda per lo sviluppo del Sud Italia in questa macro-area.
 7. Il **mar Mediterraneo** conta, infatti, soltanto per circa l'1% della superficie dei mari del mondo, ma rappresenta il **20% del traffico marittimo** mondiale, il **30% del traffico petrolifero** e il **27% dei servizi di linea container**. Come già ricordato, i Paesi che si vi si affacciano rappresentano oltre 8,7 trilioni di Dollari di PIL (pari al 10% del totale mondiale) e 534 milioni di abitanti (pari al 7% del totale mondiale), valori che salgono a 13 trilioni di Dollari (pari al 14,4% del PIL mondiale) e 1,2 miliardi (pari al 15,5% della popolazione 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** (AfCFTA², Mercato Unico Europeo, NAFTA³ e RCEP⁴), 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.
 8. Alla luce delle sue caratteristiche, il mar Mediterraneo può anche essere visto come una **rotta strategica alternativa** per i flussi che collegano Asia ed Europa centrale, oggi a rischio a causa della guerra tra Russia e Ucraina: esso, infatti, è collegato all'oceano Indiano attraverso il canale di Suez ed è punto di sbocco del corridoio marittimo che collega Cina, Asia Centrale e Asia Occidentale, candidandosi a diventare una rotta alternativa ai corridoi terrestri che partono dall'estremo oriente per arrivare fino in Europa.
 9. Proprio in Europa, il valore complessivo della Blue Economy è pari a 218 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (con un fatturato di 750 miliardi di Euro), occupando circa 5 milioni di persone. L'Italia è la prima economia europea in questo settore, coprendo un quinto dei valori complessivi del continente: l'Economia del Mare italiana produce infatti circa 47,5 miliardi di Euro di Valore Aggiunto, contribuendo per il **3%** del PIL nazionale⁵ e

² African Continental Free Trade Area.

³ North American Free Trade Agreement.

⁴ 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.

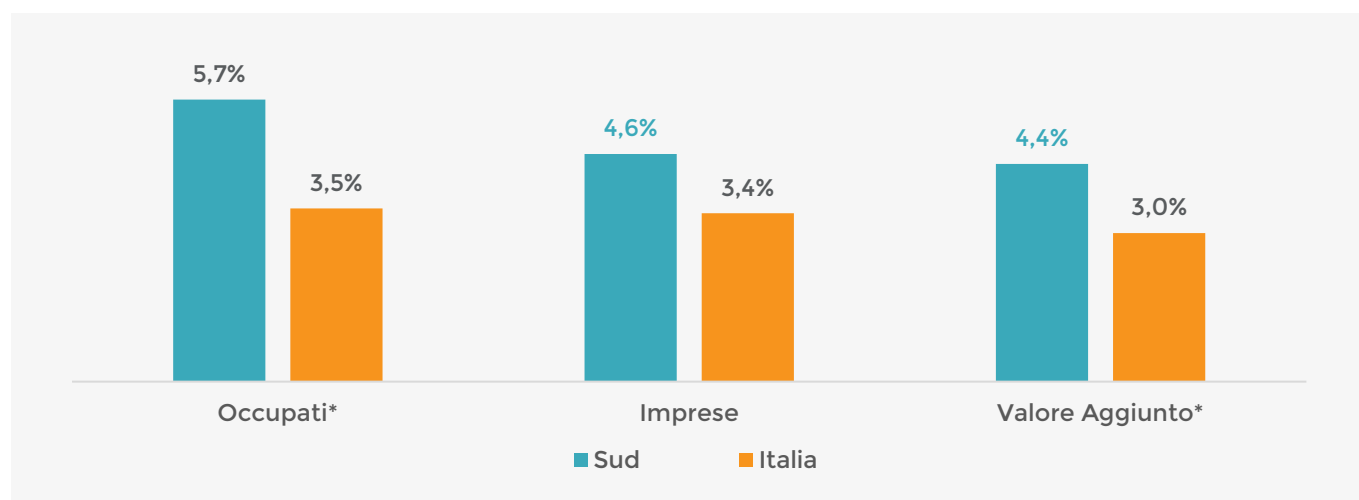
⁵ Fonte: elaborazione The Europea House – Ambrosetti su dati Blue Planet Economy European Maritime Forum, 2021.

pesando per circa il 22% sul comparto a livello europeo.

10. L'Economia del Mare ha una particolare importanza per le **Regioni del Sud** Italia. Essa, infatti:

- incide per il **4,4% del PIL** del Sud (1,4 p.p. in più rispetto alla media nazionale);
- contribuisce all'internazionalizzazione delle imprese locali, in quanto il 64% dell'import/export del Sud avviene via mare (contro il 36% del Centro-Nord)
- coinvolge il 4,6% del totale imprese del Sud (1,2 p.p. in più rispetto alla media Italia), pari a 94 mila unità, con un tasso di crescita delle imprese del 20,1% tra il 2014 e il 2020 (contro il 14,7% della media nazionale);
- produce 15,8 miliardi di Euro di PIL e contribuisce al 5,7% degli occupati (contro il 3,5% della media italiana).

11. La rilevanza del settore dell'Economia del Mare è anche motivata dall'elevato **coefficiente di attivazione economica**⁶ che la caratterizza: per ogni Euro prodotto nei comparti dell'Economia del Mare, la ricaduta per il resto l'economia è di **1,8 Euro**.⁷ Inoltre, i porti del Sud forniscono un importante contributo alla filiera nazionale, rappresentano il 46% del traffico merci via mare dell'Italia.



12. In particolare, tra le molte attività comprese nella macrocategoria denominata Economia del Mare e richiamate all'inizio del paragrafo, sono quattro comparti a presentare una particolare rilevanza per il Paese: servizi di alloggio e ristorazione, cantieristica, ricerca, regolamentazione e ambiente e merci e passeggeri che, insieme, pesano per il **81,7% del Valore Aggiunto** e per il **79,6% degli occupati** del totale attribuito all'Economia del Mare. Si sottolinea che, di seguito, si tralascerà un approfondimento del comparto dei servizi di alloggio e ristorazione nel Sud Italia, maggiormente dettagliato nella sezione dedicata al turismo.

FIGURA 2. Incidenza dell'Economia del Mare sul PIL (percentuale), 2020. (*) Valori al 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti dati Informare, Centro Studi Tagliacarne e Unioncamere, 2022.

⁶ Ricchezza generata per ogni Euro prodotto nel settore di riferimento.

⁷ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Informare, Centro Studi Tagliacarne e Unioncamere, 2020.

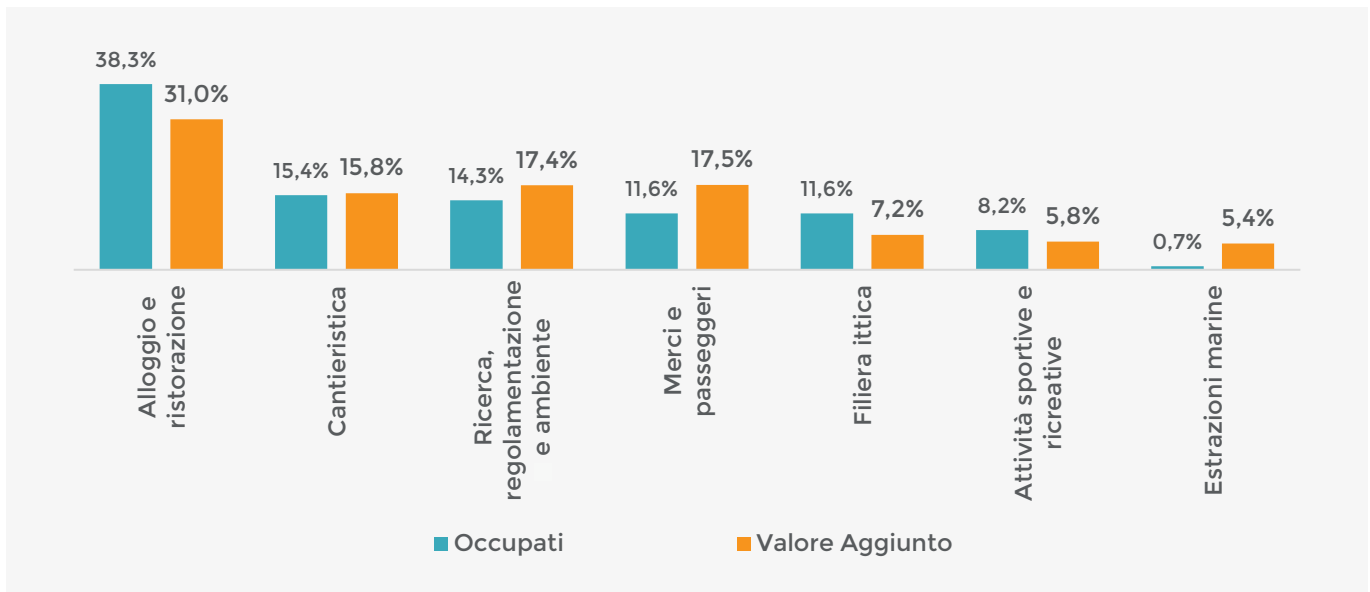
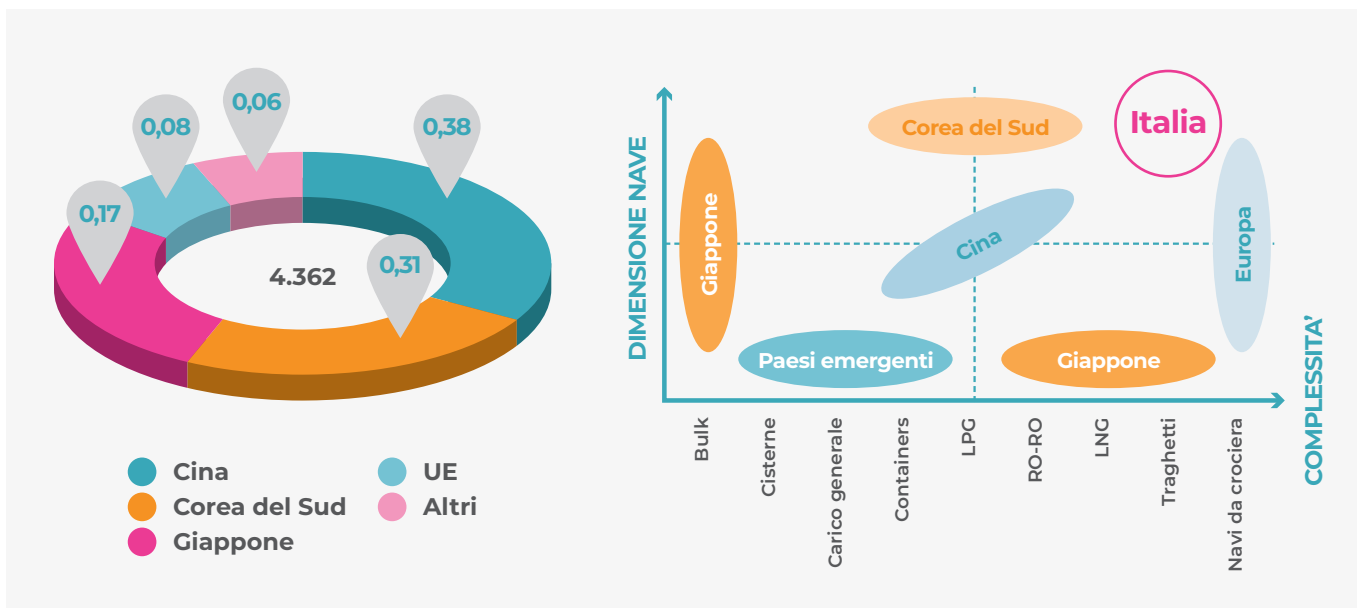


FIGURA 3. Incidenza dei singoli comparti sul Valore Aggiunto e sugli occupati totali della macrocategoria dell'Economia del Mare in Italia (percentuale del totale), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Unioncamere, 2022.

13. Con riferimento al primo comparto, quello della **cantieristica navale**, il più rilevante per incidenza sul totale dell'occupazione, il Sud Italia presenta oggi ampi margini di miglioramento sotto il profilo competitivo e della specializzazione, anche alla luce dell'expertise e del posizionamento complessivo del Paese. A livello globale, la filiera della cantieristica risulta essere particolarmente concentrata in **Oriente**, con Cina (fortemente concentrata sulle navi cargo), Giappone e Corea del Sud, Giappone e Corea del Sud che raccolgono in totale l'86% delle commesse mondiali.
14. I Paesi dell'Unione Europea 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, con una leadership mondiale nella fabbricazione di navi da crociera. Gli impatti negativi sull'economia causati dal Covid-19 sembrano non aver ostacolato la crescita di questo comparto dell'Economia del Mare: le imprese hanno, infatti, registrato una crescita del 9,9% di fatturato e l'export è cresciuto del 12,6%⁸. A sostenere queste performance, sono le elevate competenze dei produttori navali italiani, che permettono ai cantieri del Paese di specializzarsi con successo nei segmenti che producono **navi complesse e di grandi dimensioni**.

⁸ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Fincantieri, 2022.



15. La produzione italiana, tuttavia, è ancora fortemente concentrata nel Nord Italia. Per fare un esempio, secondo la classifica stilata per il 2022 dal Global Order Book, tra i 17 maggiori costruttori di imbarcazioni da diporto al mondo vi sono **7 cantieri navali** italiani, tutti concentrati al Nord Italia⁹. 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 settore¹⁰. 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 Centro registrano rispettivamente un totale di 2.789 e 1.314 imprese¹¹.

16. 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.

FIGURA 4. A sinistra: Ripartizione delle commesse ai cantieri (percentuale del totale mondiale), 2019. A destra: Produzione cantieristica per complessità tecnologica e dimensione nave (illustrativo), 2019. (*) Bulk: navi per trasporto carichi non-liquidi e non unitarizzati in container o pallet; LPG: trasporto Liquefied petroleum gas; LNG: trasporto Liquefied natural gas; Roll-on Roll-off: nave traghetto per trasporto di autoveicoli per il trasporto di merci su ruote. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Fincantieri, 2022.

⁹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Global Order Book, 2022.

¹⁰ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Aida - Bureau van Dijk S.p.A., 2022.

¹¹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su fonti varie, 2021.

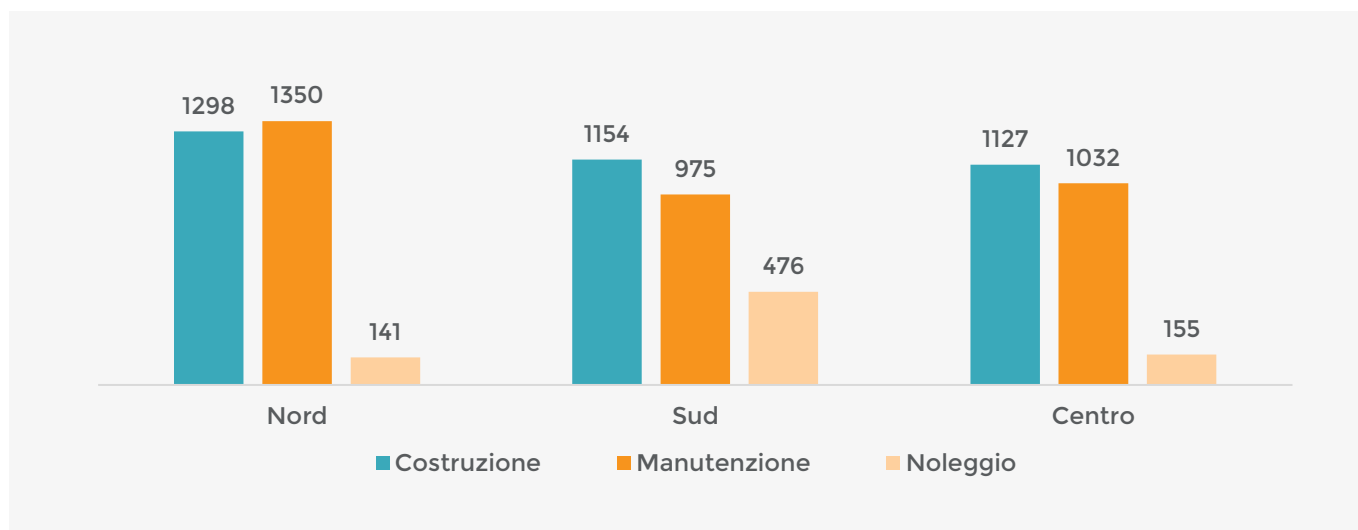


FIGURA 5. Numero di imprese attive nei principali comparti della cantieristica navale in Italia (unità), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su fonti varie, 2022.

17. A differenza del comparto della cantieristica navale, il settore della **movimentazione merci e passeggeri**, comunque rilevante in tutto il Paese, presenta un più spiccato livello di sviluppo nel Sud Italia. Grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo e di transito per e verso l'Europa, l'Italia è il **1° Paese per numero di crocieristi movimentati nel Mediterraneo** (il 47% di chi ha effettuato una crociera nel Mediterraneo è partito da uno scalo italiano) nel 2019. Questo dato assume maggiore rilievo se si considera che una nave su cinque naviga nel Mediterraneo¹².

18. Il Sud Italia contribuisce in maniera sostanziale alla performance italiana nell'ambito crocieristico: nel 2019 contava, infatti, **3 porti nella top-20 del Mediterraneo per traffico crocieristico** (Napoli, Bari e Palermo), che hanno movimentato oltre 2 milioni e mezzo di persone. Nel 2020, pur nel contesto straordinario del Covid-19, il Sud Italia ha pesato per il 33% del traffico crocieristico nazionale totale. Al tempo stesso, nella fase di ripresa, ha registrato una crescita più marcata rispetto al resto d'Italia: **+544%** tra il 2020 e il 2021, raggiungendo il 37% del totale del traffico crocieristico nazionale¹³.

¹² Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Risposte Turismo, 2019.

¹³ I crocieristi si sono notevolmente ridotti in Italia nel 2020 a causa della pandemia, passando da circa 12 milioni nel 2019 a 641 mila unità nel 2020. Questo numero risulta essere leggermente in crescita nel 2021 (2,4 milioni), ma è ancora lontano dai livelli pre-crisi. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Assoport, 2022.

Porto	Passeggeri	Porto	Passeggeri
Barcellona	3.137.918	Livorno	832.121
Civitavecchia	2.652.533	Mykonos	787.490
Palma de Mallorca	2.220.132	Dubrovnik	768.924
Marsiglia	1.865.918	Corfù	767.673
Venezia	1.603.516	Bari	674.675
Napoli	1.356.320	Savona	669.477
Genova	1.349.370	Kotor	622.558
Pireo	1.098.091	La Spezia	601.441
Santorini	980.771	Palermo	501.281
La Valletta	902.425	Malaga	476.085
Totale top 20 porti: 23.868.719			

19. Il settore crocieristico garantisce una forte ricaduta economica su tutto il territorio, essendo fortemente legato al settore dell'accoglienza e della ristorazione. Non stupisce, dunque, che il comparto della movimentazione merci e passeggeri abbia il più elevato coefficiente di attivazione economica di tutta la filiera dell'Economia del Mare, producendo una ricaduta economica di 2,8 Euro per ogni Euro prodotto nel comparto. Tuttavia, il settore crocieristico del Sud deve affrontare oggi alcune criticità per riuscire ad attrarre ulteriori nuovi flussi e scaricare pienamente sul territorio il valore che gli arrivi crocieristici possono generare. Queste criticità sono strettamente legate alla qualità dell'offerta turistica delle strutture e alla disponibilità di infrastrutture che agevolino gli spostamenti dei visitatori su tutto il territorio¹⁴.

20. La **movimentazione di merci** assume un ruolo cruciale alla luce della progressiva riconfigurazione delle catene del valore e della disruption impressa dalle tensioni geopolitiche in atto: i corridoi terrestri che collegano l'estremo oriente all'Europa sono infatti oggi compromessi dalla guerra, con l'Ucraina che ricopre una posizione di raccordo geografico tra le due aree; pertanto, il commercio via mare può candidarsi a diventare un'alternativa più sicura per garantire la costanza di questi flussi commerciali. In questo contesto l'Italia si posiziona al **3° posto nel Mediterraneo per traffico merci**, pesando per il 13,1% del totale, dietro a Spagna (22,6%) e Turchia (15,2%).

21. Considerato nel suo complesso, il Sud Italia rappresenta il **settimo sistema portuale del Mediterraneo** per traffico merci, movimentando il 5,1% del totale TEU¹⁵, posizionandosi leggermente al di sotto della media dei Paesi "Core" della sponda Nord (che rappresentano in media il 6,8% del totale)¹⁶, nonostante le più ridotte dimensioni.

FIGURA 6. Traffico crocieristico nei primi 20 porti del Mediterraneo (persone), 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Risposte Turismo, 2022.

¹⁴ Per ulteriori approfondimenti si rimanda ai paragrafi dedicati alle Infrastrutture e al Turismo del presente Capitolo.

¹⁵ 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 European House – Ambrosetti su Dizionario Treccani, 2022.

¹⁶ Per approfondimenti sui Paesi considerati come "Core" si rimanda alla prima parte del Libro Bianco.

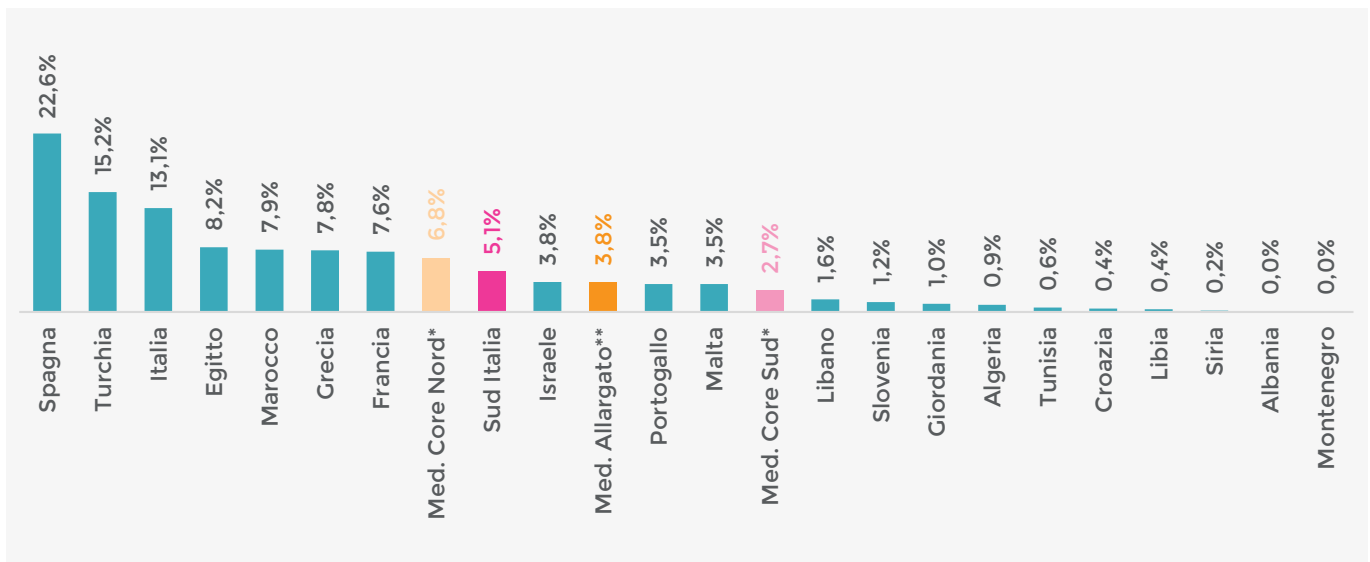
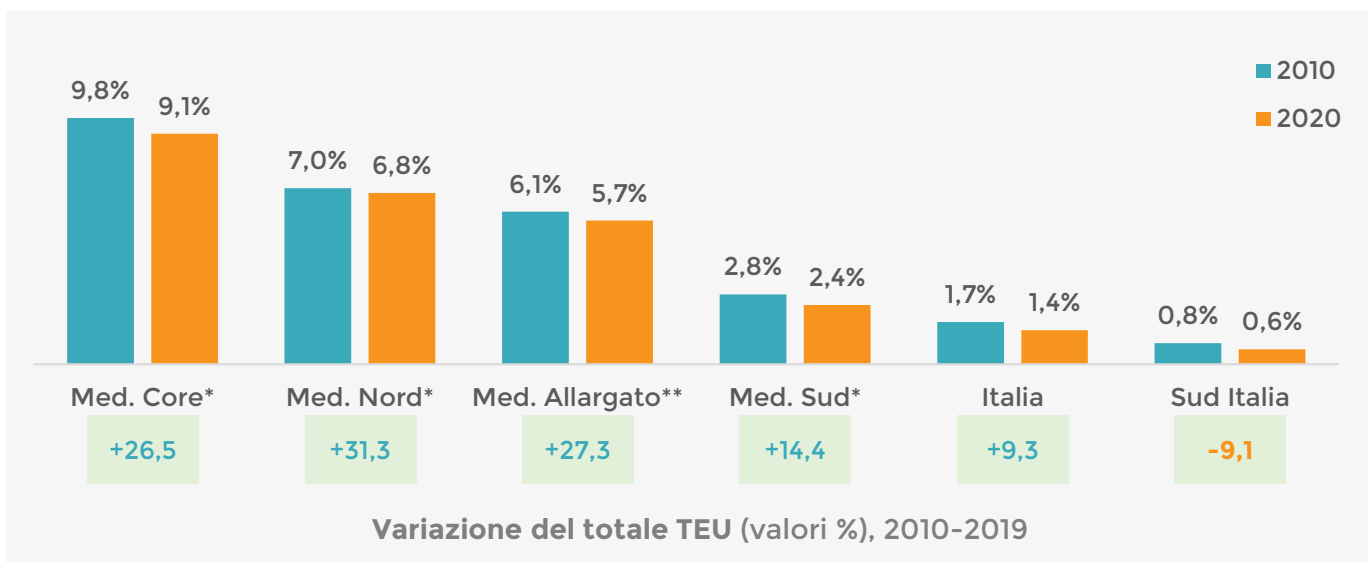


FIGURA 7. TEU movimentate su totale Mediterraneo (percentuale), 2019 o ultimo disponibile. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Assoporti, 2022.

22. Negli ultimi anni, tuttavia, il Sud non è riuscito ad attrarre nuovi flussi, registrando un calo dei traffici tra il 2010 e il 2019 del 9,1%. In particolare, è possibile notare come il Sud sia passato dal rappresentare lo 0,8% del totale traffici mondiali nel 2010 allo 0,6% nel 2020. Le regioni meridionali hanno scontato una **carezza infrastrutturale** causata, sul versante portuale, da fondali poco profondi – che non sono in grado di far attraccare navi di grandi dimensioni – e, sul versante della connettività, dall'assenza di connessioni ferroviarie (c.d. ultimo miglio), che colleghino il porto ai principali snodi logistici del territorio, rendendo le strutture portuali del Mezzogiorno meno attrattive rispetto agli altri porti europei, nonostante la centralità dell'area nel Mediterraneo e la facilità con la quale è possibile raggiungerle da Suez (a titolo di esempio, Gioia Tauro è raggiungibile con una deviazione di 1,05 km dalla rotta Suez-Gibilterra, contro 1,12 km della media del Mediterraneo). In controtendenza rispetto a questo trend decrescente, il porto di **Gioia Tauro** è riuscito a crescere nonostante gli effetti avversi della pandemia sul settore, ponendosi come una best practice nazionale.

FIGURA 8. Traffico portuale, container (TEU, percentuale del totale mondiale) e Variazione del totale TEU (percentuale), 2010-2020. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati World Bank e Assoporti, 2022.



CASO STUDIO: il 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, che hanno acquistato il terminal, **il porto calabrese si è attestato 1° in Italia** per crescita di merci movimentate (TEUs) nel 2020: +26%.. Il porto di Gioia Tauro ha infatti movimentato 3,2 milioni di TEU nel 2020, 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. Grazie a questi numerosi investimenti e alla sinergia tra player privati e pubblici, il porto ha già accresciuto la sua **rilevanza internazionale**, come dimostrato dal 40% della merce proveniente da Paesi extra-UE che nel 2020 è transitata per Gioia Tauro.

Ad oggi, il porto di Gioia Tauro ha la possibilità di realizzare una nuova fase di sviluppo: facendo leva sulla connessione alla rete ferroviaria esistente (e ad oggi sottoutilizzata) e sugli importanti investimenti già in corso nel terminal, può infatti evolversi da porto di transhipment a vero e proprio porto gateway (porto di destinazione connesso alle reti continentali), costruendo modelli di incentivi regionali che si affianchino al già esistente programma "Ferrobonus" (programma di incentivazione nazionale a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Regione Calabria e fonti varie, 2022.

23. Un elemento da considerare – e da cui ripartire per il rilancio della competitività dei porti del Sud Italia – è la presenza di **almeno un porto meridionale nella classifica dei top-3 porti italiani**, all'interno di tutti i segmenti del trasporto merci marittimo. In particolare, vi sono due porti meridionali nella top-3 sia per il settore **Energy**¹⁷ (Augusta e Cagliari, che movimentano rispettivamente 23 e 21,7 milioni di tonnellate) che per il **Ro-Ro**¹⁸ (Stretto di Messina e Salerno, che movimentano rispettivamente 11,4 e 8,8 milioni di tonnellate). Nel settore del **transhipment**¹⁹, emerge ancora una volta il primato del porto di Gioia Tauro che si posiziona al 1° posto, staccando nettamente sia Genova che Trieste (rispettivamente 2° e 3° porto) che movimentano entrambi circa 0,3 milioni di TEU.
24. In particolare, **il Ro-Ro** può rappresentare un fattore abilitante per sostenere la centralità del Sud Italia nel Mediterraneo. Questo segmento, infatti, tramite il trasporto via mare di veicoli containerizzati, garantisce gli scambi commerciali tra l'area europea e quella africana, grazie alla forte vicinanza tra Sud Italia e i Paesi del Nordafrica.

¹⁷ Movimentazione di petrolio greggio e raffinato.

¹⁸ Roll on-Roll off: nave traghetto per trasporto di autoveicoli, nella quale i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori.

¹⁹ Trasferimento di carico da una nave all'altra, di solito attraverso scarico in porto e ricarico.

Energy (milioni ton.)		Dry (milioni ton.)		Container – gateway (milioni TEUs)	
Trieste	37,6	Ravenna	9,4	Genova	2,1
Augusta	23,0	Taranto	8,3	La Spezia	1,1
Cagliari	21,7	Venezia	5,0	Napoli	0,6
Totale	82,3	Totale	22,7	Totale	3,8
Quota %	54,3%	Quota %	36,6%	Quota %	15,8%
Container – transhipment (milioni TEU)		Ro-Ro (milioni ton.)		Breakbulk (milioni ton.)	
Gioia Tauro	3,2	Livorno	14,0	Ravenna	5,1
Genova	0,3	Stretto	11,4	Taranto	3,1
Trieste	0,3	Salerno	8,8	Venezia	2,2
Totale	3,8	Totale	34,2	Totale	10,4
Quota %	84,2%	Quota %	59%	Quota %	29,8%

FIGURA 9. I primi 3 porti italiani per settore portuale (milioni di ton., milioni di TEU e quota percentuale dei porti evidenziati sul totale top-3), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su dati Assoporti, 2022.

25. Il Mediterraneo risulta essere la prima destinazione al mondo per lo **Short Sea Shipping** – movimentando 659 milioni di tonnellate nel 2019 – 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 310,6 milioni di TEU movimentate. In questo senso un investimento e un ulteriore sviluppo di questo segmento, facendo leva sulle competenze distintive, facendo leva sulle competenze distintive del Sud Italia e dei suoi porti e sulla loro attuale leadership, diventa fondamentale per rendere il Sud Italia vera e propria cerniera tra le due sponde del Mediterraneo e per restituire centralità al Meridione, anche alla luce della regionalizzazione delle catene del valore.

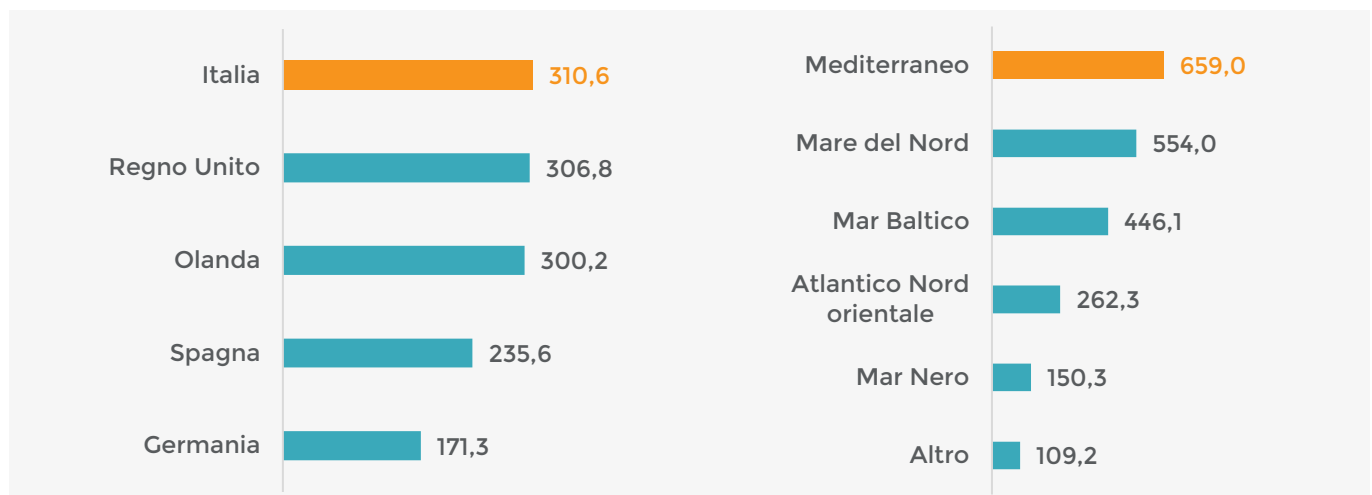


FIGURA 10. A sinistra: Primi 5 Paesi del Mediterraneo per tonnellate di merci movimentate nella categoria Short Sea Shipping (milioni ton.), 2019. A destra: principali destinazioni del traffico Short Sea Shipping dall'Europa (milioni ton.), 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su dati Assoporti, 2022.

26. In particolare, il Sud Italia può sfruttare in primis l'estrema vicinanza ai Paesi del **Nord Africa**, ponendosi come punto di connessione per il trasporto merci da e per l'Europa, favorendo un maggior numero di scambi commerciali, una **più elevata integrazione economica** e uno sviluppo di filiere connesse a questo settore. Si tratta, inoltre, di un segmento particolarmente sostenibile: il Ro-Ro rappresenta **un'alternativa meno inquinante** rispetto al trasporto merci su gomma, in quanto è in grado di ridurre di 30 kg la CO₂ emessa nel trasporto per ogni tonnellata movimentata.

27. Un elemento di vantaggio competitivo del sistema portuale del Sud Italia nei prossimi anni – e, più in generale, della sua filiera logistica e del-

la sua attrattività per investimenti produttivi rispetto ai peer italiani ed europei – potrà essere sicuramente rappresentato dall'istituzione delle **Zone Economiche Speciali** (di seguito anche ZES).

28. 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.
29. 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).
30. Di fatto, le ZES potranno rappresentare un volano di crescita, che dalle aree portuali si estenderà a quelle retrostanti e connesse. Esse infatti prevedono per le imprese insediate al loro interno opportunità straordinarie, introdotte soprattutto grazie alla riforma prevista dal PNRR e realizzata dal governo, attraverso le norme promosse dal ministro Mara Carfagna all'interno del decreto-legge n. 77/2021 e del decreto-legge n. 233/2021. Tra queste, le principali sono: il potenziamento del ruolo del Commissario straordinario, come interlocutore unico di investitori e imprese che vogliono operare nella ZES; l'introduzione della conferenza dei servizi, dell'autorizzazione unica e dello sportello unico digitale, che consente di snellire e semplificare i procedimenti autorizzativi; il credito di imposta fino a 100 milioni di Euro per gli investimenti; la possibilità di istituire zone franche doganali.
31. Nonostante le potenzialità associate a questo importante strumento di attrazione internazionale, di politica industriale e di sviluppo, ad oggi le ZES non sono ancora state in grado di dispiegare il loro potenziale, a causa del lento processo di costituzione e avviamento che le ha caratterizzate finora e dalla ridotta dotazione economica. Tuttavia, il **PNRR** prevede un importante sostegno ai sistemi portuali e alle ZES del Sud Italia, allocando ai primi 1,2 miliardi di Euro e alle seconde 630 milioni. Gli investimenti previsti dal PNRR sono volti a risolvere alcune delle debolezze strutturali identificate²⁰:
 - realizzazione di **collegamenti** tra le aree portuali e industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale (ultimo miglio);
 - **digitalizzazione e potenziamento della logistica**, urbanizzazioni green e lavori di **efficientamento energetico** e ambientale nelle aree retroportuali e nelle aree industriali;
 - potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'**accesso ai porti**.

²⁰ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, 2022.

32. In questo senso, lo sviluppo dei porti meridionali è legato anche al buon funzionamento delle ZES, che possono diventare uno degli strumenti di politica industriale più efficaci per trasformare i porti in **poli produttivi**, attraendo imprese da tutto il mondo, come già accaduto in Marocco, Egitto ed Emirati Arabi Uniti. In questo senso, un elemento positivo è dato dalla possibilità, introdotta dal recente decreto 36-2022, di realizzare Contratti di sviluppo ad hoc, resa possibile grazie ai fondi provenienti dalla programmazione 2021-2027 del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione. Con riferimento al credito di imposta al 50% sul reddito derivante dallo svolgimento dell'attività nella ZES sono inoltre ricompresi: l'acquisto di terreni, l'acquisizione, l'ampliamento e la realizzazione di immobili strumentali agli investimenti. Infine, il decreto legge concede ai Commissari straordinari delle singole ZES la possibilità di proporre una modifica dei confini delle rispettive aree, nel rispetto del limite massimo della superficie già stabilito per ogni Regione. Uno strumento in più per l'attrazione degli investimenti nazionali ed internazionali sul territorio.

CASO STUDIO:

il ruolo centrale delle ZES nello sviluppo del settore industriale e nell'attrazione di investimenti

Il porto di Tangeri si è rapidamente affermato come uno tra i più importanti e attrattivi nel Mediterraneo e ha raggiunto rilevanti tassi di crescita negli ultimi anni, passando da 65 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2019 a 101 milioni nel 2021. Questa crescita è stata possibile, grazie a:

- una **posizione geografica** strategica a cavallo tra Oceano Atlantico e Mediterraneo;
- la capacità di svolgere un ruolo **Multipurpose** e, quindi, di accogliere ogni tipologia di nave (container, Ro-Ro, rinfuse);
- la dotazione di una **Free Zone strutturata** che ha saputo infondere una grande accelerazione alla crescita dello scalo;
- la capacità di attrarre **mega carrier e armatori di primo livello**.

Anche grazie all'efficacia della sua ZES, il porto di Tangeri è quindi diventato uno dei principali hub portuali mondiali. Ad oggi, Tangeri conta **oltre 1.000 aziende insediate** che rappresentano un volume di affari di esportazione annuale di 85 miliardi di Dirham (21,25 miliardi di Euro) nel 2019 e che generano quasi 80.000 posti di lavoro in **6 settori**: automobilistico, aeronautico, logistico, tessile e commerciale. Inoltre, il porto ha raggiunto un'**elevata qualità dei servizi** integrati e un'infrastruttura conforme agli standard internazionali, offrendo agli investitori un ponte marittimo di 14 km verso l'Europa e una connettività marittima con oltre 180 porti e 70 Paesi.

Un'altra importante ZES a livello globale è la **Suez Economic Zone**, che si estende per 460 km² a cavallo tra Africa e Medioriente e sfrutta la vicinanza al Canale di Suez per attrarre flussi e investimenti verso l'Egitto. La sua istituzione ha permesso alla Regione di registrare il più alto tasso di crescita del PIL in 10 anni (nel 2019), attraendo investimenti soprattutto dalla Cina (oltre 27 miliardi di Dollari). 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 l'African Continental Free Trade Area.

Tra i casi di maggiore successo, infine, vi sono gli **Emirati Arabi Uniti**, che hanno costituito oltre 30 Free Zones allo scopo di facilitare gli investimenti stranieri. Le diverse Zone possono essere divise in "generaliste" – consentono lo svolgimento di qualsiasi attività economica o commerciale – e "specialistiche", quando permettono lo svolgimento solo di determinate attività economiche. La più importante tra queste è la **Dubai Multi Commodities Centre (DMCC)** che vanta diversi primati mondiali. Lanciata nel 2002, la DMCC integra oltre 13 mila imprese grazie all'azzeramento delle tasse aziendali e personali per 50 anni, alla fornitura di servizi e assistenza.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

33. Al di là delle ZES, per lo sviluppo dei diversi comparti dell'Economia del Mare e la crescita dei porti, è necessario modificare il sistema di governance e agire per compensare una cronica e mancata strategia di pianificazione e di investimenti in infrastrutturazione.
34. Ad oggi, **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.
35. La definizione di una strategia chiara e unitaria per i porti italiani e del Sud è ancora più urgente alla luce del ruolo che essi potranno rappresentare come **capifila dello sviluppo del Paese** come:
- **hub energetici e promotori della transizione energetica**, facendo leva sul fatto che le pipeline che collegano i diversi Paesi del Mediterraneo passano dai porti e sugli ingenti finanziamenti previsti dal Programma di Azione e Coesione anche in materia di Green Ports (che alloca oltre 670 milioni di Euro alle regioni del Sud);
 - abilitatori dello sviluppo industriale, grazie ai benefici concessi dalle ZES, diventando **poli di tecnologici** a tutti gli effetti e promuovendo attività di incubazione e creazione di startup;
 - strumenti di **rigenerazione urbana** e **sviluppo** in quanto – grazie alle loro sinergie con alcuni settori, come il turismo, possono supportare l'attrattività territoriale, collegare persone e merci ai principali nodi logistici del Paese e promuovere la nascita di nuovi servizi e progetti di riqualificazione, come testimoniato dal caso del porto di Barcellona.

