



LUISS 

Research Center
for International
and Strategic Studies

Il Mediterraneo Strategico

Interessi vitali e priorità d'azione per l'Italia

CISS Policy Brief – DIPLOSEC26

Il Mediterraneo Strategico Interessi vitali e priorità d'azione per l'Italia

CISS - Policy Brief

Luiss Diplomatic and Security Forum – Diplosec26

Autori: Raffaele Marchetti, Manfredi Valeriani, Alessandro Manzato, Hans Ole Mueller

Sintesi strategica: L'Italia dispone di una combinazione di vantaggi geografici, operativi e relazionali che nessun altro paese europeo può replicare nel Mediterraneo allargato. Il problema non è l'assenza di risorse strategiche, ma la mancanza di una visione organizzata che le indirizzi. La trasformazione del “Mediterraneismo italiano” da vocazione storica a strategia di Stato è la sfida politica di questa stagione.

Indice

Executive Summary	3
La dimensione geografica.....	4
L'Italia è strutturalmente mediterranea.....	4
I bacini del Mediterraneo Italiano.....	4
I chokepoint come risorsa e vulnerabilità	4
La dimensione economica	5
Il peso del mare nell'economia italiana.....	5
Debolezze strutturali del sistema portuale	6
Il rischio della concorrenza sleale e delle infrastrutture critiche	6
Il progetto Ponte+Tunnel per collegare l'Europa all'Africa	7
La dimensione energetica	7
Una dipendenza strutturale	7
L'ambizione hub gasiero: vantaggio reale, limiti strutturali.....	8
La dimensione di sicurezza e difesa	9
La presenza militare: massa critica senza strategia unitaria	9
La competizione nel Mediterraneo	10
La dimensione socio-culturale.....	10
Il Mediterraneo come spazio culturale e diplomatico	10
Il divario demografico come causa strutturale	11
La pressione migratoria come variabile strutturale.....	11
Raccomandazioni strategiche.....	12
Rafforzare governance portuale e infrastrutture critiche	12
Formalizzare il ruolo italiano come "gateway" europeo meridionale	12
Ridurre la vulnerabilità energetica.....	12
Superare il modello reattivo nelle missioni.....	13
Costruire una politica di mobilità mediterranea	13
Consolidare il concetto di "Indo-Mediterraneo"	13
Take Aways.....	14

Executive Summary

Il Mediterraneo non è per l'Italia uno sfondo geografico neutro: è la variabile strategica che più di ogni altra ha determinato il successo o il fallimento delle ambizioni nazionali. La storia della politica estera italiana è segnata da un'oscillazione ricorrente tra orientamento nord-europeo e vocazione mediterranea, e i momenti di storici di maggiore proiezione internazionale del paese, dall'Impero Romano alle Repubbliche marinare, coincidono invariabilmente con i periodi in cui l'Italia ha saputo capitalizzare la propria posizione al centro del bacino.

Oggi il Mediterraneo è simultaneamente:

- **Un corridoio economico vitale:** oltre il 26% del valore delle esportazioni italiane¹ transita via mare (2024); i porti italiani gestiscono 510,8 milioni di tonnellate annue², il dato più alto nell'UE per il short-sea shipping (2025);
- **Un crocevia energetico critico:** il 73,88% del gas consumato è importato, con Algeria (38,6%), Azerbaigian (17,4%) e Libia (principale fonte di greggio al 24%) come pilastri fragili di un sistema privo di ridondanza;
- **Un teatro di competizione strategica:** Francia, Turchia, Russia e Cina, oltre a USA e UK, proiettano interessi nel bacino attraverso canali militari, diplomatici, infrastrutturali e commerciali;
- **Una frontiera umana e culturale:** 66.296 arrivi via mare nel 2025 confermano una pressione migratoria strutturale che riflette il crescente divario demografico e occupazionale tra le due sponde.

L'Italia dispone di vantaggi non replicabili come posizione geografica, reti relazionali storiche, accesso privilegiato a tre corridoi energetici meridionali, la presenza navale più distribuita in missioni UE e NATO. Tuttavia, il paese soffre di una gestione frammentata, reattiva e priva di una dottrina di proiezione coerente. Questo brief identifica quattro aree di tematiche critiche e formula raccomandazioni operative per trasformare la vocazione mediterranea in una strategia di Stato.

¹ SRM. *Italian Maritime Economy 2025*. Napoli: Giannini Editore, 2025. <https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2025/08/Protezionismo-e-dazi-impatti-su-shipping-globale-e-modelli-portuali.pdf>

² Assoport. *Port Graphics 2026*. Rome: Assoport, 2026. https://www.assoport.it/media/17064/port-graphics-2026_protetto.pdf

La dimensione geografica

L'Italia è strutturalmente mediterranea

Geograficamente, l'Italia si colloca centrale nel Mediterraneo. Il Mare Nostrum è morfologicamente la cerniera tra Europa, Africa e Asia e vi convergono le rotte commerciali, energetiche e migratorie più rilevanti per l'Europa. Nel suo bacino passa circa il 27% del trasporto marittimo mondiale. Nel 2024 il traffico short-sea mediterraneo ha raggiunto 647 milioni di tonnellate, pari al 35,7% di tutto lo short-sea shipping dell'UE, davanti al Mare del Nord (26,1%) e al Baltico (16,2%).

