LUISS

Research Center
for International
and Strategic Studies

IL MEDITERRANEO STRATEGICO



Interessi vitali e priorità d'azione per l'Italia

Center for International and Strategic Studies – CISS

Indice

Policy Brief 1
Report 16
Programma 63
Copertura Mediatica 67
Partner e Sponsor 72

Policy Brief
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 8
Una dipendenza strutturale 8
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 12
Raccomandazioni strategiche 12
Rafforzare governance portuale e infrastrutture critiche 12
Formalizzare il ruolo italiano come "gateway" europeo meridionale 12
Ridurre la vulnerabilità energetica 13
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 italiane[1] transita via mare (2024); i porti italiani gestiscono 510,8 milioni di tonnellate annue[2], 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] Assoporti. *Port Graphics 2026.* Rome: Assoporti, 2026. https://www.assoporti.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 2023[3]. Se il posizionamento centrale rispetto agli accessi mediterranei sembra collocare 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 miliardi[4] nel 2025, con un saldo commerciale positivo di €50,7 miliardi[5] . 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 UE[8]. 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 mondiale[9].

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 meridionale[10]. 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

---

[3] Assoporti. *Port Graphics 2026.* Rome: Assoporti, 2026. https://www.assoporti.it/media/17064/port-graphics-2026_protetto.pdf

[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] Assoporti. *Port Graphics 2026.* Rome: Assoporti, 2026. https://www.assoporti.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

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 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 container[14];
- 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 capitale[17]: 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 europee[18]. 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]

---

[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

[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] Assoporti. *Port Graphics 2026.* Rome: Assoporti, 2026. https://www.assoporti.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.

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 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 comunitaria[21].

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 tempi e 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 Oresund 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.

---

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

[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/

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 Europea[22]. La riduzione della quota di gas 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)
Azerbaigian	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

[22] Eurostat, "Energy Imports Dependency (NRG_IND_ID)", ultimo aggiornamento 21 aprile 2026, https://doi.org/10.2908/NRG_IND_ID.
[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.

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.

La dimensione di sicurezza e difesa

La presenza militare: massa critica senza strategia unitaria

L'Italia partecipa a 35 missioni nel Mediterraneo allargato[28], 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 NATO[29];
- 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 Guinea[30];
- 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

[27] Ibid.
[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

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 impegnate[31], 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 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 medievali[34]. 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

[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.
[32] Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN), *National Strategic Review 2025*, 13 luglio 2025, https://www.sgdsn.gouv.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 Cefalú and Monreale," accessed June 5, 2026, https://whc.unesco.org/en/list/1487/

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 europea[35]. 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 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 UE[36].

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 mondo[37]. 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 totale[38]. 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 stranieri[39]. 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 NEET[40]. 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.

---

[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

[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

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 Africa[41].

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), 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 dispersi[43], e i primi mesi del 2026 segnano uno dei tassi più elevati dal 2014[44].

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

[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
[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

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;
- 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

#	*Priorità*	*Azione chiave*
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

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

CISS
Autori: *Raffaele Marchetti, Manfredi Valeriani, Hans Ole Müller, Federico Brogi Carraroli, Rachele Carli, Costanza Criscuolo, Giulio Gaggiano*
Roma, settembre 2026

Indice

Abstract 18
Executive Summary 19
La dimensione geografica 22
Dal Mediterraneo al Mediterraneo allargato 22
Choke point, infrastrutture critiche e vulnerabilità geografica 23
L'Italia come piattaforma centrale del Mediterraneo 24
La dimensione economica 28
L'ambiente marino come variabile strategica 30
Debolezze strutturali del sistema portuale 32
Infrastrutture critiche e proiezione mediterranea 34
La dimensione energetica 37
L'Italia come corridoio energetico? 37
La dimensione di sicurezza e difesa 44
L'Italia e la sua proiezione marittima 44
Mediterraneo Allargato, Italia e cooperazione internazionale 51
La dimensione socio-culturale 55
Il Mediterraneo come spazio di incontro tra culture 55
Immigrazione e dinamiche demografiche 55
Giovani 57
Raccomandazioni strategiche 58