CASO STUDIO: **il porto di Barcellona come leva di sviluppo territoriale**

Barcellona è considerata a livello globale una best practice nel processo di riqualificazione della città, facendo leva sul sistema portuale e sul **waterfront**. La strategia di Barcellona ha avuto un respiro internazionale, grazie alla realizzazione di interventi mirati a distribuire sul tutto il territorio i loro benefici, favorendo sia una riqualificazione culturale e turistica, senza trascurare le esigenze del settore privato locale.

Lo sviluppo del porto di Barcellona è basato su tre principali pilastri: l'espansione del porto e delle aree logistiche, il miglioramento della **connettività** con l'hinterland e i territori limitrofi, l'efficienza dell'offerta dei **servizi**. Sul fronte della connettività, il porto vanta un eccellente **sistema logistico integrato**, che mette a sistema nodi aeroportuali, nodi portuali, il Corridoio Euromediterraneo (che connette via mare tutte le macroaree che affacciano sul mare) e il Corridoio 5 (che collega il continente europeo), attestandosi come l'unica realtà mediterranea interessata da questi quattro sistemi contemporaneamente.

A rendere il porto di Barcellona sempre più attrattivo sono stati anche gli interventi realizzati per trasformarlo in **“Smart Port”** (porto intelligente dotato di forza lavoro di competenze e tecnologie pertinenti per risolvere le sfide interne ed esterne legate alla struttura). In particolare, il porto ha puntato sull'**innovazione tecnologica** (digitalizzazione, robotica, ecc.), che garantisce una maggiore tracciabilità di prodotti, migliore sicurezza e trasparenza, riduzione dell'impatto ambientale e maggiore efficienza.

Ad oggi, tuttavia, il porto di Barcellona deve fare i conti con una domanda crocieristica maggiore rispetto alle disponibilità della città: questo ha comportato, negli ultimi anni, una riduzione del traffico nel porto finalizzato a contrastare l'impatto delle navi da crociera sull'inquinamento e l'eccessiva congestione causata dal flusso turistico nella città.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

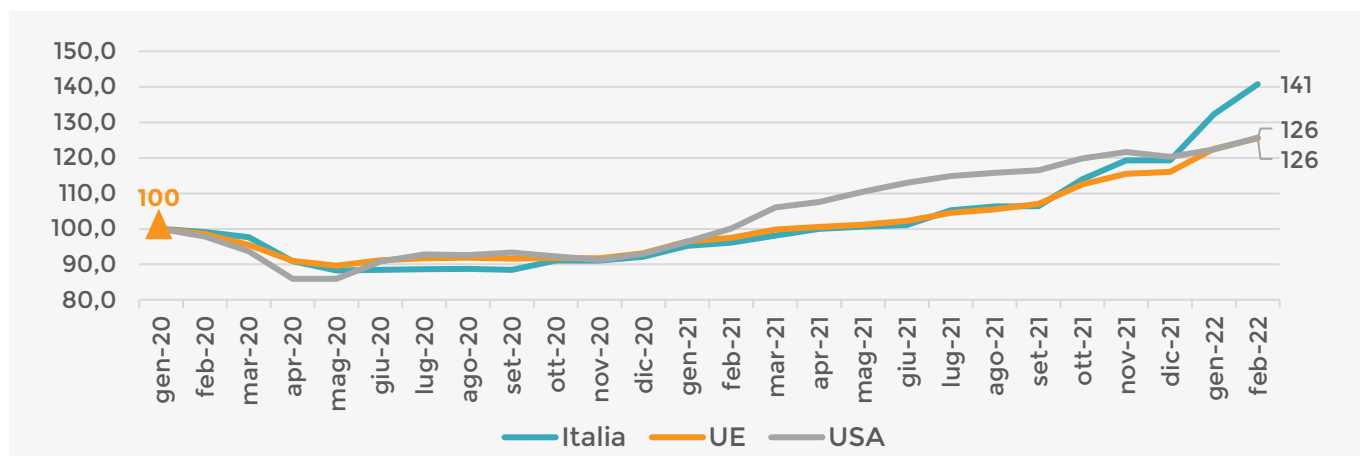
I NUOVI CORRIDOI ENERGETICI E LA SFIDA DELLA GREEN TRANSITION COME CARDINI DEL MEDITERRANEO DEL FUTURO

36. Il secondo cantiere tematico oggetto d'analisi riguarda il dominio energetico, alla luce delle strategie di transizione energetica dei Paesi dell'area, dei nuovi corridoi energetici e dei sempre maggiori effetti del cambiamento climatico nel Mediterraneo e nel Sud Italia.

37. Come sottolineato nella prima parte del Libro Bianco, il recente conflitto in Ucraina ha rimesso al centro del dibattito il tema dell'**indipendenza energetica** dei Paesi europei e posto nuovi interrogativi sui **processi di transizione green**, evidenziando al tempo stesso le opportunità presenti nel perimetro del Mediterraneo: elevata disponibilità di fonti fossili nei Paesi della Sponda Sud – che devono essere portate in Europa attraverso le nuove reti energetiche ma che nel medio-lungo periodo dovranno essere discontinue e sostituite dalle rinnovabili – e disponibilità delle rinnovabili stesse nell'area, che devono essere sviluppate con investimenti e integrate nei profili di generazione e consumo dei singoli Paesi.

38. La pressione indotta sul sistema dai recenti eventi – compresa la pandemia da COVID-19 – è esemplificata dall'**andamento dei prezzi dell'energia**. Fatto 100 il prezzo di gennaio 2020, dopo una flessione nei primi mesi di lockdown, il prezzo dell'energia è progressivamente aumentato, attestandosi intorno a 120 a dicembre 2021. Il conflitto in Ucraina, iniziato nel febbraio 2022, ha ulteriormente accentuato la tendenza, portando i prezzi a 126 nell'UE e negli USA e a 141 in Italia²¹.

FIGURA 11.
Andamento mensile dei prezzi dell'energia (mese indice gennaio 2020=100), 2020-2022.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati OECD, 2022.



²¹ L'aumento più marcato in Italia rispetto all'UE può essere ricondotto anche alla maggiore dipendenza dal gas russo (46%) rispetto alla media europea (circa 40%).

39. Decarbonizzazione e sicurezza energetica sono, quindi, due sfide centrali e pressanti per le agende nazionali e internazionali: già presenti da tempo, sono state ulteriormente esasperate dai recenti eventi e devono essere perseguite per raggiungere gli obiettivi degli **Accordi di Parigi** del 2015, ovvero di limitare ben al di sotto dei 2°C il riscaldamento medio globale rispetto al periodo preindustriale, puntando a un aumento massimo della temperatura pari a 1,5°C.
40. Secondo l'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), tuttavia, entro il 2030 la temperatura globale si innalzerà di 1,5°, portando a un incremento di oltre 4,1 volte le ondate di calore, 2 volte gli episodi di siccità e 1,5 volte le alluvioni. In questo scenario, il Mediterraneo è considerato un **hotspot climatico**, ovvero una delle regioni globali più interessate dal cambiamento climatico insieme ai due Poli. Questo deriva dal fatto che il Mediterraneo è un mare “chiuso”, con caratteristiche simili a quelle di un grande lago: circondato a Nord dalle Alpi e a Sud da uno dei più grandi deserti del mondo, riceve acqua sia dall'Oceano Atlantico sia dal Mar Nero, portando la temperatura dell'acqua a scaldarsi più rapidamente (circa 0,4° C in più della media degli oceani)²².
41. Secondo un modello matematico evoluto elaborato da ENEA (MED16) che permette di riprodurre in modo fedele l'evoluzione del livello del Mar Mediterraneo (dal passato al futuro), nei prossimi 80 anni la temperatura del Mar Mediterraneo continuerà a crescere: oltre all'**innalzamento del livello del mare** (stimato in 60 cm entro la fine del secolo) e i suoi impatti in termini di allagamento delle coste²³ e aumento del moto ondoso, il riscaldamento delle acque marine provocherà anche l'inibizione parziale della formazione delle acque profonde, che permettono al mare di “respirare”, consentendo la **sopravvivenza degli habitat naturali**²⁴. Occorre, inoltre, sottolineare come eventuali azioni di contrasto a queste dinamiche non produrranno risultati visibili almeno per diversi decenni, rendendo necessarie fin da subito **azioni comuni di mitigazione e adattamento agli impatti del climate change**. Nel complesso, risulta dunque fondamentale definire dei modelli di gestione, tutela e valorizzazione dell'acqua, una risorsa sempre più strategica a livello mondiale e soprattutto per l'Italia, come anche messo in evidenza dai lavori della Community Valore Acqua per l'Italia di The European House - Ambrosetti.

²² ENEA, “Clima: ENEA, sette nuove aree costiere a rischio inondazione in Italia”, 5 luglio 2018.

²³ Il fenomeno dell'innalzamento riguarda tutte le Regioni italiane bagnate dal mare, per un totale di 40 aree costiere a rischio inondazione. La superficie complessiva delle aree a rischio è di 5.686,4 km², pari a una Regione come la Liguria. Fonte: ENEA, “Innalzamento del Mar Mediterraneo in Italia. Aree costiere e porti a rischio inondazione al 2100”, 2018.

²⁴ Sannino G., Carillo A., Iacono R., Napolitano E., Palma M., Pisacane G., Struglia M., “Modelling present and future climate in the Mediterranean Sea: a focus on sea-level change”, 2022.

CASO STUDIO: il Laboratorio di Climatologia dell'Università del Salento

L'attività del laboratorio è incentrata sullo **studio del clima della regione mediterranea** mediante modelli numerici ed analisi di dati (inclusi dati strumentali). In particolare, le attività di ricerca fanno riferimento a **5 temi principali**:

- **dinamica del clima** a scala regionale nel Mediterraneo (simulazione mediante modelli numerici del cambiamento climatico nella regione mediterranea);
- **estremi climatici** (caratterizzazione degli eventi estremi, dei fattori che li producono e del loro comportamento nel contesto del cambiamento climatico);
- **livello del mare e onde marine** (simulazione della risposta della superficie del mare alle variazioni di pressione atmosferica e ai venti di superficie);
- **climatologia sinottica** (caratterizzazione della circolazione atmosferica e dei suoi legami con molteplici aspetti del clima a scala regionale);
- **oceanografia operativa** (utilizzo di WAM e HYPSE per la previsione dello stato del mare sia con procedure deterministiche che probabilistiche).

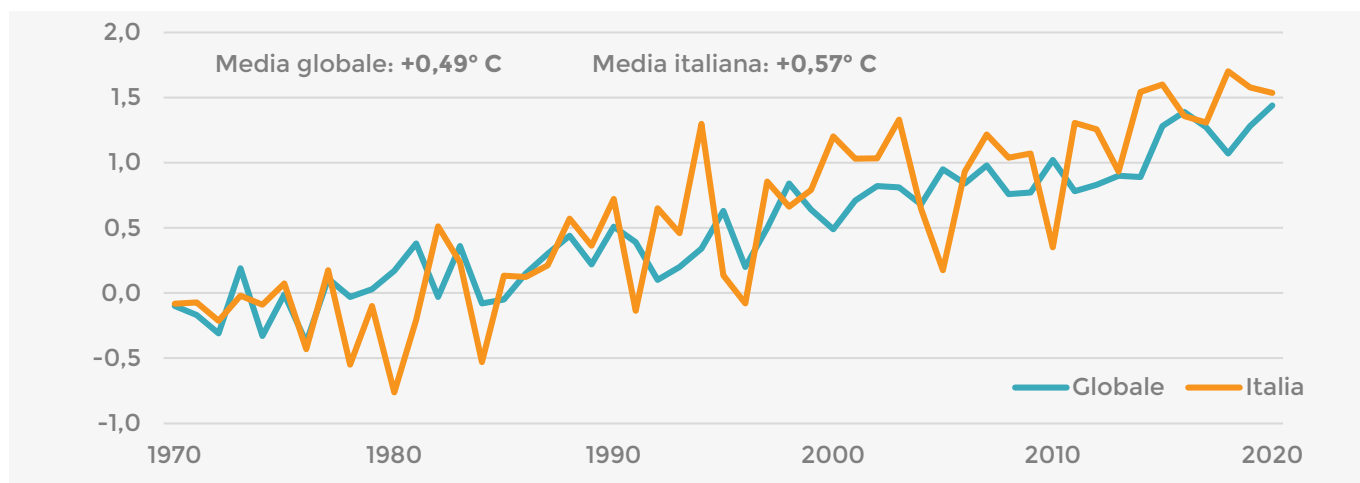
L'attività del Laboratorio si basa su un insieme di **modelli** che consentono di studiare aspetti complementari della dinamica del clima, tra cui COSMO (per simulazioni climatiche e meteorologiche a scala regionale), WAM (per la simulazione delle onde marine), e HYPSE (per la simulazione delle inondazioni costiere e il livello del mare).

Inoltre, le ricerche vengono svolte nel contesto di **progetti europei** (ad esempio RISES-AM, CIRCE, Wassermed) ed iniziative **internazionali** (ad esempio MedCLIVAR, COWCLIP, IMILAST, CORDEX) e in stretta collaborazione con il CMCC (Centro EuroMediterraneo sui Cambiamenti climatici).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Università del Salento, 2022.

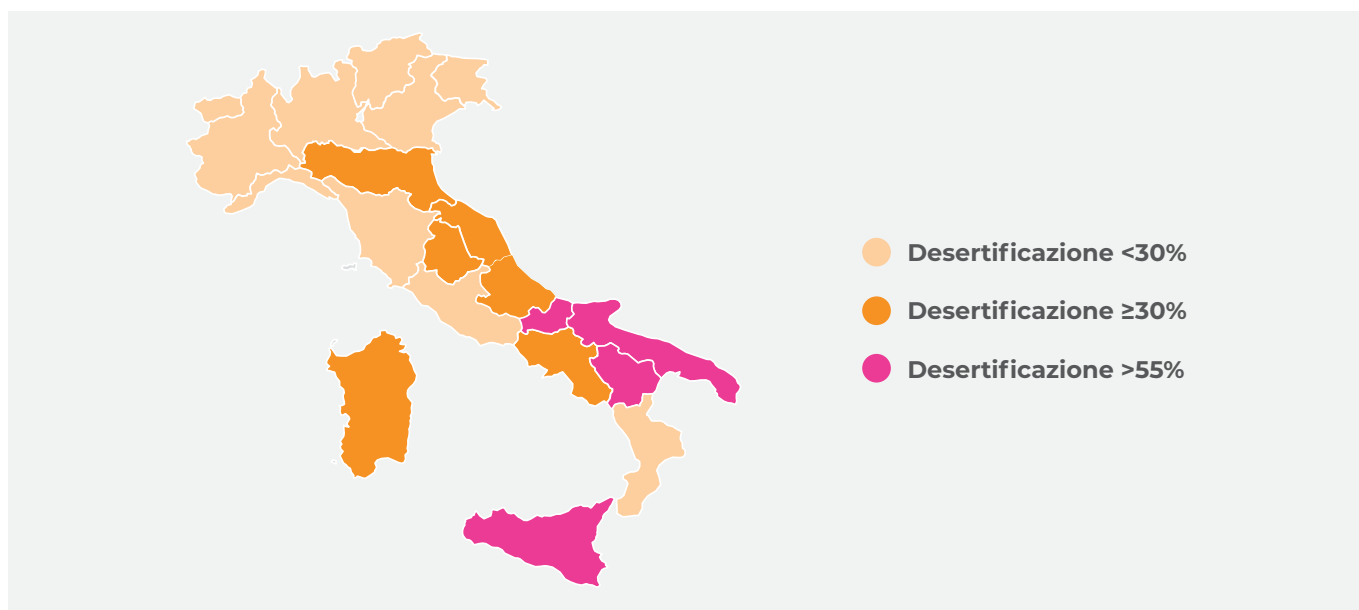
FIGURA 12.
Differenza tra la temperatura media annua e il valore climatologico normale 1961-1990 (°C), 2021.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ISPRA, 2022.

42. Rispetto al contesto italiano, è utile osservare come negli ultimi 50 anni, l'aumento delle temperature sia stato più marcato rispetto alla media globale: tra il 1970 e il 2020, infatti, le temperature medie annue sono state superiori di 0,57°C rispetto al valore climatologico normale, mentre a livello globale la differenza è stata pari a 0,49°C. Solo nel 2020 in Italia sono stati registrati **1.300 eventi meteorologici estremi** connessi al cambiamento climatico, il valore più alto mai registrato (oltre al 2019), 8x superiore a quello del 2008²⁵.



²⁵ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati European Severe Weather Database, 2022.

43. Allo stesso tempo, vi sono delle **peculiarità geografiche del territorio italiano** e del Sud Italia che rischiano di aggravare ulteriormente gli impatti del cambiamento climatico. Sul totale delle 5,7 milioni di **persone esposte a rischio frane** in Italia, il **40,6%** di queste vive nel Sud Italia, mentre quote minori sono attribuibili al Nord (31,1%) e al Centro (28,2%). Inoltre, le Regioni del Sud – ad eccezione della Calabria – risultano particolarmente esposte anche al **rischio di desertificazione**: in 5 Regioni (Sicilia, Basilicata, Molise e Puglia) il rischio di desertificazione coinvolge oltre il 55% delle superficie, mentre in 2 (Sardegna e Campania) ne coinvolge tra il 30% e il 55%; il Nord Italia, al contrario, anche per differenti caratteristiche climatiche, è caratterizzato da un basso rischio di desertificazione (<30%) in tutte le Regioni, esclusa l'Emilia-Romagna (tra 30% e 55%).



44. Ampliando la prospettiva dalla transizione verde alla dimensione energetica, occorre evidenziare come in questo ambito l'Unione Europea sia distinta per proattività, tramite il **Green Deal europeo** del 2019 e le iniziative connesse (in primis il pacchetto "Fit for 55"). Il primo è un **pacchetto di iniziative strategiche** che mira ad avviare l'UE sulla strada di una transizione verde, con l'obiettivo ultimo di raggiungere la **neutralità climatica** entro il 2050, mentre il pacchetto legislativo "Fit for 55", adottato nel 2021, intende **tradurre in normativa** le ambizioni del Green Deal.

45. Dall'altro lato, i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo sembrano riscontrare più difficoltà nel definire e perseguire strategie organiche di transizione per la decarbonizzazione, anche alla luce della forte **rilevanza dell'Oil&Gas**²⁶. Tale asimmetria è riscontrabile anche analizzando il **bilancio energetico**, ovvero la differenza tra l'energia esportata e quella importata: se da un lato i Paesi della sponda Nord del Mediterraneo registrano un **bilancio negativo** per 18.400 TJ (-4.400 TJ per l'Italia), dall'altro i Paesi della sponda Sud hanno un bilancio positivo di 3.000 TJ (48.300 TJ considerando gli altri Paesi del Mediterraneo Allargato grazie al contributo dell'area del Golfo Persico)²⁷. Da un certo punto di vista, questi dati

FIGURA 13. Aree a rischio desertificazione* nelle Regioni italiane (ha), 2021. (*) La desertificazione è un processo climatico-ambientale che coinvolge la superficie terrestre, portando alla degradazione dei suoli, alla scomparsa della biosfera (flora e fauna) e alla trasformazione dell'ambiente naturale in deserto. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

²⁶ ISPI, "The Difficult Task of Decarbonizing the MENA Region", 2021.

²⁷ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati IEA, 2022.

fotografano una situazione in cui i Paesi della sponda Nord del Mediterraneo, inclusa l'Italia, dipendono ancora in maniera rilevante dalle fonti fossili estere, nonostante gli obiettivi di decarbonizzazione di medio-periodo fissati a livello europeo. In questa prospettiva, risulta cruciale definire delle strategie energetiche integrate di medio-lungo periodo, su scala mediterranea e con il Sud Italia come connettore, di progressiva transizione dall'oil al non-oil, sia per i Paesi importatori sia per quelli produttori.

46. L'urgenza di un netto cambio di passo nelle traiettorie di decarbonizzazione è forte anche per i Paesi europei e, in particolare, per l'Italia: al ritmo attuale, l'Italia rischia di raggiungere nel 2054 l'**obiettivo del "Fit for 55"** relativo alle fonti energetiche rinnovabili (ovvero di raggiungere una quota del 40% di rinnovabili sul consumo finale di energia entro il 2030), con **24 anni di ritardo** (contro una media di 13 anni nell'UE).

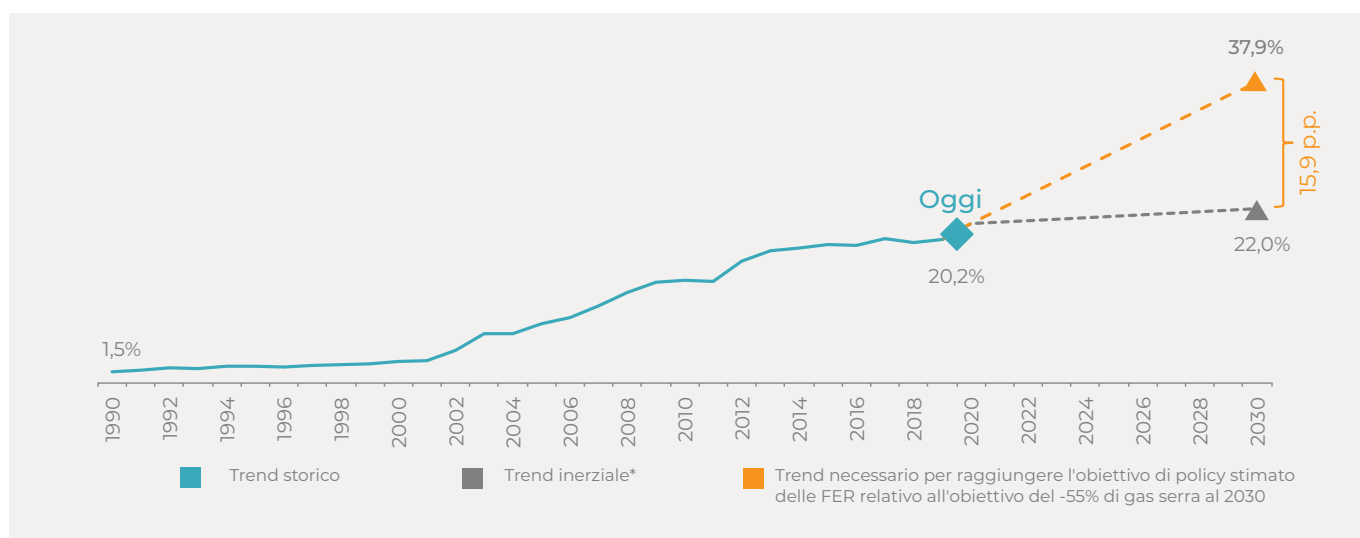


FIGURA 14. Quota delle rinnovabili (FER) sul consumo finale di energia (%), 1990-2030. Nota: I target aggiornati per l'Italia sono stati stimati proiettando la stessa percentuale di incremento stimata a livello europeo. I trend inerziali sono stati calcolati proiettando il CAGR (Compound Annual Growth Rate) di diversi archi temporali a seconda dell'indicatore considerato: dal 2015 al 2019 nell'analisi delle rinnovabili, per tenere conto della maturità del mercato dei prodotti rinnovabili. Per il 2020 sono state prese in considerazione le stime dell'ENEA. Dal 2021 in poi, si è ipotizzato lo stesso trend 2015-2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e Enel Foundation su dati European Environment Agency, Eurostat e PNIEC, 2022.

47. All'interno di questo scenario, il Sud Italia presenta delle dotazioni e delle distintività – su cui occorre investire – che possono permettergli di affermarsi come protagonista per la sicurezza energetica e la green transition per l'Italia, l'Europa e il Mediterraneo.
48. In primo luogo, il Sud Italia è già oggi la **frontiera di collegamento energetico** tra Europa e Mediterraneo del Sud, grazie ai **gasdotti** e alle **tratte marittime**. Nonostante la necessaria spinta verso l'autosufficienza energetica, l'importazione di gas ed energia dalle aree con più risorse continuerà infatti a costituire una delle soluzioni per soddisfare il fabbisogno energetico italiano: da questo punto di vista, il Sud è una porta d'ingresso di flussi energetici diretti verso l'Europa dal Nordafrica (gasdotti Transmed e Greenstream) e dall'Asia (TAP ed East-MED). I gasdotti si caratterizzano, inoltre, per essere compatibili anche con il trasporto di altre risorse energetiche, in primis **idrogeno**²⁸. Il trasporto di miscele di idrogeno e gas naturale con contenuto di idrogeno fino al 10% del totale tramite le reti esistenti è infatti già possibi-

²⁸ 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).

le senza apportare modifiche alla maggioranza delle tubazioni attuali²⁹.

49. Grazie alla sua capacità portuale, il Sud Italia rappresenta anche la piattaforma ideale per il **trasporto via mare** di risorse energetiche (come idrogeno e metano³⁰) e altre risorse chiave (per esempio l'ammoniaca). Ciò è testimoniato dal fatto che 5 dei primi 10 porti italiani per **rinfuse liquide** trasportate sono del Sud Italia (Augusta, Cagliari, Milazzo, Napoli e Taranto) e che, complessivamente, il Sud movimentata il 44% delle rinfuse liquide nazionali.



50. 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 (in discussione) 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).

51. 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)³¹. 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 12

FIGURA 15. Le principali pipeline gas dell'area mediterranea (illustrativo). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

²⁹ Per approfondimenti si veda: The European House – Ambrosetti e Sham, "H2 Italy 2050. Una filiera nazionale dell'idrogeno per la crescita e la decarbonizzazione dell'Italia", 2020.

³⁰ Ibidem.

³¹ 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.

miliardi di m³ di gas all'anno, potenzialmente potrebbero permettere di coprire per il 95% l'import russo (insieme agli impianti esistenti)³².

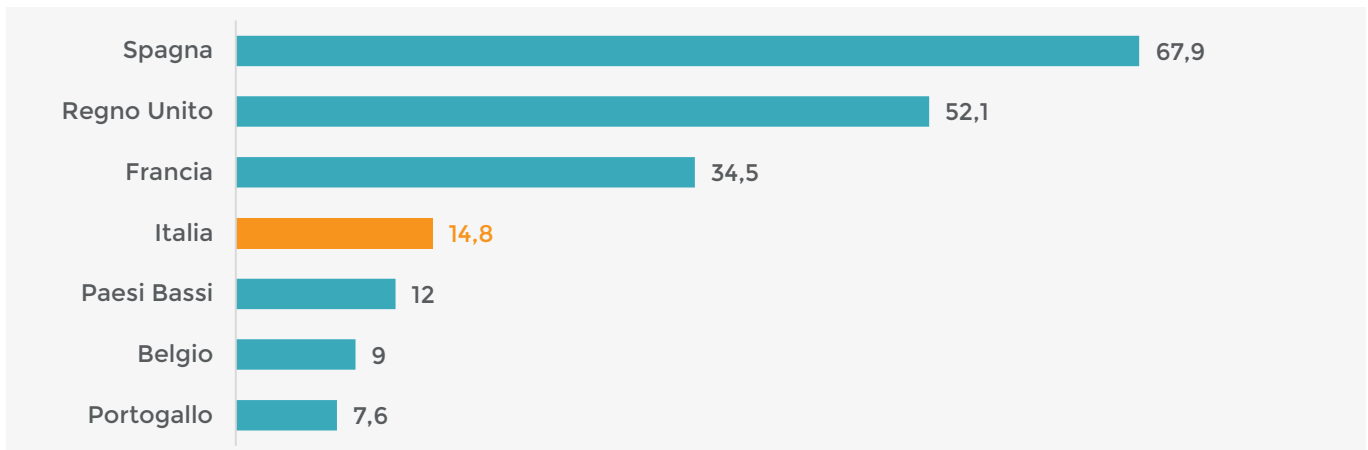


FIGURA 16.
Capacità dei rigassificatori (miliardi di metri cubi di gas), 2020.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati OIES, 2022.

52. Oltre a rappresentare una piattaforma di collegamento energetico, il Sud Italia può diventare anche protagonista della green transition e delle nuove rotte dell'energia grazie al suo **patrimonio di fonti energetiche rinnovabili**. Già oggi, il Sud produce un terzo dell'energia rinnovabile del Paese, con primati nell'eolico (96,4% del totale nazionale) e contributi rilevanti nel fotovoltaico (41,0%) e nel termo-elettrico (37,6%), grazie anche alle caratteristiche geografiche del territorio e alla presenza di leader tecnologici-manufacturieri. Inoltre, il Sud Italia è sede di importanti sperimentazioni sostenibili, come il parco eolico off-shore di Taranto.

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 CO₂.

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.

Nel Salento è attualmente in fase di discussione un progetto simile (90 turbine per una potenza installata di 1,3 GW).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Renexia, 2022.

³² 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).

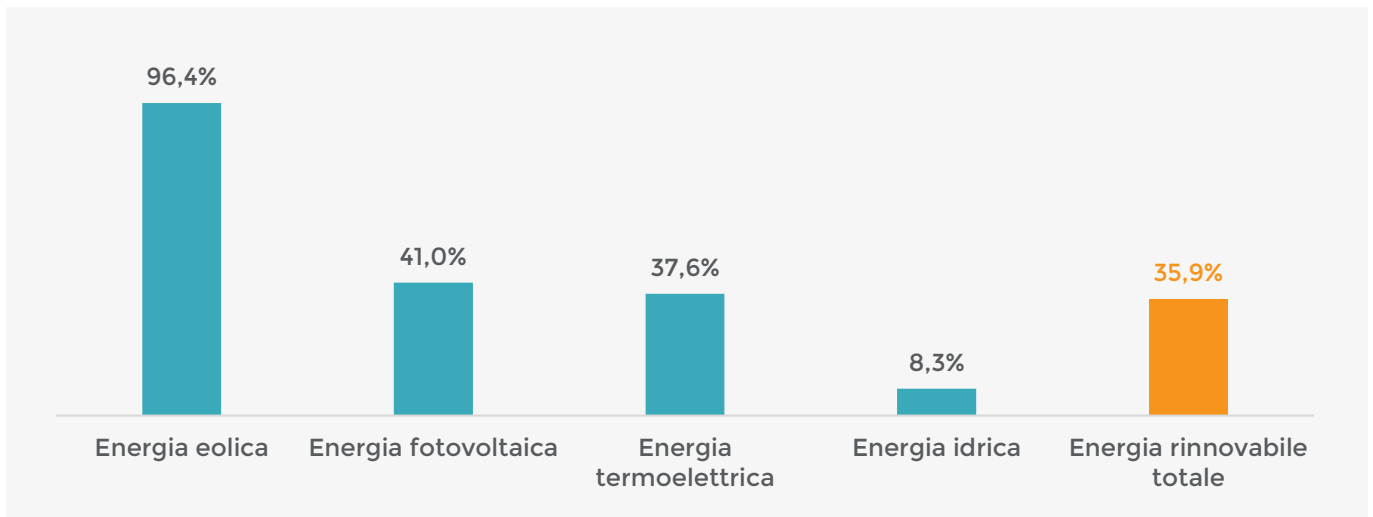


FIGURA 17. Quota di energia rinnovabile prodotta nel Sud Italia (% sul totale nazionale), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2022.

53. 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 consumo europeo – ed aggiungersi alle varie fonti di energia rinnovabile, come l'eolico e il solare, che domineranno il sistema elettrico europeo nel 2050³³.
54. Le onde sono per natura prevedibili e poco variabili, con un'elevata densità energetica³⁴. 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/m³⁵.
55. 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 energia³⁶. 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)³⁷.

³³ Sannino G., Carillo A., Struglia M.V., "Energia dal mare, la politica europea e le prospettive per la regione mediterranea", 2020.

³⁴ Quantità di energia immagazzinata in un dato sistema o regione dello spazio per unità di volume o per unità di massa.

³⁵ ENEA, "Energia dal mare: Italia al primo posto nell'area mediterranea per tecnologie e investimenti pubblici", 2020.

³⁶ Ibidem.

³⁷ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Startup Heatmap Europe, 2022.

CASO STUDIO:

l'Inertial Sea Wave Energy Converter (ISWEC) nel Canale di Sicilia

Eni e Wave for Energy (spinoff del Politecnico di Torino), con il supporto di Enea e CNR, hanno sviluppato un sistema per la **conversione dell'energia delle onde marine in energia elettrica**, denominata Inertial Sea Wave Energy Converter (ISWEC).

Il sistema è costituito da uno scafo galleggiante sigillato con al suo interno una coppia di sistemi giroscopici collegati ad altrettanti generatori. Le onde provocano il beccheggio dell'unità, ancorata al fondale, ma libera di muoversi e oscillare. Il beccheggio viene intercettato dai due sistemi giroscopici collegati a generatori che lo trasformano in energia elettrica. Una ulteriore crescita tecnologica di ISWEC consiste nell'installazione di **pannelli fotovoltaici** sulla coperta degli impianti di scala industriale che, larghi 23 metri e lunghi 19, offrono un'ampia superficie utile.

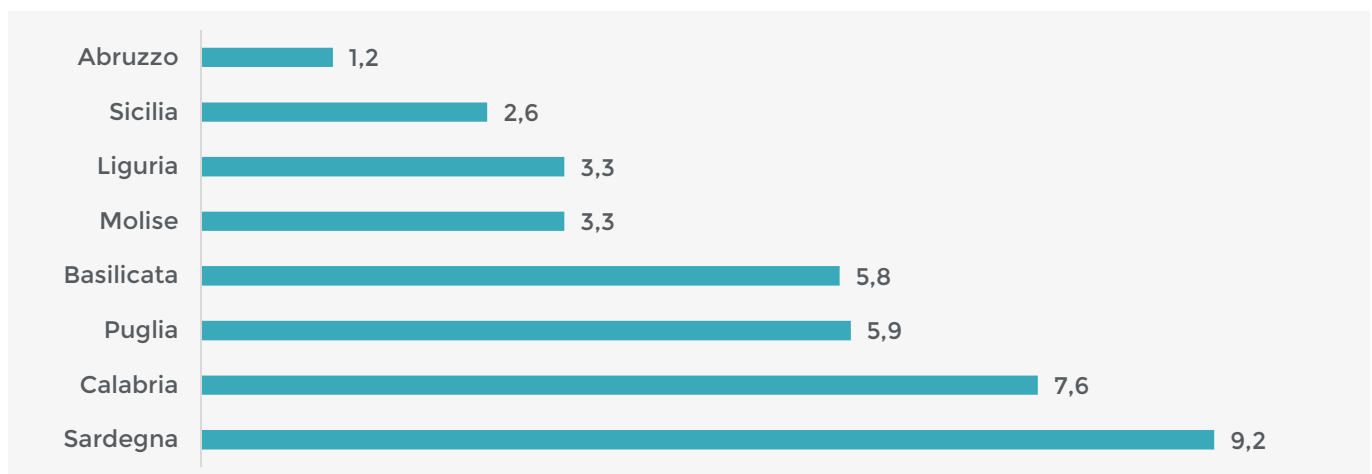
La prima versione (localizzata a Ravenna) è arrivata a produrre il 105% della sua potenza nominale di 50 kW. L'obiettivo è sviluppare 118 impianti ISWEC industriali per arrivare a produrre circa **12 MW** di energia elettrica dal moto ondoso (con 100 kW di picco).

La prima installazione industriale avverrà, entro il 2022, nella piattaforma off-shore Eni Prezioso nel Canale di Sicilia al largo di **Gela**. Il progetto vede una partnership tra Eni, Cassa Depositi e Prestiti, Terna e Fincantieri.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eni, 2022.

56. Un punto di attenzione va necessariamente evidenziato rispetto ai **processi autorizzativi**, come dimostra il caso dell'eolico. Ad oggi, infatti, 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 2020, 110 GW di energia sono rimasti bloccati per **lentezze burocratiche**, ovvero per richieste inevase e giacenti di connessione degli impianti rinnovabili alle reti centrali. Complessivamente, dei 20 GW di progetti per impianti eolici per i quali è stata fatta istanza dal 2017, solo 0,64GW sono stati autorizzati. Inoltre, vanno sottolineate le ampie differenze a livello territoriale: nei pochi casi in cui si ottiene l'ok, i **tempi dell'Autorizzazione Unica** possono infatti durare mediamente da 1 anno (es. Abruzzo) a 9 anni (es. Sardegna). Una situazione sulla quale è intervenuta l'azione del Governo, con il D.L. n. 17/2022, rivolto anche a semplificare le procedure autorizzatorie per impianti fotovoltaici e a fonti rinnovabili.

FIGURA 18. Tempistiche per l'Autorizzazione Unica degli impianti eolici (anni). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Legambiente, Confindustria e Terna, 2022.



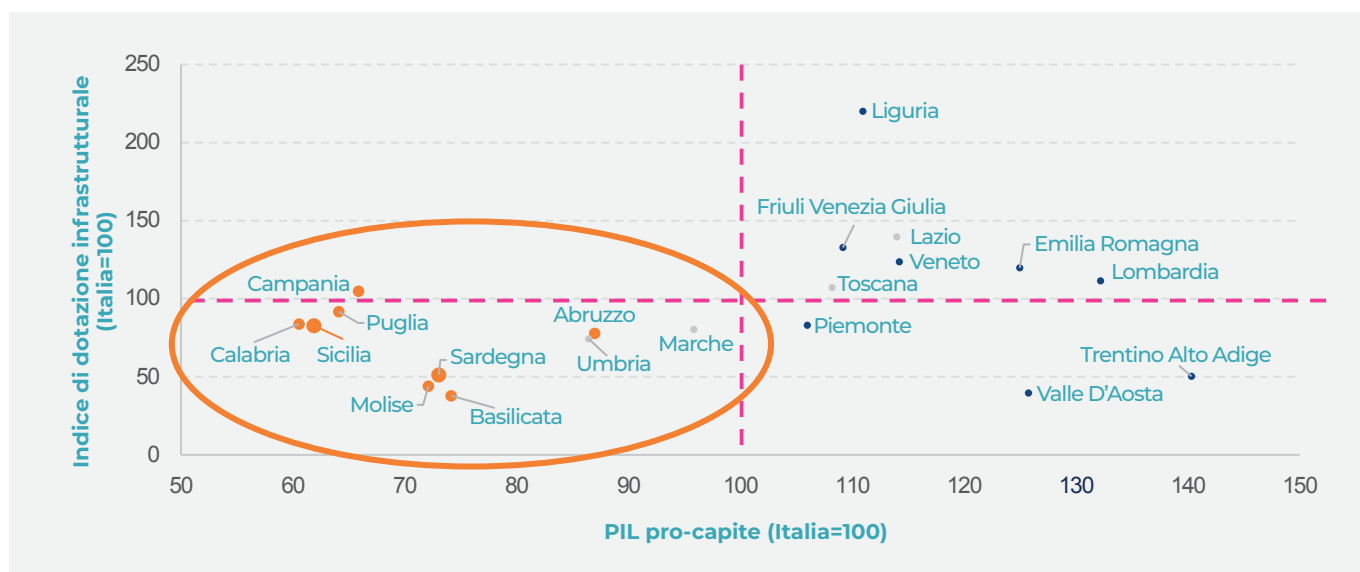
57. Alla luce di queste considerazioni, emerge con forza la possibilità per il Sud Italia di affermarsi come **leader tecnologico e manifatturiero** nel Mediterraneo per la produzione e l'innovazione nel campo delle fonti rinnovabili, con particolare riguardo alle soluzioni in fase di sviluppo avanzato (come l'energia da moto ondoso). Al tempo stesso, in virtù del suo posizionamento e della sua dotazione infrastrutturale, occorre pensare a un Sud Italia realmente **cerniera di connessione energetica** tra Europa e Sud Mediterraneo, anche grazie al contributo dei porti come veri e propri hub energetici. Non da ultimo, il Sud Italia può ambire a diventare un modello di riferimento internazionale anche nell'ambito del contrasto, della mitigazione e dell'adattamento al **cambiamento climatico**.

GLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI E IL NUOVO MODELLO DI VALUTAZIONE PER DISPIEGARNE GLI EFFETTI POSITIVI

58. Uno dei nodi critici del Sud Italia è costituito dalle infrastrutture, sia fisiche che digitali. Si sottolinea che questo paragrafo rappresenta l'anticipazione di una monografia dedicata alle infrastrutture e, in particolare, ai modelli di valutazione degli investimenti infrastrutturali che sarà pubblicata da The European House – Ambrosetti insieme al Gruppo FS Italiane a giugno 2022, ovvero a valle della pubblicazione di questo Libro Bianco.

59. Mettendo in relazione l'Indice di dotazione infrastrutturale elaborato dall'Istituto Guglielmo Tagliacarne – che considera al suo interno rete stradale, rete ferroviaria, porti, aeroporti, reti energetiche-ambientali, reti per la telefonia e la telematica, reti bancarie e servizi vari – con il PIL pro-capite, **emerge come tutte le Regioni del Sud Italia abbiano rendimenti inferiori rispetto alla media italiana** (ad eccezione della Campania, con un Indice di dotazione infrastrutturale leggermente superiore).

FIGURA 19. Dotazione infrastrutturale* e PIL pro-capite delle Regioni italiane (Italia=100), ultimo anno disponibile. (*) Rete stradale, rete ferroviaria, porti, aeroporti, reti energetiche-ambientali, reti per la telefonia e la telematica, reti bancarie e servizi vari. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat e Istituto Tagliacarne, 2022.