Il Mediterraneo per l'Italia però non è solo il bacino marittimo. A partire dagli anni Ottanta va affermandosi nel lessico strategico italiano la nozione di “**Mediterraneo allargato**” elaborata inizialmente presso l'Istituto di Guerra Marittima di Livorno per descrivere un'area di interesse che si estende:

- verso il Canale di Suez, il Mar Rosso, il Golfo di Aden e il Golfo Persico
- verso Gibilterra e le rotte dell'Africa occidentale fino al Golfo di Guinea
- oltre i Dardanelli, verso il Mar Nero e il Caspio

L'Italia non è quindi solo il “fianco sud” della NATO, né è una potenza esclusivamente atlantica o europea. L'Italia è strutturalmente e storicamente una potenza mediterranea. Geograficamente è il paese europeo più avanzato verso Sud disponendo anche di una tradizione diplomatica e di relazioni storiche che quasi nessun altro attore europeo può eguagliare. L'Italia è quindi anche il mare in cui si immerge.

I bacini del Mediterraneo Italiano

Il Mediterraneo italiano si articola in bacini distinti con funzioni strategiche proprie.

- **Mar Tirreno:** quasi interamente italiano, garantisce i collegamenti vitali con Sicilia e Sardegna, pilastri della proiezione verso il Mediterraneo occidentale e l'Africa del Nord;
- **Mar Adriatico:** storicamente “lago italiano”, connesso allo Ionio attraverso il Canale di Otranto (81 km) collega il paese alla regione balcanica. La questione adriatica ha segnato la politica estera italiana nel Novecento;
- **Mar Ionio:** 169.000 km², bagna Sicilia, Calabria e Puglia; dopo gli accordi bilaterali del 2020 con Albania e Grecia, la ZEE italiana si è consolidata trasformando de facto lo Ionio in acque sotto sovranità funzionale italiana.

I chokepoint come risorsa e vulnerabilità

La collocazione geografica dell'Italia la mette in vicina relazione con i canali, stretti e colli di bottiglia mediterranei. Innanzitutto, il **Canale di Sicilia** (140 km tra Sicilia e Tunisia) è il punto di strozzatura che separa il Mediterraneo occidentale da quello orientale. L'Italia è poi il paese europeo equidistante e funzionalmente collegato ai tre grandi accessi ad oceani e altri mari: **Gibilterra** (verso l'Atlantico), **Suez** (verso il Mar Rosso e l'Indo-Pacifico), **Bosforo** (verso il Mar Nero e il Caspio). Questi stretti, cruciali per l'Italia, sono estremamente esposti alle dinamiche geopolitiche. Con le instabilità che hanno caratterizzato la regione, tra gennaio e aprile 2025, il traffico attraverso **Suez** è diminuito del 20% in tonnellaggio lordo rispetto al 2024 e del 69% rispetto al 2023. Le navi portacontainer sono calate dell'88% e le car carrier del 91% rispetto al 2023³. Se il posizionamento centrale rispetto agli accessi mediterranei sembra collocare

³ Assoport. *Port Graphics 2026*. Rome: Assoport, 2026. https://www.assoport.it/media/17064/port-graphics-2026_protetto.pdf

l'Italia in una posizione strategica importante, questa posizione rimane comunque un'importante vulnerabilità strategica: un blocco simultaneo di Gibilterra e Suez configurerebbe uno scenario di soffocamento economico che nessun'altra potenza europea subirebbe in misura analoga.

La dimensione economica

Il peso del mare nell'economia italiana

L'Italia è una economia di esportazione: le esportazioni di beni hanno raggiunto €643,1 miliardi⁴ nel 2025, con un saldo commerciale positivo di €50,7 miliardi⁵. Più del 48% delle esportazioni è destinato a mercati extra-UE, quota che risulta superiore a Germania, Francia e Spagna (2024)⁶. Il trasporto marittimo ha movimentato €156,2 miliardi di export nel 2024, pari al 26% del valore totale. La strada resta il principale vettore per valore, con €251,8 miliardi, pari a circa il 40%. I porti italiani gestiscono 510,8 milioni di tonnellate annue (+3,5%), con una struttura multi-cargo: bulk liquido (186,3 Mt), Ro-Ro (122,2 Mt), container (131,9 Mt)⁷. L'Italia è il leader UE nel short-sea shipping con 304 milioni di tonnellate, pari al 15,6% del totale UE⁸. L'Italia è uno dei Paesi UE più esposti alla Blue Economy. Il suo peso non dipende da un solo settore: porti, shipping, turismo costiero e cantieristica contano tutti. Nella cantieristica il dato è forte: circa il 36% della produzione mondiale di navi da crociera è italiana. Nei superyacht la posizione è ancora più netta: in Italia si produce circa il 54% della produzione mondiale⁹.

Guardando alla sponda meridionale del Mediterraneo, l'area MENA rappresenta un mercato rilevante per l'Europa e un moltiplicatore strategico per l'Italia. Nel 2025, il commercio di beni tra UE e Vicinato meridionale ha raggiunto €248,2 miliardi; la regione pesava per il 4,8% del commercio totale dell'UE, mentre l'UE rappresentava il 34,7% del commercio globale del Vicinato meridionale¹⁰. Per l'Italia, questa relazione apre una prospettiva precisa: consolidarsi come hub europeo dello short-sea shipping tra Nord Africa, Mediterraneo orientale, Golfo e mercati continentali europei. Le opportunità sono già visibili soprattutto nel Golfo e nel Nord Africa: nel 2024 l'export verso gli Emirati Arabi Uniti ha raggiunto €7,9 miliardi (+19,4%) e quello verso l'Arabia Saudita €6,2 miliardi (+27,9%)¹¹. L'Algeria resta il partner chiave sul fronte energetico-industriale, con quasi €14 miliardi di interscambio e €8,5 miliardi di investimenti italiani nel paese.¹² Le prospettive future sembrano suggerire un margine di crescita ancora ampio: l'ITC