Abstract

Il presente report raccoglie e sviluppa le principali riflessioni emerse durante la IV edizione di DIPLOSEC, il Luiss Diplomatic and Security Forum 2026, dedicata agli interessi vitali e alle priorità d'azione dell'Italia nel Mediterraneo strategico. Il report analizza il Mediterraneo allargato come principale spazio strategico dell'Italia, nel quale convergono geografia, commercio, energia, sicurezza, infrastrutture e dinamiche sociali. La tesi centrale è che la posizione italiana costituisca insieme un vantaggio difficilmente replicabile e allo stesso tempo una vulnerabilità: essere al centro dei flussi non equivale automaticamente a controllarli, trattenerne il valore o trasformarli in influenza politica. Il Mediterraneo concentra rotte marittime, choke points, gasdotti, elettrodotti e cavi digitali essenziali, ma l'Italia continua a scontare porti insufficientemente collegati all'hinterland, governance frammentata, limiti nella capacità di esportazione energetica verso l'Europa centrale e una presenza militare ancora prevalentemente reattiva. Il report individua quindi un medesimo divario nelle diverse dimensioni: tra transito e integrazione economica, tra hub fisico e potere commerciale, tra presenza operativa e capacità di indirizzo strategico. Colmare questo divario richiede una politica mediterranea unitaria, capace di coordinare porti, industria, energia, difesa, diplomazia, formazione e cooperazione internazionale. Particolare rilievo assume il rapporto con l'Africa, da sviluppare attraverso partenariati non estrattivi che combinino infrastrutture, competenze, sicurezza alimentare, accesso all'energia e crescita locale. La protezione del dominio subacqueo, la resilienza cyber-fisica, la formazione di nuove professionalità marittime e la gestione ordinata della mobilità diventano componenti della sicurezza nazionale. In questa prospettiva, il Mezzogiorno può trasformarsi da frontiera esposta a piattaforma euro-africana, mentre l'Italia può accrescere la propria rilevanza europea offrendo capacità, connessioni e presenza continuativa nel fianco sud. Il risultato atteso è una strategia nazionale preventiva che posizioni l'Italia come attore indispensabile per l'Europa nello scacchiere mediterraneo: una strategia coerente nel tempo e capace di convertire l'interdipendenza mediterranea in prosperità, autonomia strategica e stabilità regionale.

Executive Summary

La IV edizione di DIPLOSEC ha posto al centro del dibattito il Mediterraneo allargato quale principale spazio strategico dell'Italia. A partire dagli interventi e dalle prospettive emerse durante il Forum, il report analizza in modo integrato le dimensioni geografica, economica, energetica, militare, infrastrutturale e socioculturale.

Il Mediterraneo allargato rappresenta per l'Italia il principale spazio nel quale interessi economici, sicurezza nazionale, approvvigionamenti energetici, infrastrutture critiche e proiezione internazionale si sovrappongono. Il Mediterraneo è uno spazio asimmetrico per demografia, economia e stabilità politica: è in questo contesto che si deve sviluppare una strategia nazionale efficace che posizioni l'Italia come attore indispensabile per l'Europa nello scacchiere mediterraneo. Il report parte da una constatazione: la centralità geografica italiana è un vantaggio strutturale, ma non costituisce di per sé una strategia. Pur occupando una quota minima dei mari mondiali, il Mediterraneo concentra traffici navali, rotte energetiche e connessioni digitali essenziali. La sua rilevanza si estende oltre il bacino, comprendendo Gibilterra, Suez, il Mar Rosso, Bab el-Mandeb, Hormuz, il Golfo Persico, il Mar Nero e le rotte verso l'Oceano Indiano. Le crisi in questi spazi raggiungono rapidamente l'Italia attraverso trasporti, energia, sicurezza alimentare, migrazioni e infrastrutture. Il Mediterraneo allargato deve quindi diventare una categoria operativa della politica nazionale.

La posizione dell'Italia al centro del bacino produce una doppia condizione. Il Paese può fungere da piattaforma europea verso l'Africa e il Medio Oriente, ma risulta direttamente esposto alle interruzioni dei choke point e alla competizione per il controllo delle connessioni. Canale di Sicilia, Adriatico, Ionio e Tirreno svolgono funzioni differenti, mentre il Mezzogiorno concentra porti, reti energetiche, basi, cantieri, università e infrastrutture digitali. Una politica mediterranea coerente e strutturata ricollocherebbe il Sud da frontiera periferica a piattaforma euro-africana, trasformandone l'esposizione in capacità logistica, industriale e diplomatica. L'ipotesi di una connessione multiutility Sicilia-Tunisia impone inoltre una riflessione sul futuro ruolo italiano tra Europa e Africa.