60. Focalizzando l'attenzione sulla dimensione fisica delle infrastrutture, si rilevano dei gap rilevanti nelle **connessioni intermodali**. Per esempio, nel Sud Italia sono presenti **solo 5 interporti** (Catania, Nola, Marciianise, Pe-

scara e Bari), mentre il Nord Italia ne conta 16³⁸.

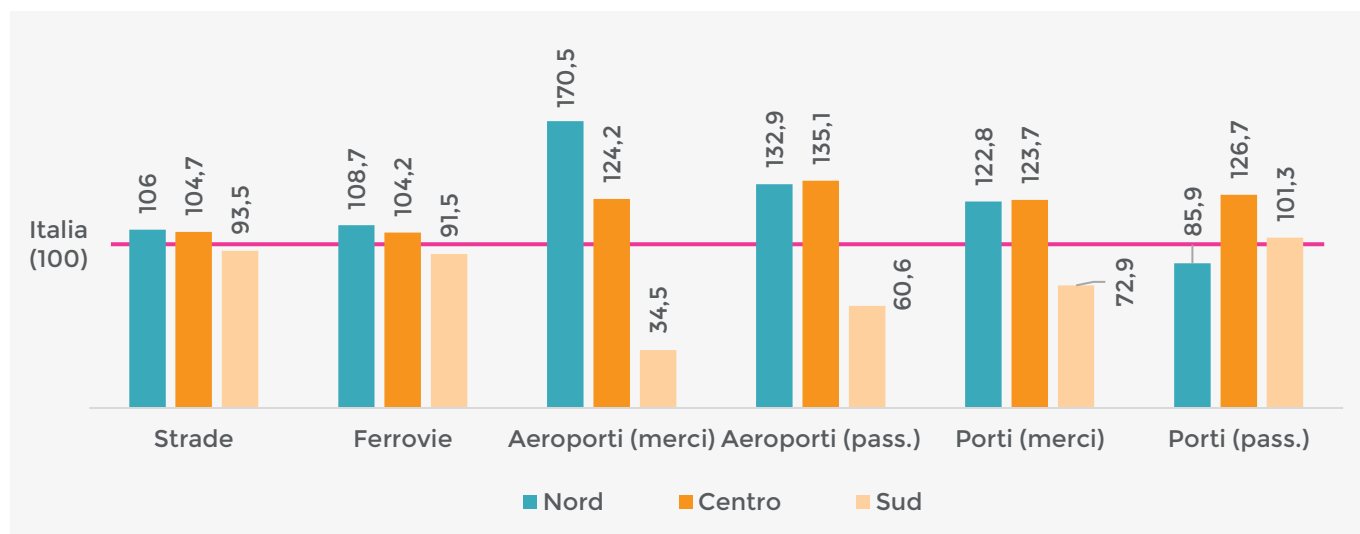


FIGURA 20. Indicatori infrastrutturali (Italia=100), ultimo anno disponibile. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Banca d'Italia, 2022.

61. Inoltre, analizzando il livello di interconnessione mare-ferro, emerge come tra i porti del Sud, **solo 7 su 34** (pari al 21%) sono collegati all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (rispetto a una media nazionale del 37%).

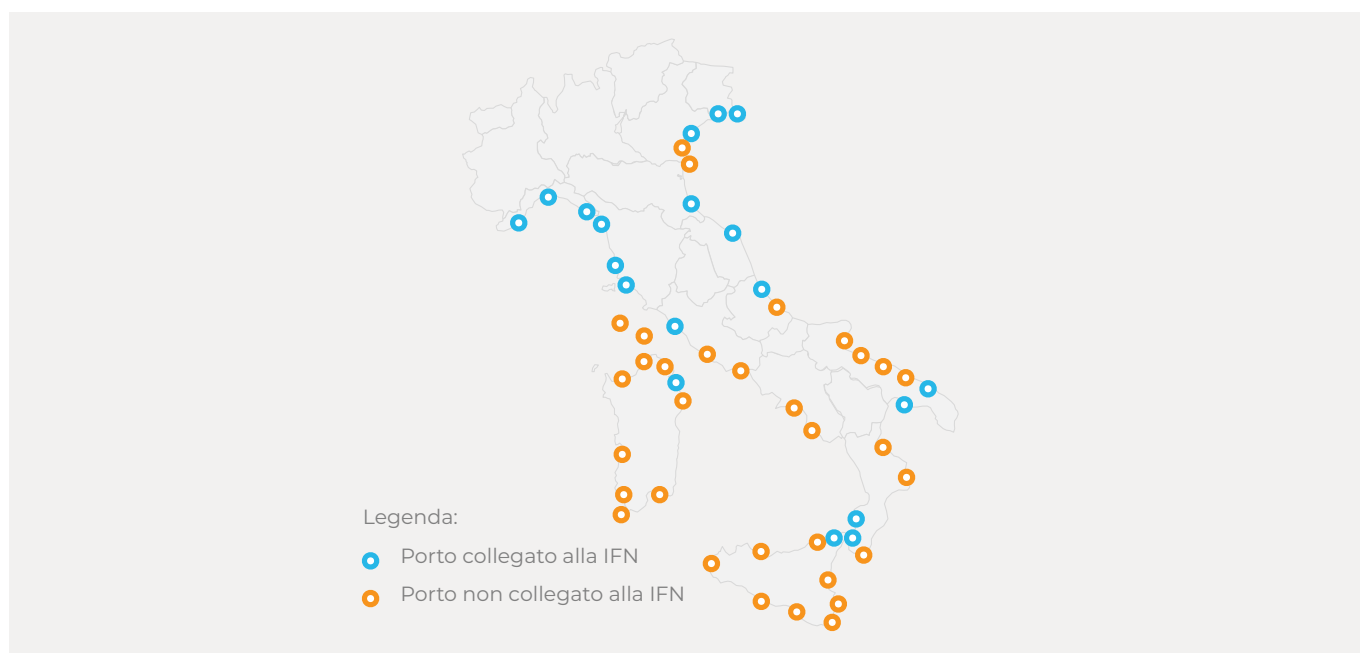


FIGURA 21. Porti italiani per collegamento all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 2022.

62. Lo **sviluppo della modalità ferroviaria** e intermodale è fondamentale per assicurare la crescita e la competitività dei porti italiani e lo sviluppo delle ZES come efficaci strumenti di politica industriale³⁹. Tuttavia, nel Sud Italia tra i porti Core (ovvero i nodi principali al centro della rete europea TEN-T), ve ne sono 5 non collegati all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN): Bari, Augusta, Palermo-Termini Imerese, Cagliari e Napoli.

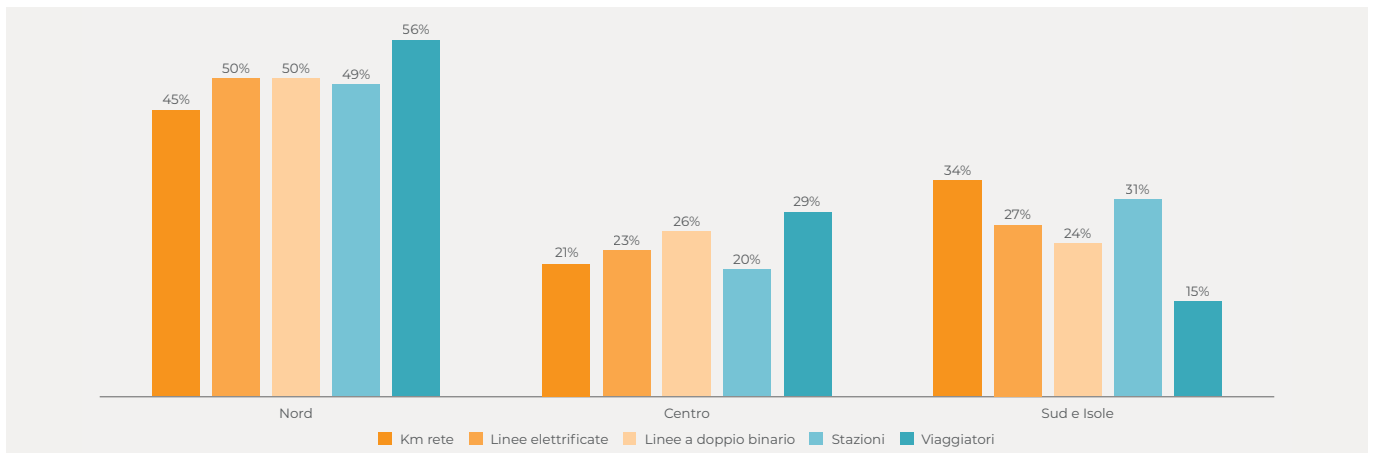
³⁸ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UIR, 2022.

³⁹ Si rimanda al Capitolo relativo all'Economia del Mare per maggiori approfondimenti sullo sviluppo del sistema portuale e delle ZES.

63. Oltre ad abilitare le connessioni intermodali, la modalità ferroviaria risulta fondamentale per **garantire le connessioni regionali, nazionali e continentali**. Da questo punto di vista, il nodo principale per le infrastrutture al Sud è costituito non tanto dalla disponibilità di infrastrutture, quanto piuttosto dalla **funzionalità** e dalla presenza di **servizi** su quelle stesse infrastrutture.

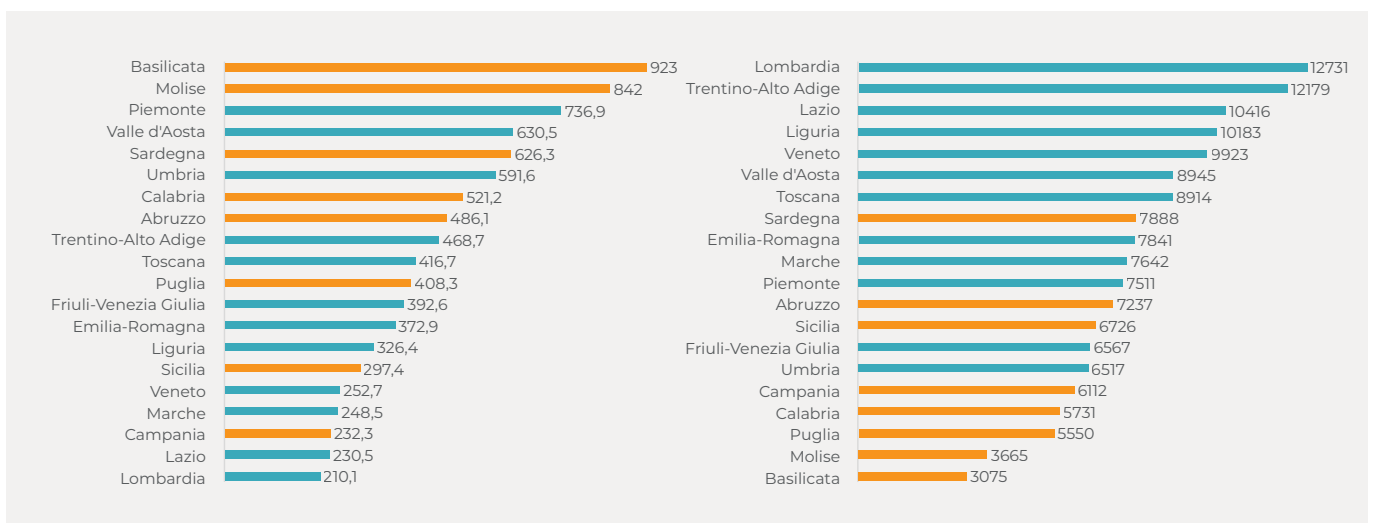
64. Il Sud Italia detiene il **34% dei km** di rete nazionale. Analizzando le altre dimensioni del trasporto ferroviario, tuttavia, la quota del Sud Italia sul totale nazionale diminuisce progressivamente, a indicare un minor grado di sviluppo rispetto alle altre aree del Paese⁴⁰. Per esempio, il peso si abbassa al **27%** e al **24%** per quanto riguarda rispettivamente le linee elettrificate e a doppio binario. A fronte del 34% di km di rete, inoltre, il Sud detiene solo il 31% delle stazioni e il 15% dei passeggeri.

FIGURA 22. Indicatori della rete ferroviaria (percentuale sul totale nazionale), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati RFI, 2022.



65. Tale considerazione risulta evidente anche confrontando il posizionamento delle diverse Regioni italiane. Se da un lato tutte le Regioni del Sud (ad eccezione della Campania) si posizionano nella parte alta della classifica per quanto riguarda la **disponibilità di rete**, dall'altro – analizzando la **disponibilità di servizi** ferroviari di TPL sulla rete – esse occupano la parte bassa della classifica (tranne la Sardegna). In altre parole, a fronte di una disponibilità infrastrutturale spesso sopra la media, la possibilità di fruire effettivamente di un servizio risulta spesso molto limitata.

FIGURA 23. Densità di rete rispetto all'area servita (km per 10 milioni abitanti) e grado di utilizzo dell'infrastruttura da parte del Trasporto Pubblico Locale (treni-km di TPL per km di binario), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati RFI, 2022.



⁴⁰ RFI, "Il piano commerciale. Edizione marzo 2022", 2022.

66. Negli ultimi anni, inoltre, gli **investimenti infrastrutturali** nella rete ferroviaria del Sud hanno subito un progressivo ridimensionamento. Basti pensare che tra il 2008 e il 2018 la disponibilità della rete ferroviaria – in termini di km di rete per 100 km² di superficie regionale – è diminuita di 1,8 punti percentuali nel Sud Italia, più del doppio rispetto al Nord (-0,7 p.p.) e tre volte il Centro (-0,6 p.p.)⁴¹. Il PNRR e il Piano Complementare consentiranno di invertire questo trend, investendo nella rete ferroviaria del Mezzogiorno circa 13 miliardi di Euro, a partire dal completamento delle linee AV Salerno-Reggio Calabria e Napoli-Bari.
67. Le analisi del presente Libro Bianco sulla dimensione fisica delle infrastrutture si sono focalizzate sul settore portuale⁴² e su quello ferroviario, ma non bisogna dimenticare la rilevanza strategica anche delle **strade**. Per quanto le strategie nazionali ed europee spingano verso una sempre maggiore quota del trasporto su ferro e acqua e una minore incidenza della gomma⁴³, quest'ultima modalità continuerà a rappresentare una risorsa chiave per la connettività delle persone e delle merci, in particolar modo per il trasporto di **ultimo miglio**. Lo sviluppo della rete stradale deve necessariamente puntare a un **aumento della sicurezza, dell'efficienza e della sostenibilità**, anche sfruttando le opportunità della digitalizzazione, come mostrato dal caso delle Smart Road di Anas.

CASO STUDIO:

le Anas Smart Road come elemento di connessione tra infrastrutture fisiche e digitali

Anas Smart Road è un progetto orientato al miglioramento della **sicurezza stradale** e a una **gestione più efficiente** del traffico stradale. Esso si basa su una complessa piattaforma digitale che si articola sulla rete stradale come un "sistema nervoso" con il supporto delle tecnologie quali IoT (Internet of Things), AI (Artificial Intelligence), Big Data e sensoristica avanzata attraverso lo sviluppo della rete di banda ultra larga nazionale.

La Smart Road di Anas è stata progettata anche per ospitare le infrastrutture abilitanti verso la mobilità elettrica. Inoltre, sono previste le Green Island Anas, aree dislocate lungo le Smart Road (ove ci siano spazi adeguati nelle rispettive pertinenze stradali o autostradali) in cui verrà distribuita energia pulita garantendo l'ecosostenibilità.

L'investimento complessivo del programma Smart Road Anas è di **1 miliardo di Euro** e sono già stati programmati 250 milioni di Euro, anche grazie a contributi europei, nell'ambito del Programma Operativo PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e del Connecting Europe Facility per le reti Trans Europee TEN-T 2014-2020.

Questo primo step riguarda alcuni dei più importanti assi strategici del Paese: l'itinerario E45-E55 'Orte-Mestre', in Veneto la statale 51 "di Alemagna", in Sicilia la **Tangenziale di Catania** e la **A19 'Autostrada Palermo-Catania'**, nel Lazio le autostrade A90 'Grande Raccordo Anulare di Roma' e A91 'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino', la strada statale 4 "Salaria" e la **A2 'Autostrada del Mediterraneo'**.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Anas, 2022.

⁴¹ Fonte: Fonte: elaborazione The European House Ambrosetti su dati Istat, 2022.

⁴² Si veda la sezione dedicata all'Economia del Mare.

⁴³ Per esempio, il "Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (2011) e la "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: e: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" della Commissione Europea (2020).

68. Ad oggi la programmazione degli investimenti infrastrutturali nel Paese dipende dal modello di **analisi costi-benefici** (ACB) che, però, non coglie appieno la multidimensionalità dei benefici legati al dispiegamento e alla capillarità delle infrastrutture. Nel 2015 l'Unione Europea ha introdotto la propria metodologia per l'esecuzione delle ACB connessa ai grandi progetti, successivamente recepita dall'Italia nelle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" (DM 16 giugno 2017 n.300). Secondo il modello europeo, l'analisi costi-benefici è un approccio microeconomico che permette di valutare l'impatto di un progetto sulla società nel suo complesso (attraverso il calcolo di alcuni indicatori economici). Da questo punto di vista, gli **effetti diretti** (es. occupazione diretta, tempi di percorrenza, inquinamento, incidentalità, ecc.) sono riflessi nel **Valore Attuale Netto** (VAN) e possono essere sommati ai c.d. external costs; al contrario, gli **effetti indiretti** e indotti (es. effetti secondari) e i "wider effect" (es. effetti sui fondi pubblici, sull'occupazione, sulla crescita regionale, ecc.) devono essere esclusi dal calcolo⁴⁴.
69. Le motivazioni addotte risiedono nel rischio di "double counting" e nella difficoltà di definire degli standard condivisi. Tuttavia, in questo modo, le analisi costi-benefici trascurano la **potenzialità trasformativa degli investimenti infrastrutturali** sull'intera economia: si stima che ogni Euro investito in questo settore possa avere un moltiplicatore sul resto dell'economia (in termini di PIL) di 1,7 Euro⁴⁵. Più nel dettaglio, gli investimenti infrastrutturali rivestono un ruolo chiave in molti settori su cui può giocarsi la sfida di competitività e modernità dei territori, dal turismo, alla portualità e logistica.
70. Le criticità insite nell'attuale impianto metodologico di valutazione degli investimenti infrastrutturali sono state evidenziate anche dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile⁴⁶, *che intanto si è reso protagonista di un importante passo in avanti tramite le Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nel settore ferroviario (2021) introducendo criteri sociali e di governance nei modelli di ACB*. In particolare, considerate le attuali e future esigenze di analisi, "risultano carenti modelli in grado di **stimare sia la dimensione economica degli investimenti** (nel breve e nel lungo periodo, incorporando gli effetti che le infrastrutture possono avere sulla riduzione dei costi di trasporto e sulla competitività e attrattività di un certo territorio), **sia le implicazioni di natura sociale e ambientale**, come fatto ad esempio dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) o dalla stessa Commissione grazie al supporto di JRC"⁴⁷. Oltre a questo aspetto, viene anche evidenziata l'assenza di una **metodologia di selezione** delle opere prioritarie (per esempio, tramite modelli di scoring), nonché la **carenza di dati utili** per l'identificazione dei fabbisogni strutturali (es. dinamiche trasportistiche di persone e merci) e congiunturali (es. indagini sulle scelte di trasporto di individui e imprese). In questo senso la monografia di The European House – Ambrosetti in pubblicazione a giugno dovrebbe offrire un contributo scientifico di metodo a questo percorso di sensibilizzazione istituzionale. Rispetto al tema della carenza di dati utili sollevato dal

⁴⁴ European Commission, "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects", 2014.

⁴⁵ International Monetary Fund, "Fiscal Monitor. Policies to Support People During the COVID-19 Pandemic", aprile 2020.

⁴⁶ Ciferri D., Melchiorri F.M., Mocetti S., Torsello M., Tardiola A., "Quadro programmatico, scelte e valutazione. Verso la definizione di un framework integrato per la realizzazione di infrastrutture resilienti e sostenibili", presentato al Seminario MIMS del 21 gennaio 2022.

⁴⁷ Ibidem.

MIMS, va sottolineata la presenza di sistemi avanzati di aggregazione di dati a supporto dei processi decisionali che possono rappresentare un modello di riferimento, come per esempio il sistema di Gruppo FS Italiane nel settore ferroviario.

CASO STUDIO:

il Sistema Informativo di Monitoraggio Strategico del Gruppo FS Italiane

Il Gruppo Ferrovie dello Stato si è dotato e prosegue nella roadmap di implementazione di un **Sistema Informativo di Monitoraggio Strategico** (SIMS) finalizzato alle funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo strategico della Capogruppo FSI e al supporto delle missioni delle altre Società del Gruppo FS attraverso la **raccolta, archiviazione e trattamento dei dati** ufficiali di Gruppo e dei principali indicatori esterni.

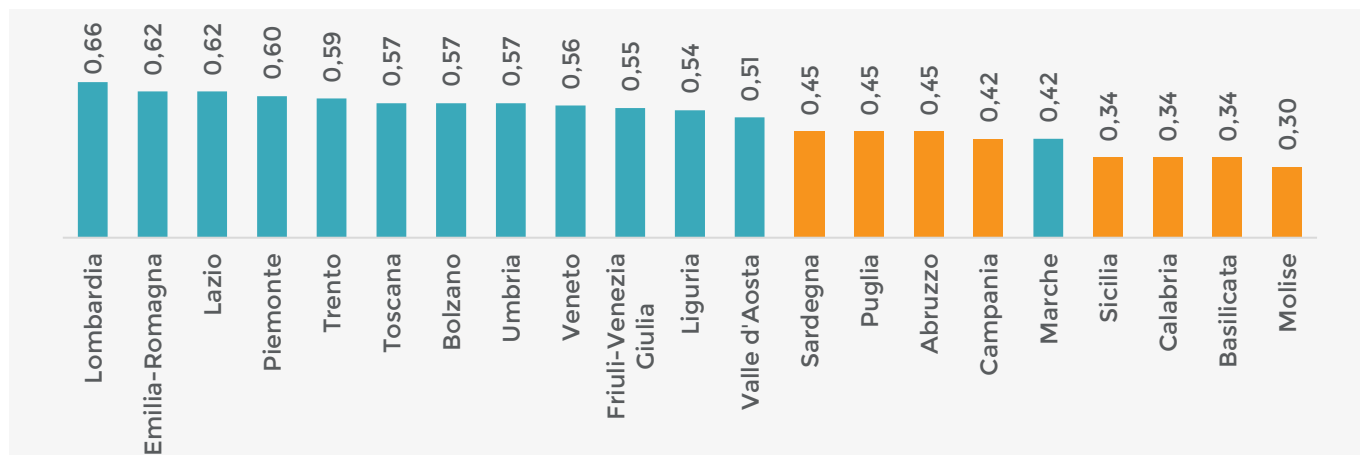
Scopo del SIMS è supportare la raccolta e la fornitura di dati e informazioni attraverso opportuni strumenti informativi e attraverso la creazione di una banca dati, nonché di consentire, attraverso **strumenti avanzati di data intelligence, analisi trasportistiche, socioeconomiche e ambientali**. Tale banca dati non solo garantisce la segregazione dei dati rispetto alle esigenze di confidenzialità/riservatezza/sensibilità, ma gestisce la **“dimensione temporale”** e utilizza, come fattore di relazione tra i dati, prevalentemente riferimenti geografici del territorio (**paradigma Spatial Data Warehouse**). In tal modo è possibile analizzare fenomeni di un territorio attraverso opportuni strumenti di analisi, selezionando il contesto e l'argomento dell'analisi di volta in volta, per poter poi effettuare simulazioni o monitoraggio di fenomeni legati al business delle società del Gruppo FS, ovvero le **variazioni della domanda di mobilità delle persone e delle merci e valutare potenzialità, fabbisogni, punti di forza, di debolezza, opportunità e minacce** (ad es. resilienza delle infrastrutture).

Infine, il SIMS consente di produrre **dati e report** per le comunicazioni sistematiche e non, obbligatorie ai fini statistici, come da Piano Statistico Nazionale del SISTAN, o altri obblighi di legge, nonché di fornire dati e informazioni concordate con le istituzioni e le associazioni a cui le aziende del Gruppo FSI hanno aderito.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Gruppo FS Italiane, 2022.

71. Dopo aver affrontato la dimensione fisica delle infrastrutture, in questa seconda parte viene analizzata quella relativa alle infrastrutture digitali. Anche su questo fronte, le Regioni del Sud Italia sono agli ultimi posti a livello nazionale. Analizzando per esempio l'**Indice DESI regionale** elaborato dalla Banca d'Italia – finalizzato a misurare il grado di digitalizzazione dell'economia e della società per l'Italia a livello regionale sulla base della metodologia DESI 2020 della Commissione Europea – tutte le Regioni del Sud si posizionano nella parte bassa della classifica, con il Molise all'ultimo posto⁴⁸.

FIGURA 24.
Indice DESI regionale (valore da 0 a 1), 2020.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Banca d'Italia, 2022.



⁴⁸ Benecchi A., Bottoni C., Ciapanna E., Frigo A., Milan A., Scarinzi E., "Digitalisation in Italy: evidence from a new regional index", 2021. L'Indice è composto da 5 dimensioni: Connettività, Capitale Umano, Uso dei servizi Internet, Integrazione delle tecnologie digitali, E-government.

72. Tali gap sono registrati sebbene il Sud Italia costituisca un **centro nevralgico per le nuove connessioni Internet e la Data Economy**. Il Sud Italia, infatti, ricopre un ruolo chiave come piattaforma per la connettività nel Mediterraneo: per esempio, oltre ai numerosi cavi Internet sottomarini, da Catania passa il **SEA-ME-WE 5**, un sistema di cavi di 20.000 km che collega 17 Paesi da Singapore all'Europa occidentale; entro il 2022, inoltre, in Sicilia atterrerà **BlueMed**, il nuovo cavo sottomarino di Blue System, che collegherà Italia, Francia, Grecia e Israele; Raman System Giordania, Arabia Saudita, Gibuti, Oman e India⁴⁹.

CASO STUDIO:

il consorzio EllaLink, tra connessioni digitali, collaborazione internazionale e progresso scientifico

EllaLink è un **cavo a fibre ottiche transatlantico**, l'unico a collegare direttamente l'Europa (la rete GÉANT) e l'America Latina (la rete RedClara).

Finanziato dall'UE attraverso il programma BELLA (Building the Europe Link to Latin America) e sostenuto anche dal fondo europeo Marguerite (finanziato, tra gli altri, da Cassa Depositi e Prestiti), è il risultato di anni di **collaborazione tra la comunità della ricerca** dei due continenti e del partenariato tra l'UE e l'America Latina.

Il programma BELLA sosterrà le esigenze di **interconnettività** a lungo termine delle comunità di ricerca e istruzione europee e latinoamericane per i prossimi 25 anni. Grazie al programma sarà possibile raggiungere **65 milioni di utenti** in più di 12.000 istituzioni in Europa e in America latina.

Per il **settore digitale e spaziale**, BELLA faciliterà l'accesso ai dati spaziali forniti dal programma Copernicus e da grandi strutture in entrambi i continenti, ad esempio osservatori a raggi astrofisici e cosmici in America latina, il Cherenkov Telescope Array (CTA), e il grande anello di collisione per adroni (LHC) in Europa.

La **rete della ricerca e dell'istruzione italiana GARR** è parte di questa iniziativa fin dall'inizio, nel ruolo di coordinatore del progetto preparatorio (ELLA) e in qualità di partner dal lato europeo del consorzio BELLA e del progetto BELLA-T, cofinanziato dall'Unione Europea.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

73. La strategicità di queste infrastrutture è testimoniata dal fatto che i cavi Internet sottomarini veicolano il **97% del traffico Internet** e che da loro dipendono 10mila miliardi di Dollari di transazioni finanziarie/giorno⁵⁰. Dal punto di vista pratico, percorsi via cavo nuovi e più diretti possono migliorare la **latenza**, ossia il tempo che intercorre tra l'invio e la ricezione di un segnale. La latenza è fondamentale per diversi settori, tra cui la ma-

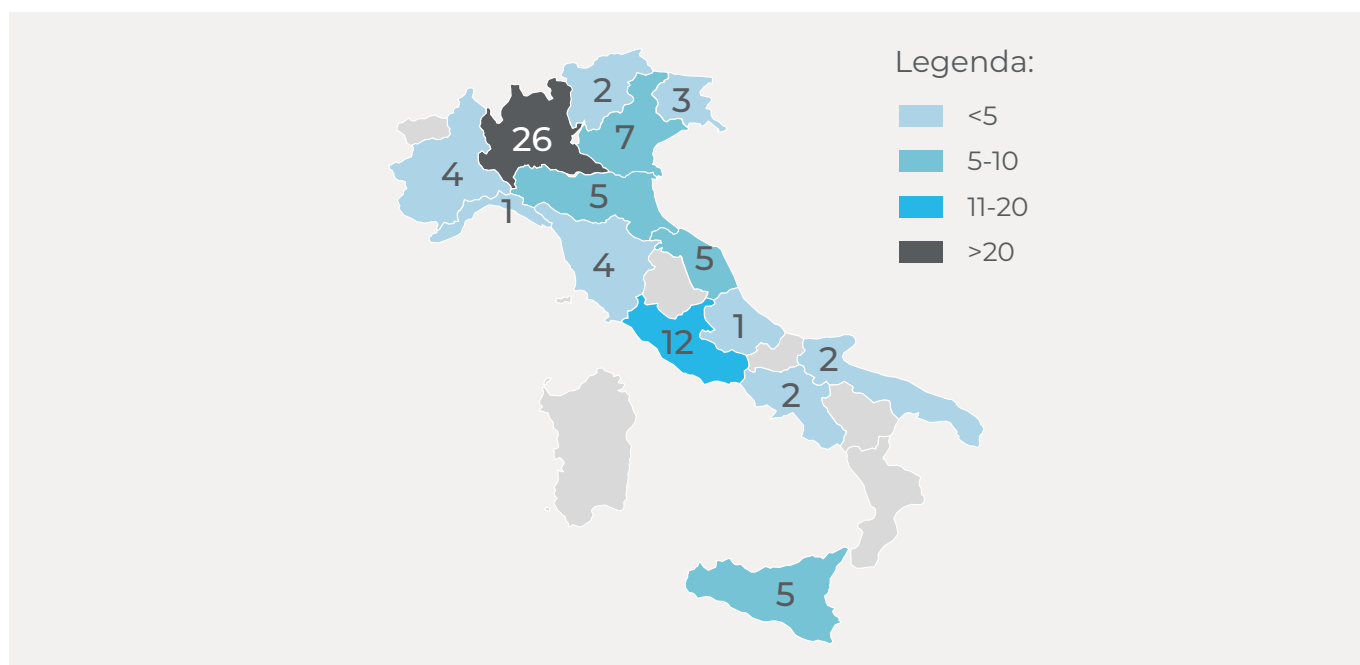
⁴⁹ BlueMed è il ramo occidentale del Blue Raman, il cavo realizzato da Telecom Italia Sparkle assieme a Google e ad altri operatori, la cui operatività è prevista nel 2024.

⁵⁰ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati European Council for Foreign Relation, 2022.

nifattura, la sanità digitale e i servizi finanziari⁵¹.

74. Senza **ridondanza** (ovvero la presenza di più cavi che possono operare in autonomia anche quando altre connessioni si interrompono), i danni ai cavi causati da fattori naturali, traffico marittimo o terrorismo possono avere conseguenze significative poiché i servizi, il commercio e le comunicazioni verrebbero interrotti. Da questo punto di vista, i cavi garantiscono anche la **resilienza dei sistemi**.
75. Non da ultimo, una migliore connettività e una migliore latenza, come risultato di una migliore connettività internazionale, sono fattori importanti anche per determinare l'ubicazione dei **data center**. Un data center è un luogo fisico che ospita un'infrastruttura di elaborazione (server), di archiviazione (storage) e connessione (networking). Raccogliere dati sul proprio territorio abilita il paradigma dell'Edge Computing, con impatti positivi sulla latenza e sulla resilienza delle reti.
76. È stato dimostrato che i data center generano **effetti abilitanti e "a catena"** nell'intera economia, supportando la trasformazione digitale e i servizi digitali a bassa latenza, l'IoT, i big data, l'intelligenza artificiale e la realtà virtuale⁵². I data center possono generare Valore Aggiunto e occupazione soprattutto in settori ad alta produttività, come la scienza dei dati, i servizi legali e professionali nonché l'energia, l'ingegneria e le telecomunicazioni. Su questo fronte, in Italia sono presenti 79 data center, ma solo 10 di questi (pari al 13% del totale nazionale) sono localizzati nel Sud Italia, in Abruzzo (1), Puglia (2), Campania (2) e Sicilia (5) mentre 4 Regioni ne sono totalmente sprovviste (Molise, Basilicata, Calabria e Sardegna).

FIGURA 25.
Localizzazione dei data center in Italia, 2022.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Data Center Map, 2022.

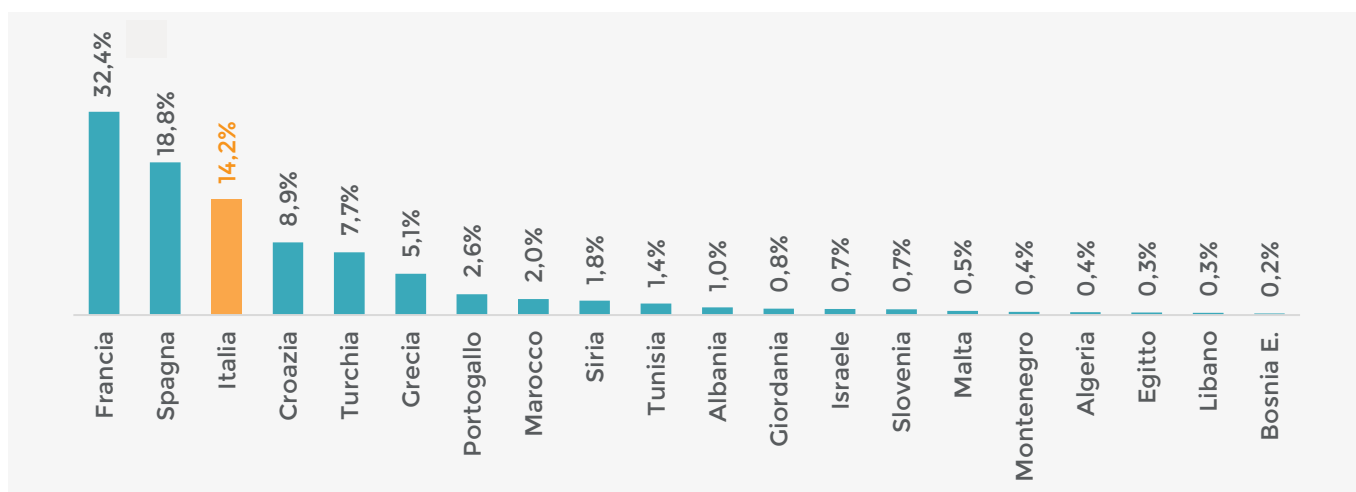


⁵¹ La Banca Centrale Europea (BCE) ha rilevato che il gran numero di cavi internazionali che atterrano nel Regno Unito ha aumentato il numero di transazioni finanziarie a Londra fino a un terzo, rafforzando la sua posizione di centro finanziario. Nel settore della sanità digitale, le latenze oltre i 200 ms influenzano le prestazioni dei chirurghi, limitando il potenziale di interventi chirurgici a distanza.

⁵² Per esempio, è stato stimato che un singolo data center iper-scalabile in Finlandia possa aver generato tra circa 660 milioni di Euro in benefici economici in un periodo di 6 anni e aver sostenuto circa 1.600 posti di lavoro all'anno. Vodafone, "How submarine cable connectivity can drive economic recovery", 2021.

LO SVILUPPO DEL SETTORE TURISTICO A BENEFICIO DEI TERRITORI, PER UN SUD PIÙ ATTRATTIVO NEL MEDITERRANEO

77. Il turismo, in particolare quello a maggior Valore Aggiunto, ricopre un ruolo centrale per la crescita dei Paesi e lo sviluppo socioeconomico in chiave sostenibile. Considerando l'impatto diretto, indiretto e indotto, il **settore dei viaggi e del turismo** contribuisce al 10,4% del PIL globale e al 10% dell'occupazione. In questo settore, l'Italia si posiziona al 4° posto in Europa per contributo del turismo al PIL dopo Grecia (20,3%), Malta (15,9%) e Spagna (14,1%), con il 14% del PIL e il 15% dell'occupazione sostenute complessivamente dal settore nel 2019. Se si considera, invece, soltanto la ricchezza direttamente generata dal turismo⁵³, nel 2019 la filiera ha generato 99 miliardi di Euro di Valore Aggiunto, pari al 6,5% del PIL nazionale⁵⁴.
78. L'industria turistica è caratterizzata da una 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 attivazione di quasi 2 Euro di PIL indotto.
79. Considerando gli arrivi turistici, le destinazioni europee risultano essere le più attrattive dell'area. L'Italia è oggi il **3° Paese per arrivi turistici del Mediterraneo** (14,2% dei flussi totali dell'area), superando destinazioni come la Grecia (5,1% del totale) e il Portogallo (2,6% del totale). Le prime due posizioni in classifica sono occupate da Francia e Spagna che rispettivamente attraggono il 32,4% e il 18,8% dei turisti.



80. Tuttavia, considerando le ripartizioni geografiche, **il Sud attrae meno turisti rispetto al resto d'Italia**. È, infatti, la macro-area che attrae meno turisti sia italiani che stranieri con un totale, rispettivamente, di 14,8 e di 9 milioni di persone al 2019, che rappresentano "solamente" il 18,5% dei turisti che visitano l'Italia. In questo contesto, spicca il Nord Italia, che nel

FIGURA 26. Arrivi turistici (percentuale sul totale arrivi dei Paesi del Mediterraneo, esclusi Libia e Cipro), 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su dati World Bank, 2022.

⁵³ Per determinare il Valore Aggiunto del turismo (VAT) vengono applicati i c.d. coefficienti turistici sulla produzione dei servizi connessi al settore (servizi ricettivi, ristorazione, trasporto, noleggio mezzi, agenzie di viaggio, cultura, servizi creativi e sportivi).

⁵⁴ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

2019 è riuscito ad attrarre 36,7 milioni di turisti italiani e 38,9 milioni di stranieri, che sono associati a tassi di spesa turistica sul territorio più elevati⁵⁵.

81. Particolarmente deficitaria rispetto al resto d'Italia risulta essere la performance del Sud rispetto ai **turisti stranieri**. Gli stranieri costituiscono il 37,7% dei turisti al Sud (vs. 49,5% media Italia), che corrispondono a circa 9 milioni di persone di cui⁵⁶:

- il 62,3% viene da Paesi UE (contro il 57,7% della media Italia);
- Germania, Francia, Stati Uniti e Regno Unito costituiscono quasi la metà dei turisti stranieri al Sud (47,7% contro una media italiana del 41,4%);
- i turisti provenienti dai Paesi del Mediterraneo "Core" costituiscono circa il 23% dei turisti stranieri.

82. È possibile notare che la peggiore performance del Sud rispetto al resto d'Italia è riconducibile alla bassa attrazione di turisti extra-europei. In particolare, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, **il Sud può puntare ad accrescere la percentuale di turisti stranieri provenienti dai Paesi delle sponde limitrofe**, che oggi rappresentano ancora una quota relativamente bassa.



FIGURA 27. Arrivi turistici in Italia, nazionali e da Paesi esteri, per macroarea (milioni di persone), 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti SRM su dati Istat, 2022.

83. Migliore è invece la performance del Sud Italia considerando i **tassi di crescita** degli arrivi complessivi di turisti: +86% tra il 2009 e il 2019 (se si considerano i turisti totali) e +93% (se si considerano i turisti stranieri). Particolarmente positive sono le performance di Basilicata e Puglia, che tra il 2009 e il 2019 hanno registrato un aumento dei rispettivi arrivi turistici stranieri del 234,2% e del 180%, a confronto di una crescita media italiana pari al 58,1%.

⁵⁵ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2019.

⁵⁶ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2019.

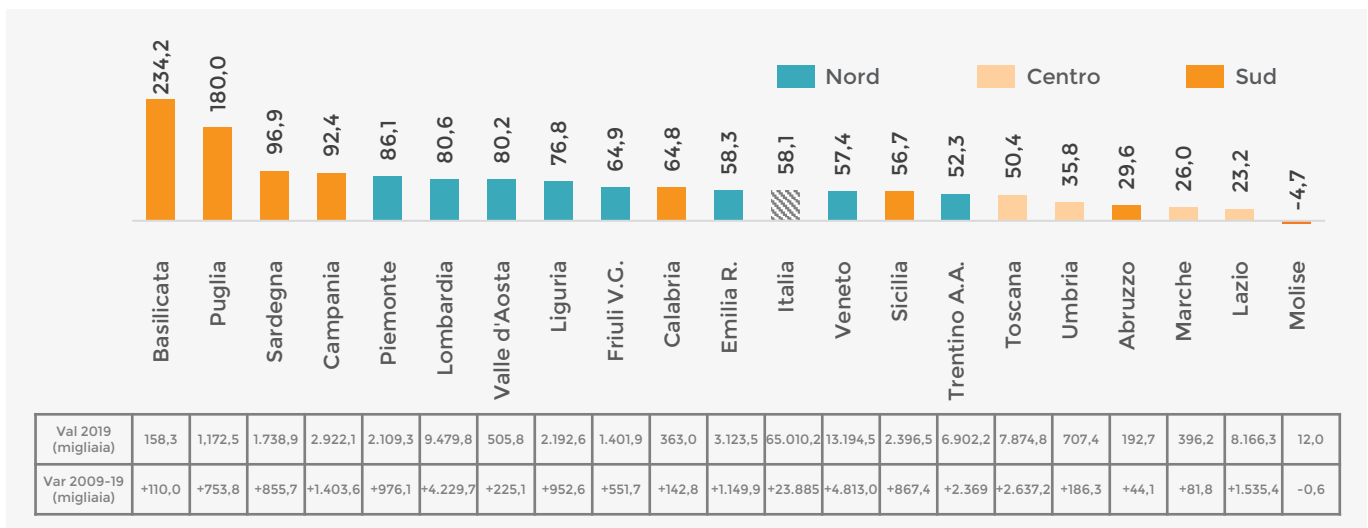


FIGURA 28. Crescita degli arrivi turistici stranieri (percentuale), 2019 vs. 2009. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti SRM su dati Istat, 2022.