⁴ Istat. *Esportazioni delle regioni italiane: Gennaio-dicembre 2025*. Rome: Istituto nazionale di statistica, 2026. https://www.istat.it/wp-content/uploads/2026/03/Esportazioni-regioni_122025.pdf

⁵ Istat. *Esportazioni delle regioni italiane: Gennaio-dicembre 2025*. Rome: Istituto nazionale di statistica, 2026. https://www.istat.it/wp-content/uploads/2026/03/Esportazioni-regioni_122025.pdf

⁶ Istat. *Monthly Report on the Italian Economy: March 2025*. Rome: Istituto nazionale di statistica, March 14, 2025. https://www.istat.it/wp-content/uploads/2025/03/Note_March_2025.docx.pdf

⁷ Assoport. *Port Graphics 2026*. Rome: Assoport, 2026. https://www.assoport.it/media/17064/port-graphics-2026_protetto.pdf

⁸ Eurostat. "Maritime Transport Statistics – Short Sea Shipping of Goods." *Statistics Explained*. Data from March 2026.

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods

⁹ Confindustria. *Economia del Mare: Il motore blu della crescita occupazionale*. Rome: Confindustria, April 2026.

https://public.confindustria.it/repository/2026/04/14155205/documenti-bozza-automatica-Rapporto-EdM_2026_singole.pdf

¹⁰ European Commission. "Southern Neighbourhood." *Trade and Economic Security*. Accessed June 5, 2026.

https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/southern-neighbourhood_en

¹¹ Italy, Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation. *Action Plan for Italian Exports to High-Potential Extra-EU Markets*. Rome: Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation, December 2025. <https://www.esteri.it/wp-content/uploads/2025/12/ENG-dicembre-PianoAzione-export.pdf>

¹² Italy, Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation. *Action Plan for Italian Exports to High-Potential Extra-EU Markets*. Rome: Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation, December 2025. <https://www.esteri.it/wp-content/uploads/2025/12/ENG-dicembre-PianoAzione-export.pdf>

stima un potenziale aggiuntivo di \$19,2 miliardi nel commercio intra-mediterraneo e di \$108,6 miliardi nelle esportazioni mediterranee verso l'UE entro il 2029.¹³

Debolezze strutturali del sistema portuale

La natura marittima dell'Italia, si scontra con alcuni limiti infrastrutturali notevoli. Nonostante il volume, il sistema portuale italiano presenta fragilità significative:

- Solo **due porti italiani** (Gioia Tauro e Genova) compaiono nella top 100 mondiale per traffico container¹⁴;
- La crescita dei container nel 2025 (+7,1% rispetto a 2024) è trainata quasi interamente dal **transhipment** (+13,3%), mentre il traffico gateway ha registrato una crescita molto più contenuta, pari al 2,8%¹⁵;
- La competizione per i porti italiani non si gioca solo nel Mediterraneo, ma anche contro il Northern Range. Tanger Med mostra la pressione dei grandi hub mediterranei, con 10,24 milioni di TEU nel 2024 e una crescita del 18,8%¹⁶. Tuttavia, per i flussi verso l'Europa centrale, i veri concorrenti restano Rotterdam, Anversa e Amburgo, che dispongono di **reti ferroviarie, fluviali e stradali più profonde e integrate**.

Il punto debole italiano non è quindi solo la capacità portuale, ma il collegamento con l'entroterra: Genova, Trieste o Gioia Tauro contano davvero solo se le merci possono raggiungere rapidamente la Pianura Padana e i mercati centro-europei.

Il rischio della concorrenza sleale e delle infrastrutture critiche

I porti mediterranei sono nodi di rischio doganale e punti di influenza politica. Il caso più documentato è il Pireo, dove COSCO (China Ocean Shipping Company) detiene il 67% del capitale¹⁷: i precedenti del 2016-2017, in cui la Grecia ha preso le parti cinesi in contesti internazionali, mostrano come la proprietà cinese di infrastrutture portuali possa anche tradursi in influenza sulle posizioni diplomatiche europee¹⁸. Dietro l'influenza tramite operazioni economiche lecite, si nascondono anche attività illecite. L'**Operazione Calypso** dell'EPPO (Ufficio del Procuratore Europeo) ha portato al sequestro di 2.435 container con frodi fiscali e doganali su importazioni cinesi, con perdite stimate in circa €700 milioni.¹⁹

In Italia, COSCO detiene il 40% di APM Terminals Vado (Vado Ligure), con APM Terminals/Maersk maggioritaria al 60%²⁰. Si tratta di un caso **di sensibilità strategica**, non di controllo, ma che richiede

¹³ International Trade Centre. "Mediterranean Region's Trade Export Potential to EU Could Grow by Over \$108 Billion by 2029." *International Trade Centre*, accessed June 5, 2026. <https://www.intracen.org/es/node/408151>

¹⁴ Lloyd's List. *One Hundred Container Ports 2025*. London: Maritime Insights & Intelligence Limited, 2026. <https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2025>¹⁴

¹⁵ Assoport. *Port Graphics 2026*. Rome: Assoport, 2026. https://www.assoport.it/media/17064/port-graphics-2026_protetto.pdf

¹⁶ Tanger Med Port Authority. "Tanger Med Passes the 10 Million Container Mark." *Tanger Med Port Authority*, January 2025. <https://www.tangermedport.com/en/tanger-med-passes-the-10-million-container-mark/>

¹⁷ GrowthFund. "Piraeus Port Authority S.A. (PPA)." *GrowthFund*, accessed June 5, 2026. <https://growthfund.gr/en/project/piraeus-port-authority-s-a-ppa/>