La distanza tra potenziale e capacità effettiva emerge con chiarezza nell'economia del mare. L'Italia dispone di un'economia esportatrice, leadership nello short-sea shipping e filiere competitive nella cantieristica e nella crocieristica. Tuttavia, la recente crescita portuale è stata sostenuta soprattutto dal transhipment, mentre il traffico gateway è aumentato molto meno. Molte merci attraversano quindi i porti italiani senza integrarsi nelle filiere nazionali: la centralità genera transito, non necessariamente valore. Il limite principale è la debolezza dei collegamenti con l'hinterland. Senza ferrovie, strade, aree industriali e procedure doganali efficienti, i porti

meridionali restano separati dai mercati del Nord Italia e dell'Europa centrale. Una governance frammentata aumenta inoltre tempi e costi. La priorità consiste nel passare da porti che attendono i flussi a porti che li organizzano, attraverso specializzazioni funzionali, digitalizzazione, elettrificazione, controlli efficaci e coordinamento nazionale.

Il mare va considerato come un ecosistema produttivo. Logistica, cantieristica, energia offshore, turismo, assicurazioni, pesca, telecomunicazioni e difesa condividono infrastrutture e competenze. La prevista carenza di lavoratori nella Blue Economy entro il 2030 rende la formazione una priorità strategica: servono tecnici ed esperti di intelligenza artificiale, sicurezza subacquea, transizione energetica e gestione portuale. Strumenti finanziari e assicurativi possono inoltre rendere investibili contesti instabili. La competitività richiede legalità: investimenti esteri strategici, frodi doganali, traffici illeciti e infiltrazioni criminali esigono screening, cooperazione giudiziaria e analisi dei flussi.
La dimensione energetica riproduce lo stesso divario. La riduzione delle forniture russe ha rafforzato il ruolo dell'Italia come punto di ingresso del gas proveniente dal Nord Africa, dal Caspio e dai mercati globali del gas naturale liquefatto. Transmed, TAP, Greenstream, rigassificatori e stoccaggi conferiscono al Paese notevole flessibilità. Tuttavia, l'Italia rischia di diventare un hub fisico senza diventare un centro di potere energetico. I limiti della rete verso l'Europa centrale ostacolano la redistribuzione, mentre la minore profondità del Punto di Scambio Virtuale limita un mercato competitivo. Occorre intervenire sui colli di bottiglia, sviluppare capacità bidirezionali e rafforzare l'attrattività finanziaria del mercato nazionale. La resilienza richiede inoltre una rete ridondante che integri gas, elettricità, rinnovabili, batterie, biometano e idrogeno, proteggendo i sistemi fisici e digitali.

Le infrastrutture critiche costituiscono il punto di convergenza tra economia, energia e difesa. I fondali mediterranei ospitano gasdotti, elettrodotti e cavi essenziali. La profondità non è più una protezione naturale: tecnologie accessibili consentono di raggiungere gran parte dei fondali del bacino. Cavi, condotte, porti e sistemi di comando sono quindi esposti a sabotaggi, attacchi cyber e operazioni ibride difficili da attribuire. La risposta deve combinare sorveglianza subacquea, sistemi autonomi, rotte alternative, condivisione informativa pubblico-privata, ricerca industriale e deterrenza. La sicurezza energetica e digitale coincide sempre più con la sicurezza marittima.

Sul piano militare, l'Italia dispone di capacità avanzate e di una rete di missioni estesa dai Balcani all'Oceano Indiano. Questa presenza non si è però tradotta pienamente in influenza politica. Molte operazioni sono nate in risposta a crisi specifiche, confermando una postura adattiva ma prevalentemente reattiva. Il passaggio necessario è verso una strategia preventiva fondata su intelligence, diplomazia, presenza continuativa e

pianificazione interforze. Le minacce contemporanee attraversano i domini marittimo, terrestre, aereo, spaziale, cyber e cognitivo, coinvolgendo Stati, proxy e gruppi criminali. Difesa, industria, università e ricerca devono essere integrate in una politica delle competenze che riduca le dipendenze e sostenga tecnologie dual use. In Europa, l'Italia deve ottenere il riconoscimento del fianco sud come priorità comune e del proprio ruolo di gateway e fornitore di sicurezza mediterranea.