84. Dal 2020 in poi la pandemia da Covid-19 ha colpito duramente il turismo a livello internazionale. **Nel 2020 la domanda di turismo del Sud Italia si è ridotta del 55,2%** (più della media nazionale del 52,4%) rispetto al 2019, mentre si stima che nel 2021 la domanda turistica nel Sud Italia abbia raggiunto il 79,4% della domanda pre-Covid, recuperando tra i 500 milioni e i 2 miliardi di Euro di Valore Aggiunto, ma registrando comunque valori inferiori rispetto al periodo pre-pandemico. Nei primi nove mesi del 2021, infatti, le presenze dei clienti negli esercizi ricettivi italiani sono in crescita rispetto al 2020 (+22,3%) ma restano ben sotto i livelli del 2019 (-38,4%)⁵⁷.

85. La crisi sanitaria ha anche accentuato l'esigenza di un cambiamento del settore turistico, affinché tenga in considerazione le nuove tendenze globali, in particolare verso una direzione sostenibile. Al fine di promuovere lo sviluppo del turismo e, soprattutto, di massimizzarne le ricadute per il territorio attraverso lo sviluppo di attività e filiere a più alto Valore Aggiunto, il Sud Italia deve essere in grado di rispondere a **5 macro-trend** e adattare di conseguenza strategie e investimenti a tutti i livelli:

- la **sostenibilità** ha assunto una posizione centrale nelle strategie di sviluppo turistiche e industriali, collegandosi al concetto di "circolarità" dei modelli di consumo;
- i risultati di anni di sviluppo turistico in alcune grandi città hanno comportato il fenomeno dell'overtourism. Questo rischia di generare un impatto addirittura negativo nel lungo periodo per i territori, concentrando i benefici e le ricadute economiche in determinate porzioni del territorio e della stagione, e erodendo progressivamente il capitale territoriale sociale, ambientale e l'esperienza dei turisti. In tal senso, in contrapposizione all'eccesso di turismo, occorre incoraggiare il c.d. **turismo responsabile**;
- le **preferenze dei viaggiatori moderni** si stanno orientando verso le "esperienze" con effetti sulla pianificazione dell'offerta e la rivalutazione di mete secondarie e non di massa;
- i recenti sviluppi tecnologici stanno trasformando le **catene del valore** del turismo, creando opportunità (utilizzo di dati, servizi ed esperienze a Valore Aggiunto, piattaforme integrate, ecc.) e sfide (competizione, privacy, ecc.) nello sviluppo del settore;

⁵⁷ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

- le esperienze di co-abitazione e la **sharing economy** sono sempre più apprezzate, ponendo sfide e benefici che devono essere correttamente indirizzati.

Tra le forme di turismo sostenibile da riscoprire vi è quello del turismo lento⁵⁸ (o turismo dolce), un caso paradigmatico di contributo della rigenerazione urbana allo sviluppo di un'offerta turistica in tal senso e offerta dal museo di Pietrarsa.

CASO STUDIO:

il Museo Pietrarsa per valorizzare la dimensione storico-culturale delle ferrovie

Il progetto del Museo Pietrarsa rientra nel piano di promozione del turismo lento che mette in connessione le ferrovie storiche, i cammini e le ciclovie. La storia di Pietrarsa è la storia delle ferrovie italiane. Gli edifici che oggi ospitano il museo, infatti, sono i padiglioni del Reale Opificio Meccanico, Pirotecnico e per le Locomotive fondato da Ferdinando II di Borbone nel 1840 per affrancare il Regno delle Due Sicilie dalla supremazia tecnica inglese e francese. Le officine trovarono posto qui perché **a fianco del primo tratto ferroviario italiano**, la linea Napoli-Portici, inaugurata il 3 ottobre 1839.

Pietrarsa rappresenta il **primo nucleo industriale italiano** (precede di 44 anni la fondazione della Breda e di 57 quella della Fiat), attivo fino agli anni '70 del '900, quando l'affermarsi delle locomotive elettriche e diesel determinò il declino dei mezzi a vapore e, insieme, dell'opificio. Nel 1977 le officine furono quindi destinate a diventare **museo ferroviario**, inaugurato nel 1989 dopo i lavori di adeguamento.

Grazie agli interventi di restauro avvenuti tra il 2014 e il 2017, il Museo Nazionale di Pietrarsa è diventato un luogo prestigioso e affascinante. Le architetture dei padiglioni ottocenteschi sono state restaurate e gli spazi esterni valorizzati con la piantumazione del **Giardino del Mediterraneo** e un nuovo parapetto in vetro per la terrazza sul lungomare, che offre una vista unica sul Golfo di Napoli. Anche le nuove tecnologie giocano un ruolo importante nella nuova vita del museo: la sala cinema dotata delle più performanti strumentazioni audio e video, la **sala congressi** comoda e funzionale (con una capienza di 2.500 persone è tra i più grandi e importanti centri congressi del Sud Italia) e le nuove modalità di **visita interattiva**, con sistemi di realtà virtuale ed applicazioni dedicate, rendono Pietrarsa uno tra i più importanti musei ferroviari d'Europa, in cui è possibile effettuare un suggestivo viaggio nel tempo dal 1839, anno di inaugurazione della prima linea ferroviaria italiana, fino a giungere a tempi più recenti.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Fondazione FS Italiane, 2022.

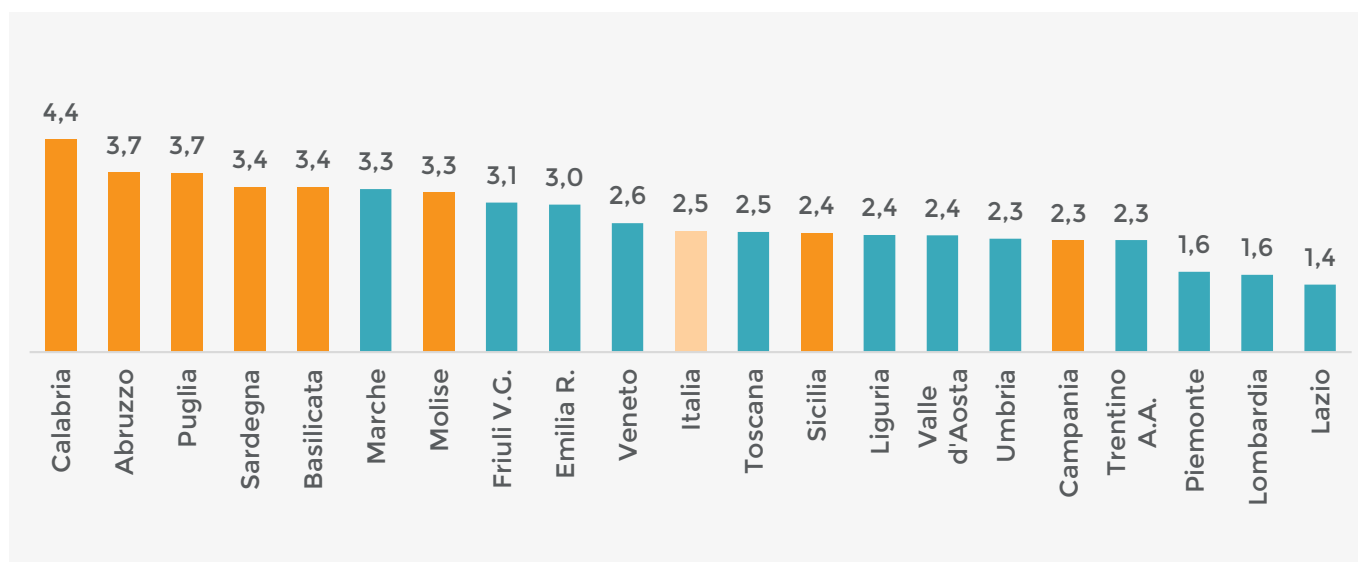
86. Alla luce di questi trend e della situazione attuale del turismo nel Sud Italia, una prima, maggiore criticità che deve essere **superata è l'elevata stagionalità** che caratterizza i flussi nelle regioni meridionali. Ad oggi, infatti, il turismo nel Sud Italia è principalmente balneare (41,2% della domanda dell'area⁵⁹), concentrando la maggior parte dei flussi nel periodo estivo

⁵⁸ Il turismo lento è un nuovo modo di viaggiare sempre più diffuso che nasce in risposta alla frenesia dell'epoca attuale, ponendo l'attenzione sui dettagli e accompagnando il turista attraverso un viaggio alla scoperta di luoghi nascosti, culture diverse e prodotti locali, nel pieno rispetto dell'ambiente. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Legambiente Turismo, 2022.

⁵⁹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su dati Istat, 2021.

(principalmente luglio e agosto). Ciò finisce per caratterizzare l'offerta con servizi a minor Valore Aggiunto e limitando la spesa turistica alle aree costiere, senza che si sviluppino prodotti turistici in grado di garantire una promozione e fruizione stabile e numericamente rilevante del patrimonio culturale dell'area, nonché un'offerta turistica moderna e integrata, in grado di trasferire valore anche sulle aree interne e filiere competitive e attrattive su tutto il territorio. L'elevata stagionalità, inoltre, può causare criticità legate al fenomeno dell'overtourism⁶⁰ e creare disvalore per gli operatori.

87. 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 meridionali 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 che, con un punteggio di 2,4 e 2,3, si distaccano dalla media nazionale rispettivamente di 0,1 e 0,2 punti, riuscendo ad attrarre più visitatori anche durante il resto dell'anno.



88. Ciò che frena lo sviluppo di altre tipologie di turismo oltre quello balneare, come il turismo culturale ed enogastronomico, è una mancata valorizzazione del vasto patrimonio esistente al Sud. In particolare, il **Valore Aggiunto prodotto dal patrimonio culturale** (pari a circa 390 milioni di Euro) del Sud rappresenta solamente il 13,4% del totale dell'Italia⁶¹, a fronte di una spesa pro capite dei comuni meridionali in cultura di 8,9 Euro (contro una media nazionale di 19,4 Euro⁶²). 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)⁶³, con scarsi collegamenti che rendono difficilmente accessibili

FIGURA 29. 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 SRM su dati Istat, 2022.

⁶⁰ L'overtourism, o sovrappollamento turistico, è definito come "l'impatto del turismo su una destinazione, o parti di essa, che influenza eccessivamente e in modo negativo la qualità della vita percepita dei cittadini e/o la qualità delle esperienze dei visitatori". Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Organizzazione mondiale del turismo, 2022.

⁶¹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2019.

⁶² Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e su dati Istat, 2019.

⁶³ Ibidem

alcuni maggiori centri culturali (2082,5 posti per km² offerti da TPL al Sud contro 4503,6 media Italia), e una **bassa digitalizzazione** delle strutture ricettive, a fronte di una crescente richiesta di servizi online (sempre più persone organizzano i propri viaggi, senza affidarsi ad agenzie turistiche).

89. Queste carenze strutturali implicano una bassa attrattività delle Regioni meridionali per diverse tipologie di turisti: il **turismo culturale** movimentata solo il 15,7% degli arrivi (contro il 35,4% in Italia), con una domanda turistica presso le **città di interesse storico e culturale** pari a 8,3 milioni presenze, che rappresenta solo l'8,0% del totale nazionale.
90. Il processo di destagionalizzazione dei flussi turistici al Sud può contare, tuttavia, su un ricco **patrimonio storico-culturale ed enogastronomico senza eguali**, da cui partire per sviluppare un'offerta turistica moderna, competitiva e rispondente alle esigenze moderne di turisti internazionali. Per quanto riguarda il patrimonio naturale, il Sud conta 16 dei 24 **Parchi nazionali**, 1,7 milioni di ettari di **aree protette** (il 55,2% del totale nazionale) e 5.805 **chilometri di costa** (il 73,4% del totale nazionale pari a 7.914 km per cui l'Italia è terza in Europa dopo Grecia con 13.676 km e UK con 12.429 km)⁶⁴.
91. Inoltre, l'offerta culturale del Sud può far leva su 22 dei 58 siti tutelati dall'**UNESCO** in Italia (7 solo in Sicilia e 6 in Campania)⁶⁵, sul 26,7% degli istituti culturali nazionali e sul 41,6% di quelli archeologici⁶⁶. A questo si aggiunge il primato meridionale nell'offerta enogastronomica, con 138 prodotti con marchi registrati⁶⁷. Nel complesso, inoltre, le destinazioni turistiche meridionali sono caratterizzate da un'elevata **"salubrità"**: il Sud detiene quasi 1/3 delle strutture termali, 3/4 delle aree marine protette e parchi sommersi, 3/4 delle oasi protette, e **oltre il 66% dei parchi nazionali**⁶⁸. Infine, l'offerta turistica del Sud è caratterizzata da un'elevata qualità, con alberghi con oltre 4 stelle che rappresentano il 33% del totale, rispetto al 20,9% della media italiana⁶⁹, supportata da **centri di alta formazione alberghiera**, come l'università Napoli Parthenope in Campania e l'Università di Olbia in Sardegna, con corsi dedicati all'economia e al turismo delle imprese turistiche.
92. In conclusione, il turismo del Sud Italia mostra ampi margini di sviluppo. È necessaria, dunque, una **strategia di valorizzazione turistica** per il Mezzogiorno che faccia leva sull'attuale patrimonio naturale, culturale ed enogastronomico, e che sia in grado di accogliere le nuove istanze di sostenibilità dettate dal settore, come già testimoniato dal Montenegro, che è riuscito a gestire un flusso crescente di turisti adottando una strategia che garantisca comunque la sostenibilità del settore.

⁶⁴ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

⁶⁵ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UNESCO, 2022.

⁶⁶ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2022.

⁶⁷ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Fondazione Qualivita, 2022.

⁶⁸ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM, 2022.

⁶⁹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

CASO STUDIO:

la strategia di sviluppo del turismo sostenibile del Montenegro

Il **Montenegro** ha visto crescere i flussi turistici in ingresso nel Paese grazie ad un'offerta turistica variegata e diffusa su tutto il territorio del piccolo Paese balcanico. In particolare, l'intensità turistica (rapporto tra turisti in ingresso e abitanti) è passato da 1,7 a 4 tra il 2009 e il 2019. Per far fronte a questo incremento, il Montenegro è stato uno dei primi Paesi dell'Europa Sudorientale ad aver definito una strategia per lo sviluppo sostenibile al 2030, in conformità agli standard dell'Unione Europea. Tale documento, denominato "**Direzioni per lo sviluppo del Montenegro come stato ecologico**", traccia una roadmap per il raggiungimento degli obiettivi identificati dall'Agenda 21*.

Tra le 5 priorità identificate nel piano, vi sono: l'introduzione di una economia verde, il rafforzamento dell'efficienza nell'uso delle risorse naturali, il cambiamento climatico, la conservazione degli ecosistemi sensibili e delle aree costiere e la produzione e consumo sostenibili.

Negli ultimi 15 anni, il Montenegro ha registrato un forte aumento dei flussi turistici in entrata, sottolineando l'importanza di adottare delle misure in grado di coniugare attrattività e sostenibilità di lungo periodo. Una prima soluzione alla gestione dei flussi è stata adottare e diffondere nel Paese l'**EcolabelUE**: un'etichetta ecologica volontaria basata su un sistema di criteri selettivi, che tiene conto degli impatti ambientali dei prodotti o servizi lungo l'intero ciclo di vita ed è sottoposta a certificazione da parte di un ente riconosciuto.

Questa nuova strategia sta permettendo al Montenegro di sfruttare appieno (e in maniera sostenibile), il potenziale di attrattività del Paese (come i diversi parchi nazionali) e soddisfare, allo stesso tempo e interamente, le esigenze del turismo mondiale, posizionandosi nel lungo periodo come destinazione di turismo sostenibile.

() Sottoscritta dai governi di 183 Paesi del mondo, l'Agenda 21 impegna i governi locali a promuovere, attraverso il coordinamento e il confronto con tutti gli attori del territorio, un piano d'azione per il miglioramento della qualità della vita e per lo sviluppo sociale ed economico in armonia con l'ambiente.*

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

LE SPECIALIZZAZIONI PRODUTTIVE NELLE NUOVE CATENE GLOBALI DEL VALORE

93. Le specializzazioni produttive a supporto delle catene globali del valore oggi devono tenere in conto diversi fattori, che ne hanno alterato la domanda e, di conseguenza, le caratteristiche: le guerre commerciali prima e la crisi del COVID-19 e l'instabilità geopolitica poi, hanno mostrato le fragilità connesse all'attuale configurazione delle catene del valore globalizzate (con un impatto significativo sul tema della sicurezza alimentare), con un'economia mondiale che si trova per la prima volta a fare i conti con la c.d. "shortage economy", stressando l'importanza di rafforzare collaborazioni industriali con Paesi limotrofi, puntando sulle nuove tendenze di **nearshoring** e il **reshoring**⁷⁰.

⁷⁰ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su The Economist, 2022.

CASO STUDIO: la nuova strategia industriale europea

Per far fronte alle nuove traiettorie di sviluppo del settore industriale, a maggio 2021 l'Unione Europea ha aggiornato la nuova strategia industriale europea, presentata per la prima volta nel marzo 2020. La strategia industriale europea ha lo scopo di **contribuire al rafforzamento del settore produttivo in chiave sostenibile**, individuando 3 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).

Per raggiungere questi obiettivi, l'UE ha identificato una strategia di **alleanze** come migliore strumento per accelerare lo sviluppo di 6 settori chiave che altrimenti farebbero fatica a svilupparsi:

- **European Battery Alliance**, per sviluppare una catena del valore delle batterie innovativa, competitiva e sostenibile;
- **European Clean Hydrogen Alliance**, per sostenere gli investimenti e l'aumento di scala della catena del valore dell'idrogeno;
- **Alliance for Industrial Data, Edge and Cloud**, per facilitare l'emergere di un'offerta europea di servizi cloud ed edge di nuova generazione, competitivi, affidabili, ed efficienti dal punto di vista energetico;
- **European Raw Materials Alliance**, per aumentare la resilienza dell'UE nella catena del valore delle terre rare e dei magneti permanenti;
- **Alliance on processors and semiconductor Technologies**, per sostenere gli investimenti e la scalabilità della catena del valore dell'idrogeno;
- **European Launcher alliance**, per stimolare le start-up e l'innovazione spaziale.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Commissione Europea, 2022.

94. Nello scenario europeo, il **settore manifatturiero italiano risulta al 2° posto** per valore della produzione nel 2020, rappresentando il 18% del totale, dopo la Germania (29% del totale)⁷¹. Ad oggi, tuttavia, l'industria italiana è ancora caratterizzata da una **prevalenza di imprese di piccola e media dimensione**, implicando una decisa frammentazione del sistema produttivo e una netta specializzazione a monte delle catene globali, con una prevalente produzione di beni intermedi. In questo contesto, il settore industriale meridionale nel suo complesso presenta alcune criticità, spesso legate alla scarsa dotazione infrastrutturale materiale e immateriale, alla limitata patrimonializzazione delle imprese e al loro dimensionamento, perlopiù piccolo e medio.

95. Al contempo e seppur in dimensioni ridotte, il Sud Italia vanta alcune specializzazioni industriali di eccellenza, con imprese di medio-grande dimensioni leader nel Paese e nel mondo. Queste imprese, inoltre, presentano **forti interconnessioni di filiera con quelle del Nord e del Centro**

⁷¹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea, 2022.

Italia. Questo fa sì che investire e sviluppare l'industria del Sud abbia ricadute per tutto il Paese: un investimento di 100 Euro al Sud Italia genera una ricaduta aggiuntiva di 58 Euro nel resto del Paese (Centro-Nord)⁷².

96. Nello specifico, il Sud Italia presenta una spiccata **specializzazione nei settori dell'aerospazio, dell'automotive, dell'abbigliamento/moda, dell'agroalimentare e del farmaceutico** (le c.d. 4A + il farmaceutico)⁷³. L'insieme di queste industrie contribuisce al 48% del Valore Aggiunto del Sud (mentre in media in Italia incidono per il 32%), al 45% dell'occupazione (vs. 30% media Italia) e al 54% dell'export (vs. 37% media Italia). In particolare, l'export delle Regioni del Sud riesce a coprire 210 dei 226 Paesi verso cui sono destinati i beni italiani dei settori aerospazio, automotive, abbigliamento, agrifood e farmaceutico, con una copertura pari a 93%⁷⁴.

CASO STUDIO:

il Fondo Crescita Sostenibile (FCS) per i progetti in R&S delle imprese

Il Fondo Crescita Sostenibile è lo strumento pubblico che riunisce tutte le agevolazioni per il sostegno ai progetti di R&S. Gli specifici interventi sono attuati con bandi del Ministero dello sviluppo economico. Dal 2014 al 2021, attraverso le risorse del FCS gestite dal Raggruppamento temporaneo di imprese con Mediocredito Centrale come capofila, sono stati approvati **1.152 progetti** che hanno coinvolto 2.044 soggetti tra piccole, medie e grandi imprese, enti e organismi di ricerca (i singoli progetti possono riguardare più proponenti), attivando 6,2 miliardi di Euro di investimenti per R&S con 3,3 miliardi di agevolazioni deliberate nella forma del finanziamento agevolato o del contributo diretto alla spesa.

Nel complesso, per il periodo 2022-2030, si stimano risorse a disposizione del FCS per un importo di circa 5 miliardi di Euro, derivanti da fonti di finanziamento nazionali ed europee. Entro la fine del 2022 è previsto lo stanziamento di 1 miliardo e 750 mila euro attraverso tre bandi. Il primo bando ad essere attivato, utilizzando le risorse stanziato dal Piano Complementare al PNRR, riguarda i progetti Ricerca e Sviluppo da realizzare nell'ambito degli Accordi per l'innovazione (regolati dal decreto Mise del 31 dicembre 2021). L'obiettivo è sperimentare e introdurre soluzioni innovative nel sistema produttivo italiano anche per favorire la **Twin Transition**. Lo sportello per i primi 500 milioni messi a disposizione si è aperto l'11 maggio. Entro la fine del 2022 sarà attivato un ulteriore bando con le medesime caratteristiche con una dotazione finanziaria di altri 500 milioni di Euro.

Il terzo bando, di prossima attivazione, stanzierà 750 milioni di Euro per progetti di ricerca, sviluppo e innovazione nell'ambito del **Green New Deal** (Decreto Mise del 1° dicembre 2021). In particolare, il bando prevede 600 milioni per finanziamenti agevolati FRI e 150 milioni per contributi diretti. Il contributo diretto avrà un tetto massimo del 15% della spesa ammissibile mentre il finanziamento agevolato potrà variare tra il 50 e il 70% della medesima spesa. Le agevolazioni sosterranno progetti finalizzati a decarbonizzazione dell'economia, economia circolare, riduzione dell'uso della plastica e sostituzione della plastica con materiali alternativi, rigenerazione urbana, turismo sostenibile e adattamento e mitigazione dei rischi sul territorio derivanti dal cambiamento climatico.

⁷² Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su dati Istat, 2022.

⁷³ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Rapporto SRM "Direttrici, potenzialità e forze endogene di un Sud che Innova e Produce", 2022.

⁷⁴ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su dati Istat, 2022.

Le agevolazioni per gli Accordi di innovazione sono destinate alle imprese di qualsiasi dimensione, con almeno due bilanci approvati, che svolgono attività industriali, agroindustriali, artigiane o di servizi all'industria nonché attività di ricerca. La domanda può essere presentata anche in forma congiunta da un raggruppamento di massimo cinque proponenti che può comprendere anche Organismi di ricerca e, limitatamente ad alcune linee di intervento, imprese agricole.

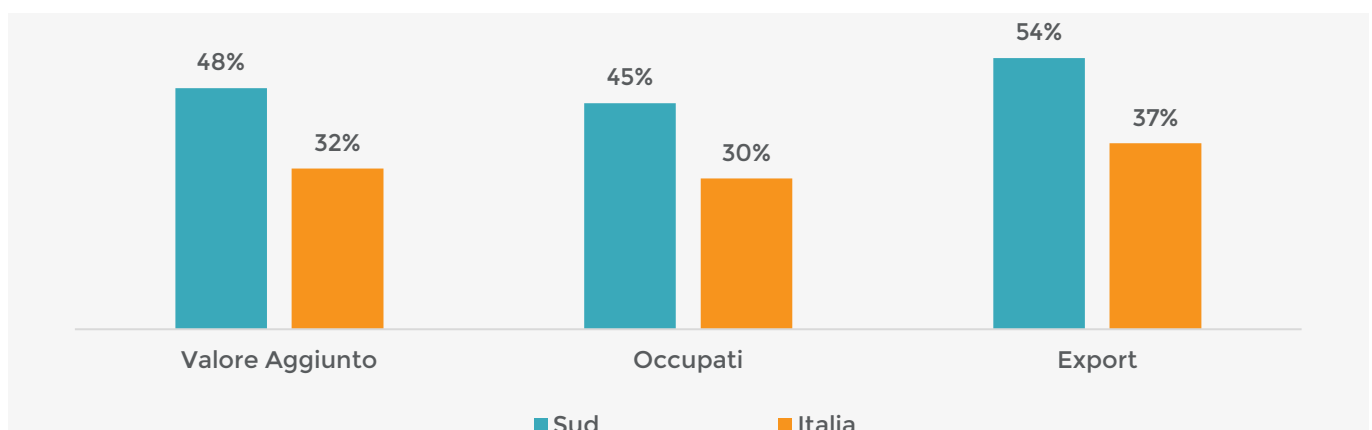
Le agevolazioni finanziano progetti di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale nell'ambito delle cosiddette tecnologie abilitanti fondamentali (KETs) riconducibili al secondo Pilastro del Programma quadro di ricerca e innovazione "Orizzonte Europa". I progetti devono prevedere spese non inferiori a 5 milioni di Euro, avere una durata non superiore a 36 mesi ed essere avviati successivamente alla presentazione della domanda.

Le agevolazioni consistono in un contributo diretto alla spesa fino ad un massimo del 50% dei costi ammissibili per la ricerca industriale e del 25% per lo sviluppo sperimentale. Qualora richiesto, è previsto anche un finanziamento a tasso agevolato nel limite del 20% del totale dei costi ammissibili. Una maggiorazione del contributo, fino al 10% per PMI e Organismi di ricerca e al 5% per grandi imprese, può essere riconosciuto per i progetti congiunti in caso di collaborazione effettiva tra almeno una impresa e uno o più Organismi di ricerca.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Mediocredito Centrale, 2022.

FIGURA 30.
Contributo delle industrie dell'Aerospazio, Automotive, Abbigliamento/Moda, Agroalimentare e Farmaceutico sul totale della manifattura (percentuale), 2019.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti e SRM su dati Istat, 2022.

97. Inoltre, il Sud Italia è un rilevante **player della filiera bioeconomica** nazionale. Con un valore di 24,4 miliardi di Euro e con circa 732 mila addetti, la bioeconomia pesa infatti per il 6,8% del Valore Aggiunto meridionale (vs. 6,3% media Italia) e per il 10,7% dell'occupazione (vs. 7,9% media Italia). Il primato del Sud nella bioeconomia è motivato da una maggiore presenza di risorse naturali che costituiscono gli input della filiera bioeconomica e dall'elevata attenzione delle imprese del Sud verso la produzione: il 40% delle imprese del Sud prevede un incremento nella produzione biologica (vs 31% media nazionale)⁷⁵.



98. La maggior parte dei settori più sviluppati al Sud presenta una forte componente tecnologica, trainata dai diversi poli di eccellenza presenti nel territorio, in forte crescita negli ultimi anni. Tra il 2012 e il 2019, l'incidenza del Valore Aggiunto delle **imprese a media-alta tecnologia** è cresciuta

⁷⁵ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati SRM e fonti varie, 2022.

più rapidamente al Sud Italia, con un CAGR⁷⁶ del 17,2% (vs. 3,7% del Nord e -1,1% del Centro). Questa crescita ha portato il Sud a diventare la quarta economia nel Mediterraneo per incidenza dell'export high-tech sull'export totale, con una quota del 20,8%.

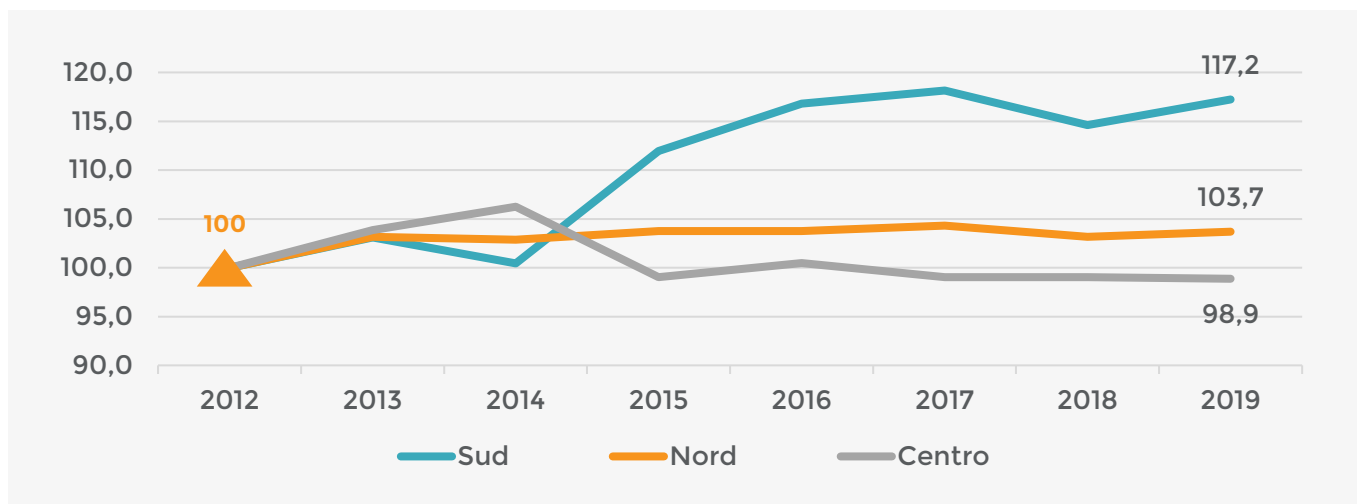


FIGURA 31. Variazione dell'incidenza del Valore Aggiunto della manifattura a media-alta tecnologia sul Valore Aggiunto manifatturiero totale (anno indice 2012=100), 2012-2019*. (*) Il valore del 2019 è stato stimato a partire dal CAGR del periodo 2012-2018. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat e fonti varie, 2022.

99. L'importante **vocazione del Sud nell'industria high-tech** è testimoniata dalle numerose iniziative nazionali ed europee, che negli anni stanno consolidando il processo di specializzazione del territorio. Player di grandi dimensioni hanno scelto di investire nelle città del Sud per la realizzazione delle loro giga-factory: a **Catania** verrà realizzata da Enel la più grande giga-factory per la produzione di moduli fotovoltaici ad elevate prestazioni, mentre a **Termoli** verrà realizzata una delle 3 giga-factory europee del gruppo Stellantis. Ad oggi al Sud vi sono inoltre diversi centri di eccellenza nella ricerca high-tech che si sono affermati a livello nazionale e internazionale, come il Polo di San Giovanni a Teduccio e il Parco tecnologico della Sardegna.

CASO STUDIO:

il Polo di San Giovanni a Teduccio e il Parco tecnologico della Sardegna come hub di eccellenza tecnologica

Il Polo di San Giovanni nasce nel 2015 grazie agli sforzi congiunti del Governo regionale e dell'Università Federico II, che hanno realizzato un **hub internazionale** nel quale hanno investito importanti player attivi nell'ambito tecnologico, incubando attività di ricerca, didattica e trasferimento tecnologico, con percorsi di formazione professionale orientati a intercettare i cambiamenti di mercato e basandosi sul modello Academy.

Ad oggi, il Polo è considerato dall'Unione Europea una **best practice**, in quanto ha rappresentato uno dei migliori interventi di rigenerazione urbana, realizzato grazie ad una sapiente gestione dei fondi europei e al contributo di 70 milioni di Euro della Regione Campania. A San Giovanni sono presenti le Academy delle più importanti **aziende nazionali e internazionali** nel campo dell'innovazione, tra cui: Apple, Cisco, Tim, Nokia e Ferrovie dello Stato Italiane.

⁷⁶ CAGR = tasso di crescita composto annuo.

Un altro caso di eccellenza del Sud è costituito dall'ecosistema dell'innovazione in **Sardegna**. Il **Parco scientifico e tecnologico** nasce nel 2003 dell'impegno congiunto della Regione Sardegna e dell'Unione Europea come un sistema di infrastrutture e servizi per l'innovazione e il trasferimento tecnologico e ad oggi è dispiegato in 4 sedi, coprendo 164 ettari di aree verdi e contando 29 laboratori tecnologici, una Biblioteca scientifica e uno dei più potenti cluster di calcolo in Italia.

Il Parco tecnologico si rivolge a imprese, centri di ricerca ed enti che intendono insediare attività di ricerca e produzioni sperimentali nei propri settori di specializzazione. Ad oggi vi sono insediate 29 imprese: 16 nel settore ICT, 10 nel settore delle biotecnologie e 3 nel settore energia. Inoltre, nella sede di Pula ha sede anche il CRS4, Centro di Ricerca, Sviluppo e Studi Superiori in Sardegna, che ha collaborato con Huawei dando vita al **Joint Innovation Centre**: un'infrastruttura sperimentale focalizzata su Smart & Safe Cities, che sta realizzando nuove tecnologie per la connettività, per la sensoristica e per la sicurezza nelle città.

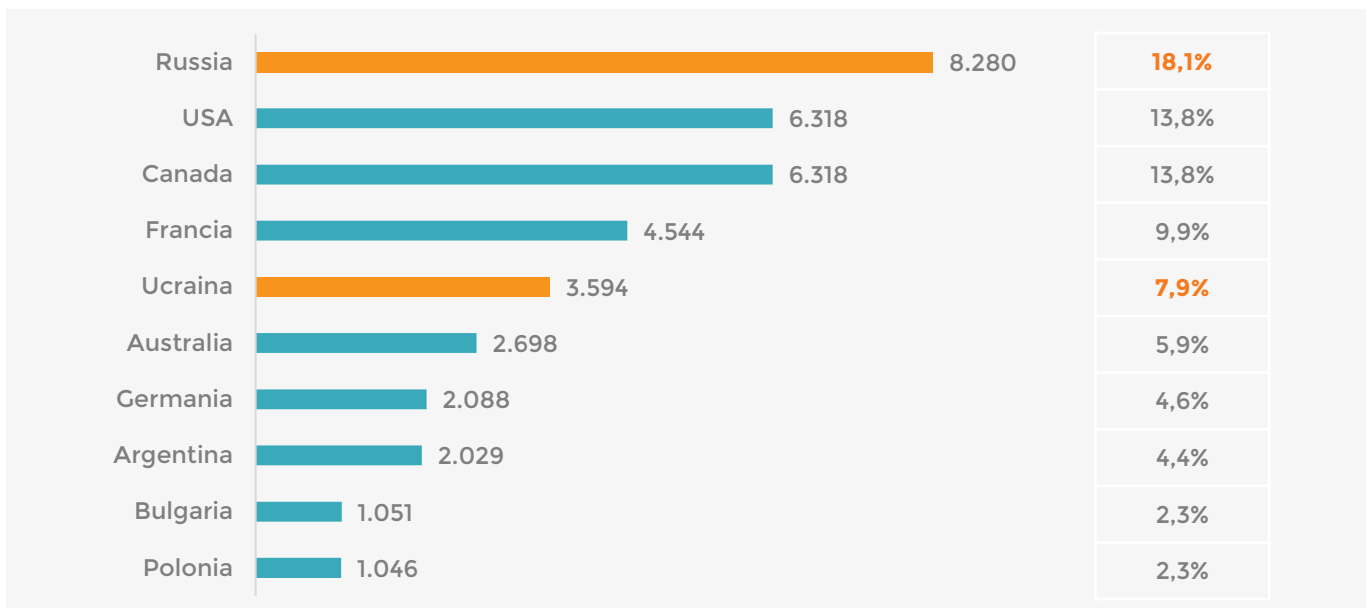
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Regione Campania e Sardegna Ricerche, 2022.

100. L'attuale situazione trasformativa delle filiere produttive assume caratteristiche particolarmente rilevanti nell'**agrifood**. Ciò è reso evidente dalle conseguenze della conflittualità tra Russia e Ucraina. La sospensione delle forniture di Russia, Ucraina e Bielorussia mette a rischio il 40% dei concimi e il 13% dei fertilizzanti importati in Italia. Per questa ragione si stima che un terzo delle imprese agricole italiane (circa 150 mila aziende agricole e 20 mila addetti) dovrà ridurre la produzione per un danno complessivo stimato fino a 9 miliardi di Euro⁷⁷.

101. Questo è vero, in particolare, per alcuni beni o comparti della filiera agrifood. L'**aumento del prezzo del grano**, di cui Russia e Ucraina sono rispettivamente al 1° posto e al 5° posto per export mondiale, con un valore rispettivamente di 8,3 e 3,6 miliardi di Euro, e la **carenza di olio di girasole**, di cui l'Ucraina copre il 60% del fabbisogno mondiale, stanno determinando un aumento dei costi di produzione per le aziende del settore (con circa 10 mila lavoratori a rischio) e rincari dei prezzi al dettaglio per i consumatori e le famiglie. Solo nella prima settimana di guerra, il prezzo del grano tenero è aumentato del 13% e quello del mais del 29% a livello mondiale: l'Italia presenta un'importante dipendenza verso l'estero per l'approvvigionamento di questi beni, in quanto importa il 64% del grano tenero e il 53% del mais per l'alimentazione del bestiame (l'Ucraina è il 2° fornitore dell'Italia)⁷⁸.

⁷⁷ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Coldiretti, 2022.

⁷⁸ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Coldiretti, 2022.



102. La difficoltà di reperire queste materie prime **può innescare una crisi alimentare del Mediterraneo**, con un particolare interessamento del Nordafrica e del Medioriente. L'aumento dei prezzi del grano sta, infatti, colpendo maggiormente i Paesi più poveri come Egitto, Libano, Libia, Somalia, Sudan e Yemen, portando ad una maggiore instabilità politica interna.

103. Un caso particolarmente rilevante è quello della **Tunisia**, nella quale più della metà delle importazioni di grano del Paese dipendono dall'Ucraina e dalla Russia. La Tunisia è caratterizzata da una dieta composta principalmente da cereali, con un consumo medio anno di circa 174,3 chilogrammi per persona. Per garantire la sua sicurezza alimentare, la Tunisia ricorre ai mercati esteri, che le forniscono circa due terzi del suo fabbisogno di cereali. Questa dipendenza è aumentata negli ultimi anni, in particolare per le ripercussioni della crisi del COVID-19 sulle quantità e i prezzi della produzione mondiale di cereali. Così, la produzione locale di cereali copre solo una piccola parte del fabbisogno totale dei tunisini⁷⁹.

104. Come sottolineato dall'**Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura** (FAO), *"la guerra ha importanti implicazioni per la sicurezza alimentare. Colpirà in particolare i Paesi che dipendono dalla Russia e dall'Ucraina per il 30% o più del loro approvvigionamento di grano. Molti di questi Paesi sono meno sviluppati, a basso reddito o in deficit alimentare, e sono sparsi tra Nord Africa, Asia e Vicino Oriente"*. La FAO stima che i Paesi che dipendono dalle importazioni di grano, come la Tunisia, aumentino fortemente le quantità richieste, mettendo ulteriore pressione sull'offerta mondiale. Il continuo della guerra rischia, dunque, di **rafforzare una crisi alimentare globale che potrà arrivare a colpire oltre 50 Paesi**. Per far fronte all'emergenza alimentare, sono stati rafforzati e promossi - soprattutto in Africa - progetti di "land reclamation", allo scopo di trasformare i deserti in aree coltivabili, come già avvenuto in Egitto.

FIGURA 32. Primi 10 Paesi al mondo per valore di esport di grano (valore in milioni di Dollari e percentuale), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Coldiretti e fonti varie, 2022.

⁷⁹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), 2022.

CASO STUDIO:

i progetti di “land reclamation” dell’Egitto per garantire la produzione alimentare

L’Egitto presenta una dei livelli di dipendenza più elevati dalla Russia e dall’Ucraina: questi due Paesi rappresentano circa l’80% del consumo di grano in Egitto. Allo stato attuale, il governo dispone di una **riserva sufficiente a coprire il fabbisogno della popolazione per 4 mesi**, che diventano 8 se si considera il contributo delle produzioni locali.

Per far fronte a questa emergenza, il governo egiziano sta promuovendo numerosi progetti di **“land reclamation”**, al fine di **trasformare i deserti in aree coltivabili**. Nel complesso, i diversi progetti mirano a trasformare un totale di 12,504 km² di terra in 4 anni, che rappresenta circa un terzo delle aree coltivate in Egitto.