¹⁸ Emmott, Robin, and Angeliki Koutantou. "Greece Blocks EU Statement on China Human Rights at U.N." *Reuters*, June 19, 2017. <https://www.reuters.com/article/world/greece-blocks-eu-statement-on-china-human-rights-at-un-idUSKBN1990FP/>

¹⁹ European Public Prosecutor's Office. "Investigation 'Calypso': EPPO Strikes Criminal Networks Flooding EU with Fraudulent Chinese Imports." June 26, 2025. <https://www.eppo.europa.eu/en/media/news/investigation-calypso-eppo-strikes-criminal-networks-flooding-eu-fraudulent-chinese>

²⁰ Ship2Shore. "Maersk Group Rises to 60% of Vado Ligure Container Terminal." *Ship2Shore*, March 10, 2023. <https://www.ship2shore.it/en/maersk-group-rises-to-60-of-vado-ligure-container-terminal>

monitoraggio attivo nell'ambito del framework europeo di screening FDI. Tuttavia, la nuova Autorità Doganale UE è stata assegnata a **Lille** (delibera del 25 marzo 2026), non all'Italia, una scelta che riduce l'influenza italiana sulla governance doganale comunitaria²¹.

Un sistema di infrastrutture per collegare l'Europa all'Africa: Il Progetto Ponte+Tunnel

Il futuro dell'Italia e dell'Europa si giocherà in parte significativa sul rapporto che si instaurerà, volenti o nolenti, con il continente africano. All'interno di questo quadro le infrastrutture connettive tra l'Italia e l'Africa svolgono un ruolo di primo piano. Connessioni aeree, connessioni marittime, e cavi subacquei sia energetici sia di comunicazione dati costituiscono infrastrutture di collegamento di primaria importanza.

Manca un tunnel. Manca un'ulteriore infrastruttura di connettività tra l'Italia e l'Africa che permetta di accelerare i tempi, diminuire i costi di passaggio e rendere la connessione tra una sponda e l'altra più efficiente. Serve un tunnel che colleghi la Sicilia alla Tunisia e che permetta il passaggio in modalità multi-utility di treni, autotrasporto, dati, energia etc.. Un tunnel che poi integrato al Ponte sullo Stretto costituirebbe uno snodo infrastrutturale con un peso strategico nazionale ed europeo di primissimo piano nel medio-lungo termine.

Dato il crescente peso economico-politico del continente africano e dato il progressivo miglioramento della tecnologia ingegneristica infrastrutturale, possiamo attenderci nel giro di qualche decennio la costruzione di infrastrutture che facciamo fare un salto qualitativo ai collegamenti tra l'Europa e l'Africa. L'idea di collegamento tra la Spagna e il Marocco è allo studio così come il rafforzamento delle connessioni tra Grecia e il mediterraneo orientale.

Nel mondo ci sono già tunnel analoghi come il tunnel Seikan in Giappone, il tunnel della Manica tra Francia e Inghilterra, il tunnel di Öresund tra Danimarca e Svezia e il progetto per il tunnel Fehmarnbelt tra Danimarca e Germania. Hanno lunghezze inferiori, ma la differenza è quantitativa, non qualitativa. Recentemente in Alaska si è discusso del cosiddetto tunnel Trump-Putin sotto lo stretto di Bering. Il progetto più simile al tunnel Italia-Tunisia è quello del Bohai Strait Tunnel in Cina che avrà una lunghezza di 123 km, un costo di circa 36 miliardi di dollari, un rientro economico in 11 anni e un tempo di costruzione di 10/15 anni.

L'Italia è ottimamente posizionata per fare da apripista e realizzare la prima infrastruttura connettiva tra l'Europa e l'Africa. Il sistema integrato Ponte sullo Stretto e Tunnel Italia-Tunisia porterebbe grandi benefici essendo una infrastruttura multi-utility (treni, macchine, cavi energia e dati) rispetto al traffico commerciale e allo sviluppo economico, alla preservazione naturalistica, al controllo e alla sicurezza della mobilità umana, e alla rilevanza politico-diplomatica. L'Italia consoliderebbe il suo posizionamento come snodo cruciale tra l'Africa e l'Europa e riscoprirebbe la sua antica funzione di perno del Mediterraneo. E la Sicilia avrebbe una possibilità di primo ordine per integrarsi in un sistema economico centrale per il futuro dei due continenti.

La dimensione energetica

Una dipendenza strutturale

La dipendenza energetica del paese da partner esterni è ben nota. Nel 2024 la dipendenza energetica dell'Italia si è attestata al 73,88%, tra le più elevate dell'Unione Europea²². La riduzione della quota di gas

²¹ Council of the European Union. "Lille to Host the New EU Customs Authority." *Consilium*, March 25, 2026. <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/03/25/lille-to-host-the-new-eu-customs-authority/>
²² Eurostat, "Energy Imports Dependency (NRG_IND_ID)", ultimo aggiornamento 21 aprile 2026, https://doi.org/10.2908/NRG_IND_ID.

russo (da dominante a 4,1%)²³ non ha portato ad una riduzione della vulnerabilità strutturale, l'ha semplicemente ricollocata.