Il rapporto con l'Africa costituisce il banco di prova della strategia. Piano Mattei, Global Gateway, IMEC, diplomazia economica e cooperazione militare devono convergere in partenariati di lungo periodo. La credibilità italiana dipenderà dalla capacità di evitare logiche estrattive, sviluppando joint venture, competenze locali, accesso all'energia, sicurezza alimentare, infrastrutture idriche e opportunità industriali condivise. Il valore dell'Italia risiede anche nel proprio saper fare, nella ricerca, nell'agroalimentare e nella presenza a Roma del polo alimentare delle Nazioni Unite (FAO, WFP e IFAD), che candida naturalmente l'Italia al ruolo di hub multilaterale della sicurezza alimentare nel Mediterraneo. Questa proiezione richiede continuità, capacità di realizzazione e riduzione del rischio per le imprese, soprattutto le PMI.

La dimensione socioculturale completa il quadro strategico. Il divario tra un'Italia che invecchia e società meridionali molto giovani alimenta pressioni migratorie, ma crea anche complementarità economiche. La mobilità va governata attraverso cooperazione con i Paesi di origine e transito, contrasto ai flussi irregolari, canali legali coerenti con il fabbisogno lavorativo e politiche di integrazione fondate su lingua, formazione e inclusione. Programmi universitari comuni, formazione tecnica marittima e iniziative giovanili possono consolidare relazioni durature. La conclusione del report è netta: l'Italia possiede risorse geografiche, industriali, militari e relazionali difficilmente replicabili, ma deve organizzarle con continuità politica e capacità amministrativa concreta entro una strategia mediterranea di Stato capace di trasformare transito in valore, presenza in influenza, dipendenza in resilienza e cooperazione in stabilità condivisa.

La dimensione geografica

Questa sezione introduce il rapporto attraverso una lettura geografica progressiva: dal sistema globale delle connessioni marittime al Mediterraneo, dal Mediterraneo allargato alla posizione dell'Italia, fino alla struttura interna dei bacini italiani e dei principali punti di strozzatura. La geografia non viene quindi trattata come semplice contesto descrittivo, ma come condizione materiale della proiezione strategica italiana.

Dal Mediterraneo al Mediterraneo allargato

Il Mediterraneo occupa una posizione particolare nella geografia politica mondiale. Per estensione, non è comparabile agli oceani; per densità di connessioni, rappresenta invece uno degli spazi più rilevanti del sistema internazionale. Il Mediterraneo è un crocevia geopolitico globale, nel quale si intrecciano interessi e destini di Europa, Africa e Asia. La sua rilevanza non dipende dunque solo dalla dimensione fisica del bacino, ma dalla sua funzione di connessione tra aree continentali e marittime.



Figura 1: Il bacino del Mediterraneo (elaborato con mapchart)

Questa funzione emerge anzitutto sul piano della circolazione globale. Sebbene copra meno dell'1% della superficie dei mari mondiali, il Mediterraneo concentra circa il 20% del traffico marittimo globale e il 27% dei servizi di linea container[45]. Nel 2024 il traffico short-sea mediterraneo ha raggiunto 647 milioni di tonnellate, pari al 35,7% dell'intero short-sea shipping dell'Unione europea, davanti al Mare del Nord, al 26,1%, e al Baltico,

[45] Massimo Deandreis, Alessandro Panaro and Olimpia Ferrara, *Maritime Scenario in the Mediterranean*, IAI Papers 22/07, Rome: Istituto Affari Internazionali, May 2022, p. 9, based on SRM on World Shipping Council,

al 16,2%[46]. Tali dati confermano che il Mediterraneo non costituisce una periferia marittima dell'Europa, ma uno dei suoi principali spazi funzionali.

Comprendere tale centralità richiede il superamento della visione limitata al solo bacino mediterraneo. La nozione di "Mediterraneo allargato", elaborata presso l'Istituto di Guerra Marittima di Livorno e ormai ampiamente usata in ambito strategico, consente di includere le aree che incidono direttamente sulla sicurezza e sulla proiezione dell'Italia pur collocandosi oltre il perimetro geografico immediato del mare interno. Questa prospettiva estende l'area di interesse 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 Mar Caspio.