Pur producendo un quantitativo di risorse (costituito da ortaggi, frutta, riso, granturco, piante mediche e aromatiche, pollame e pesce) sufficiente per le esigenze della popolazione, l’Egitto risulta ancora fortemente dipendente per l’approvvigionamento di zucchero, olio, grano e carne da altri Paesi.

Tuttavia, la sfida più importante di “land reclamation” è costituita dalla fornitura di **acqua**, che richiede 80 miliardi di metri cubi all’anno, mentre le risorse idriche del Paese ne producono al massimo 60 miliardi.

Per risolvere questo problema, l’Egitto ha inaugurato nel dicembre 2021 **uno dei più grandi impianti al mondo di trattamento delle acque reflue**, con un investimento di 1,14 miliardi di Dollari. L’impianto è in grado di produrre oltre 2 miliardi di metri cubi di acqua all’anno. A questo impianto se ne aggiunge un altro in fase di costruzione a nord del Paese, con un investimento di 5 miliardi di Dollari che garantirà una produzione di 6 miliardi di metri cubi di acqua all’anno.

Infine, la strategia egiziana per garantire la sicurezza alimentare fa leva sull’espansione orizzontale e verticale del terreno agricolo: la dimensione orizzontale utilizza l’**intelligenza artificiale** e strategiche tipologie di coltivazione per **ridurre il gap alimentare tra produzione e consumo**; la dimensione verticale è finalizzata a riprodurre nuovi semi che siano in grado di produrre più colture utilizzando meno acqua, diventando uno strumento di **resilienza alla forte volatilità dettata dai cambiamenti climatici**.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

105. In questo contesto, l’Italia – e in particolare il Sud – devono avviare da subito e con urgenza una **nuova stagione di investimenti per sviluppare la propria produzione agrifood**, alla luce degli obiettivi delineati dalla strategia europea per la sicurezza alimentare, allineandola alle esigenze di sviluppo dell’intera regione mediterranea e, in particolare, dell’area MENA, con attenzione agli impatti per il continente africano. Come detto, a causa del conflitto che vede coinvolti Russia e Ucraina, la crisi alimentare nel Nord Africa è già in atto, con effetti a catena in tutta l’Africa Sub-Sahariana.

CASO STUDIO:
la strategia europea per la sicurezza alimentare

L'Unione Europea ha creato una **strategia europea per la sicurezza alimentare, finalizzata a sostenere le filiere, proteggere l'ambiente e garantire un'alimentazione sana**. Ad oggi, infatti, in Europa vi è un forte spinta dei consumatori verso prodotti sostenibili, in un contesto in cui lo spreco alimentare e la cattiva alimentazione rappresentano un punto di attenzione: il 20% del cibo prodotto dall'UE viene sprecato, 950 mila morti in Europa sono legati alla cattiva alimentazione nel 2017, il 50% degli adulti è in sovrappeso, il 32% degli europei acquista e consuma cibo biologico, il 16% dei consumatori prende in considerazione l'impronta climatica dei propri acquisti alimentari e il 31% dei consumatori acquista e consuma minor quantità di carne.

La strategia delineata dalla Commissione Europea fa parte del **Green Deal europeo** e fornisce un quadro normativo per una serie di leggi che la Commissione proporrà in diversi campi per contrastare gli sprechi e l'inquinamento e inquadrare un **nuovo modello di sviluppo del settore**, in particolare la strategia prevede:

- la revisione della legislazione in materia di pesticidi;
- nuove norme per il benessere degli animali;
- piani contro gli sprechi alimentari e le frodi legate all'etichettatura alimentare;
- sequestro del carbonio nei suoli agricoli;
- la riforma del sistema agricolo dell'UE.

Questa strategia agisce in un arco temporale di quasi 10 anni, con lo scopo di raggiungere 4 principali obiettivi identificati entro il 2030:

- ridurre del 50% l'uso e il rischio dei pesticidi chimici;
- ridurre di almeno il 20% l'uso dei fertilizzanti;
- ridurre del 50% le vendite di antimicrobici per gli animali da allevamento e per l'acquacoltura;
- destinare almeno il 25% della superficie agricola all'agricoltura biologica.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Parlamento Europeo, 2022.

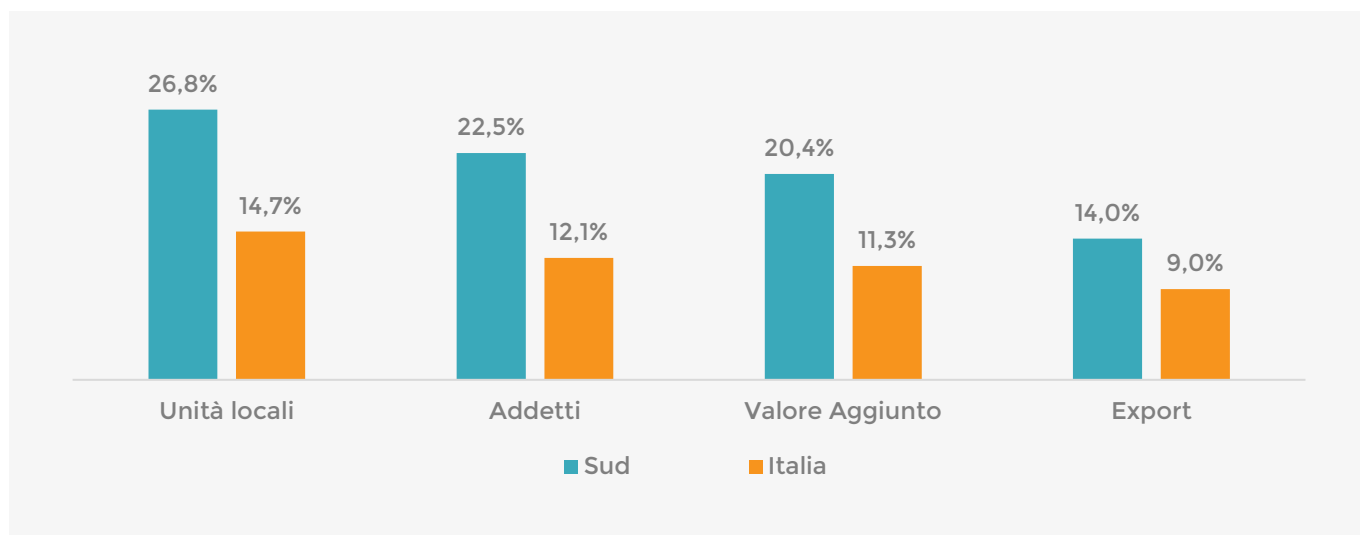
106. L'Italia, infatti, ha la possibilità di assumere un ruolo di primo piano nell'indirizzare una strategia mediterranea sulla sicurezza alimentare, alla luce della storica tradizione enogastronomica in comune tra la dieta italiana e quella di tutti gli altri Paesi del Mediterraneo. Seppur l'Italia non sia in grado, con il suo export, di coprire il fabbisogno dei Paesi mediterranei, può mettere a disposizione il suo know-how e una forza lavoro fortemente specializzata nel settore agrifood, che risulta essenziale per lo sviluppo di questa filiera in tutta l'area MENA. La Penisola contribuisce anche alla transizione verso produzioni più sostenibili, coniugate ad un'offerta di eccellenza, nel panorama europeo e mediterraneo. L'**agroalimentare** è, infatti, uno dei settori più rappresentativi del Made in Italy: il **Valore Aggiunto** della filiera ammonta a 64,1 miliardi di Euro al 2020, pari a 3 volte il Valore Aggiunto generato dall'industria automotive di Francia e Spagna e più del doppio della somma del Valore Aggiunto generato dall'industria aerospaziale di Francia, Germania e UK. L'Italia è anche il 2° Paese in Europa per **incidenza dell'agrifood sul PIL** (3,9%), preceduto solo dal-

la Spagna (4,0%) e superiore ai valori di Francia (3,0%) e Germania (2,1%). L'agroalimentare ha rappresentato anche una fonte di resilienza dell'economia italiana durante la pandemia, raggiungendo un picco di **esportazioni** nel 2020 che cubano 46,1 miliardi di Euro.

107. L'eccellenza italiana si basa su un elevato numero di prodotti di qualità. La Penisola, infatti, si attesta al 1° posto al mondo per numero di **prodotti DOP, IGP, STG**⁸⁰ con 875 prodotti Food&Beverage censiti su 3.362 in totale in Europa e al 4° posto in Europa per numero di brevetti nel settore Agrifood. È inoltre il 1° Paese al mondo per **produzione di vino**, pari al 19,4% del totale e il 2° Paese al mondo per export dello stesso prodotto (6,3 miliardi di Euro nel 2020), dietro alla Francia (9,8 miliardi di Euro). La produzione agroalimentare italiana è fortemente orientata alla sostenibilità, come testimoniato dalla percentuale di superficie dedicata all'agricoltura biologica, che al 2019 è pari al 15% del totale (rispetto all'obiettivo target del 25% al 2030), facendo rientrare l'Italia tra uno dei top-5 Paesi europei in dirittura d'arrivo per raggiungere gli obiettivi della strategia "**Farm to Fork**".

108. Alla filiera agroalimentare italiana il **Sud** contribuisce in modo incisivo, con un contributo del settore al Valore Aggiunto del 20,4% (vs. 11,3% media Italia) 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 implicato 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%).

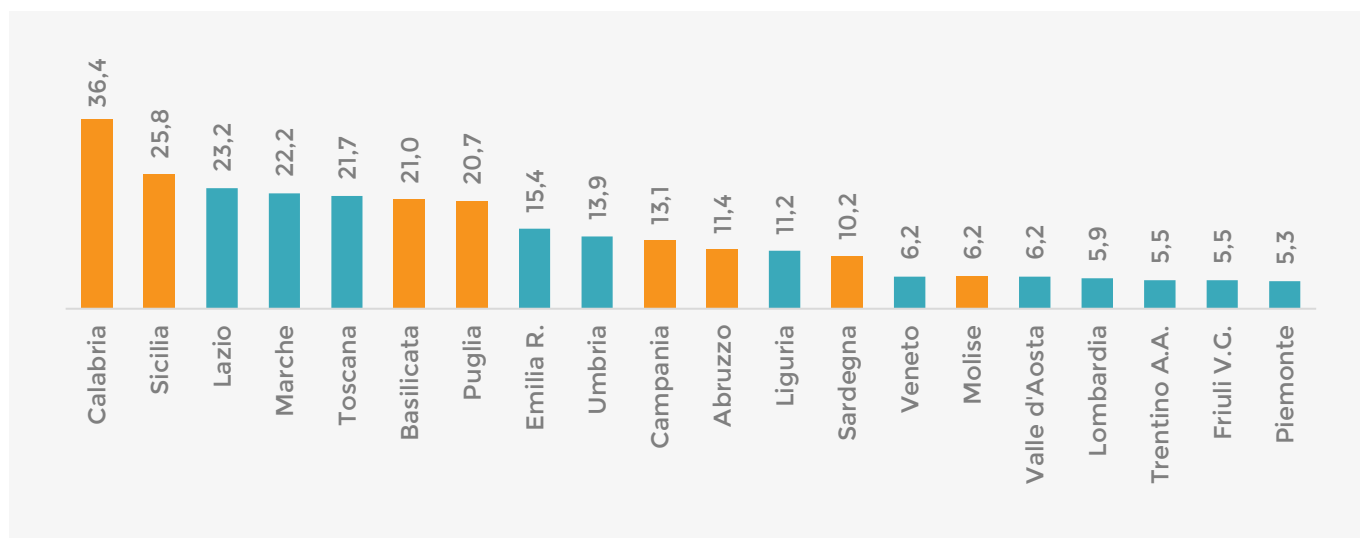
FIGURA 33. Contributo della filiera alimentare al settore manifatturiero italiano e del Sud (percentuale), 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.



109. Inoltre, il **Sud Italia contribuisce al raggiungimento dei target delineati nella strategia europea per la sicurezza alimentare**, in particolare sul target dedicato alla percentuale di colture biologiche. Le Regioni del Sud, infatti, si collocano nella parte superiore della classifica che misura la quota di superficie agricola utilizzata per colture biologiche sul totale. Ai primi due posti è possibile trovare Calabria e Sicilia, con una copertura

⁸⁰ DOP: Denominazione di Origine Protetta, IGP: Indicazione Geografica Protetta, STG: Specialità Tradizionale Garantita.

rispettivamente del 36,4% e 25,8%, che già supera il target del 25% prefissato dall'Europa al 2030⁸¹.



110. La produzione agroalimentare del Sud vanta, inoltre, un elevato numero di **prodotti di qualità**. Sono infatti 164 i cibi DOP, IGP e STG, rappresentando oltre la metà del totale italiano (pari a 316) con un controvalore commerciale pari a circa 1 miliardo di Euro, e 179 i vini DOP e IGP, con un controvalore di 1,4 miliardi di Euro, rappresentando il 34% del totale nazionale. In aggiunta, le Regioni del Sud contano in totale 20 Bevande Spiritose IG⁸² e 145 prodotti Presidio Slow Food⁸³.

111. Alla luce di queste evidenze il Sud Italia – per la sua produzione di qualità e le sue tradizioni in comune con molti Paesi del bacino del Mediterraneo – può assumere una posizione di frontiera nelle sfide legate alla sicurezza alimentare di tutta l'area mediterranea, contribuendo all'accorciamento delle catene del valore (in un'ottica di nearshoring) e **riposizionando l'asse produttivo delle filiere nel Mediterraneo**. Un esempio virtuoso per la promozione della sicurezza alimentare è rappresentato dalla strategia di sviluppo dell'agritech adottata da Singapore.

FIGURA 34. Superficie agricola utilizzata per colture biologiche (percentuale), 2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Organismi di Controllo, Amministrazioni regionali, ISTAT SPA 2016, 2022.

⁸¹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

⁸² Bevande alcoliche destinate al consumo umano che hanno caratteristiche organolettiche particolari e un titolo alcolometrico minimo di 15% vol.

⁸³ Progetto finalizzato al recupero e alla salvaguardia di piccole produzioni di eccellenza gastronomica minacciate dall'agricoltura industriale, dal degrado ambientale e dall'omologazione.

**CASO STUDIO:
la strategia "30 by 30" e il NUS Agritech Centre di Singapore**

Singapore, la nazione più densamente popolata del sud-est asiatico, ha solo l'1% della terra dedicata all'agricoltura e ha deciso di affrontare il tema della sicurezza e autosufficienza alimentare attraverso il piano "30 by 30" che mira a **produrre localmente il 30% delle esigenze nutrizionali della popolazione entro il 2030**.

Per raggiungere l'obiettivo e superare i vincoli di disponibilità di terra e risorse, il governo ha investito in Ricerca e Sviluppo in ambito agritech per adottare nuove tecnologie e modi innovativi per aumentare la produttività mirando a diventare il "**centro tecnologico agroalimentare urbano**" dell'Asia.

La **Singapore Food Agency** (SFA) ha introdotto schemi di co-finanziamento come il fondo Trasformazione del cluster agroalimentare (con una disponibilità di 60 milioni di Euro) per fornire un sostegno finanziario alle aziende agricole per crescere ed espandere le loro capacità produttive:

- sono stati assegnati finanziamenti anche per Ricerca e Sviluppo nella produzione alimentare urbana sostenibile;
- le aziende agricole sono supportate da manager ad hoc di SFA per guidare le loro scelte nell'ambito dell'adozione di tecnologie e sviluppo del business.

Per accrescere le collaborazioni in questo settore, è stato inoltre istituito il **NUS (National University of Singapore) Agritech Centre**: è un luogo dove ricercatori e startup agritech possono confrontarsi su sfide, esperimenti e soluzioni focalizzate sull'uso della tecnologia per sviluppare il settore agricolo di Singapore e promuovere l'innovazione e la produzione agricola urbana. Il centro è volto ad accelerare la ricerca competitiva e il trasferimento tecnologico da parte delle startup, offrendo una combinazione di servizi in diversi ambiti (IoT, analisi dei dati, strutture per l'imaging multispettrale, sostenibilità nell'agricoltura urbana, riciclo delle acque reflue, raccolta e monitoraggio dei dati di temperatura, umidità, ossigeno, consumo energetico ecc.).

Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2022.

IL SUD ITALIA COME CENTRO DI COMPETENZE PER LE UNIVERSITÀ DELL'AREA DEL MEDITERRANEO

112. Il tema dello sviluppo del Capitale Umano nel Mediterraneo deve essere contestualizzato all'interno degli attuali **trend demografici**, che pongono delle sfide chiave per l'intera area, ma anche delle opportunità. Da questo punto di vista, emergono due tendenze contrapposte all'interno dell'area.

113. Nella **sponda Nord** del Mediterraneo, in termini percentuali, si stima che nei prossimi 30 anni la popolazione possa complessivamente rimanere invariata. Tuttavia, focalizzando l'attenzione sull'Europa, si stima una diminuzione a un tasso medio annuo del -0,2%, che diventa -0,3% per l'Italia⁸⁴. In termini assoluti, queste variazioni si potranno tradurre in una perdita di **21,5 milioni** di abitanti in Europa e **5,5 milioni** di abitanti in Italia.

⁸⁴ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Nazioni Unite, 2022.

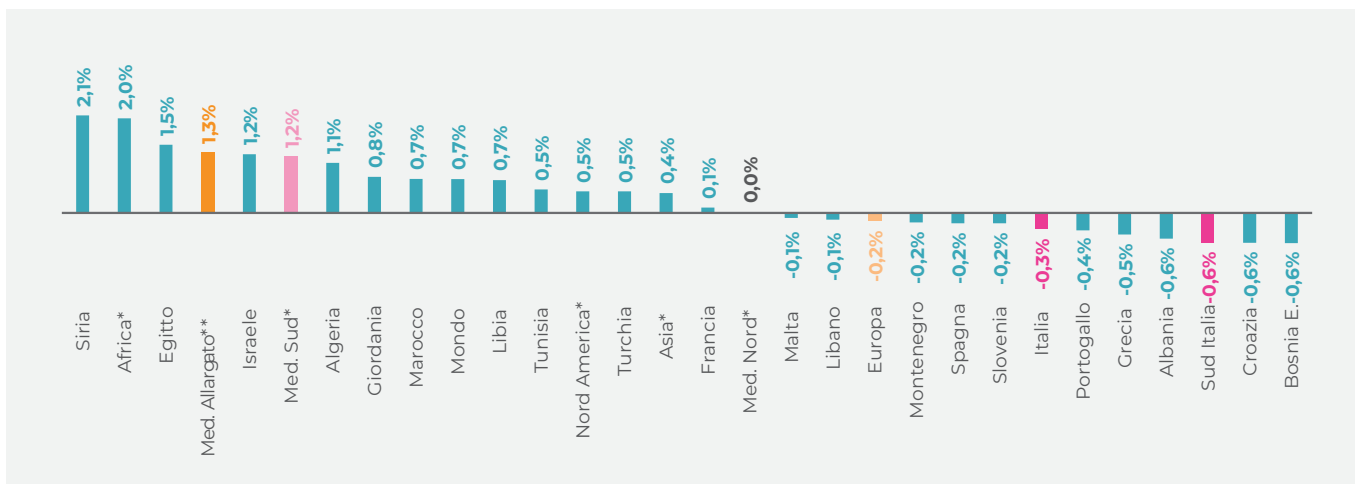


FIGURA 35. Proiezione futura della popolazione (tasso di crescita medio annuo, valori percentuali), 2020-2050E. (*) Media Paesi dell'area (**) Media degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat e Nazioni Unite, 2022.

114. Rispetto allo scenario italiano, emerge una **situazione ancora più critica nel Sud Italia**. Tra il 2020 e il 2050 la popolazione del Sud Italia è attesa diminuire a un tasso annuo del -0,6%, quindi peggio dell'Italia (-0,3%) e della media europea (-0,2%). Questo potrebbe portare la popolazione del Sud Italia a diminuire di 3,5 milioni (ovvero il 63,6% della diminuzione totale italiana).
115. In assenza di interventi in questo ambito, inoltre, il Sud Italia corre il rischio di passare **dall'essere l'area più giovane d'Italia** (44,6 anni di età media, vs. 46,3 del Nord e 46,4 del Centro nel 2020) **alla più anziana** (51,6 anni di età media, vs. 49,9 del Nord e 51,3 del Centro nel 2050)⁸⁵. Allargando l'orizzonte temporale al 2070, tali tendenze sono naturalmente destinate ad accentuarsi, con ulteriore invecchiamento (52,1 anni di età media, vs. 49,7 del Nord e 51,1 del Centro) e diminuzione della popolazione (-32,7% di variazione complessiva rispetto al 2020, vs. -12% del Nord e -17,8% del Centro).

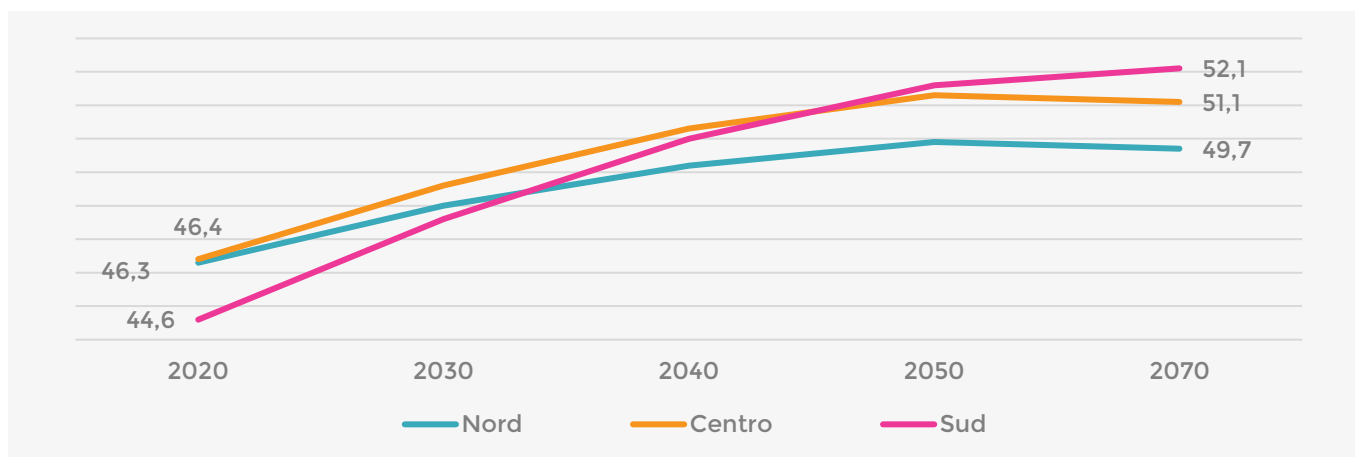


FIGURA 36. Popolazione residente per area geografica in Italia (età media), 2020-2070E. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

116. Le dinamiche negative nel Nord del Mediterraneo si contrappongono a quelle dall'altro lato dell'area. La popolazione della **sponda Sud del Mediterraneo** è attesa, infatti, crescere a un tasso del +1,2% annuo e quella degli altri Paesi del Mediterraneo Allargato del +1,3% annuo. Alla luce di questi tassi di crescita, la sponda Sud del Mediterraneo potrebbe aumentare di 109 milioni di abitanti e gli altri Paesi del Mediterraneo Allargato di oltre 300 milioni.
117. All'interno di questo scenario, un ulteriore tema da affrontare è quello connesso alle **competenze**, ovvero alla necessità di **attrarre talenti** con livelli

⁸⁵ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

di competenze sia alti/specialistici sia intermedi. Già oggi l'Italia è tra i Paesi OECD con la più alta incidenza di popolazione adulta senza istruzione secondaria superiore, pari al 28% nella fascia di età 25-34 anni (rispetto a una media OECD del 15%) e al 72% nella fascia di età 55-65 anni (rispetto a una media OECD del 35%), nonché penultimo Paese europeo per quota di popolazione totale laureata⁸⁶.

118. Inoltre, Italia e Sud Italia sono tra le aree in cui è maggiore l'incidenza della forza lavoro immigrata con bassi livelli di competenze (rispettivamente 48,6% e 55,4%). Allo stesso tempo, Italia e Sud Italia registrano anche le quote più basse di lavoratori immigrati con competenze alte (ovvero 13,8% e 10,5% rispettivamente).

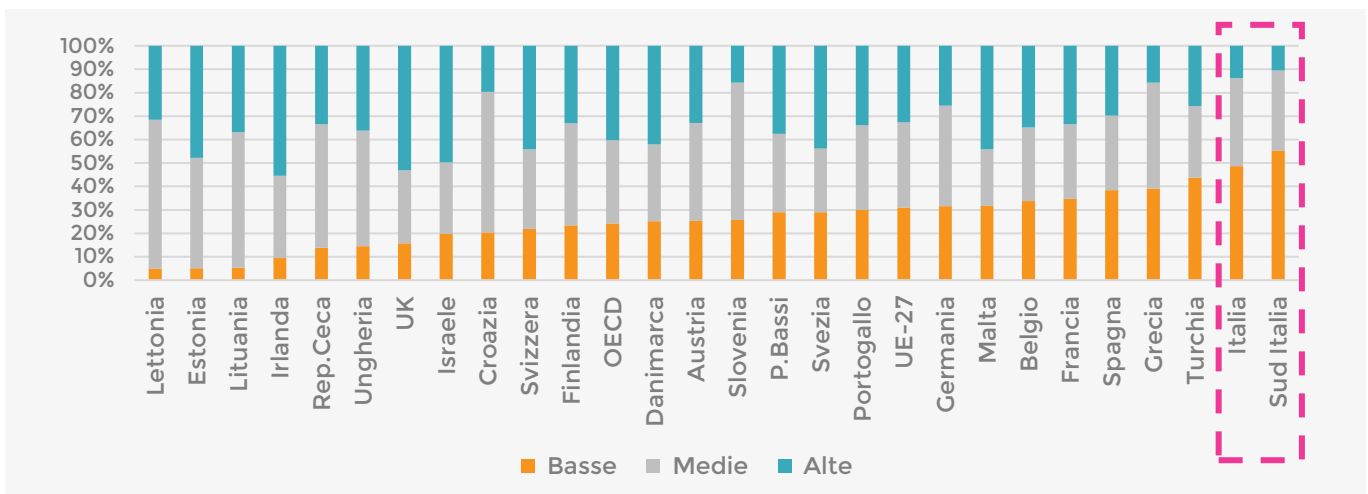


FIGURA 37. Forza lavoro immigrata per livello di competenze (percentuale sul totale della forza lavoro immigrata), 2018. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati OECD, 2022.

119. Rispetto alle competenze, va inoltre sottolineata 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** (come ICT e cybersecurity), ma anche in settori più tradizionali che necessitano sempre più dell'elaborazione di una grande mole di **dati**. Da un lato, l'Italia registra 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), più distante invece dalla Germania (32,2%)⁸⁷. Dall'altro, emergono 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).

120. In questo scenario, un ruolo chiave può essere giocato dall'**ecosistema della formazione** del Sud Italia, in primis grazie al rilancio degli atenei, che attualmente vivono una situazione di luci ed ombre. Da un lato, gli atenei meridionali in media ottengono risultati meno favorevoli nella ricerca, ritardi nella qualità dei servizi e della didattica, risultati accademici meno favorevoli e una minore efficienza nell'uso delle risorse; dall'altro, nell'ultimo decennio – in parte anche grazie alla riforma del 2020 – gli atenei del Sud sono stati in

⁸⁶ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat e OECD, 2022.

⁸⁷ Istat, "Report Livelli di istruzione 2020", 2021.

grado di migliorare i risultati didattici e l'efficienza del sistema nel suo complesso, nonché di far convergere i risultati della ricerca⁸⁸.

121. Rispetto alla dinamica delle iscrizioni, gli atenei del Sud Italia, tra l'anno accademico 2010/2011 e l'anno accademico 2020/2021, hanno perso 85.673 studenti (gli atenei del Nord Italia nello stesso periodo ne hanno guadagnati 85.085). Nondimeno, dal 2016/2017 il Sud Italia ha, come il resto del Paese, **invertito il trend negativo di iscrizioni universitarie**: a crescere sono state soprattutto le Università telematiche, l'Università di Foggia (+16,4%), l'Università del Salento (+10,4%), l'Università di Catanzaro (+4,9%), Napoli l'Orientale (+4,9%), l'Università di Palermo (+4,6%) e l'Università di Sassari (+4,6%)⁸⁹.

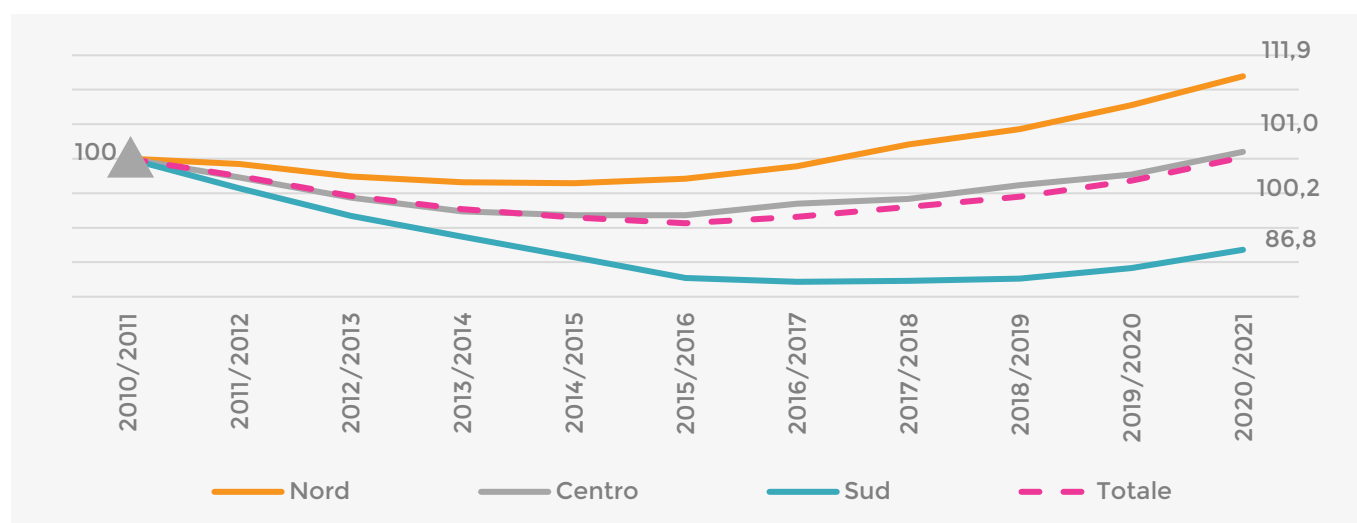


FIGURA 38. Iscritti universitari per anno accademico (anno indice, 2010/2011 = 100), 2010-2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

122. L'ambizione del Sud Italia e dei suoi atenei può e deve essere quella di diventare **un hub mediterraneo della formazione**, in grado di rispondere ai bisogni di competenze (attuali e prospettici) dell'Unione Europea e del Paese e, al tempo stesso, di mettere in raccordo Europa e Mediterraneo sotto il profilo dei talenti. Una corretta valorizzazione del settore della formazione e della ricerca può infatti contribuire allo sviluppo in chiave tecnologica e innovativa del Paese, come avvenuto in Germania con il caso del **Fraunhofer Institute**. Oltre al potenziamento complessivo del sistema universitario, uno dei temi chiave per sostanziare questa visione è costituito dallo sviluppo della capacità di **proiezione internazionale** degli atenei⁹⁰.

⁸⁸ La riforma del 2010 ha introdotto meccanismi di finanziamento incentivanti con l'adozione del costo standard studente e di una quota premiale nei finanziamenti, nonché strumenti di valutazione della ricerca e di assicurazione della qualità della didattica. Mariani V., Torrini R., "Il sistema universitario: un confronto tra Centro-Nord e Mezzogiorno", 2022.

⁸⁹ Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati MIUR, 2022.

⁹⁰ Per approfondimenti si veda: 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.

CASO STUDIO:

il Fraunhofer Institute per la collaborazione tra business community e ricerca

Il **Fraunhofer-Gesellschaft**, fondato in Germania nel 1949, è una delle organizzazioni leader nella ricerca applicata a livello mondiale. Raggruppa 76 istituti di ricerca da tutto il Paese, ognuno dei quali si concentra su diversi campi, contribuendo alla formazione dell'**innovazione delle aziende e del sistema-Paese** (es. Governo federale e Länder) attraverso la ricerca su prodotti e tecnologie di frontiera.

L'istituto impiega **oltre 30.000 ricercatori e ingegneri** e dispone di un budget annuale superiore a 2,9 miliardi di Euro, finanziato per il 30% da fondi pubblici e per il restante 70% attraverso contratti con l'industria o specifici progetti governativi che abilitano il trasferimento tecnologico. Nel 2020 ha presentato 753 domande di brevetti.

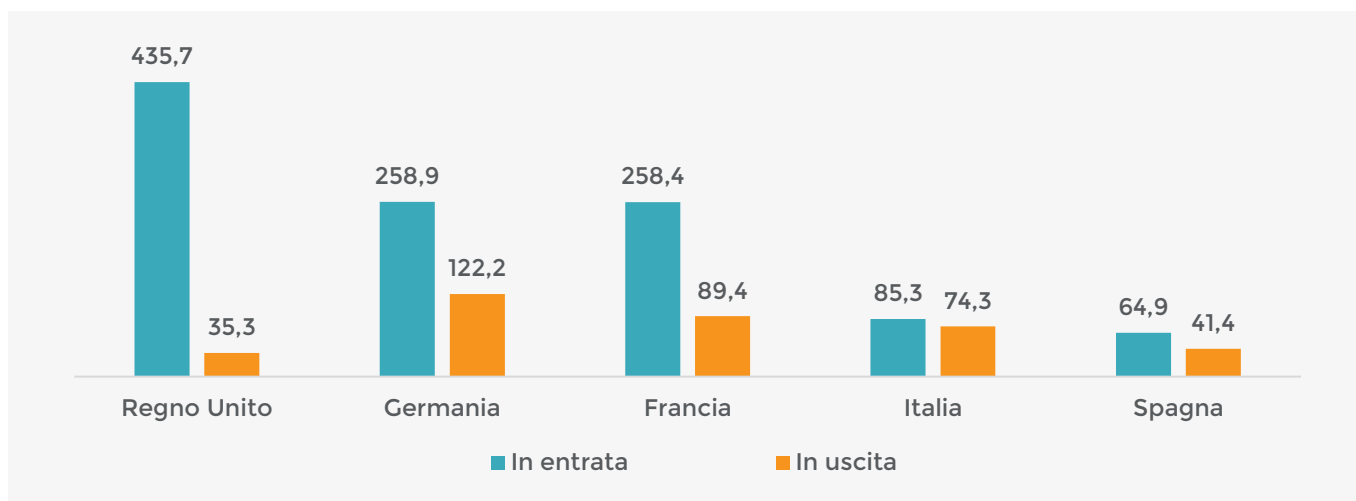
Il focus delle attività di ricerca è costituito dai **7 Fraunhofer Strategic Research Field**, che intendono affrontare i bisogni e i mercati che disegneranno il futuro: Bioeconomia, sanità digitale, intelligenza artificiale, Next Generation Computing, tecnologie quantistiche, efficienza delle risorse e tecnologie climatiche, e tecnologie per l'idrogeno. All'interno di questi ambiti, la **ricerca pre-competitiva** mira a progetti con elevato potenziale commerciale, promuovendo dunque l'impatto sulla società e tra più settori.

Il Fraunhofer-Gesellschaft è coinvolto in una serie di attività internazionali, principalmente in Europa, Nord e Sud America, Asia e area MENA. Inoltre, partecipa a network e organizzazioni internazionali come l'European Research Consortium for Informatics and Mathematics (ERCIM), la European Association of Research and Technology Organisations (EARTO), la Global Research Alliance (GRA) e la World Association of Industrial and Technological Research Organizations (WAITRO).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Fraunhofer-Gesellschaft e Research in Germany, 2022.

123. La bassa propensione all'internazionalizzazione del sistema universitario italiano è misurata dalla **poca attrattività di studenti internazionali** rispetto ai competitor: l'Italia attrae, infatti, 85,3 studenti stranieri, 5 volte in meno del Regno Unito (435,7) e 3 volte in meno di Germania e Francia (258,9 e 258,4 rispettivamente). La medesima considerazione si applica anche al personale accademico: i **docenti stranieri in Italia** sono in totale 473 (circa 1% del totale corpo docente), mentre, per esempio, nel Regno Unito sono oltre 65mila (20% del totale), spiegabile non solo per fattori linguistici ma anche burocratici (legati alla difficoltà di inserimento di nuove risorse⁹¹).

⁹¹ Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati HESA e MIUR, 2022.



124. Oltre alla formazione terziaria universitaria, un contributo chiave per lo sviluppo delle competenze nel Sud Italia e nel Paese, nel contesto europeo e mediterraneo, può arrivare anche dalla **formazione vocazionale**. Gli **Istituti tecnici superiori** (ITS) nascono per formare tecnici in aree strategiche per lo sviluppo economico e la competitività del Paese e sono gestiti da fondazioni cui partecipano imprese, Università, enti locali e centri di ricerca scientifica e tecnologica.

125. Nonostante elevati tassi di occupazione coerente con il percorso di studi a 12 mesi dal diploma (92%), gli ITS attraggono ancora pochi studenti: **0,9%** del totale degli studenti terziari (vs. 19,8% Francia e 36,6% Germania). In particolare, nel Sud Italia sono presenti 47 dei 120 ITS nazionali (39%), con 4.440 studenti iscritti a corsi attivi, pari al 26% del totale nazionale⁹². Una criticità è inoltre data dal **tasso di abbandono** medio, pari al 30,6% (rispetto alla media nazionale del 22,8%), con valori elevati in Sicilia (46%) e Sardegna (59%).

FIGURA 39. Studenti esteri in entrata e studenti nazionali in uscita (migliaia di studenti), ultimo anno disponibile. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati OECD, 2022.

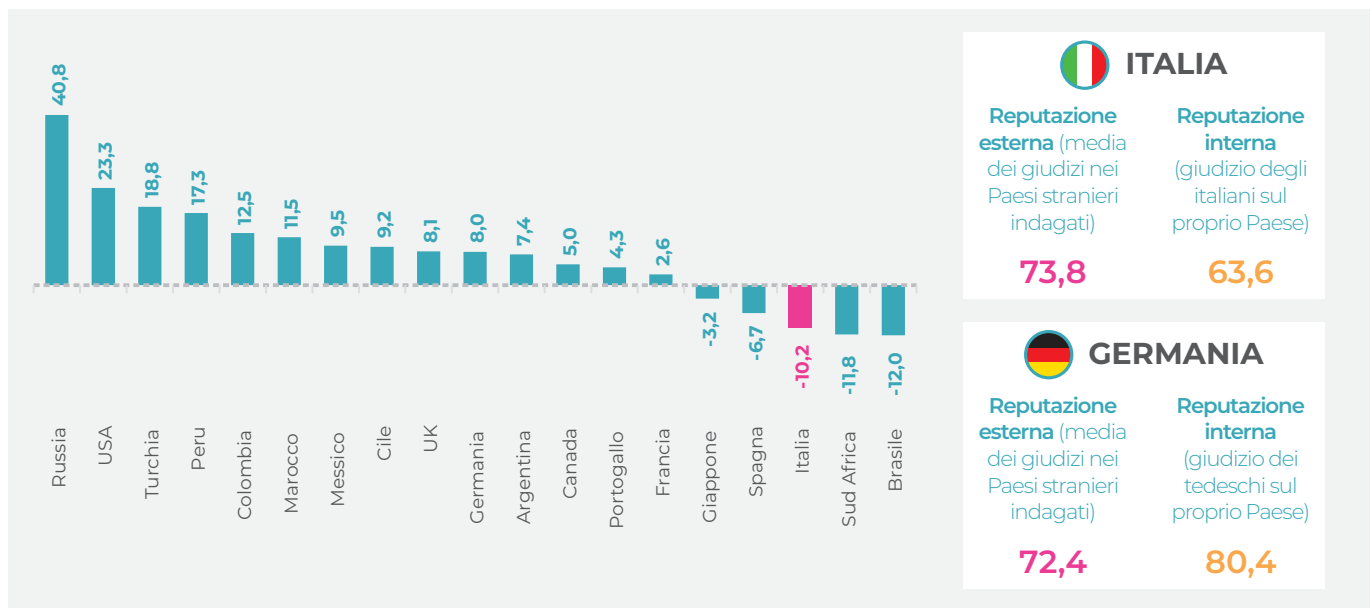
⁹² Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati INDIRE, 2022.

LA COMUNICAZIONE DELLA NUOVA VISIONE E DEL NUOVO RUOLO PER IL SUD ITALIA

126. Nel valutare il ruolo centrale che può avere la **comunicazione** per il rilancio del Sud Italia e del Paese nel suo complesso⁹³, occorre comprendere che storicamente l'Italia è stata narrata attraverso degli **stereotipi**. Alcuni esempi emblematici sono offerti dalle copertine del settimanale tedesco Spiegel (una delle riviste europee più influenti secondo l'Economist)⁹⁴, ma sono rinvenibili anche nel resto della stampa europea⁹⁵ nonché tra alcune figure istituzionali⁹⁶.

FIGURA 40. Differenza tra reputazione interna e reputazione esterna in alcuni Paesi (valori assoluti), 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Reputation Institute (Country RepTrak Pulse), 2022.