Fornitore	Quota import gas	Corridoio
Algeria	38,6%	TRANSMED / Mazara del Vallo (unica pipeline)
Azerbaijan	17,4%	TAP/TANAP (corridoio singolo, nessuna ridondanza)
Russia	4,1%	Residuale ma politicamente rilevante
Libia	2,4%	Greenstream / Gela

Sebbene, con maggior diversificazione rispetto al passato, il paese rimane esposto ai fornitori esterni e alle relative dinamiche nazionali e internazionali. I primi tre fornitori da soli coprono il 68% del totale. L'Algeria rappresenta il rischio singolo più alto: copre quasi due quinti del fabbisogno nazionale attraverso una sola infrastruttura. Sul fronte petrolifero, l'Italia ha importato 57,1 Mt di greggio nel 2025 da 30 paesi, ma la Libia da sola copre il 24%, con una storia prolungata di interruzioni per conflitto interno.²⁴

L'ambizione hub gasiero: vantaggio reale, limiti strutturali

L'Italia detiene un vantaggio geografico non replicabile: il 55,3% del gas importato entra via corridoi ad accesso privilegiato (Mazara del Vallo - Transmed, Melendugno - TAP, Gela - Greenstream)²⁵. Nessun altro paese UE ha simultaneamente accesso a questi tre corridoi; dopo il crollo del gas russo (-88,2% tra 2021 e 2025)²⁶, l'Italia è l'unico gateway UE verso il gas del Mediterraneo meridionale (discorso a parte riguarda il gas liquefatto).

Tuttavia, il collo di bottiglia infrastrutturale a nord (Tarvisio) impedisce di trasformare il vantaggio di entrata in una vera funzione di transito verso l'Europa centrale: la capacità di export verso l'Austria via Tarvisio è 263,8 GWh/g contro 1.192,4 GWh/g in direzione inversa. In parallelo, seppur cruciali per l'Italia, i volumi verso l'UE si riducono: Algeria -17,1% e Libia -69,2% come fornitori UE tra 2021 e 2025.²⁷ L'ambizione di fare dell'Italia un hub presupporrebbe invece una crescita costante dei flussi, ma i dati mostrano un tendenze non chiara. Inoltre, il mercato spot italiano (PSV) rimane poco liquido e frammentato rispetto al TTF olandese. Di conseguenza, l'Italia rischia di non riuscire a diventare né un hub commerciale (per mancanza di liquidità e prezzi competitivi), né un hub fisico di transito, rimanendo piuttosto un terminale di consumo isolato.

²³ Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, "Importazioni gas mensili per paese di origine 2024", *SISEN - Statistiche Energetiche e Minerarie*, ultimo aggiornamento 8 aprile 2026, <https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/importazioni-gas-naturale>.

²⁴ Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, "Bollettino petrolifero 2025 - Tab. 6: Importazioni di greggi per conto proprio (paese/tipologia di greggio e costo medio)", *SISEN - Statistiche Energetiche e Minerarie*, ultimo aggiornamento 16 marzo 2026, <https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/bollettino-petrolifero?anno=2025>.

²⁵ Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, "Importazioni gas mensili per punto di ingresso 2024", *SISEN - Statistiche Energetiche e Minerarie*, ultimo aggiornamento 8 aprile 2026, <https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/importazioni-gas-naturale>.

GIE & ENTSOG, "System Capacity Map", 19 gennaio 2026, <https://www.gie.eu/publications/maps/system-capacity-map/>.

²⁶ Bruegel, "European Natural Gas Imports", maggio 2026, <https://doi.org/10.64153/WVKK8731>.

²⁷ Ibid.

La dimensione di sicurezza e difesa

La presenza militare: massa critica senza strategia unitaria

L'Italia partecipa a 35 missioni nel Mediterraneo allargato²⁸, una presenza ragguardevole per numero e distribuzione geografica, ma strutturata in risposta a crisi contingenti, non organizzata attorno a una dottrina di proiezione coerente.

Elementi di rilievo:

- 12 missioni sono a guida o mandato UE, il doppio della quota NATO²⁹;
- L'Italia detiene il comando di 7 missioni, tra cui Irini e UNIFIL, nonché il Comando Tattico di ASPIDES e il Comando dello SNMG 2, tra le maggiori per rilevanza geopolitica e tutte connesse ai corridoi energetici e commerciali italiani;
- 8 missioni hanno componente marittima, coprendo Mediterraneo, Mar Rosso, Golfo di Aden, Oceano Indiano, Golfo di Guinea³⁰;
- L'Operazione "Mediterraneo Sicuro" include il monitoraggio delle infrastrutture critiche subacquee.

Il modello è strutturalmente reattivo: le missioni nascono spesso come risposta a crisi (Libia 2011 - Irini; attacchi Houthi 2024 - ASPIDES; conflitto Gaza 2023 - Levante). L'Italia dimostra capacità di adattamento rapido ma non ha pienamente trasformato la presenza operativa in influenza politica strutturale.

L'Italia proietta sicurezza nei teatri dove ha gli interessi energetici più esposti, ma i due piani, quello militare e quello energetico, non sono del tutto integrati. Questo anche data l'assenza di un documento di strategia nazionale che espliciti questo collegamento e ne tragga conseguenze operative. La definizione di una Strategia di Sicurezza Nazionale rappresenterà quindi l'occasione per colmare questo divario, non come esercizio ricognitivo, ma come strumento che attribuisca alle presenze esistenti una funzione esplicita e che traduca il ruolo italiano nel Mediterraneo in peso politico strutturato, sia in sede europea che nei teatri dove il paese già opera.