127. Sarebbe, tuttavia, scorretto attribuire tutta la colpa all'esterno, quando l'Italia risulta il terzo peggior Paese al mondo per **gap tra reputazione interna ed esterna** (-10,2) – ovvero tra l'immagine che hanno gli italiani del loro Paese e l'immagine che hanno dell'Italia all'estero – dopo il Brasile (-12,0) ed il Sud Africa (-11,8). Come emerge dalle rilevazioni del Reputation Institute, a un'immagine internazionale tutto sommato positiva (73,8 su 100, meglio anche della Germania), è corrisposta una percezione significativamente più negativa al suo interno (63,6).



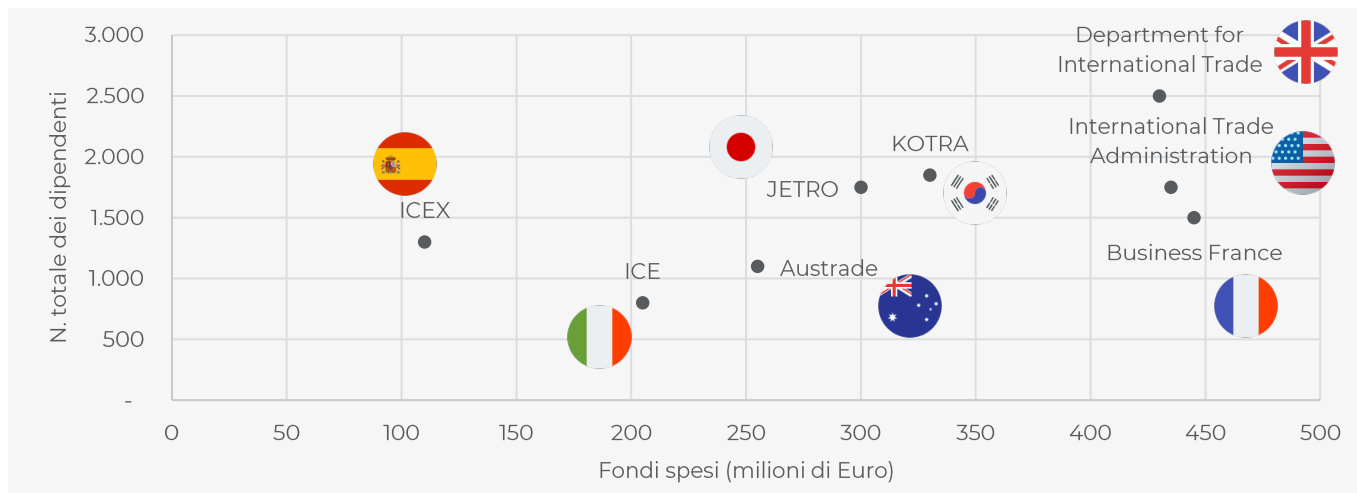
⁹³ Per maggiori approfondimenti si rimanda al Rapporto di The European House – Ambrosetti e WPP, “Il ruolo della comunicazione per la società di domani – La responsabilità sociale della comunicazione per il rilancio del Paese”, 2022.

⁹⁴ Si pensi per esempio alla copertina del luglio 1977, raffigurante una pistola su un piatto di spaghetti e dal titolo “Vacanze in Italia: rapimento, estorsione, rapina a mano armata” (legato alle violenze degli anni di piombo; la copertina del luglio 2011, con l'allora Presidente del Consiglio Berlusconi che guidava al declino “il Paese più bello del mondo”, come critica generale al suo governo ma anche in riferimento ai procedimenti del Caso Ruby; la copertina del giugno 2018 che, a pochi giorni dalla nascita del primo governo Conte, rappresentava uno spaghetti a forma di cappio a supporto del titolo “Ciao Amore! Come l'Italia si autodistrugge – e trascina l'Europa con sé”.

⁹⁵ Nei Paesi Bassi, a maggio 2020 l'Elsevier Weekblad titolava “nessun centesimo in più all'Europa del Sud”, all'interno delle discussioni sugli aiuti europei per il contrasto delle conseguenze economiche della pandemia: a supporto, la copertina raffigurava i lavoratori dell'Europa del Nord intenti a lavorare per pagare le vacanze dei cittadini dell'Europa del Sud. In questa prospettiva si inserisce anche il termine “PIGS” (acronimo di Portogallo, Italia, Grecia, Spagna, divenuto poi “PIIGS” con l'aggiunta dell'Irlanda), coniato alla fine degli anni Novanta dalla stampa inglese per indicare i Paesi dell'Europa meridionale caratterizzati da situazioni finanziarie deficitarie, sfruttando l'evidente sovrapposizione col termine inglese “pigs” (maiali).

⁹⁶ Per esempio, hanno avuto risonanza le ripetute esternazioni del Primo Ministro olandese Mark Rutte, a forte tono moralistico, su un'Italia che vive sulle spalle degli altri e che “deve imparare a farcela da sola”. Nell'ambito delle discussioni sui fondi europei, a osteggiare il Recovery Fund – soprattutto la componente di sussidi a fondo perduto, in ragione dell'inaffidabilità e degli sprechi dell'Italia – c'era anche il Cancelliere austriaco Sebastian Kurz, che nell'ottobre 2021 si è poi ritrovato costretto a dimettersi dalla carica per l'accusa di favoreggiamento alla corruzione.

128. Oltre alla comunicazione mediatica e istituzionale, occorre considerare anche il potenziale contributo derivante da una strategia sistemica per la **promozione dell'immagine-Paese**. Anche in questo ambito, l'Italia registra delle criticità, testimoniate dal fatto di essere penultima tra i benchmark internazionali in termini di risorse a disposizione delle **agenzie per l'internazionalizzazione** (poco più di 200 milioni di Euro, meno della metà della Francia).



129. Allo stesso tempo, l'Italia è anche tra gli ultimi Paesi dell'area OECD per presenza di **uffici esteri destinati alla promozione degli investimenti**. Solo il 37% dei Paesi ha un ufficio di rappresentanza in Italia destinato alla promozione degli investimenti, mentre il 79% dei Paesi ha un ufficio in Germania (più del doppio del valore italiano) e il 61% in Francia.

FIGURA 41. Risorse delle Agenzie per l'Internazionalizzazione: Fondi spesi per attività e funzionamento (milioni di Euro) e dipendenti (numero), ultimo anno disponibile. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ICE, 2022.

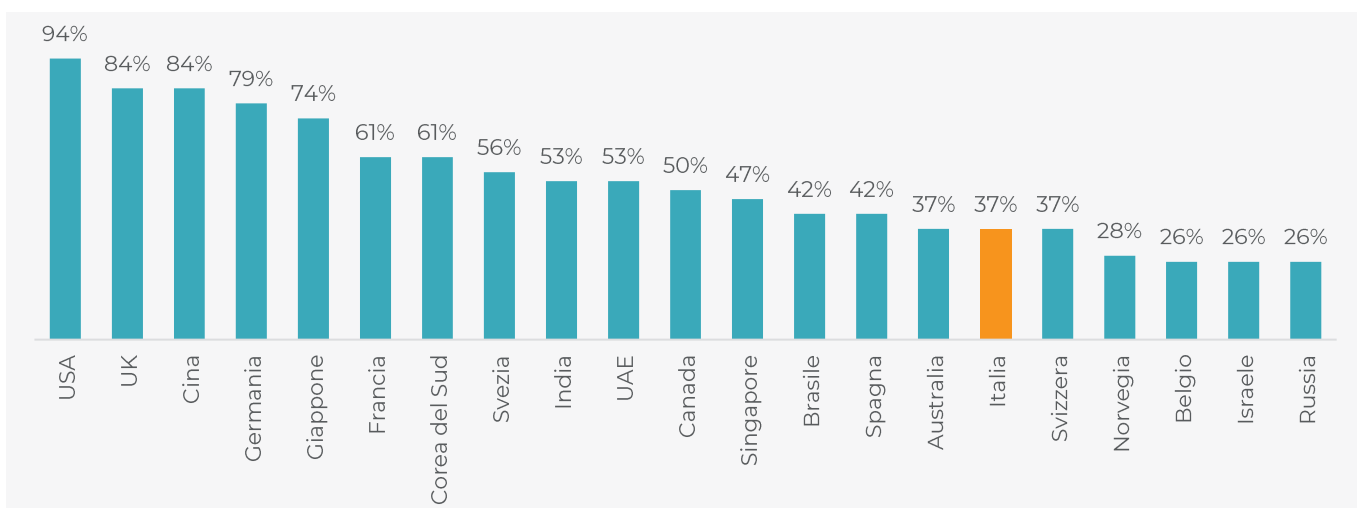
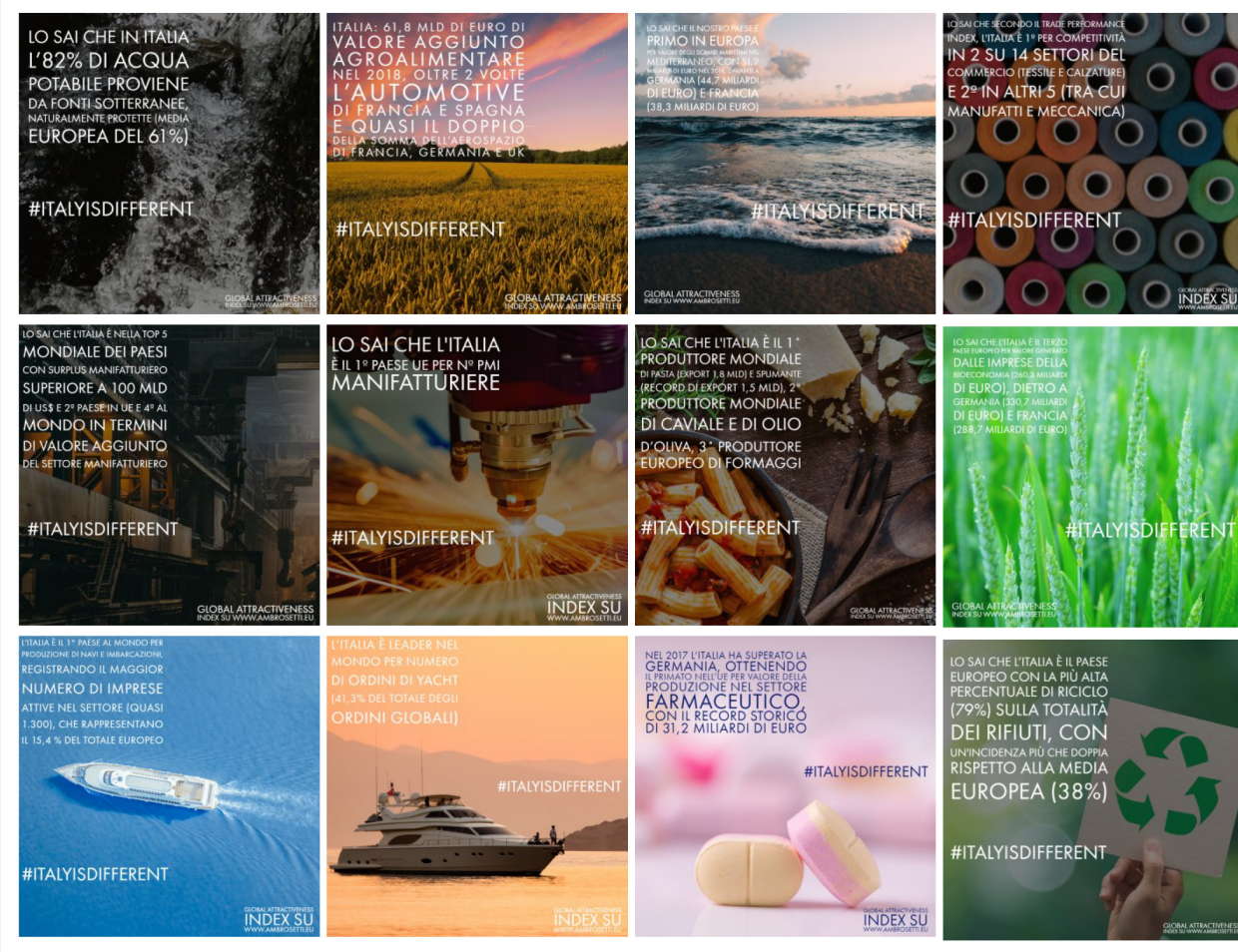


FIGURA 42. Presenza di un ufficio estero preposto alla promozione degli investimenti, per localizzazione dell'ufficio (percentuale), ultimo anno disponibile. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati OECD, 2022.

CASO STUDIO:

la campagna social #ItalyIsDifferent di The European House – Ambrosetti

Con l'obiettivo di dare un reale contributo alla valorizzazione dell'immagine pro-business dell'Italia, The European House – Ambrosetti, ha lanciato sui suoi social network la campagna #ItalyIsDifferent, tramite la quale intende comunicare al mondo le leadership distintive che caratterizzano l'Italia e che la rendono unica.



Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

LA GOVERNANCE NECESSARIA PER REALIZZARE LA NUOVA VISIONE E MASSIMIZZARNE I BENEFICI

130. Il sistema di governance rappresenta lo snodo cruciale per trasformare le potenzialità di un territorio in asset economici, permettendo uno sviluppo diffuso e migliorando il benessere dei cittadini. In questo campo, l'Italia presenta una forte **frammentazione di competenze** tra Stato e Regioni, che porta spesso a confusioni, eccessiva burocrazia e normative discordanti⁹⁷.

131. A seguito della loro introduzione nella Costituzione del 1948, le Regioni hanno ricevuto sempre più autonomia e poteri, grazie anche alla legge Bassanini (59/1997), che ha trasferito numerose competenze amministrative statali alle Regioni in base al principio di sussidiarietà (c.d. federalismo amministrativo, cioè il perseguimento del massimo decentramento realizzabile con legge ordinaria, senza modifiche costituzionali). Inoltre, con la **riforma costituzionale del Titolo V** (2001), il rapporto Stato-Regioni si inverte: invece di elencare gli unici ambiti in cui le Regioni potevano intervenire (come era pre-riforma) si stabilivano i settori di esclusiva competenza dello Stato, quelli "concorrenti" e si lasciava alle Regioni la possibilità di intervenire in tutti gli altri non esplicitati. La conflittualità di competenza tra Stato e Regioni deriva, dunque, da un articolo della Costituzione, l'Art. 117, che definisce la ripartizione delle competenze tra Stato centrale e Regioni, introducendo competenze concorrenti tra le due, con la precisazione che "spetta alle regioni la potestà legislativa" ma rimane allo Stato la "determinazione dei principi fondamentali". Questa conflittualità ha generato negli anni diversi rallentamenti nel processo amministrativo, con quasi un terzo dei ricorsi alla Corte Costituzionale che riguardano oggi l'attribuzione delle competenze tra Stato e Regioni⁹⁸.

132. La frammentazione della governance ha creato un'elevata complessità dei processi e una gestione a più livelli, causando la proliferazione dei problemi di attribuzione delle responsabilità. I **diversi livelli di governance** territoriale in Italia comprendono:

- 5 **Regioni** a statuto speciale e 15 a statuto ordinario;
- 18 **Unioni Territoriali Intercomunali** che hanno sostituito le 4 Province del Friuli V. G. e l'ex Provincia di Aosta;
- 14 **Città Metropolitane**, di cui 3 in sostituzione delle Province della Regione Siciliana e 6 Liberi Consorzi Comunali;
- 2 **Province Autonome** di Trento e Bolzano;
- 80 **Province** attive;
- 7.914 **Comuni**, di cui 1.934 (24,4%) con meno di 1.000 abitanti e 5.497 (69,5%) con meno di 5.000.

Seppur questa frammentazione sia comune anche in altri Paesi europei, i modelli di governance esteri riescono a distinguere in maniera più netta le competenze dello Stato e delle regioni, come dimostrano i casi del Regno Unito e della Francia.

⁹⁷ Per maggiori approfondimenti si rimanda al Rapporto di The European House – Ambrosetti, "Ridisegnare l'Italia. Proposte di governance per cambiare il Paese", 2021.

⁹⁸ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Corte Costituzionale e fonti varie, 2022.

CASO STUDIO:
i modelli di governance europei di Regno Unito e Francia

Il **governo locale inglese** è caratterizzato da 9 Government Office Regions, che caratterizzano una suddivisione territoriale di rilevanza esclusivamente geografica e statistica. Le funzioni governative locali dell'Inghilterra sono ripartite tra i County Councils, i consigli provinciali, e i District Councils, i consigli comunali.

Negli anni '90 è stato attribuito sempre maggior rilevanza ai territori, attraverso la c.d. "**Devolution**". Seppur aree come il Galles e Scozia si siano provviste di potestà legislativa, in Inghilterra (85% degli abitanti) non è previsto un Parlamento «locale», ma nel 2000 è stata creata la Greater London Authority che ha assunto un ruolo di governo di area vasta della capitale, con finanziamenti provenienti principalmente dal livello centrale.

Nonostante il processo di "Devolution", tuttavia, la forte eterogeneità amministrativa e il ruolo preponderante della più popolosa Inghilterra fanno sì che il Governo centrale abbia il ruolo guida.

La **Francia** presenta un sistema amministrativo simile a quello italiano, contando 13 regioni e 5 territori oltremare, 101 dipartimenti e oltre 35 mila comuni. Di questi, i dipartimenti hanno perso negli anni gran parte dei loro poteri, mentre le regioni dispongono solo di poteri regolamentari e amministrativi: il governo centrale restituisce loro una percentuale di tasse riscosse, disponendo dunque di un budget, e concentrano le loro competenze nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.

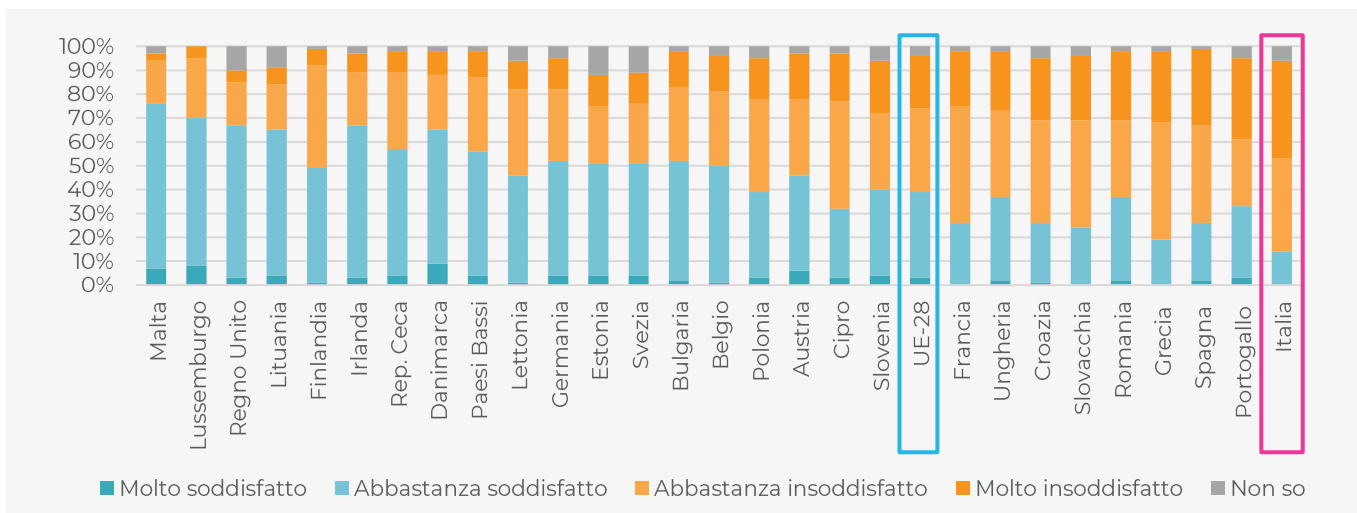
Le diverse normative francesi che si sono susseguite negli anni non hanno mai leso i **principi di centralismo e unitarietà**, lasciando distinte le competenze tra Stato e regioni.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

133. Una governance frammentata impatta negativamente l'efficienza della Pubblica Amministrazione. La **burocrazia** oggi pesa per il 4% sul fatturato delle piccole imprese (2,1% per le medie), con valori di 108 mila Euro per una piccola impresa e 710 mila Euro per un'azienda di medie dimensioni, richiedendo tra i 45 e i 190 giorni, in termini di tempo, da parte di un collaboratore dedicato. Inoltre, le procedure più lunghe ed onerose risultano essere quelle ambientali, che richiedono da 1 a 5 anni per il rilascio di un'autorizzazione. Questa inefficiente gestione è imputabile alla **scarsa digitalizzazione** delle procedure e alla **carezza di personale qualificato** per la gestione degli allegati tecnici. Alla lentezza degli organi burocratici inoltre contribuisce l'enorme apparato di leggi in vigore in Italia, che ammontano a oltre 70 mila, che sommate a quelle regionali superano le 160 mila leggi. Gli altri Paesi europei sono caratterizzati da un numero notevolmente inferiore: la Francia ne conta circa 7.000, la Germania circa 5.500, e il Regno Unito circa 3.000.

134. Per le diverse ragioni sopra elencate, l'Italia è l'ultimo Paese in Europa per livello di **soddisfazione** delle imprese **della performance amministrativa della P.A.** Nel complesso, 4 imprese italiane su 5 (80% del totale) si dichiarano insoddisfatte del rapporto con il settore pubblico. Conside-

rando invece la valutazione dei cittadini, il 65% degli italiani valuta negativamente l'operato della P.A. nazionale, con un gap marcato rispetto al 21% dei cittadini tedeschi, al 46% dei cittadini francesi, al 47% dei cittadini britannici e al 55% dei cittadini spagnoli⁹⁹.



135. Alla luce di questi elementi, un rafforzamento del modello di governance del Paese risulta essenziale per essere in grado di cogliere le nuove sfide di ognuno dei cantieri di lavoro identificati nel presente Libro Bianco, sfruttando a pieno le opportunità offerte dalla nuova programmazione europea e nazionale (in particolare dal PNRR). Il corretto funzionamento dell'organo amministrativo, infatti, può abilitare lo sviluppo del potenziale, a lungo non sufficientemente valorizzato, del Sud Italia, permettendone inoltre un rilancio in chiave mediterranea che faccia assumere al Sud un ruolo di frontiera nelle nuove politiche di sviluppo di tutta l'area del Mediterraneo Allargato.

FIGURA 43. Soddisfazione delle imprese circa l'interazione con la P.A. nei Paesi europei (valori percentuali), 2018. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurobarometro, 2022.

⁹⁹ Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurobarometro, 2022.

2.2 L'APPROCCIO METODOLOGICO ATTRAVERSO IL QUALE È STATA INDIVIDUATA LA VISIONE DI PROTAGONISMO DEL SUD ITALIA NELLO SCENARIO EURO-MEDITERRANEO

136. Nei capitoli precedenti di questa parte del “Libro Bianco” sono state individuate otto aree di intervento per il Sud Italia, di cui sei a carattere tematico e due a carattere trasversale. Non si tratta di ambiti che esauriscono l'insieme di problematiche da aggredire per recuperare anni di **decrescita** accumulata dal Sud nel confronto con le altre Regioni italiane ed europee¹⁰⁰ ma una sintesi strategica degli interventi da cui partire per recuperare un ruolo di protagonismo di questa macro-area nello scacchiere europeo, ripartendo dal quadro di rischi e opportunità emergenti nel Mediterraneo Allargato.

137. Secondo il modello metodologico di The European House – Ambrosetti il dispiegamento di investimenti e la realizzazione di progetti in queste otto aree di intervento possono contribuire a far emergere, con più forza, il contributo delle **competenze strategiche** delle Regioni meridionali allo sviluppo e all'attivazione della “capacità trasformativa” dell'Italia e dell'Europa nel contesto internazionale. Le competenze strategiche sono definite come specifiche abilità del territorio nel garantire:

- la nascita e lo sviluppo di **conoscenza accumulata** in gruppi di persone del territorio su uno specifico settore o ambito e la numerosità delle persone con una conoscenza accumulata in quel settore o campo (ad esempio l'innovazione, l'Economia del Mare, la formazione scolastica, ecc.);
- la presenza di **strutture produttive e socio-culturali** (imprese, Istituzioni, Terzo Settore, ecc.) che accolgono le persone con competenze specialistiche in un determinato settore e/o ambito, generando meccanismi virtuosi e stabili di funzionamento e rafforzamento delle capacità del territorio in quel campo;
- **infrastrutture fisiche, digitali** e di **welfare** funzionanti, nonché un sistema burocratico-amministrativo votato all'efficacia e all'accountability;
- l'**autocoscienza** della maggioranza della popolazione di possedere un determinato asset o competenza, in grado di connotarli sia internamente che esternamente.

138. Affinché un territorio si “connoti” per la qualità di una più competenze strategiche, accanto alla necessità di dare risposte a questioni di breve periodo importanti e urgenti, è essenziale delineare e aggiornare una **strategia di sviluppo di medio-lungo periodo** (visione), per creare fattori di vantaggio competitivo stabili, da utilizzare anche in attività di marketing e politiche di attrazione degli investimenti. In questa prospettiva, secondo il modello metodologico di The European House – Ambrosetti, 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 una o più competenze distintive.*

¹⁰⁰ La trattazione completa del quadro socio-economico delle Regioni meridionali esula dagli obiettivi di questo “Libro Bianco” anche in considerazione del patrimonio di conoscenza enorme, accumulato negli anni e sintetizzato in numerose pubblicazioni di Istituzioni, economisti e tecnici, sui principali motivi e scelte di politica economica in grado di fotografare e spiegare la storica “questione meridionale”, che descrive le conseguenze indotte (a partire dal 1861), dai più bassi livelli di crescita economica e da un capitale sociale e umano cronicamente più deboli delle Regioni del Sud e delle Isole rispetto al resto del Paese.



139. Una strategia territoriale efficace – a livello di sistema-Paese, di Regione, di area vasta o urbana – non può quindi prescindere dalla definizione di una visione di medio-lungo periodo e dal fatto che, coerentemente con quest'ultima, siano compiute **scelte mirate, concrete e integrate** in campo economico, sociale e di organizzazione del territorio. La visione indica, dunque, 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**.

FIGURA 44.
Il significato della visione strategica per un sistema territoriale nella relazione tra presente e futuro. Fonte: modello metodologico di competitività territoriale di The European House – Ambrosetti.

140. Essendo la rappresentazione di sintesi di ciò che un territorio intende diventare in un periodo definito, la visione:

- è in grado di apportare un **contributo distintivo** al processo di sviluppo di un territorio, indicando le aree (competenze territoriali) in cui intende eccellere e una direzione a cui tutte le componenti del territorio (Istituzioni, imprese, parti sociali e cittadini) possono contribuire, direttamente e indirettamente;
- è inclusiva (e non esclusiva), rappresentando un **“fil rouge”** che connette tutte le scelte strategiche di programmazione;
- fornisce un indirizzo non solo di strategia ma anche **economico-operativo** della direzione in cui deve andare il territorio e degli investimenti da effettuare;
- è **vincolante** per le linee d'azione nel medio-lungo periodo, indipendentemente dalle alternanze amministrative, pur conservando elementi di flessibilità e adattabilità in base alle esigenze e ai mutamenti del contesto. Quest'ultimo elemento rappresenta oggi un elemento fortemente penalizzante per l'Italia e il Sud.

141. In sintesi, tutti i territori devono capire che cosa sono e/o cosa intendono diventare, che cosa “sanno fare” e con quali altri sistemi territoriali competere o, sinergicamente, collaborare. Funzionalmente a ciò, si devono **definire delle priorità d'azione** che siano:

- **focalizzate** e chiare perché, in un contesto di risorse limitate, è fonda-

mentale assicurare concretezza agli indirizzi strategici e alle risorse connesse;

- **condivise** dalla stragrande maggioranza degli attori del territorio, in quanto in grado di generare degli "effetti" pervasivi sul sistema socio-economico;
- il più possibile **innovative** perché, in un'epoca di accelerazione e discontinuità, occorre assicurare che il contesto entro cui le scelte strategiche e gli indirizzi sono definiti sia in grado di raccogliere e incorporare nuovi approcci e soluzioni.

Questa capacità implica:

- un attento studio delle opportunità offerte dal contesto esterno, che il territorio può decidere di cogliere al fine di specializzarsi e/o acquisire un posizionamento competitivo forte. Queste opportunità possono, ad esempio, derivare da nuovi settori emergenti e ad alto potenziale da sviluppare (come quello della cybersicurezza) e/o da sfide di cambiamento ed evoluzione del sistema economico e sociale indotte da shock esterni (come il ridisegno della catene globali del valore indotte dalla pandemia COVID-19 oppure ancora le urgenze di sicurezza energetica e alimentare che si aprono per l'Europa);
- una forte capacità del sistema pubblico di orientare gli investimenti (finanziari e di capitale umano) necessari a sostenere tale spinta innovativa, riducendo al minimo la frammentazione e la duplicazione dei sistemi di monitoraggio e controllo;
- un layout territoriale flessibile (vale a dire in grado di adattarsi velocemente ai cambiamenti emergenti) e resiliente (vale a dire in grado di reagire con tempestività ad eventi negativi per ridurre al minimo gli effetti non desiderati).

142. La visione può essere formalizzata o meno, ma il suo punto qualificante è che sia **interiorizzata e fatta propria** dalla grande maggioranza dei cittadini e dagli attori istituzionali ed economici, con il già citato elemento del "sogno" per ispirare e generare consenso e commitment. Ecco perché, pur essendo la definizione della visione l'elemento primario di un processo, essa:

- deve trovare concretizzazione attraverso la **collaborazione fattiva** di tutti gli attori protagonisti dello sviluppo territoriale, ognuno per la propria parte di competenza: istituzioni di governo, sistema produttivo, media, società civile e rappresentanze;
- non può prescindere dal coinvolgimento attivo del territorio, tanto nella fase di elaborazione, attraverso l'interlocuzione con gli attori che rappresentino i diversi interessi del territorio, quanto nella fase della sua implementazione, anche mediante l'attivazione di **attività di comunicazione e informazione dell'opinione pubblica**.

143. La definizione della visione strategica è, in ultima analisi, un processo iterativo che deve tenere conto di una **attenta valutazione dei costi e benefici** associati ai diversi modelli di sviluppo possibili, pena la velleità o l'inefficacia della costruzione strategica. Inoltre, è suscettibile di percorsi di aggiornamento in base alle evoluzioni e shock degli scenari geopolitici, economici e ambientali. Il rischio di trascurare questo passaggio è pensare a visioni che – pur essendo valide in sé e potenzialmente sostenibili dal

territorio in base alle sue risorse e caratteristiche – vanno in ultima istanza ad essere depotenziate nei loro impatti concreti, generando così una dispersione degli investimenti fatti.

LA VISIONE PROPOSTA NEL PRIMO CICLO DI LAVORO DELL'ADVISORY BOARD

144. La definizione di una strategia di sviluppo del Sud unitaria e coerente con il quadro nazionale ed europeo non è una novità emergente con questo “Libro”. Infatti, come già anticipato, già a partire dall'unità d'Italia, molto è stato scritto e detto sulla “questione meridionale”.

145. L'obiettivo di questo documento, dunque, non è confermare o smentire l'una o l'altra teoria economica e/o sposare una determinata **ideologia politica**¹⁰¹ ma, piuttosto, riportare il dibattito pubblico e privato nel campo del merito delle idee e dei progetti che devono guidare la strategia per restituire all'Italia e all'Europa un ruolo di protagonismo nel Mediterraneo. Per realizzare questo intento, l'Advisory Board ritiene che si debba puntare sulla strategicità e lo sviluppo di asset e settori in cui il Sud Italia può assumere leadership e protagonismo.

146. A seguito dell'analisi della macro-area del Mediterraneo Allargato riproposta nella Prima Parte – e integrando gli elementi emersi dall'ascolto di stakeholder privilegiati¹⁰² – abbiamo elaborato la seguente proposta di visione per un **Sud Italia protagonista** dello scenario euro-mediterraneo:

“VERSO SUD”

Essere cerniera tra Europa e Mediterraneo Allargato, contribuendo costantemente a disegnare, interpretare e realizzare il piano di un'Europa protagonista dei grandi cambiamenti geopolitici, economici e sociali che influenzano la costruzione di una società mediterranea vasta più forte, giusta e coesa

147. Questa visione:

- si basa sull'**impegno costante** del Governo nazionale, delle Regioni e della leadership europea, nelle otto aree identificate nei capitoli precedenti di questa parte del “Libro Bianco”, assicurando qualità dei progetti e della governance delle risorse, velocità e armonizzazione delle policy;
- fa leva sugli **asset di cui l'Italia dispone nel Sud Italia** e non crea competizione tra le singole Regioni meridionali, chiamate a dialogare per diventare sempre più complementari nelle specializzazioni produttive che sono in grado di esprimere attraverso distretti e filiere;
- intende valorizzare il Sud Italia come **luogo di opportunità ma anche di sperimentazione** di buone pratiche di tutela ambientale, attrazione di giovani ad alta qualifica, costruzione di un ambiente di business e di vita innovativo, inclusivo e orientato alla crescita, a

¹⁰¹ È qui intesa come il sistema interpretativo della società e valoriale alla base delle scelte politiche di un movimento, di un partito o di uno Stato.

¹⁰² Per maggiori approfondimenti si veda l'Introduzione.

vantaggio dello sviluppo dell'Italia e dell'Europa nel suo complesso e uno scenario rinnovato di cooperazione sovra-nazionale nella macro-regione del Mediterraneo Allargato.

148. 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 (energetica, alimentare e di politica industriale), stimolando una crescente **collaborazione sovra-nazionale tra i Paesi del Mediterraneo**;
- la necessità di rispondere alle richieste di lavoro e protezione ambientale e sociale delle generazioni più giovani dell'Italia, adottando un piano di **Politica Industriale** più moderno, coraggioso e policentrico, in linea con le indicazioni che provengono dall'Europa ma sempre aggiornato rispetto al quadro di rischi e di opportunità che emergono nel Mediterraneo;
- l'alimentazione continua del **desiderio** delle imprese, delle Università e dei cittadini del Sud Italia di partecipare ad un grande percorso di rilancio dell'Italia e dell'Europa nella macro-regione mediterranea, aprendo una stagione di sviluppo basata sulla consapevolezza del proprio asset ma anche sull'ambizione e aspirazione ad invertire la storia della decrescita del meridione, a vantaggio di tutto il Paese.

149. Per questo motivo, nella visione che proponiamo:

- le **politiche economiche, sociali, ambientali e istituzionali** hanno tutte pari dignità e importanza. In questo senso:
 - il ruolo delle politiche ambientali e di sostegno alla sicurezza energetica non deve essere solo quello di supportare la resilienza economica ma anche di rafforzare i livelli di coesione, fiducia e collaborazione tra cittadini, imprese e Istituzioni;
 - una particolare importanza è data alle politiche sociali, in quanto contribuiscono a rafforzare la sostenibilità dell'intero sistema, anche in termini di "tenuta" delle Istituzioni, attenuando gli effetti negativi della povertà e delle crescenti disuguaglianze;
 - la qualità complessiva del sistema di governo (in termini di competenze ed efficacia e efficienza della P.A., sinergie tra pubblico e privato, contributo del Terzo Settore e delle Università, ecc.), riveste un ruolo strategico e, dunque, non può essere alimentato alcun conflitto tra Nord e Sud del Paese e tra Regioni e Governo centrale;
 - si punta sulla promozione di meccanismi di equità, fiducia e giustizia sia in termini sociali (del presente) che intergenerazionale (generazioni future);
- diventa centrale la consapevolezza sul **ruolo che l'innovazione e l'educazione** svolgono nel percorso di trasformazione dei processi produttivi ma anche delle relazioni sociali. Il progresso della scienza e della tecnologia consente di organizzare la vita economica e sociale in modo da massimizzare il benessere delle persone e degli ecosistemi, una esigenza diffusa tra le Regioni del meridionali, in cui la "qualità della vita" percepita risulta ancora insoddisfacente;

- si avvia una fase di **profondo ripensamento** della valutazione degli investimenti pubblici e privati, puntando sulle aree, gli ambiti e le filiere che possono dare il maggiore contributo diretto e indiretto alla crescita e definendo una governance e un modello unitari per la valutazione degli impatti che possa fare da catalizzatore per gli investimenti anche infrastrutturali a 360°, includendo nelle considerazioni anche elementi connessi all'attivazione del capitale territoriale, agli impatti sociali e ambientali, alla coesione, all'attrattività e alla competitività dei territori.

2.3 INDIRIZZI STRATEGICI E PROPOSTE PER REALIZZARE LA VISIONE E LA NUOVA AGENDA DI SVILUPPO PER IL SUD ITALIA

150. Illustrata nel paragrafo precedente, la nuova visione per lo sviluppo del Sud Italia assegna a questo territorio il ruolo di **centro strategico per il Mediterraneo nel quadro europeo, rendendolo cerniera tra l'Europa e la sponda Sud verso i Paesi del Nord Africa e del Medio Oriente (MENA) e oltre**, includendo il Mediterraneo Allargato e il continente africano e asiatico, proprio alla luce della nuova rilevanza del bacino, con riferimento agli ambiti tematici sin qui illustrati.

151. Proprio in questi ambiti si deve agire da subito, sfruttando le ingenti (e senza precedenti) risorse a disposizione da più livelli e in sinergia con il settore privato, per identificare e implementare una strategia che conduca a realizzare la nuova visione per il Sud Italia, a beneficio del Paese e dell'UE. Il presente paragrafo vuole quindi dettagliare **le proposte strategiche e gli indirizzi operativi che compongono la nuova Agenda di Sviluppo del Sud Italia**.

152. Le proposte sono state identificate e condivise dall'Advisory Board sulla base della analisi, delle testimonianze di esperti e delle interviste realizzate nell'ambito dell'iniziativa e sono ricomprese all'interno di **ciascuno dei 6 + 2 ambiti tematici**, pur, in alcuni casi, risultando trasversali e **interconnesse** tra loro, come nel caso del capitale umano, fondamentale a tutti i livelli, per la business community, ma anche con riferimento alla P.A., per realizzare le progettualità identificate, a livello centrale e locale.

153. Per ciascun dominio sono state formulate **proposte di taglio strategico, indicazioni operative** per realizzarle e **azioni concrete** che possono dare il via a **progettualità pilota** con il compito di "far accadere le cose", agire da impulso e accelerare - su alcuni temi prioritari - il cambiamento del Sud Italia alla luce del contesto regionale e internazionale in rapida trasformazione.

PROPOSTE PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE PER LA COMPETITIVITÀ, ATTRATTIVITÀ E CRESCITA DEL SUD ITALIA E DEL MEDITERRANEO

154. Il primo ambito tematico su cui intervenire per realizzare la nuova visione per il Sud Italia riguarda l'**Economia del Mare**. Risulta, infatti, prioritario per il Sud mettere a sistema il proprio posizionamento, le proprie expertise e le dotazioni nel campo della portualità, della cantieristica, del trasporto merci e persone, della crocieristica e delle tecnologie connesse al settore, facendo leva sui grandi trend in atto e risolvendo alcuni nodi critici. L'obiettivo è affermarsi come **piattaforma marittima** per i grandi flussi che sempre più attraverseranno il Mediterraneo, anche in connessione con il più ampio set-

tore della logistica e con le strategie di sviluppo territoriale ed energetico.

155. In questo senso occorre, innanzitutto, agire per rendere i porti vere e proprie **piattaforme per lo sviluppo dei territori in chiave industriale e produttiva**, riconoscendo loro questo ruolo, oggi non pienamente valorizzato o sfruttato. Si tratta di inserirsi in un percorso già intrapreso da grandi porti europei e internazionali, per rendere i porti del Sud attori di sviluppo territoriale in grado di sostenere e dialogare con gli ecosistemi della formazione, della ricerca, dell'innovazione e con il settore privato.
156. Oltre al loro ruolo di hub nella catena logistica, i porti internazionali stanno infatti sempre più assumendo un nuovo ruolo di **poli di attrazione di investimenti, tecnologia e talenti**. Questa capacità attrattiva, che deve essere adeguatamente attivata a partire dai modelli di governance e di business, ha un impatto positivo sui territori che li ospitano, poiché si creano sinergie e modelli in cui beneficiano sia le città che i porti. Questo migliora inoltre l'integrazione, aggiungendo valore agli spazi lasciati in disuso dalle attività portuali tradizionali.
157. Perché ciò sia possibile occorre un chiaro indirizzo a livello governativo di trasformazione delle autorità portuali in veri e propri **enti di sviluppo territoriale**, elemento che implica l'assegnazione di obiettivi specifici e l'allocatione di risorse umane ed economiche adeguate rispetto agli obiettivi. In tal senso:
- è imprescindibile l'identificazione delle **"vocazioni"** di sviluppo socio-economico delle autorità (valutandone le sinergie con il tessuto imprenditoriale e della formazione locale) e una declinazione settoriale/tecnologica allineata con le dotazioni, le ambizioni di ciascun territorio e il più ampio contesto competitivo nazionale e internazionale;
 - diventa strategica la definizione di **modelli collaborativi e di partnership** tra gli attori dell'innovazione locali pubblici e privati (Università, associazioni imprenditoriali, ...) e le autorità portuali;
 - occorre incentivare **l'uso e/o la riconversione degli spazi portuali** (e il loro sviluppo nel continuo) in luoghi di contaminazione (campus, attività di formazione, incubatori di impresa, ecc.).