La Marina Militare è la componente dello strumento militare più direttamente rilevante per la tutela degli interessi nazionali nel Mediterraneo allargato. L'Italia detiene l'unico Carrier Strike Group UE dotato di velivoli di quinta generazione (F-35B), capacità condivisa a livello globale solo con US Navy e Royal Navy (PLAN in fase di prima operatività e JMSDF in fase avanzata di sviluppo). Questo fattore ha tuttavia una doppia dimensione. Da un lato pone quella italiana tra le Marine più avanzate al mondo, dall'altro però presuppone continuità nei rapporti con i partner tecnologici. Ad ogni modo, se aggiungiamo a questa dotazione anche la componente anfibia rafforzata dall'entrata in linea di Nave Trieste, la dimensione subacquea in potenziamento con i nuovi sottomarini U212NFS (in costruzione, con prima consegna prevista nel 2028) e il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, l'Italia dispone di uno strumento aeronavale di primissimo livello internazionale. Esiste tuttavia una storica carenza organica. Nel 2024, con una media giornaliera di trenta unità impegnate³¹, pari a metà della flotta di prima linea, la Marina opera con margini limitati per assorbire nuovi impegni o intensificare la presenza nei teatri prioritari. L'Italia proietta quindi la sua influenza anche attraverso l'uso delle Forze Armate. Tuttavia, qualora si volesse

²⁸ Ministero della Difesa, "Operazioni internazionali in corso", consultato maggio 2026, <https://www.difesa.it/operazionimilitari/op-intern-corso/operazioni-int/26752.html>.

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

³¹ Marina Militare, *Rapporto Marina 2024* (Roma: Marina Militare, 2025), 6, <https://www.marina.difesa.it/media-cultura/Documents/rapporto%20marina/RAPPORTO%20MARINA%202024.pdf>.

rafforzare o addirittura aumentare tale proiezione bisognerebbe prendere in considerazione e agire sia sulla dipendenza dai partner strategici sia sulle dotazioni di organico disponibili.

La competizione nel Mediterraneo

L'Italia non è ovviamente l'unico attore rilevante nel mediterraneo e se da un lato le influenze degli avversari come la Russia e la Cina sono in aumento, la competizione spesso si sviluppa anche con gli alleati, con cui è cruciale stabilire relazioni solide e di coordinamento per evitare sovrapposizioni o prevaricazioni. Due attori si distinguono in tal senso.

Francia: La *Revue Nationale Stratégique*³² del luglio 2025 definisce l'ambizione francese al 2030 come motore dell'autonomia strategica europea, con proiezione continua nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Il rischio non è la sovrapposizione operativa, già gestita in sede UE e NATO, ma che il framework dell'autonomia strategica europea venga costruito attorno alle priorità francesi (fianco est, deterrenza nucleare, Indo-Pacifico), lasciando il Mediterraneo centro-meridionale come teatro di delega verso Roma senza che il ruolo italiano come unico gateway UE verso i corridoi meridionali venga formalizzato come asset strategico europeo. Le posizioni divergenti su Libia e altri scenari sono una frizione strutturale irrisolta.

Turchia: La dottrina della *Mavi Vatan*³³ (Patria Blu), sistematizzata dall'ammiraglio Yayci, definisce rivendicazioni giuridiche e geografiche vincolanti nell'Egeo, nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero. L'accordo turco-libico di delimitazione ZEE del 2019 ridisegna lo spazio marittimo del Mediterraneo centrale in modo direttamente rilevante per gli interessi italiani. La presenza militare turca a Tripoli (basi, istruttori, sistemi d'arma, accordi bilaterali con il GNU) riduce il valore della mediazione italiana in Libia. Questa presenza è una variabile concreta sulla sicurezza energetica nazionale.

La dimensione socio-culturale

Il Mediterraneo come spazio culturale e diplomatico

L'Italia ha una posizione unica come zona di contatto e sintesi tra civiltà dalla Sicilia arabo-normanna (patrimonio UNESCO), alla Magna Grecia, passando per le rotte commerciali medievali³⁴. Per il 2026, l'Unione per il Mediterraneo ha designato **Matera** e **Tetouan** (Marocco) come Capitali Mediterranee della Cultura e del Dialogo. Questo sottolinea il potenziale italiano di diplomazia culturale come strumento di soft power nel bacino. Tale diplomazia si sviluppa anche attraverso l'istruzione. Il progetto "Campus Arabo Mediterraneo" finanziato dal MUR e guidato dalla Luiss rappresenta una buona pratica da tenere in considerazione in vista della gara per assicurarsi la sede della futura "Università Mediterranea" in discussione a livello UE. L'Italia, da questo punto di vista, si trova nuovamente nel mezzo.

Gli **indicatori sull'istruzione** mostrano una chiara frattura nel Mediterraneo. Rispetto al 44,1% della media UE, nel 2024, solo il 31,6% degli italiani tra i 25 e i 34 anni possedeva un titolo di istruzione terziaria. Anche il tasso di occupazione dei neolaureati rimane inferiore alla media europea³⁵. Gli altri Paesi mediterranei dell'UE presentano profili diversi. Francia e Spagna registrano livelli di istruzione terziaria nettamente superiori a quelli italiani, mentre la Grecia combina un livello relativamente elevato di

³² Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN), *National Strategic Review 2025*, 13 luglio 2025, https://www.sgdsn.gov.fr/files/files/Publications/20250713_NP_SGDSN_RNS2025_EN_0.pdf.

³³ Cihat Yayci, *Blue Homeland: A Book of a Map and a Doctrine* (Istanbul: Istanbul University Press, 2022).

³⁴ UNESCO World Heritage Centre, "Arab-Norman Palermo and the Cathedral Churches of Cefalù and Monreale," accessed June 5, 2026, <https://whc.unesco.org/en/list/1487/>.

³⁵ European Commission, "Italy – Education and Training Monitor 2025," accessed June 5, 2026, <https://op.europa.eu/webpub/eac/education-and-training-monitor/en/monitor-toolbox/country-page/italy.html>

istruzione con risultati deboli nelle competenze di base. Nel test PISA 2022, il 47% dei quindicenni in Grecia risultava sotto il livello minimo in matematica, rispetto al 29,5% della media UE³⁶.