**CASO STUDIO:
l'incubatore PortXL di Rotterdam**

L'Incubatore PortXL di Rotterdam è nato nel 2015 per **favorire la crescita di imprese portuali operanti nei settori dell'energia, trasporto e logistica, chimica e raffinaria e commercio marittimo**. Opera nei porti di Rotterdam (Europoort, l'area portuale più estesa e trafficata d'Europa), Anversa e Singapore, mentre è prevista nei prossimi anni l'espansione negli Stati Uniti. Port XL opera in collaborazione con molti degli stakeholder principali del territorio e del settore in cui svolge la propria attività (ad esempio le autorità portuali e aeroportuali locali, compagnie di trasporto marittimo, imprese petrolifere e bancarie e agenzie per l'attrazione di investimenti), così da inserire in una rete forte e strutturata le sue startup. Ogni anno vengono analizzate più di 1.000 startup, ma ad accedere al programma di accelerazione sono non più di 20 per ciascuna location; in questo modo l'attenzione viene posta sulla fornitura di un servizio costante e di qualità a società adatte a recepire gli insegnamenti dati, elastiche e con elevato potenziale di crescita. Inoltre, alle startup che rientrano nel programma, è garantito un ufficio all'interno dell'incubatore e l'accesso a un network di 150 mentori e 20 investitori, in cambio dell'8% di equity. Selezionate le società, inizia il processo di accelerazione così suddiviso:

- programma intensivo, della durata di 3 mesi, è focalizzato sulla costruzione del business che, con l'aiuto di un tutor specializzato, prevede: la scoperta di nuovi clienti; market validation, ricerche di mercato e posizionamento; formazione attraverso corsi professionali e altamente specializzati;
- programma di supporto e accelerazione garantito dalle risorse di PortXL;
- programma Alumni, che aiuta le società a crescere su scala internazionale.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati PortXL, 2022.

158. In linea con il riconoscimento del ruolo dei porti come potenziali attrattori di investimenti e flussi, nonché di sviluppo territoriale e di rigenerazione urbana, occorrerà assegnare un ruolo centrale alle autorità portuali anche nello **sviluppo e attuazione di strategie di marketing territoriale**, soprattutto con riferimento alle città, alle aree metropolitane e ai territori di area vasta, che proprio sui porti insistono o che possono essere positivamente impattati dall'assunzione di un ruolo degli attori portuali in tal senso.

159. Infine, nei **progetti di riqualificazione portuale**, si dovranno selezionare progettualità che ricolleghino i porti alle città che li ospitano in chiave sostenibile, favorendo e monitorando investimenti che:

- minimizzino o azzerino il consumo di suolo in favore dell'incremento del verde pubblico (coerentemente con gli obiettivi nazionali ed UE al 2050);
- incrementino la dotazione, per la cittadinanza, di spazi sostenibili, inclusivi e in grado di contribuire positivamente all'attrattività in chiave turistica e culturale, sul modello della rigenerazione del porto di Barcellona o della realizzazione del waterfront di Cape Town.

CASO STUDIO:

il ruolo dei grandi porti europei come poli di sviluppo dell'innovazione

In città come Anversa, Rotterdam, Amburgo o Barcellona, i porti si trovano nel cuore dei rispettivi distretti dell'innovazione, sfruttando la loro funzione di centri multimodali di importazione ed esportazione, la riconversione di edifici in disuso situati in un ambiente attraente e la domanda di innovazione tecnologica generata dal settore.

Rotterdam ha deciso di dare una seconda vita all'edificio che apparteneva alla Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM), il più grande costruttore di navi della città tra il 1902 e il 1996. L'edificio è stato acquistato dal consiglio per creare un campus di imprenditorialità in una **partnership tra l'Autorità Portuale e l'Università di Scienze Applicate**. Oggi ospita più di 60 aziende che educano, ricercano e generano soluzioni per l'industria manifatturiera portuale del futuro basata sulla digitalizzazione o sulla transizione energetica. RDM fa parte del **Rotterdam Makers District**, che si estende su entrambe le rive del fiume. Questo distretto è specializzato nel generare innovazione dalla produzione additiva, la robotizzazione e lo sviluppo dei materiali per gli ambienti marittimi e industriali ed è basato sulla circolarità e la digitalizzazione.

Il **porto di Anversa** ha sviluppato NextGen, che mira a diventare uno dei centri leader mondiali per lo sviluppo di idee basate sui principi dell'economia circolare. Situato su un sito di 88 ettari nella zona industriale Churchill che appartiene al porto, questo distretto ha iniziato la costruzione nel 2019 con l'obiettivo di accogliere start-up e aziende più mature e consolidate che promuovono il **riciclo, la ristrutturazione e il riutilizzo di materiali giunti alla fine della loro vita**, come la plastica.

Amburgo ha due distretti dell'innovazione nell'area del porto: Hamburg Innovation Port (HIP) e Hamburg Innovation Dock (HID). Il primo si concentra sulla generazione di tecnologie digitali nei settori della logistica e dei trasporti, in una partnership con **l'Università Tecnica di Amburgo-Harburg**. Tra le imprese insediate nel primo, oltre all'università, diverse aziende industriali dedicate all'economia digitale e marittima, all'ingegneria meccanica o all'aviazione e alla ricerca, come il Fraunhofer. Nel secondo, specializzato in soluzioni logistiche e integrato con il Digital Hub Logistics Hamburg, collega aziende, start-up, ricerca e istruzione, in un unico luogo. Promosso dal consiglio comunale, l'obiettivo è quello di trasformare la città nel **più importante centro logistico del nord Europa**.

Infine, il **porto di Barcellona** ospita diverse iniziative. Da un lato, l'hub tecnologico di riferimento europeo, Pier01, che ospita più di 100 aziende in un edificio di oltre 11.000m² nato come risultato della **relazione strategica tra il Porto di Barcellona e Barcelona Tech City, un'associazione privata e senza scopo di lucro guidata da imprenditori locali** che collaborano anche con il porto facendo scouting di talenti quando l'Autorità Portuale richiede i servizi di una start-up. Il secondo progetto è 3D Factory Incubator, il primo incubatore europeo di alta tecnologia nella stampa 3D, un'iniziativa guidata dal Consorzio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) e dalla Fondazione Leitat, che dovrà portare a realizzare il DFactory 4.0, con l'obiettivo di convertire questa iniziativa in un punto di riferimento di Industria 4.0. Infine, per riabilitare la sede della società pubblica di servizi postali, Barcelona Tech City sarà incaricata di lanciare un nuovo incubatore tecnologico che potrà ospitare circa 150 aziende e start-up del settore della logistica e della mobilità.

Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Barcelona Port Authority e altre fonti, 2022.

160. Ciò non è possibile senza considerare una **evoluzione del modello di governance del settore marittimo italiano**, mettendo le autorità di sistema portuali nelle condizioni di pianificare e realizzare lo sviluppo dei porti italiani in modo completo e coordinato, valutando le complementarità che possono svilupparsi tra di essi in sinergia con l'ecosistema industriale e della formazione locale. A tal fine si suggerisce di:

- dotare le autorità di sistema portuali di **autonomia finanziaria**, così che possano agire da veri e propri player di mercato, elemento indispensabile anche alla luce delle importanti sinergie possibili, e in parte necessarie, tra porti e ZES e della sempre maggior necessità di sviluppare partnership con attori privati;
- completare al più presto i **Documenti di Pianificazione Strategica di Sistema** (DPSS) e i singoli **Piani Regolatori Portuali** (PRP) degli scali di un'autorità di sistema portuale, semplificando al contempo le procedure per il loro aggiornamento continuo rispetto all'evoluzione degli scenari locali, nazionali e internazionali. Dal 2016, infatti, i DPSS rappresentano la cornice entro cui sviluppare lo sviluppo infrastrutturale e le relazioni porti-territorio, attraverso la pianificazione degli obiettivi di sviluppo di medio e lungo periodo, coerentemente con quanto stabilito dal Piano nazionale dei trasporti e della logistica, dalle direttive europee in tema di portualità e dal Piano strategico nazionale della portualità e della Logistica. La procedura di approvazione dei DPSS è molto complessa a causa dei molti enti che ne richiedono la consultazione o l'approvazione e per la vastità dei temi affrontati, che rendono lo strumento poco adattivo ai cambiamenti di contesto. Il DPSS richiede il parere favorevole di tutti gli enti locali: Regione, Comuni interessati e Città Metropolitana (se presente), e il parere della Conferenza dei presidenti delle Autorità di sistema portuale presso il ministero dei Trasporti.

161. Perché si possa pianificare e realizzare lo sviluppo dei porti italiani in modo completo e sinergico occorre infine **coordinare la governance portuale italiana anche a livello centrale**, istituendo un organismo di coordinamento, di rango ministeriale (sul modello francese o portoghese del Ministero del Mare), o di raccordo (sul modello del Puertos del Estado spagnolo), su cui convergano le competenze attualmente ripartite fra i vari dicasteri ed a cui affidare il coordinamento delle politiche e delle azioni attuabili nel comparto marittimo sviluppando una visione e una strategia organica d'insieme delle diverse componenti.

162. Oggi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è il principale erede delle competenze che erano state in capo al Ministero della Marina Mercantile (soppresso nel 1993). Altre competenze sono divise invece tra altre Istituzioni:

- al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare sono assegnate le funzioni relative alla protezione dell'ambiente marino;
- al Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali sono attribuite le competenze su pesca marittima ed acquacoltura;
- al Ministero per lo sviluppo economico sono attribuite funzioni in materia di estrazioni minerarie in mare.

163. 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.¹⁰³

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, 2022.

164. In terzo luogo, come emerge dalle analisi sin qui presentate e come in molti ambiti è previsto nel PNRR, è prioritario **potenziare gli investimenti e rimuovere i vincoli** che oggi permangono in alcuni ambiti chiave cruciali per la competitività dei porti del Sud Italia e del Paese in generale, soprattutto se si considera il loro ruolo di motore di sviluppo territoriale, di attore chiave per la politica industriale incentrata sulle ZES e di hub energetici:

- semplificare e, dove necessario, procedere con la **separazione funzionale tra porti merci e passeggeri**, identificando una vocazione distintiva (traffico croceristico, hub Ro-Ro, ...) coerente con la dotazione e la vocazione del territorio nel quadro mediterraneo;
- semplificare le **procedure autorizzative** e mettere a disposizione i fondi necessari per aumentare la profondità delle banchine e i fondali, coe-

¹⁰³ Fonte: Greta Tallarini, "Per il rilancio dell'Economia del Mare serve una Governance adeguata e unitaria", 24 gennaio 2021.

- rentemente con la crescita dimensionale dei navigli (almeno 16 metri) e superando la situazione attuale, che vede la maggior parte dei porti del Sud Italia non pronti ad ospitare adeguatamente le grandi navi;
- promuovere, nelle opportune sedi decisionali, di estendere alle compagnie battenti bandiera europea i benefici previsti dal **Registro internazionale** in materia di occupazione. Ciò consentirebbe nel solo settore croceristico nei prossimi 5 anni, di attivare potenziali 30.000 posti di lavoro tra marittimi e addetti alla hotellerie;
 - sviluppare le **infrastrutture di ultimo miglio**, a partire dai retroporti e dagli interporti, completando i collegamenti ferroviari in modo da connettere i poli industriali, gli interporti stessi, le ZES e i terminal portuali in chiave intermodale;
 - realizzare **soluzioni di mobilità sostenibile** di connettività tra i porti e i territori, per accogliere i passeggeri e il crescente traffico croceristico in chiave sempre più green. In questo senso i sempre più rilevanti trend connessi all'elettrificazione, allo sviluppo di fuel cells ad idrogeno e più in generale ai nuovi carburanti per la propulsione non possono essere ignorati e gli investimenti nelle infrastrutture abilitanti procrastinati ulteriormente;
 - dotare i porti delle **tecnologie digitali** e delle competenze connesse alla cybersecurity, all'automazione, e più in generale ai sistemi informativi, secondo il paradigma dell'industria 4.0 applicato alla logistica e alla portualità. Questa trasformazione digitale dovrà avvenire tramite un approccio coordinato, favorendo l'interoperabilità ma evitando rischi di lock in tecnologico, sviluppando progettualità pilota sui più avanzati paradigmi tecnologici e modelli operativi (su tutti la tecnologia digital twin applicata alla gestione portuale) e coinvolgendo logistica e supply chain.

165. Il presente Libro Bianco propone anche di rafforzare il settore della formazione, per **creare le competenze** necessarie allo sviluppo dell'Economia del Mare. Progettualità bandiera possono riguardare:

- la creazione di un'**Academy formativa nella cantieristica e nei servizi navali**, facendo leva sulla lunga tradizione marittima e armatoriale del Sud Italia. L'obiettivo è promuovere la nascita di un centro di competenza e formazione nelle discipline in campo cantieristico, armatoriale e nei servizi marittimi, che diventi **punto di riferimento su scala mediterranea**. Città candidabili, in sinergia con gli atenei del territorio, possono essere Napoli, Palermo o Sorrento;
- l'avvio di **partnership con altri Paesi del Mediterraneo** per lo scambio di expertise, la formazione congiunta e la creazione di corsi internazionali¹⁰⁴;
- lo sviluppo – in collaborazione con ITS e Atenei del territorio e in collaborazione con il tessuto produttivo e della ricerca – di corsi che integrino la creazione di competenze tradizionali per il settore con **competenze avanzate** (cybersicurezza, nuovi materiali, AI, ...) sviluppando profili artigiani, medio alti e alti, tutti necessari al settore e oggi scarsi sul mercato del lavoro.

166. Un punto ad hoc è dedicato alla **cantieristica navale** nel Sud Italia, partendo dai poli di eccellenza esistenti e dallo storico knowhow e dall'esper-

¹⁰⁴ Coerentemente con le proposte sviluppate nell'ambito tematico relativo al settore universitario (si veda paragrafi successivi).

tize radicati sul territorio, realizzando però una scala complessiva sufficiente a favorirne la competitività e a radicare una catena del valore che si integri con quella di eccellenza già presente nel resto del Paese. In questo senso si potrebbero mettere a sistema gli attuali poli di eccellenza del Sud Italia – a partire da una maggior valorizzazione della **cantieristica pesante, di esperienze di centri come Palermo, Napoli, Messina, Castellammare** e dalle potenzialità esprimibili per la costruzione e la riparazione di navi da crociera e traghetti – in chiave co-opeativa, per realizzare un grande **hub cantieristico diffuso**, in grado di attrarre commesse a livello internazionale e di affermarsi come leader nel Mediterraneo. In questo senso, si potranno anche promuovere iniziative di M&A e Joint Venture per consolidare l'elevata frammentazione delle imprese nel settore nautico del Sud Italia, tramite incentivi fiscali e sostegni nelle fasi di R&S.

167. Si dovrebbe inoltre creare un **Centro di ricerca specializzato in tecnologie marittime di frontiera**. In questo senso, un ambito tecnologico ideale potrebbe riguardare i nuovi sistemi di propulsione (celle a combustibile,...), coprendo l'intera scala dei Technology Readiness Level, dalla ricerca di base in sinergia con i politecnici del territorio, alla prototipazione e commercializzazione.

168. Inoltre, sarà possibile sfruttare le opportunità connesse alla necessità di **svecchiamento della flotta di traghetti italiani**, sviluppando una leadership anche in questa categoria. Con il Decreto Legge 6 maggio 2021 n. 59, il Governo, nell'ambito delle misure inserite nel PNRR, ha stanziato circa 800 milioni di Euro per il rinnovo delle flotte navali italiane. In particolare, 520 mln di Euro per rinnovare la flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito, realizzando nuove unità secondo i più stringenti criteri di efficienza energetica e sistemi propulsivi di ultima generazione, ma anche attraverso il retrofitting di unità navali esistenti con sistemi di propulsione di ultima generazione. A questi si sommano 80 milioni di Euro per il rinnovo della flotta navale attraversamento stretto di Messina.

169. Infine, sempre in chiave collaborativa, si potranno promuovere iniziative di alleanza strategica tra scali del Sud e del Mediterraneo, sul modello della recente unione societaria tra i due grandi porti di Anversa e Zeebrugge con la realizzazione del "Port of Antwerp-Bruges".

PROPOSTE PER TRARRE IL MASSIMO DAI NUOVI CORRIDOI ENERGETICI E VINCERE LA SFIDA DELLA GREEN TRANSITION, CARDINI DEL MEDITERRANEO DEL FUTURO

170. Con riferimento al secondo ambito tematico, connesso alle sfide poste dalla transizione energetica e dalla riconfigurazione dei **corridoi energetici** (anche alla luce dell'incremento della conflittualità geopolitica su scala globale), il Sud Italia deve affermarsi 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 tal fine il Sud Italia dovrà assumere una leadership nell'elaborazione di soluzioni tecnologiche e di politiche per contrastare il cambiamento climatico, mitigarne gli impatti e adattarsi ad esso, a beneficio dell'intero bacino del Mediterraneo, vero e proprio hotspot climatico globale.

171. Il Libro Bianco propone, in primo luogo, di rendere il Sud Italia leader nel Mediterraneo per la produzione e l'innovazione nel campo delle **fonti rinnovabili**, anche alla luce della sua attuale dotazione ancora poco sfruttata, soprattutto in ambito eolico, solare e nelle energie di frontiera come quella legata al moto ondoso. In questo senso si dovrà:

- agire ulteriormente per semplificare la normativa e le **procedure autorizzative** necessarie alla costruzione di nuovi impianti per le rinnovabili, definendo, ad esempio, standard nazionali in termini di tempi di rilascio delle Autorizzazioni Uniche sul modello delle Regioni più performanti, con meccanismi sanzionatori per le Regioni inadempienti. In Italia il **ritardo medio** per autorizzare un impianto rinnovabile raggiunge quasi i 6 anni, che si vanno ad aggiungere ai 2 anni previsti dalla legge. Le imprese italiane sostengono, inoltre, i **costi più alti** d'Europa per ottenere l'autorizzazione di un impianto rinnovabile.¹⁰⁵ Inoltre, oggi le Regioni rigettano in media il 98% dei progetti per la costruzione di impianti eolici, tra i progetti approvati, circa 1,000 MW non possono partecipare alle aste del GSE perché in attesa di proroghe e varianti che la lunghezza delle procedure hanno reso indispensabili;
- sostenere una semplificazione e razionalizzazione dell'iter autorizzativo della c.d. **"permitting chain"**, idealmente con la definizione di un soggetto competente unico e centralizzato per la gestione del processo, a beneficio degli investimenti e degli obiettivi energetici nazionali;
- agire per superare le resistenze ingiustificate, che ancora permangono rispetto alla creazione di infrastrutture, coinvolgendo i territori in modo trasparente, imparziale e informato, migliorando anche la **comunicazione** degli impatti. In questo senso si potranno **realizzare roadshow territoriali** presso le comunità in cui sono pianificate le infrastrutture, per divulgare analisi di impatto comprensibili dal pubblico generalista, trasparenti e comunicabili sui reali effetti e impatti per i territori derivanti dall'installazione di infrastrutture. L'obiettivo è quello di passare dalla logica "Not in my backyard" (NIMBY) a quella **"Please in my backyard"** (PIMBY). Per la stessa finalità, si potrà fare leva sullo **strumento digitale** per massimizzare l'accountability, la trasparenza e il coinvolgimento dei cittadini e delle comunità in questi percorsi.

172. Considerando le tecnologie del mare di frontiera, si potrà:

- creare nel Sud Italia un **distretto per l'innovazione, la ricerca e la produzione di tecnologie per le energie del mare** (energia da moto ondoso, impianti eolici offshore, ...), che sia punto di riferimento nel Mediterraneo, organizzato sul modello dei cluster greentech di Tel Aviv e Monaco e che possa sfruttare l'ancora relativamente acerbo sviluppo di questa fonte e delle tecnologie associate, e la sua abbondante disponibilità nello stretto di Sicilia e nell'Ovest della Sardegna, realizzando qui **hub di sperimentazione**.
- definire una **strategia nazionale di sviluppo dell'energia del mare**, sul modello della Strategia Nazionale per l'Idrogeno, ponendo all'avanguardia il nostro Paese su scala europea e internazionale, e riconoscendo il

¹⁰⁵ Elettricità Futura, "Il disegno del sistema autorizzativo per decarbonizzare e rilanciare gli investimenti", 2021.

ruolo chiave del Sud Italia in questa strategia;

- includere, tra gli **incentivi del Decreto FER2**, quelli per gli impianti per la generazione di energia da moto ondoso e, più in generale, promuovere e incentivare gli investimenti in **ricerca e innovazione** e lo sviluppo delle **filieri produttive** connesse a questa tecnologia nascente, promuovendo **collaborazioni industriali** con gli altri Paesi del Mediterraneo e favorendo una logica di **Open Innovation**.

173. Si dovrà agire per rendere compiutamente il Sud Italia **cerniera di connessione energetica** tra Europa e Sponda Sud del Mediterraneo, sfruttandone il posizionamento e sviluppando gli elementi hard e soft necessari. A tal fine si suggerisce di:

- investire per assicurare i **collegamenti e le infrastrutture energetiche** adeguate nel Sud del Paese, potenziando innanzitutto **le pipeline** che collegano l'Italia alla sponda Sud del Mediterraneo, all'interno del più ampio quadro delle interconnessioni tra sponda Sud ed UE. Questo dovrà avvenire con la consapevolezza che, nel breve periodo, queste infrastrutture saranno necessarie per il trasporto di gas, fondamentale soprattutto alla luce dell'attuale contesto geopolitico ed energetico. Nel lungo periodo, invece, queste stesse pipeline potranno essere sfruttate per il trasporto dell'idrogeno, risorsa che giocherà sempre più un ruolo chiave nella strategia energetica condivisa tra Europa e Nord Africa, alla luce del progressivo phasing out di risorse fossili e dei requisiti di disponibilità di spazio fisico per il suo sviluppo.
- **augmentare il numero di rigassificatori nel Sud Italia** (a partire dalla realizzazione dei progetti esistenti per Gioia Tauro e Porto Empedocle, attualmente in fase di stallo), in un quadro di sicurezza energetica e di approvvigionamento non solo nazionale, ma anche UE: oggi il 35% dei rigassificatori europei sono in Spagna e Portogallo, Paesi non adeguatamente connessi al resto della rete di distribuzione europea, a differenza dell'Italia.

174. In stretta connessione con le proposte presentate nel precedente paragrafo e riferite allo sviluppo portuale, si potrebbe inoltre:

- promuovere lo sviluppo dei porti del Sud-Italia nella direzione di veri e propri **hub energetici** nel contesto del Mediterraneo, riconoscendone la centralità quali terminali per le risorse energetiche in arrivo dalla Sponda Sud, il ruolo chiave nella transizione green e il potenziale connesso allo sviluppo dei territori, degli insediamenti produttivi limitrofi (ZES, ...) e dei macrotrend del settore marittimo connessi a nuovi sistemi di propulsione e alimentazione;
- moltiplicare gli investimenti **nell'eolico offshore delle autorità portuali**, in ottica di **autoproduzione energetica** per l'elettrificazione delle banchine portuali (c.d. **cold ironing**) ma anche per fornire energia green a territori e aziende¹⁰⁶;
- definire una strategia di **transizione dei porti del Sud Italia verso il GNL e l'idrogeno**, anche attraverso lo sviluppo di una **filiera dei servizi di bunkeraggio marittimo** locale nei territori del Sud.

¹⁰⁶ A tal proposito, si veda il caso studio di approfondimento "il primo parco eolico off-shore d'Italia al largo del Porto di Taranto" all'interno del paragrafo 2.1 del presente Libro Bianco.

175. Con riferimento agli elementi soft, non meno importanti, si propone di rendere l'Italia promotrice di una **strategia energetica del Mediterraneo**, che riunisca i principali Paesi produttori e consumatori dell'area, per elaborare proposte e roadmap condivise, anche alla luce dei nuovi trend di consumo e del phasing out dell'energia fossile. Un foro decisionale permanente, situato in una città del Sud Italia, potrà in questo senso diventare foro di discussione e coordinamento per rispondere ad emergenze come quelle geopolitiche in corso e sviluppare piani di lungo periodo.

176. Al fine di potenziare le capacità del Sud Italia nel contrasto, mitigazione e adattamento al **cambiamento climatico**, rendendolo protagonista nella ricerca e nello sviluppo tecnologico a livello internazionale si propone di:

- finalizzare il **Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici** (PNACC) – in sospenso dal 2017 – affiancando una adeguata pianificazione finanziaria ed efficaci schemi di governance, monitoraggio e valutazione;
- candidare una città del Sud Italia ad ospitare una grande **Conferenza Mediterranea per lo sviluppo di una Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici** che riunisca tutti i Paesi del Mediterraneo, definisca obiettivi condivisi e condivida buone pratiche (in primis le soluzioni nature-based) per rispondere all'emergenza che vede il Mediterraneo hot-spot più impattato dai cambiamenti climatici (dopo Artide e Antartide);
- specializzare **i poli di eccellenza del Sud Italia nel campo dello studio dei cambiamenti climatici**, a partire dal Laboratorio di Climatologia dell'Università del Salento, trasformandoli in **centri di ricerca di scala mediterranea**, potenziandone le sinergie con il tessuto produttivo e i regolatori (es. Autorità Portuali).

PROPOSTE PER UN NUOVO MODELLO DI VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI E PER DISPIEGARNE GLI EFFETTI POSITIVI

177. Le proposte riferite al terzo ambito tematico riguardano lo **sviluppo infrastrutturale** nel Sud Italia, in coerenza rispetto ai grandi corridoi europei e all'interno del più ampio network di connettività del Mediterraneo (Autostrade del Mare, connettori internet, ...), con riferimento sia alle infrastrutture fisiche, e in particolare alla rete ferroviaria, sia alle infrastrutture digitali, sempre più importanti per un pieno e sicuro sviluppo della data economy e dei progressi connessi alla trasformazione digitale.

178. La prima proposta riguarda un complessivo ripensamento dei molti e diversificati modelli oggi utilizzati per la **valutazione e incentivazione delle infrastrutture**. I principali sono riferiti esclusivamente a criteri di economicità in ottica di ritorno sugli investimenti. In questo modo si rischia di mantenere una spirale viziosa, che vede il Sud Italia – e in particolare le aree a fallimento di mercato o comunque a minor domanda – scontare un basso livello di infrastrutturazione e connettività, a causa di una bassa presenza industriale e una complessiva minor domanda di trasporto. Queste però rischiano di non svilupparsi proprio a causa dell'assenza di infrastrutture: gli operatori economici considerano, infatti, la presenza di infrastrutture e connessioni prima di effettuare investimenti produt-

tivi, la popolazione al tempo stesso necessita della disponibilità di molteplici opzioni di trasporto, anche intermodali, prima di mutare progressivamente le proprie abitudini di mobilità.

179. Nel tempo altri indicatori e modelli di valutazione si sono aggiunti – affiancandosi a quelli esistenti e focalizzati sulla dimensione economica degli investimenti – producendo però un progressivo affastellamento, talvolta non coerente o di non semplice riconduzione a criteri-guida unitari e univoci. All'analisi **costi-benefici standard**, che include elementi di carattere sociale e collettivo, ma che prevede un numero di metriche limitati per legge, si aggiunge l'**economic impact assessment**, che stima gli impatti complessivi (diretti, indiretti e indotti), a partire dalla metodologia associata alle tabelle input-output, che misurano le interdipendenze settoriali, per valutare il contributo di un investimento in termini di attivazione delle filiere di fornitura e dei consumi sul PIL, sull'occupazione e sul gettito. Questa metodologia non è assommabile o comparabile alla precedente.
180. Accanto a questi primi due modelli, tra gli altri, l'**approccio dei costi esterni** – che si basa sulla teoria economica delle esternalità e che misura i costi che gravano sul mondo esterno conseguenti a un investimento e ad una realizzazione di un investimento – contempla sia il normale funzionamento che variazioni rispetto alla situazione di equilibrio. Infine, all'interno dei c.d. wider effects sono oggi ricompresi una moltitudine di “item” e indicatori, per cui non esiste una letteratura univoca e il cui perimetro varia spesso a seconda del soggetto che applica la metodologia, con risultati spesso incoerenti e non formalizzati.
181. Un ripensamento dei modelli di valutazione e incentivazione degli investimenti infrastrutturali deve partire sin dalla **ridefinizione degli indicatori** oggi utilizzati in ambito infrastrutturale, adottando criteri di significatività. In particolare, si tratta di elaborare e adottare, a livello nazionale e regionale e anche coinvolgendo gli operatori di settore, **KPI in grado di misurare effettivamente livelli di servizio e performance di infrastrutture e servizi**. Un esempio riguarda l'attuale metrica utilizzata per misurare l'accessibilità. L'indicatore attuale considera i soli chilometri di rete ferroviaria. Si tratta di un indicatore generico, che poco dice riguarda la reale accessibilità: la linea ferroviaria potrebbe avere un traffico di materiale rotabile più o meno frequente, con una copertura più o meno limitata in termini di stazioni coperte e con tratte in gradi di raggiungere un numero più o meno ampio di destinazioni.
182. Una proposta migliorativa, sempre a titolo di esempio, potrebbe misurare il numero, anche in chiave relativa, di cittadini che vivono entro un certo numero di chilometri da una determinata stazione ferroviaria. Con il contributo e la cooperazione degli operatori e delle authority, si potrà ulteriormente affinare l'indicatore proposto, riparametrandolo per includere anche la frequenza dei treni che servono la stazione.
183. In questo senso, l'Italia dovrà farsi portatrice, nei fori competenti a livello internazionale e nei principali enti di statistica (Eurostat, OECD, UNECE, ITF,...), per promuovere la **diffusione dei KPI identificati**, e migliorarne la raccolta presso tutti i Paesi dell'area mediterranea e del Mediterraneo

Allargato, attraverso una base dati integrata e aggiornata, in modo da favorire l'accountability e mettere a disposizione degli operatori economici, dei regolatori e dei decisori pubblici metriche informative ed omogenee.

184. In aggiunta, l'Italia deve promuovere **modelli di valutazione** degli investimenti infrastrutturali che riconoscano non solo il ritorno economico, ma anche il contributo alla competitività territoriale, alla coesione, allo sviluppo e al benessere sociale, superando l'attuale approccio basato solo su costi e benefici economici in senso stretto. In questo senso si dovrà formalmente adottare un **approccio multidimensionale alla valutazione**, che affianchi e integri l'analisi costi-benefici classica, l'economic impact assessment, e l'analisi vincolante degli impatti ESG (definendo indicatori e soglie benchmark minimi da raggiungere), selezionando e razionalizzando l'insieme degli indicatori e dei modelli esistenti, assegnando a ciascuno un peso all'interno di una valutazione complessiva che restituisca un indicatore (scoreboard) finale univoco.

185. Attraverso la razionalizzazione di questi elementi sarà possibile elaborare un **indice complessivo di competitività** per misurare l'impatto dell'investimento sulla competitività dei territori. In questa valutazione dovranno trovare posto anche metriche in grado di stimare l'impatto di un investimento infrastrutturale nei seguenti domini:

- impatto differenziale sulla **connettività**;
- caratteristiche di **innovatività** anche in chiave di sostenibilità;
- capacità di mobilitare investimenti e creare ulteriore **dotazione territoriale**,
- capacità di creare ulteriore **efficienza di sistema**;
- impatti sulla **coesione territoriale**.

186. A supporto dei territori e degli operatori, si propone inoltre di definire delle linee guida – anche a livello europeo e Mediterraneo – per la progettazione e realizzazione di **infrastrutture resilienti**, concepite in modo flessibile, per adattarsi a futuri contesti e scenari d'uso, al cambiamento climatico e che, grazie a soluzioni digitali, utilizzino sistemi di manutenzione predittiva per minimizzare costi e interruzioni di servizio. In questo l'Italia – e le sue aziende, già oggi leader internazionali nella costruzione di grandi infrastrutture – potrebbero affermarsi come leader europei e mediterranei, in grado di esportare buone pratiche e competenze sul modello di interventi realizzati nel Sud Italia.

187. Infine, si propone di provvedere alla **definizione dei livelli essenziali di trasporto pubblico locale**, coerentemente con quanto previsto dalla normativa sui Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP). I LEP sono servizi e prestazioni che lo Stato deve garantire in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale, in quanto consentono il pieno rispetto dei diritti sociali e civili dei cittadini. È compito dello Stato definire livelli essenziali delle prestazioni nelle materie dell'assistenza, dell'istruzione e del trasporto pubblico locale. Nell'ambito dei livelli essenziali delle prestazioni, l'unico ambito del trasporto per il quale sono stati definiti i livelli essenziali è quello del trasporto scolastico di studenti disabili, nel 2021.

188. La seconda proposta relativa a questo terzo ambito tematico riguarda l'**efficace coordinamento nell'offerta** tra le diverse modalità di trasporto, a partire dal Sud Italia, ma anche a livello Paese e integrando la piattaforma intermodale di mobilità nazionale così costituita a livello europeo e mediterraneo. Per realizzare questa proposta occorre varare un grande **piano per l'intermodalità e la mobilità integrata nel Sud Italia**, finalizzato a individuare in maniera puntuale gli attuali **gap** nelle connessioni intermodali (per il trasporto merci e passeggeri), realizzare i necessari **interventi** e definire modalità di **governance** per il coordinamento e l'integrazione della mobilità. Tra questi, è possibile sin da ora ipotizzare l'introduzione di tavoli di concertazione pubblico-privati, a livello locale, metropolitano, regionale e interregionale, includendo i principali attori coinvolti nelle diverse modalità di trasporto e definendo appropriate cabine di regia al livello adeguato. A valle dell'attività di pianificazione, si dovranno realizzare le infrastrutture necessarie di collegamento tra diversi modi di trasporto (parcheggi, snodi stradali, postazioni per la mobilità urbana di ultimo miglio, ...). Infine, tali azioni potrebbero essere supportate trasversalmente da sistemi informativi di misurazione e progettazione delle infrastrutture e di valutazione dinamica degli impatti (economici, ambientali, sociali, energetici, ecc.) sul territorio, basati su banche dati condivise e interoperabili, che favorirebbero la messa a disposizione degli utenti di servizi integrati e strumenti (app, ...) in grado di migliorare l'esperienza di mobilità.

189. La terza e ultima proposta riguarda invece le infrastrutture digitali, con l'obiettivo di rendere il **Sud Italia hub strategico della geopolitica digitale del Mediterraneo**. Per farlo occorre, innanzitutto, dispiegare l'**infrastrutturazione digitale di base**, a partire dalla banda larga e ultra-larga e dal 5G, su tutto il territorio e incluse le zone rurali, i borghi storici e le c.d. aree grigie.

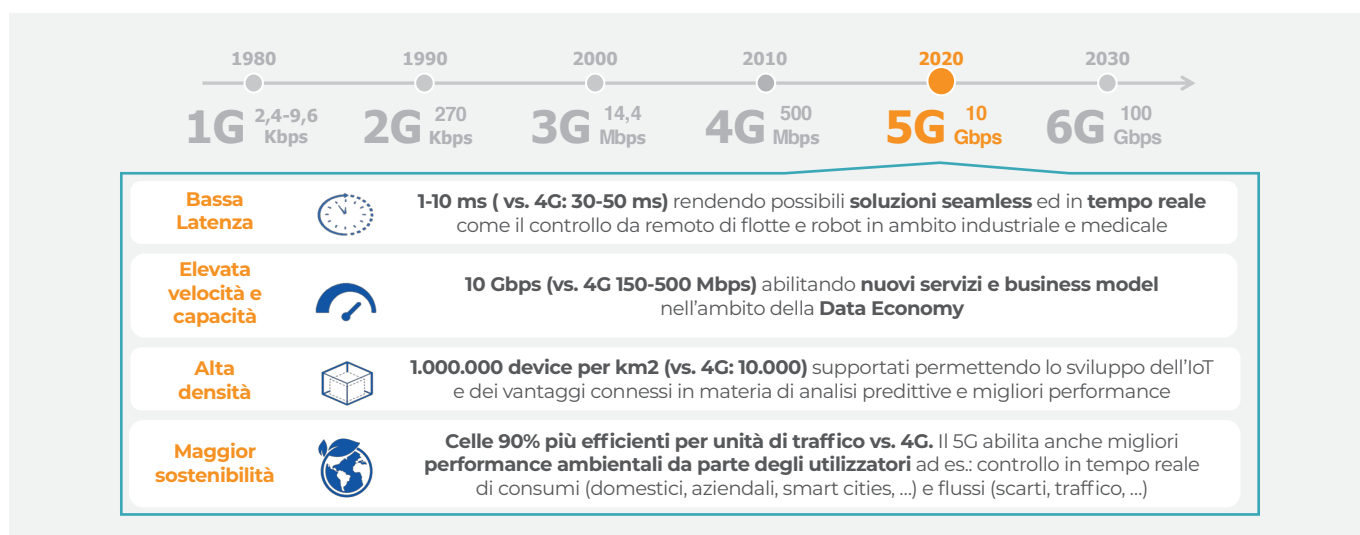


FIGURA 45. Sintesi delle principali caratteristiche tecnologiche del 5G. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati WindTre, Politecnico di Milano e Ericsson, 2022.

190. Si dovranno, inoltre, candidare città del Sud Italia per avviare **programmi pilota** di frontiera e sperimentazione pubblico-private con i leader di settore e gli attori territoriali su tecnologie chiave, oggi in fase di definizione, come guida autonoma, 6G, digital twin specialmente nell'ambito del city management, e altre, in modo da favorire, da un lato, l'attrazione di investimenti e, dall'altro, imprimere al Sud Italia un'accelerazione che possa colmare il gap sin qui accumulato, ponendo alcuni territori chiave alla frontiera dell'innovazione. Da non sottovalutare anche le ricadute a

livello internazionale in termini di comunicazione e marketing territoriale.

191. In terzo luogo, si dovranno dotare le **Regioni del Sud di Data Center** di ultima generazione in termini di sicurezza e sostenibilità energetica, a partire dalle Regioni attualmente sprovviste (Sardegna, Calabria, Basilicata, Molise) e raggiungendo una media per Regione pari al valore italiano di 4 Data Center. Ciò creerà occupazione in fase realizzativa e poi, nel funzionamento, migliorerà la dotazione territoriale e nazionale nelle infrastrutture chiave digitali a beneficio del tessuto economico e dei cittadini e favorirà l'attrazione di investimenti associati a queste infrastrutture. Con la stessa logica, si potrà anche considerare, sinergicamente alla strategia europea in tale ambito (European High Performance Computing Joint Undertaking) ed estendendola anche in chiave mediterranea, **lo sviluppo di High Performance Computers (HPC)** in collaborazione con centri di ricerca e università del Meridione.
192. Infine, l'Italia e le Regioni del Sud dovranno candidarsi per **promuovere consorzi e partenariati con i Paesi del Sud Mediterraneo** (sul modello EllaLink) per dotare l'intero Mediterraneo di **infrastrutture di connettività e digitali**, favorendo pratiche di condivisione e co-uso, ad esempio nel campo dell'HPC e nei partenariati tra centri di ricerca e Università.

PROPOSTE PER LO SVILUPPO DEL SETTORE TURISTICO A BENEFICIO DEI TERRITORI, PER UN SUD ITALIA PIÙ ATTRATTIVO IN EUROPA E NEL MEDITERRANEO

193. Con riferimento al quarto ambito tematico – relativo allo sviluppo del settore turistico a 360° includendo le filiere ad esso associate – si riconosce il **potenziale e la dotazione territoriale**, in termini di patrimonio culturale, naturale ed enogastronomico del Sud Italia, anche in relazione ai macro-trend che a livello internazionale interessano oggi il settore. L'approccio adottato riconosce altresì l'importanza di **sviluppare una strategia sinergica rispetto ad altri Paesi europei e del Mediterraneo**, anche costruendo prodotti turistici congiunti e cross-Paese, politiche di marketing territoriale e di destination management condivise, programmi di scambio di competenze e formazione, e un'offerta integrata.
194. Questo permetterà di ampliare il mercato, attrarre turisti internazionali sempre più interessati ad un turismo diffuso, destagionalizzare i flussi nel Sud Italia e promuovere una domanda turistica in grado di generare più alto valore aggiunto su porzioni di territorio maggiori rispetto al solo turismo balneare (integrando nei circuiti: borghi storici, entroterra, ...).
195. Con l'obiettivo di offrire un contributo di crescita anche al settore turistico nel Sud Italia nel senso di una maggior destagionalizzazione e di un ampliamento dell'offerta in ambiti a maggior valore aggiunto, che garantiscano ricadute diffuse e durature per i territori, si propone di **incentivare lo sviluppo di tipologie di turismo** coerenti con gli asset presenti nel Sud Italia, alternativi o complementari rispetto al turismo balneare e di cogliere altresì le opportunità offerte dai nuovi trend turistici. Affinché ciò sia possibile, occorre:

- investire per **preservare, restaurare e valorizzare il patrimonio naturalistico e culturale esistente del Sud Italia**, agendo in modo coordinato sia a livello nazionale che locale. Una metrica-guida per i decisori pubblici potrà essere quella della spesa pro capite dei comuni in cultura, con l'obiettivo di allineare il Sud Italia alla media italiana di 19,4 Euro per abitante, partendo dagli 8,9 Euro medi attuali;
- tra gli interventi-bandiera che potranno essere messi in atto, si può sin da ora ipotizzare di **valorizzare e connettere tra loro i Borghi Storici del Sud Italia**, creando percorsi turistici condivisi e consorzi per la loro promozione in Italia e all'estero, anche facendo leva sulle risorse dedicate dal PNRR alla promozione, la rigenerazione, valorizzazione e gestione del patrimonio storico, artistico e culturale, materiale e immateriale, per Comuni nei quali sia presente un borgo storico, che con le sue due linee di intervento arriva a cubare circa 1 miliardo di Euro.

196. In generale, si dovrà puntare alla cooperazione territoriale a livello istituzionale, coinvolgendo l'associazionismo e il settore business, per sviluppare **un'offerta turistica e prodotti integrati tra diversi Comuni e Regioni del Sud Italia**, ma anche includendo forme di cooperazione con altri Paesi del Mediterraneo, come nel caso del programma cofinanziato dall'UE Interreg IPA "Italia-Albania-Montenegro" e identificando percorsi enogastronomici o naturalistici condivisi suscettibili di maggior valorizzazione e promozione.

CASO STUDIO:
l'iniziativa di cooperazione europea "Interreg IPA CBC Italia-Albania-Montenegro"

Il programma Interreg MED unisce 13 Paesi europei che lavorano congiuntamente al programma di cooperazione transnazionale europea per l'area del Mediterraneo. L'obiettivo del programma è **promuovere una crescita sostenibile nel Mediterraneo**, diffondendo pratiche innovative a supporto dell'integrazione sociale dei territori con un approccio cooperativo.

Uno dei filoni progettuali, in particolare, è dedicato alla promozione del turismo sostenibile in Europa, attraverso diverse iniziative. Una tra queste è "**Interreg IPA CBC Italia-Albania-Montenegro**", un programma trilaterale di cooperazione transfrontaliera co-finanziato dall'Unione Europea e gestito dalla Regione Puglia, che vede il diretto coinvolgimento di Puglia, Molise, Albania e Montenegro.

L'obiettivo dell'iniziativa è **intensificare la cooperazione delle regioni adriatico-ioniche** italiane, albanesi e montenegrine, affrontando sfide comuni e promuovendo uno sviluppo territoriale integrato, puntando su quattro pilastri tematici della più ampia Strategia UE macro-regionale per la Regione Adriatico Ionica (EUSAIR): "Crescita Blu", "Connettere la Regione", "Qualità ambientale" e "Turismo sostenibile".

Per sviluppare i diversi pilastri tematici, sono state tracciate delle **linee di azione** che sfruttano le sinergie avviate grazie al programma tra le diverse Regioni:

- sostegni alla cooperazione transfrontaliera e alla competitività delle **PMI**, finalizzati allo sviluppo di un mercato transfrontaliero delle PMI;
- una gestione intelligente del **patrimonio naturale e culturale**, per valorizzare il turismo transfrontaliero sostenibile e l'attrattività dei territori;
- protezione dell'**ambiente**, gestione del rischio e strategie per ridurre le **emissioni di carbonio**, per migliorare la cooperazione transfrontaliera sui temi di paesaggio e acqua, e condividere pratiche e strumenti innovativi per abbattere l'inquinamento e migliorare l'efficienza energetica nel settore pubblico;
- incremento dell'**accessibilità** transfrontaliera, promozione dei **servizi di trasporto sostenibili** e miglioramento delle infrastrutture pubbliche, per promuovere collegamenti transfrontalieri sostenibili nell'area di cooperazione.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Interreg IPA CBC Italia-Albania-Montenegro, 2022.

197. Fondamentale sarà la realizzazione delle **infrastrutture hard e soft abilitanti il complessivo sviluppo del settore turistico nel Sud Italia**. Su tutte – considerando le nuove esigenze dei turisti e le opportunità connesse allo smart working, al turismo c.d. "bleisure"¹⁰⁷ e allo sviluppo di servizi digitali integrati per il settore – si deve avviare un programma di **supporto della trasformazione digitale** fornendo know-how, tecnologie facilmente implementabili e "leggere", competenze manageriali e incentivi agli operatori del settore turistico nel Sud Italia (si veda per esempio anche il Fondo sperimentale per la formazione turistica esperienziale da 1 milione di Euro annui per il 2021 e il 2022, promosso dal Ministro per il Sud e la Coesione territoriale e dal Ministero del Turismo) che vogliono

¹⁰⁷ Che associa momenti di lavoro (business) ad altri di riposo e vacanza (leisure).

digitalizzare le proprie infrastrutture, i propri processi, il marketing e i servizi offerti, secondo i migliori standard internazionali.

198. Si propone anche di creare **un'Academy di eccellenza per le professioni turistiche nel Sud Italia**, un'Alta Scuola Mediterranea sul Turismo. Per svilupparla si potrà innanzitutto potenziare o affiancare best practice esistenti come l'ITS Regionale della Puglia per l'Industria della Ospitalità e del Turismo Allargato. L'Academy così concepita dovrà affermarsi come punto di riferimento per tutto il Mediterraneo e sviluppare le competenze necessarie al settore, anche lavorando su iniziative ad hoc (partnership, scambi, tirocini,...) congiunte tra diversi Paesi dell'area mediterranea.

199. Fondamentale è anche il potenziamento delle attività di marketing territoriale e di destination management su scala mediterranea:

- innanzitutto, si dovrà creare un **servizio di destination management** integrato per il Sud Italia e un brand e una strategia di comunicazione e marketing territoriale unica;
- si potrà anche realizzare una partnership di Sistema tra l'Italia e alcuni Paesi del Mediterraneo, per sviluppare sinergie tra operatori del settore turismo e territori, con l'obiettivo di ridurre la stagionalità dei flussi e potenziare l'attrazione di turisti dalle reciproche regioni di riferimento, su tutte Europa e Asia;
- si dovrà sviluppare una **strategia crocieristica per il Sud Italia** – ad esempio sul modello di quanto fatto dalla Regione Siciliana e dalla Regione Liguria – che coinvolga i territori a partire dalle autorità portuali e dai governi regionali, realizzando le infrastrutture necessarie (banchine, offerta ricettiva, infrastrutture di mobilità, ...) e sviluppando un'offerta territoriale in grado di attrarre i turisti crocieristici a beneficio dei territori in modo sostenibile nel tempo¹⁰⁸, evitando fenomeni di overtourism e predisponendo gli investimenti necessari in infrastrutture (mobilità, approvvigionamento energetico, strutture ricettive, ...) e servizi.

PROPOSTE PER RILANCIARE E SOSTENERE I SETTORI PRODUTTIVI NEL SUD ITALIA, IN PARTICOLARE NELLE SPECIALIZZAZIONI PRODUTTIVE ALLA LUCE DELLA RICONFIGURAZIONE DELLE CATENE DEL VALORE

200. Nel rinnovato contesto di regionalizzazione delle filiere produttive – accentuato dalle guerre commerciali prima, dalla crisi del COVID-19 e dalla conflittualità geopolitica poi – caratterizzato da fenomeni di reshoring e nearshoring, dal perseguimento di un maggior presidio delle catene del valore e dall'autonomia in termini di capacità di sviluppo e produzione da parte di singoli Paesi e nella nuova politica industriale europea, il Sud Italia dovrebbe avere - anche facendo leva sulla nuova Commissione interministeriale per le agevolazioni al Sud - una strategia di **attrazione di investimenti produttivi e di potenziamento del proprio settore manifatturiero**, a partire dai settori a maggior potenziale quali bioeconomia, agrifood, aeronautico, automotive, abbigliamento-moda e farmaceutico.

¹⁰⁸ A tal proposito si considerino i risultati del progetto europeo LOCATIONS, concluso nel 2019, per promuovere un settore delle navi da crociera sostenibile per la regione mediterranea, cui, per l'Italia, ha partecipato come città pilota Trieste.

201. In questo senso, occorre innanzitutto identificare, a partire da grandi player capofiliera, opportunità di **sviluppo di poli industriali tecnologici nel Sud Italia**, sul modello dei distretti italiani ma in ottica diffusa. Questo dovrà avvenire anche coerentemente con la più ampia strategia di politica industriale UE che pone la priorità sulle così dette “alliances” focalizzate su: Industrial Data, Edge and Cloud, idrogeno e fuel cells, microprocessori, nuovi materiali, batterie, space economy e combustibili a basse emissioni.
202. In aggiunta, si devono potenziare gli **investimenti in tecnologie digitali 4.0**, soprattutto nel campo dell'automazione e del cloud computing con riferimento alle PMI del Sud Italia. L'obiettivo è quello di favorirne l'integrazione all'interno delle supply chain regionali europee e mediterranee, sempre più digitalizzate e connesse e nel senso di “appropriatezza e adeguatezza” degli investimenti e degli interventi, che interpretando le esigenze sia dei partner che le reali esigenze aziendali. Per raggiungere questo obiettivo si potrebbe mantenere la cumulabilità dei bonus per lo sviluppo industriale del Sud (Bonus Sud) e gli incentivi nazionali per i beni strumentali, e coinvolgere le imprese capo-filiera per incentivare investimenti e processi di trasformazione tecnologica adeguati.

CASO STUDIO:

il contributo del sistema bancario alla competitività del Sud: alcuni degli strumenti sviluppati da Intesa Sanpaolo

Un ruolo centrale per lo sviluppo del capitale territoriale e dell'imprenditorialità è dato dal sistema bancario. Il **Gruppo Intesa Sanpaolo**, primo player bancario italiano e tra i principali gruppi bancari in Europa, è particolarmente impegnato a sostenere l'economia del Sud Italia e dei Paesi in cui opera, attraverso un approccio al business sostenibile e responsabile. Uno dei punti centrali della strategia di Intesa Sanpaolo, in quanto banca dei territori, è quello di valorizzare e contribuire a rafforzare l'ecosistema del Sud Italia attraverso la collaborazione con attori dell'innovazione e ecosistemi produttivi. In tal senso, il Gruppo ha avviato negli ultimi anni diversi **progetti e collaborazioni finalizzati al sostegno dello sviluppo e della competitività del Sud Italia**, tra queste:

- accordo biennale con il **Distretto Aerospaziale della Campania**, per sostenere la crescita delle imprese del settore attraverso investimenti in ricerca e servizi tecnologici, valorizzazione delle filiere produttive, corsi di formazione e opportunità di business in mercati esteri. In particolare, saranno valorizzati i progetti di ricerca e le innovazioni delle aziende e delle startup del settore della Space Economy, mettendo a disposizione competenze specialistiche della Banca nella valutazione delle tecnologie e delle innovazioni proposte. La banca metterà a disposizione anche linee di credito dedicate come Nova+ e Space&Security, che valorizza aspetti della proprietà intellettuale e le tecnologie upstream e downstream;
- accordo con **Entopan Innovation**, uno dei più grandi incubatori e acceleratori di startup del Sud Italia, per sostenere la crescita delle startup e delle PMI innovative della Calabria attraverso la promozione e la valorizzazione di nuovi progetti in settori di rilevanza strategica con particolare attenzione alle tematiche della transizione digitale e della sostenibilità. La Direzione Regionale Campania, Calabria e Sicilia ha già erogato finanziamenti per oltre 23 milioni di Euro a startup e PMI innovative;
- lancio di **“Up2Stars”**, un nuovo programma di valorizzazione e accelerazione dedicato a 40 startup, con l'obiettivo di stimolare il potenziale di innovazione che le startup possono generare a supporto della trasformazione delle filiere nazionali, nel quadro della transizione digitale ed ecologica, aprendo 4 bandi in 4 settori di sviluppo (digitale e Industria 4.0; Bioeconomia con focus su Agritech e Foodtech; Medtech e Healthcare; Aerospace);

- lancio di “**Terra Next**”, un nuovo acceleratore di startup sulla Bioeconomia localizzato a Napoli grazie allo sforzo congiunto di Cassa Depositi e Prestiti (CDP), Intesa Sanpaolo e Cariplo Factory. Con una disponibilità di circa 5 milioni di Euro, prevede un percorso triennale, nel quale ogni anno viene lanciato un percorso di accelerazione di 12 settimane, durante il quale le startup vincitrici sono seguite da mentor e hanno la possibilità di partecipare a momenti di formazione e networking;
- lancio di **S-Loan Climate Change**, programma di finanziamento in partnership con SACE, per le PMI e le MID-Cap che intende investire per contrastare gli effetti del cambiamento climatico e ridurre il proprio impatto ambientale attraverso progetti per una trasformazione sostenibile. Il finanziamento, destinato per il 50% alle imprese meridionali, prevede in abbinamento una garanzia SACE all'80% per finanziare progetti di investimento green fino ad un importo di 15 milioni di Euro e per una durata massima di 20 anni;
- realizzazione di **INNOVAHY**, un'iniziativa volta a favorire il percorso di crescita di PMI innovative e startup del settore idrogeno, nata dalla collaborazione tra H2IT - Associazione italiana idrogeno e celle a combustibile e Intesa Sanpaolo Innovation Center. Il progetto nasce con l'obiettivo di dare un significativo impulso allo sviluppo della filiera dell'idrogeno in Italia tramite attività congiunte tra i due promotori e identificare i soggetti chiave, per stimolarne i processi d'innovazione, sostenibilità e gli investimenti, oltre che per promuovere iniziative per l'interazione tra startup e fornitori di tecnologia con PMI, grandi aziende e investitori al fine di affrontare le sfide tecnologiche del settore.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

203. Corollario di questo intervento, è la necessità di incentivare la **formazione continua** sulle nuove tecnologie (cloud, automazione, AI, ...) a tutti i livelli, inclusi quelli dirigenziali e manageriali per favorire investimenti consapevoli ed efficaci, capaci di generare i massimi benefici in termini di processi e modelli operativi e di business. Anche in questo caso, focus particolare dovrà essere posto sulle **PMI**.

204. La seconda proposta riguarda specificatamente il settore agroalimentare e si basa sia sull'analisi di trend consolidati, che sulle più recenti evoluzioni geopolitiche che hanno visto una disruption delle forniture alimentari, con impatti particolarmente pesanti per i Paesi del Nordafrica (e dell'Africa Sub-Sahariana di conseguenza). In questo senso l'Italia dovrà assumere la leadership nello sviluppo di una **strategia per la sicurezza alimentare nel Mediterraneo**, assegnando un ruolo chiave al Sud (sul modello di quanto proposto per la strategia energetica nei paragrafi precedenti).

205. Progettualità pilota di questa iniziativa è il lancio di un **partenariato sulla sicurezza alimentare tra i Paesi dell'area mediterranea**, con una **cabina di regia permanente** tra i Paesi dell'area Mediterranea, per identificare obiettivi condivisi su, tra gli altri: promozione della dieta e dei prodotti tipici del Mediterraneo, priorità produttive, scambio di best practice su processi e sostenibilità delle colture.

206. Ulteriori progettualità pilota, adottate proprio all'interno della cabina di regia, dovranno mirare ad identificare alcune **produzioni-pilota** per cui avviare lo sviluppo di una vera e propria **filiera agricola euromediterranea**, con catene del valore e di trasformazione comuni, superando la tradizionale concorrenza di prodotto a favore della sicurezza alimentare e dell'autonomia strategica per la macro-regione del Mediterraneo.

207. Una terza proposta riconosce il ruolo potenzialmente trasformativo delle Zone Economiche Speciali (ZES), vere e proprie **leva di politica industriale** e sviluppo territoriale per il Sud Italia. In questo senso le ZES identificate dovranno essere sviluppate, in termini infrastrutturali e gestionali, con un'ottica complessiva di sviluppo territoriale oltre che di attrazione di investimenti e sviluppo industriale. Per fare ciò è prioritario:

- realizzare le **connessioni di ultimo miglio** a partire da quelle previste dal PNRR a vantaggio delle aziende, degli operatori e dell'attrattività dei territori, **potenziare la logistica** riducendo gli impatti negativi per la mobilità nei territori e privilegiare interventi di urbanizzazione sostenibile e lavori di **efficientamento energetico e ambientale**;
- **integrare le ZES dei Paesi del Mediterraneo**, rendendole veri e propri nodi di filiere produttive regionali. In quest'ottica le ZES del Sud Italia dovranno assumere il ruolo di terminali delle filiere regionali per il continente europeo. Per favorire questo sviluppo e l'emergere di network a valore aggiunto trans-mediterranei, creando una piattaforma per investimenti produttivi regionali che veda il Sud Italia come nodo di connessione tra Europa e Sponda Sud, sarà centrale la diffusione e la messa a sistema di best practice e la realizzazione di gemellaggi, progetti condivisi, partenariati e strategie comuni con i Paesi della sponda sud del Mediterraneo. Si potranno anche avviare veri e propri **partenariati produttivi tra Italia e Paesi del Mediterraneo**, per attrarre in chiave congiunta investimenti (sul modello dei Paesi ASEAN);
- promuovere **l'approccio "italiano" alle ZES**, incentrato sul capacity building, sulla messa a sistema del know-how italiano in materia di distretti (anche secondo una logica "diffusa"), sulla valorizzazione di investimenti per lo sviluppo dei territori e la generazione di un indotto locale/territoriale. Questo approccio permetterà di superare modelli incentrati esclusivamente su incentivi fiscali o che facciano leva sul basso costo del lavoro, leve di breve periodo e scarso valore aggiunto.

208. Introdurre forme di sostegno, finanziamento e stimolo agli investimenti privati, anche attraverso l'uso e l'incentivazione di bond e mini-bond e lo sviluppo di iniziative congiunte pubblico private (PPP) tra governo e aziende bancarie. Queste possono agire da moltiplicatore di impatto e stimolo, soprattutto se associate a sistemi di **garanzia pubblica** formulati in modo da non rappresentare aiuti di stato (quindi prevedendo il pagamento di un premio per la garanzia ricevuta da parte del soggetto finanziato). Questo permetterebbe di superare l'approccio basato su contributi a fondo perduto e sostegni gratuiti, innescando circuiti virtuosi di compartecipazione tra impresa privata, sistema bancario e pubblico. Questo approccio può essere affiancato da strumenti di fiscalità agevolata e credito di imposta – mantenendo quelli attualmente in vigore e potenziandoli - per lo sviluppo di infrastrutture, ad esempio connesse alle rinnovabili.

CASO STUDIO: due strumenti per agevolare l'accesso al credito delle PMI: Basket Bond e Fondo di garanzia per le PMI

La difficoltà di accesso al credito e l'inadeguata dotazione di capitale proprio costituiscono un freno alla crescita e alla competitività del tessuto italiano strutturato prevalentemente sulla dimensione della piccola e media impresa. In questo contesto Mediocredito Centrale ha individuato nei minibond uno strumento di finanza innovativa capace di supportare, anche nel Mezzogiorno, il percorso di sviluppo delle PMI, diventando uno dei principali player a livello nazionale in questo mercato.

Proprio nel Mezzogiorno sono stati realizzati due tra i programmi di maggior successo, Garanzia Campania Bond e Basket Bond Puglia, che hanno visto la partecipazione di MCC come investitore istituzionale e, per la Campania, anche come arranger. Nelle due regioni tra, il 2020 e il 2021, 86 PMI hanno emesso minibond per un importo complessivo di **231,3 milioni di Euro**. Nel dettaglio, 65 PMI hanno emesso titoli per 144,1 milioni di Euro con il supporto di Garanzia Campania Bond, mentre 21 PMI hanno effettuato emissioni per 87,2 milioni di euro attraverso il sostegno di Basket Bond Puglia.

L'utilizzo di minibond raggruppati in un portafoglio, con l'eventuale garanzia delle Regioni, e sottoscritti da investitori istituzionali consente alla PMI di ottenere un **finanziamento a condizioni economiche competitive**. Si tratta, inoltre, di operazioni in grado di sostenere lo sviluppo di una cultura finanziaria più innovativa. I basket bond, infine, favoriscono la disintermediazione creditizia attraverso l'utilizzo di un canale alternativo a quello bancario con il ricorso al mercato di capitali.

Un secondo strumento gestito da Mediocredito Centrale per conto del Ministero dello sviluppo economico è il Fondo di garanzia per le PMI. È stato uno dei principali strumenti di politica economica individuati per contrastare le conseguenze della pandemia da COVID-19.

A partire da marzo 2020, prima con il DL Cura Italia e poi con il DL Liquidità, il Fondo è stato notevolmente potenziato semplificando le procedure di accesso, aumentando la platea dei soggetti beneficiari e incrementando la copertura delle garanzie fino a un massimo del 100% (per le operazioni fino a 30 mila Euro). Questi provvedimenti hanno incrementato esponenzialmente le domande pervenute **impedendo che si interrompesse il flusso di credito alle imprese**, come accaduto nelle precedenti crisi economiche.

Da marzo 2020 a marzo 2021 sono state infatti presentate al Fondo di garanzia più di 2,6 milioni di domande (il 26% dal Sud Italia) a fronte di finanziamenti di importo pari a 338 miliardi di Euro (il 21% al Sud Italia).

Il Fondo favorisce l'accesso al credito di piccole e medie imprese e professionisti attraverso il rilascio di una garanzia pubblica su finanziamenti concessi da banche, società di leasing e altri intermediari finanziari. Il Fondo interviene su finanziamenti con qualsiasi finalità e durata a favore di soggetti operanti in tutti i settori economici. Il Fondo interviene nella modalità della garanzia diretta su richiesta dei soggetti finanziatori, (banche, società di leasing e altri intermediari) o della riassicurazione/controgaranzia su richiesta dei soggetti garanti (confidi e altri intermediari).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Mediocredito Centrale, 2022.

PROPOSTE PER RENDERE IL SUD ITALIA CENTRO DI COMPETENZE PER LE UNIVERSITÀ DELL'AREA DEL MEDITERRANEO

209. Con riferimento al sesto e ultimo ambito tematico verticale, si vuole rendere il Sud Italia centro per la **formazione nel Mediterraneo**, in modo da catalizzare i talenti necessari al Paese e all'Europa e sviluppare il tessuto sociale e culturale della Regione in chiave win-win.
210. In primo luogo, si propone di favorire lo **scambio di conoscenza e le sinergie** tra gli Atenei del Sud Italia e dei Paesi nell'area mediterranea, a partire dai grandi temi di interesse per la regione (cambiamento climatico, nuove fonti energetiche, infrastrutture, blue economy, tecnologie digitali e industry 4.0, ...), attraverso **partenariati tra Atenei del Mediterraneo** in chiave pubblica e pubblico privata, tra università e coinvolgendo anche realtà produttive e della ricerca nei territori di riferimento.
211. Un progetto pilota potrà replicare il modello dell'esperienza italiana della **Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS)**, creando una **rete tra Atenei del Mediterraneo**. Promossa dalla CRUI – Conferenza dei Rettori delle Università Italiane – da luglio 2015 la RUS è la prima esperienza di coordinamento e condivisione tra tutti gli Atenei italiani impegnati sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale. La finalità principale della Rete è la diffusione della cultura e delle buone pratiche di sostenibilità, sia all'interno che all'esterno degli Atenei (a livello urbano, regionale, nazionale, internazionale), in modo da incrementare gli impatti positivi in termini ambientali, etici, sociali ed economici delle azioni poste in essere dagli aderenti alla Rete, così da contribuire al raggiungimento degli SDGs, e in modo da rafforzare la riconoscibilità e il valore dell'esperienza italiana a livello internazionale.
212. A ciò si potrà aggiungere la creazione di **gemellaggi** e di **programmi di scambio tra Atenei**, che includano la costruzione di dottorati e dottorati industriali congiunti; periodi di formazione all'estero (sul modello Erasmus+ per universitari e laureandi); master internazionali e multi-campus; programmi di alternanza di faculty agevolate e altre progettualità simili.
213. Si propone inoltre di estendere il **modello degli ecosistemi dell'innovazione** (ma anche dei partenariati allargati estesi a Università, centri di ricerca e imprese) previsti dalla Missione 4 del PNRR (c.a. 100 milioni di Euro di finanziamento ciascuno, con almeno il 40% delle risorse finanziarie destinato ad attività realizzate nelle Regioni del Sud Italia) e dall'investimento, riservato esclusivamente al Mezzogiorno, incluso nel Piano Complementare, identificando formule per il **coinvolgimento di Università del Mediterraneo**.

CASO STUDIO:

le reti universitarie europee e la cooperazione tra Atenei come elemento fondante della strategia per la formazione comunitaria

L'Europa ospita quasi 5 000 istituti di istruzione superiore, 17,5 milioni di studenti nell'istruzione terziaria, 1,35 milioni di docenti nell'istruzione terziaria e 1,17 milioni di ricercatori. La Commissione Europea ha annunciato l'intenzione di dare inizio allo sviluppo con-

giunto di un programma di trasformazione per l'istruzione superiore e realizzare lo **spazio europeo dell'istruzione** entro il 2025. La proposta presentata nel gennaio 2022 dalla Commissione intende **costruire una cooperazione più stretta e approfondita fra gli istituti europei di istruzione superiore e agevolare l'attuazione di attività e programmi transnazionali congiunti nel campo dell'istruzione**, che prevedano la messa in comune di capacità e risorse o il conferimento di diplomi comuni. Si mira in particolare, entro il 2024, a:

- arrivare a 60 Università europee, coinvolgendo oltre 500 istituti di istruzione superiore, con un bilancio indicativo Erasmus+ pari a 1,1 miliardi di Euro per il periodo 2021-2027. L'obiettivo è sviluppare e stabilire una **cooperazione strutturale**, sostenibile e sistemica comune a lungo termine in materia di istruzione, ricerca e innovazione, istituendo campus interuniversitari europei in cui studenti, personale e ricercatori di tutte le parti d'Europa possano beneficiare agevolmente della mobilità e creare nuove conoscenze insieme, in una prospettiva che superi i confini tra paesi e discipline;
- lavorare all'elaborazione di uno **statuto giuridico** per le alleanze degli istituti di istruzione superiore che consenta a tali istituti di mettere in comune le loro risorse e capacità e i loro punti di forza, con un progetto pilota Erasmus+ a partire dal 2022;
- lavorare alla creazione di un **diploma europeo comune** per riconoscere il valore delle esperienze transnazionali nel titolo di istruzione superiore conseguito dagli studenti e ridurre la burocrazia per la realizzazione di programmi comuni anche potenziando l'iniziativa relativa alla carta europea dello studente.

Già a partire dal 2019, la Commissione Europea aveva lanciato la sperimentazione di 41 "**alliances**" attraverso due call distinte. Si tratta di partnership tra diversi atenei europei nell'ambito del programma Erasmus+ (integrato dal programma Horizon2020 sulla dimensione della ricerca e dell'innovazione). L'obiettivo è quello di alimentare una cooperazione strutturale, sistemica e sostenibile a lungo termine tra più di 280 diversi istituti di istruzione superiore di tutte le parti d'Europa, creando vere e proprie università europee (EUN – European Universities Network), alleanze transnazionali che, nella visione della Commissione, diventeranno le università del futuro, promuovendo i valori e l'identità europei e rivoluzionando la qualità e la competitività dell'istruzione superiore in Europa. Sono già inclusi nell'iniziativa delle European Universities Network Paesi Terzi come UK, Serbia, Turchia, Islanda e Norvegia.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Commissione Europea, 2022.

214. Infine, è prioritario il **potenziamento del sistema degli ITS italiani**, anche focalizzando le missioni delle fondazioni di ITS del Sud Italia sui **temi chiave** identificati per l'agenda del Sud e del Mediterraneo e avviando **partnership tra le fondazioni ed enti omologhi** dai Paesi del Mediterraneo.

215. La seconda proposta, più tecnica, vuole invece spezzare il circolo vizioso che oggi frena lo sviluppo degli Atenei del Sud Italia. Si propone, infatti, di **rivedere l'attuale sistema di turnover di personale**, basato sul sistema dei Punti Organico, e quello di attribuzione delle risorse finanziarie alle Università Italiane (FFO), incentrato prevalentemente sul numero di studenti e la loro variazione. Si tratta, più in generale, di superare l'attuale paradigma di valutazione e attribuzione di risorse, ancora molto incentrato sul trend storico (numero di studenti, spesa, ...). Le Università del Sud sono infatti penalizzate da questo approccio, a causa di una performance non sempre virtuosa che ne preclude la possibilità di mantenere un adeguato corpo docenti e di ave-

re budget sufficienti per innescare traiettorie e progettualità di rilancio.

216. Si tratta di integrare tale approccio con strumenti che considerino la **valutazione di piani di sviluppo di singoli Atenei o progetti in grado di favorirne l'attrattività e il rilancio in chiave**, anche assegnando parte delle risorse, di conseguenza, per realizzarli. Questo è vero soprattutto per quelle progettualità in grado di generare impatti per i territori di appartenenza e di supportare la leadership culturale e l'attrattività del Sud Italia all'interno della macro-regione del Mediterraneo.

PROPOSTA PER AVVIARE UNA STRATEGIA DI COMUNICAZIONE EFFICACE DELLA NUOVA VISIONE E DEL NUOVO RUOLO PER IL SUD ITALIA

217. La proposta afferente al primo dei due ambiti trasversali e riguardante la comunicazione, parte dal riconoscimento di come il Sud Italia (e l'Italia in generale), continuino ad essere narrati attraverso **stereotipi**, dipinti costantemente come Paese e territori che vivono sulle spalle degli altri, fanalino di coda e regioni meno sviluppate d'Europa (si veda il paragrafo "La comunicazione della nuova visione e del nuovo ruolo per il Sud Italia" all'interno del paragrafo 2.1 del presente Libro Bianco).

218. Il nostro Paese **non investe a sufficienza nella promozione dell'immagine-Paese**: è infatti penultima per fondi spesi per l'internazionalizzazione e tra gli ultimi Paesi per presenza di uffici esteri destinati alla promozione degli investimenti. Solo il 37% dei Paesi ha un ufficio in Italia destinato alla promozione degli investimenti (meno della metà della Germania). Inoltre, l'Italia è un Paese che non sa valutare il suo potenziale e, troppo spesso, si sottovaluta, con ricadute negative se si considera l'importanza, erroneamente attribuita a nostro giudizio, a ranking survey based.

219. Si propone, quindi, di **investire adeguatamente nella comunicazione-Paese** per garantire una massa critica di impatto e volumi di investimento adeguati, raggiungendo un valore almeno pari a quello francese di 5,4 miliardi di Euro all'anno. Si dovrà anche **valorizzare il PNRR come "once in a generation opportunity"** per l'Italia e il Sud Italia, evidenziando l'importanza del contributo dell'intero tessuto socio-economico, anche tramite campagne di comunicazione ad hoc.

220. Si suggerisce anche di **educare la popolazione**, e soprattutto i ragazzi fin dai primi anni di scuola, a una corretta comunicazione, in grado anche di far nascere il senso di orgoglio e appartenenza dell'essere italiano e del Sud Italia.

221. Coerentemente con quanto proposto per l'ambito tematico relativo al turismo, si valuti inoltre di promuovere una **maggiore collaborazione tra gli attori coinvolti nella promozione turistica dell'Italia**, superando le frammentazioni e comunicando una visione del brand Sud Italia più moderna e inclusiva.

222. Infine, riconoscendo come la promozione del sistema-Sud debba integrarsi in un percorso di comunicazione dell'Italia nel suo complesso, si suggerisce di lanciare una campagna di comunicazione basata sul

concetto della diversità del Sud Italia, sia in termini di unicità e distintività, sia con riferimento all'alterità della regione rispetto agli stereotipi comunemente diffusi in Italia e all'estero. In sinergia rispetto alla campagna di comunicazione #ItalyIsDifferent, per sfatare i falsi miti sul Sud, suggeriamo di lanciare la **campagna internazionale #SudIsDifferent**.

PROPOSTA PER REALIZZARE UN MODELLO DI GOVERNANCE EFFICACE, PER REALIZZARE LA NUOVA VISIONE E MASSIMIZZARNE I BENEFICI

223. Come illustrato in precedenza, la governance dell'iniziativa è fondamentale per il successo della stessa e delle proposte ad essa associate. Oggi le frammentazioni, duplicazioni, incoerenze in generale e all'interno di specifici ambiti tematici, rischiano di frustrare la capacità del Paese e del Sud Italia di realizzare la visione ipotizzata. Per questo motivo si propone di rafforzare i poteri di coordinamento del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale e il ruolo di supporto operativo da parte dell'Agenzia per la Coesione. Questo permetterà di dare maggior efficienza alla programmazione e all'attuazione degli interventi e a rendere più incisiva l'azione di governo di questo processo.¹⁰⁹

224. Inoltre, il governo dovrà lavorare in tutte le sedi opportune per instaurare all'Italia la leadership – all'interno del framework UE – delle **politiche mediterranee di sviluppo e cooperazione**, a partire dalle politiche energetiche e di sicurezza alimentare, facendo leva sullo strumento dei partenariati, coinvolgendo alcuni Paesi chiave come Spagna e Grecia. In questo senso si potrà rivitalizzare l'Unione per il Mediterraneo, modificandola profondamente, o, in alternativa, creare una **nuova piattaforma di dialogo, riflessione e pianificazione strategica** che assuma una dimensione e una caratterizzazione maggiormente business, privata, proprio sul modello dell'iniziativa "Verso Sud" di Sorrento.

225. In terzo luogo, si suggerisce di realizzare un **percorso condiviso con gli stakeholder territoriali del Sud Italia**, ad esempio attraverso Tavoli Territoriali¹¹⁰, volto ad identificare le priorità per realizzare la nuova visione per il Sud Italia e comunicarla efficacemente, anche facendo emergere progettualità concrete (Memorandum of Understanding, accordi di investimento, azioni per l'implementazione delle proposte) da sviluppare e monitorare durante le prossime edizioni del Forum.

226. Infine, a corollario di quanto detto, si auspica una riforma che permetta di superare le attuali problematiche, in termini di duplicazioni e sovrapposizioni, connesse all'assegnazione delle competenze tra Governo e Regioni, e che riguardano **il Titolo V della Costituzione**.

¹⁰⁹ I numerosi risultati e achievement già ottenuti dal Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale sono contenuti nel documento redatto dal Ministero stesso e divulgato nel corso della prima edizione del Forum a Sorrento "Verso Sud. La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo" del 13 e 14 maggio 2022, dal titolo "Il nostro impegno al Governo. Sintesi delle attività svolte dal Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale".

¹¹⁰ Si pensi, per esempio, a "Sud - Progetti per ripartire", "Cent'idee per l'Alberto dei Poveri" e "Uniamo l'Italia", iniziative di ascolto e confronto promosse dal Ministro per il Sud e la Coesione territoriale con l'obiettivo di coinvolgere, in un percorso di condivisione, voci e competenze differenti su temi di interesse pubblico (tra cui l'elaborazione del PNRR, l'Accordo di Partenariato 2021-2027 e la programmazione 2021-2027 del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione).



BIBLIOGRAFIA

- **Agenzia Nazionale Efficienza Energetica**, “Rapporto Annuale Efficienza Energetica. Analisi e risultati delle policy di efficienza energetica del nostro Paese”, 2020
- **Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile**, “L’Unione Europea e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile”, 2020
- **Anas**, “Smart road. La strada all’avanguardia che corre con il progresso”, 2018
- **Aresu A., Gori L.**, “L’interesse nazionale: la bussola dell’Italia”, 2018
- **Banca d’Italia**, “Il Mezzogiorno e la politica economica dell’Italia”, 2010
- **Benecchi A., Bottoni C., Ciapanna E., Frigo A., Milan A., Scarinzi E.**, “Digitalisation in Italy: evidence from a new regional index”, 2021
- **Bom P., Ligthart J.**, “What Have We Learned From Three Decades of Research on the Productivity of Public Capital?”, 2009
- **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
- **CE Delft**, “Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities”, 2018
- **Commissione Europea**, “The EU Blue Economy Report 2021”, 2021
- **Confindustria Energia**, “Infrastrutture energetiche per l’Italia e per il Mediterraneo”, 2020
- **Confindustria Nautica e Fondazione Edison**, “La nautica in cifre”, 2022
- **Deiana P., Bassano C., Gislou P.**, “Tecnologie e prospettive del Power to Gas”, 2020
- **ENEA**, “Rapporto annuale efficienza energetica 2021”, 2021
- **Enel Foundation**, “Electrify Italy”, 2020
- **European Commission**, “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects”, 2014

- **Excelsior, Unioncamere**, “La domanda di professioni e formazione delle imprese italiane nel 2020”, 2021
- **Facchinett-Mannone V.**, “A methodological approach to analyze the territorial appropriation of high-speed rail from interactions between actions and representations of local actors”, 2019
- **Fondazione Craxi**, “Mediterraneo. Conflitti, cooperazione e scenari globali”, n. 10, novembre 2021
- **Gestore dei Servizi Energetici**, “Rapporto Statistico 2018. Fonti Rinnovabili”, 2019
- **Gestore dei Servizi Energetici**, “Rapporto Statistico 2019. Fonti Rinnovabili”, 2021
- **Ghiselli A., Fardella E.**, “Cina. Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta”, 2017
- **Gruppo di esperti ‘Demografia e Covid-19’, Dipartimento per le politiche della famiglia**, “L’impatto della pandemia di Covid-19 su natalità e condizione delle nuove generazioni”, 2021
- **Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen – IPEMED**, “Special Secure Economic Zones. The role of African SEZs in accelerating co-development with Europe”, 2021
- **Institute of Transport Economics Norwegian Centre for Transport Research**, “The role of Wider Economic Impacts in official transport appraisal guidelines in 22 countries”, 2014
- **International Energy Agency**, “Energy Efficiency 2021”, 2021
- **International Energy Agency**, “World Energy Investment 2021”, 2021
- **International Monetary Fund**, “Fiscal Monitor. Policies to Support People During the COVID-19 Pandemic”, aprile 2020
- **International Transport Forum**, “Quantifying the Socio-economic Benefits of Transport”, 2017
- **Intesa Sanpaolo – Direzione Studi e Ricerche**, “La Bioeconomia in Europa”, 2021
- **Intesa Sanpaolo – Direzione Studi e Ricerche**, “Transizione energetica: la filiera delle tecnologie delle rinnovabili in Italia”, 2021
- **Istat**, “Annuario Statistico Italiano”, 2021
- **Istat**, “BES 2021 – Il benessere equo e sostenibile in Italia”, 2021
- **Istituto Affari Internazionali**, “Reviving and Reorienting Growth after the Pandemic: The Role of Local Infrastructure Investments”, 2021

- **Legambiente**, “Rapporto pendolaria”, 2021
- **Lesser I.O.**, “Come cambia la politica estera degli Stati Uniti nel Mediterraneo con il Covid-19”, 2020
- **Magagna, D., Shortall, R., Telsnig, T., Uihlein, A., Vazquez Hernandez, C.**, “Supply chain of renewable energy technologies in Europe - An analysis for wind, geothermal and ocean energy”, 2017
- **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 della Difesa**, “Rivista Marittima”, dicembre 2021
- **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
- **Ciferri D., Melchiorri F.M., Mocetti S., Torsello M., Tardiola A.**, “Quadro programmatico, scelte e valutazione. Verso la definizione di un framework integrato per la realizzazione di infrastrutture resilienti e sostenibili”, presentato al Seminario MIMS del 21 gennaio 2022
- **Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, “Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell’affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC”, 2021
- **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 delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, “Investire in infrastrutture: Strumenti Finanziari e Sostenibilità”, 2022
- **Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, “Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità”, 2022
- **Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, “Piano Nazionale Integrato per l’energia e il Clima”, 2019
- **Ministro per il Sud e la Coesione territoriale**, “Il nostro impegno al Governo. Sintesi delle attività svolte dal Ministro per il Sud e la Coesione territoriale”, 2022
- **Observatoire Méditerranéen de l’Energie**, “Mediterranean Energy Perspectives to 2050”, 2021

- **OceanSET**, “OceanSET Second Annual Report”, 2021
- **Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)**, “Perspectives on Global Development 2021”, 2021
- **Presidenza del Consiglio dei Ministri**, “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”, 2021
- **Ramoino P.P.**, “La NATO e il “Mediterraneo allargato”: primavera araba, intervento in Libia, partnerships”, 2012
- **Risposte Turismo**, “Il traffico crocieristico in Italia nel 2019 e le previsioni per il 2020”, 2020
- **RFI**, “Il piano commerciale. Edizione marzo 2022”, 2022
- **Sannino G., Carillo A., Iacono R., Napolitano E., Palma M., Pisacane G., Struglia M.V.**, “Modelling present and future climate in the Mediterranean Sea: a focus on sea-level change”, 2022
- **Sannino G., Carillo A., Struglia M.V.**, “Energia dal mare, la politica europea e le prospettive per la regione mediterranea”, 2020
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Un Sud che innova e produce. Ambiente e Territorio: valore e prospettive della filiera bioeconomica”, 2021
- **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 & 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**, “Italian Maritime Economy”, 2021
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Port Infographics”, 2022
- **SRM – Centro Studi Intesa Sanpaolo**, “Direttrici, potenzialità e forze endogene di un Sud che Innova e Produce”, 2022
- **Struttura Tecnica di Missione per l’indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l’alta sorveglianza**, “Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche – Settore ferroviario”, 2021
- **Svimez – Associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno**, “Rapporto Svimez 2021 sull’economia del Mezzogiorno”, 2021

- **T20 Saudi Arabia**, “The Wider Economic Impacts of Transportation Infrastructure”, 2020
- **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**, “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**, “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 e Invitalia – Medio Credito Centrale**, “Se fallisce il Mezzogiorno fallisce il Paese: idee e proposte per il Sud Italia”, 2015
- **The European House – Ambrosetti e Snam**, “H2 Italy 2050: una filiera nazionale dell’idrogeno per la crescita e la decarbonizzazione dell’Italia”, 2020
- **The European House – Ambrosetti**, “Global Attractiveness Index”, 2016-2021
- **The European House – Ambrosetti**, “Meridiano Sanità 16”, 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**, “Technology Forum. Campania”, 2021
- **The European House - Ambrosetti e TotalEnergies**, “Rapporto Think Tank Basilicata”, 2022
- **The European House - Ambrosetti e Unipol Gruppo**, “Rapporto Think Tank Welfare, Italia”, 2021
- **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
- **Unioncamere**, “Economia del mare e Green Deal – I fabbisogni professionali e formativi delle imprese della Blue Economy in Italia”, 2020
- **Unioncamere e Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne**, “IX Rapporto sull’Economia del Mare”, 2021

- **Vannacci L., Tartaglia M., Navajas Cawood E., Rotoli F.**, “L'utilizzo degli Open Data per la stima dell'accessibilità ferroviaria in Europa”, 2015
- **Wang W., Zhong M., Hunt J.H.**, “Analysis of the Wider Economic Impact of a Transport Infrastructure Project Using an Integrated Land Use Transport Model”, 2019