A sud e a est dell'UE, il divario si sposta dal livello di istruzione terziaria alla partecipazione dei giovani all'istruzione e al lavoro. Nel 2023, il 31,5% dei giovani nella regione MENA non era inserito né nel lavoro, né nell'istruzione, né nella formazione; si tratta del tasso NEET giovanile più alto al mondo³⁷. Inoltre, il divario di genere è marcato. Secondo l'ILO, le giovani donne nella regione MENA hanno una probabilità più che doppia rispetto ai giovani uomini di essere NEET.

La regione dispone anche di una popolazione giovanile fortemente connessa. Nel 2024, l'86% delle persone tra i 15 e i 24 anni negli Stati arabi utilizzava internet, rispetto al 67% della popolazione totale³⁸. I sistemi educativi si collocano quindi tra due dati contrastanti: da un lato, un'elevata connettività digitale giovanile; dall'altro, un'esclusione molto alta dei giovani dal lavoro, dall'istruzione e dalla formazione.

Il divario demografico come causa strutturale

L'Italia è una società che invecchia e si contrae: la popolazione nazionale conta poco meno di 59 milioni di persone, mentre straniera residente ammonta a 5,422 milioni al 1° gennaio 2025 (9,2% della popolazione); nel 2024 hanno acquisito la cittadinanza italiana 217.000 stranieri³⁹. Le proiezioni ONU stimano una tendenza che porterà l'Italia ad avere meno di 40 milioni di cittadini per fine secolo (al netto dei flussi migratori in entrata). Nel mondo invece la diaspora composta da italo-discendenti conta circa 90 milioni di persone: Ci sono più persone di origine italiana nel mondo che in Italia (Brasile 35M, Argentina 24M, USA 22M, Francia 5M etc.).

Sulla sponda sud del Mediterraneo, l'ILO stima per il 2024 un tasso di disoccupazione giovanile nel MENA del **24,5%**, con il **44,2%** delle giovani donne NEET⁴⁰. Questo divario demografico non è gestibile con strumenti solo repressivi: richiede politiche di mobilità regolata che siano coerenti con il fabbisogno del mercato del lavoro italiano.

La pressione migratoria come variabile strutturale

L'Italia ha registrato **66.296 arrivi via mare nel 2025**, sostanzialmente identici ai 66.617 del 2024, ma molto al di sotto dei 157.651 del 2023. Il dato conferma un flusso persistente ma in calo rispetto al picco. Le principali nazionalità dichiarate nel 2025 sono: Bangladesh (20.164), Egitto (9.091), Eritrea (7.579), Pakistan (4.383), Sudan (4.183) e Somalia (3.452), un mix che mostra come la rotta del Mediterraneo centrale connetta fisicamente il Sud Asia, il Corno d'Africa, il Medio Oriente e il Nord Africa⁴¹.

Al 31 dicembre 2025, l'Italia ospitava **142.233 migranti** nelle strutture di accoglienza. La distribuzione geografica è nazionale, non solo costiera: Lombardia (17.488), Lazio (13.595), Emilia-Romagna (12.509),

³⁶ European Commission, "Italy – Education and Training Monitor 2025," accessed June 5, 2026, <https://op.europa.eu/webpub/eac/education-and-training-monitor/en/monitor-toolbox/country-page/italy.html>

³⁷ International Labour Organization, "Global Employment Trends for Youth 2024: Middle East and North Africa Regional Brief," 2024, <https://www.ilo.org/sites/default/files/2024-08/MENA%20GET%20Youth%20Brief%202024.pdf>.

³⁸ International Telecommunication Union, "Measuring Digital Development: State of Digital Development and Trends in the Arab States Region – Challenges and Opportunities," 2025, https://www.itu.int/dms_pub/itu-d/opb/ind/D-IND-SDDT_ARB-2025-PDF-E.pdf.

³⁹ Istat, *Indicatori demografici: Anno 2024*, March 31, 2025, https://www.istat.it/wp-content/uploads/2025/03/Indicatori_demografici_2024.pdf

⁴⁰ International Labour Organization, *Global Employment Trends for Youth 2024: Middle East and North Africa*, 2024, <https://www.ilo.org/sites/default/files/2024-08/MENA%20GET%20Youth%20Brief%202024.pdf>

⁴¹ Italy, Ministero dell'Interno, Dipartimento per le Libertà Civili e l'Immigrazione, "Cruscotto statistico giornaliero: 31 dicembre 2025," December 31, 2025, <https://libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/2025-12/Cruscotto%20statistico%20giornaliero%2031-12-2025.pdf>

Piemonte (11.753)⁴². Il Mediterraneo centrale rimane la **rotta migratoria più letale al mondo** (IOM): nel 2024 si sono registrati 1.842 morti o dispersi⁴³, e i primi mesi del 2026 segnano uno dei tassi più elevati dal 2014⁴⁴.

Raccomandazioni strategiche

Rafforzare governance portuale e infrastrutture critiche

- Elaborare una strategia infrastrutturale multimodale del sistema portuale italiano, che sia in grado di valorizzarne i punti di forza e che preveda una visione ampia che integri infrastrutture terrestri per i collegamenti con l'entroterra e l'Europa
- Istituire un meccanismo specifico di screening degli investimenti stranieri nei porti italiani, coordinato con il framework FDI europeo e applicato non solo alla proprietà azionaria ma anche a contratti di gestione, concessioni e appalti IT/digitali;
- Sviluppare una politica italiana per la protezione dei cavi sottomarini: la Sicilia è nodo critico di convergenza di cavi digitali atlantici e mediterranei (il progetto Google Blue-Raman e il Sparkle-Algérie Télécom ne sono esempi). Occorrono zone di protezione, regole sull'ancoraggio e capacità di risposta rapida;
- Ricercare un ruolo operativo di rilievo nell'Autorità Doganale UE (Lille), compensando la perdita della sede con accordi bilaterali di intelligence doganale e rafforzando i poteri della Guardia di Finanza sui flussi mediterranei;
- Approfondire riflessione sul valore strategico della mega-infrastruttura Ponte+Tunnel per collegare fisicamente l'Italia all'Africa.

Formalizzare il ruolo italiano come "gateway" europeo meridionale

- Tradurre il vantaggio geografico in posizionamento politico negoziato in sede UE e NATO. Il ruolo di unico gateway UE verso i corridoi energetici del Mediterraneo meridionale va riconosciuto come asset strategico europeo, non come responsabilità bilaterale.

Ridurre la vulnerabilità energetica

- Potenziare il corridoio nord (Tarvisio): la capacità di export è 4,5 volte inferiore a quella di import, senza sbloccare questa asimmetria, l'ambizione hub rimane geografica, non commerciale;

⁴² Italy, Ministero dell'Interno, Dipartimento per le Libertà Civili e l'Immigrazione, "Cruscotto statistico giornaliero: 31 dicembre 2025," December 31, 2025, <https://libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/2025-12/Cruscotto%20statistico%20giornaliero%2031-12-2025.pdf>

⁴³ UNHCR and IOM, "Migrant and Refugee Movements through the Central Mediterranean Sea: Joint Annual Overview 2024," October 2025, <https://data.unhcr.org/ar/documents/download/119012>

⁴⁴ Giuffrida, Angela. "More than 600 People Have Died Trying to Cross Mediterranean in 2026, UN Says." *The Guardian*, February 23, 2026. <https://www.theguardian.com/world/2026/feb/23/migrants-die-trying-to-cross-mediterranean-2026>

- Diversificare approvvigionamento energetico: rotta algerina critica su corridoio singolo non ridondante. Sviluppare soluzioni complementari (capacità GNL da potenziare, rotte alternative, interconnessioni) come misura assicurativa di lungo periodo;
- Rafforzare stoccaggio strategico: aumentare la capacità di stoccaggio nazionale come buffer contro interruzioni a breve termine nei principali corridoi.

Superare il modello reattivo nelle missioni

- Sviluppare una “Dottrina Mediterranea” comprensiva che organizzi la partecipazione alle 35 missioni attorno a priorità esplicite: protezione dei corridoi energetici, libertà di navigazione nello Ionio e nel Canale di Sicilia, stabilizzazione dei paesi di origine dei flussi migratori.
- Ottimizzare sinergia tra operazioni militari e leva diplomatica per negoziare posizioni italiane su governance energetica, diritto del mare e agenda migratoria, non solo come contributo operativo.

Costruire una politica di mobilità mediterranea

- Separare gestione degli arrivi irregolari (governance SAR, accordi con paesi di transito) dalla politica di mobilità regolata (canali legali di ingresso per rispondere alle esigenze del mercato del lavoro italiano);
- Rafforzare corridoi umanitari e i programmi di reinsediamento come strumenti che riducono la pressione sulle rotte letali senza rinunciare al controllo delle frontiere;
- Utilizzare diplomazia culturale, a partire dall'eredità arabo-normanna e dalla Magna Grecia, come componente sistematica dell'azione italiana in Nord Africa e nel MENA, non come attività accessoria.

Consolidare il concetto di "Indo-Mediterraneo"

- Consolidare riflessione strategica sull'Indo-Mediterraneo come concetto operativo, identificando interessi convergenti con potenze come India, Giappone e Australia nelle rotte del Mar Rosso e del Golfo di Aden.

Take Aways

#	<i>Priorità</i>	<i>Azione chiave</i>
1	Posizionamento strategico	Negoziare in sede UE il riconoscimento formale del ruolo italiano come gateway meridionale; risolvere la frizione con Parigi sulla Libia
2	Dottrina operativa	Trasformare i 35 impegni in missioni da contributo reattivo a leva diplomatica attiva, con priorità esplicite sui corridoi energetici e sullo Ionio
3	Sicurezza energetica	Sbloccare il collo di bottiglia a nord (Tarvisio), sviluppare alternative all'Algeria su corridoio singolo, aumentare ulteriormente capacità di stoccaggio
4	Sicurezza portuale e infrastrutturale	Screening FDI sistematico nei porti, protezione cavi sottomarini, coordinamento doganale con la nuova Autorità UE a Lille. Progetto Ponte+Tunnel.
5	Governance della mobilità	Separare gestione degli arrivi irregolari da mobilità regolata; aprire canali legali coerenti con il fabbisogno demografico italiano
6	Indo-Mediterraneo	Sviluppare il concetto come quadro strategico per rotte vitali oltre Suez, costruendo partenariati con potenze Indo-Pacifiche

Research Center
for International and Strategic Studies



Sponsor Principale



Media Partner



Content Partner



Sponsor



Partner



Luiss
Libera Università Internazionale
degli Studi Sociali Guido Carli

Viale Pola 12, 00198 Roma
T +39 06 85 22 51

www.luiss.it

Research Center
for International and Strategic Studies

LUISS 

Con il Patrocinio di




Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale



**Ministro per la Protezione civile
e le Politiche del mare**




MINISTERO DELLA DIFESA

Con in Sostegno di



CONFINDUSTRIA

Luiss
Libera Università Internazionale
degli Studi Sociali Guido Carli

Viale Pola 12, 00198 Roma
T +39 06 85 22 51

www.luiss.it