Figura 2: il Mediterraneo Allargato

La logica del Mediterraneo allargato risponde a una trasformazione della geografia strategica contemporanea. Le crisi non restano confinate al luogo in cui si manifestano, ma producono effetti sistemici lungo reti commerciali, energetiche, digitali e migratorie. Le tensioni nello Stretto di Hormuz, nel Mar Rosso o nel Mar Nero incidono sulla sicurezza economica europea anche quando non coinvolgono direttamente il bacino mediterraneo in senso stretto. La guerra in Ucraina e le tensioni con l'Iran si collocano ai limiti del Mediterraneo allargato, confermando l'insufficienza di una lettura geografica ristretta.

Choke point, infrastrutture critiche e vulnerabilità geografica

In questa prospettiva, i principali choke point del Mediterraneo allargato assumono un ruolo determinante. Da Gibilterra e Suez al Bosforo, ai

[46] Eurostat, "Maritime Transport Statistics – Short Sea Shipping of Goods," *Statistics Explained*, data updated March 2026, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods

Dardanelli, a Hormuz e Bab el-Mandeb, essi incidono sulla continuità dei flussi che raggiungono il bacino, pur essendo gli ultimi due esterni al Mediterraneo geografico. La loro vulnerabilità è emersa con evidenza in relazione alle conseguenze economiche dirette prodotte dalla crisi del Mar Rosso. Nel 2025 i transiti attraverso il canale sono stati 12.313, in calo del 48% rispetto al 2022; il ridimensionamento è più marcato per le navi portacontainer (-68%) e per le car carrier (-83%), a conferma della ridefinizione delle rotte verso il Capo di Buona Speranza[47].

Il Canale di Suez rappresenta, in questo quadro, una delle principali soglie geografiche tra Mediterraneo, Mar Rosso e Oceano Indiano. Il corridoio IMEC, destinato a collegare India, Medio Oriente ed Europa, si inserisce nella stessa geografia delle connessioni, con Trieste indicata come possibile terminale europeo.

La centralità mediterranea è altrettanto evidente sul piano energetico e digitale. Nel Mediterraneo transitano circa il 20% del traffico marittimo mondiale, il 27% dei servizi di linea container e circa il 30% dei flussi di petrolio e gas lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest, inclusi quelli via gasdotto[48]. I fondali ospitano gasdotti che collegano l'Africa all'Europa con una capacità complessiva di oltre 50 miliardi di metri cubi l'anno[49]. A questi si aggiungono elettrodotti di interconnessione, esistenti e in progetto, con capacità fino a 2.000 MW e cavi in fibra ottica che, lungo il corridoio Mediterraneo–Mar Rosso, veicolano circa il 17% del traffico internet mondiale, sui quali si stima transitino a livello globale transazioni finanziarie per circa 10.000 miliardi di dollari al giorno[50]. La profondità strategica del Mediterraneo comprende quindi anche fondali e infrastrutture subacquee.

L'Italia come piattaforma centrale del Mediterraneo

In questo quadro, la posizione dell'Italia è difficilmente replicabile da altri Stati europei. Il Paese si colloca al centro del bacino, tra Mediterraneo occidentale e orientale, lungo la direttrice che collega Europa continentale, Nord Africa e Medio Oriente. Da un lato, consente all'Italia di presentarsi come piattaforma europea verso Sud. Dall'altro, la espone in modo diretto alle interruzioni dei flussi che attraversano i principali choke point.

---

[47] Assoporti. Port Graphics 2026. Rome: Assoporti, 2026. P. 7 (elaborazione SRM su dati Clarksons): 12.313 transiti nel 2025 (–48% sul 2022); portacontainer –68%, car carrier (PCC) –83%.https://www.assoporti.it/media/17064/port-graphics-2026_protetto.pdf

[48] Massimo Deandreis, Alessandro Panaro e Olimpia Ferrara, Maritime Scenario in the Mediterranean, IAI Papers 22/07, Roma, Istituto Affari Internazionali, maggio 2022, p. 9 (su dati SRM): al Mediterraneo fanno capo il 20% del traffico marittimo mondiale, il 27% dei servizi di linea container e il 30% dei flussi di petrolio e gas, inclusi i gasdotti.

[49] Eni, Annual Report on Form 20-F 2024, 2025, p. 60: capacità di trasporto del TMPC pari a 33,5 miliardi di m³/anno e di GreenStream pari a 11,5 miliardi di m³/anno. MEDGAZ S.A., Technical Summary: capacità di trasporto pari a 10,16 miliardi di m³/anno. La capacità tecnica complessiva dei tre gasdotti è quindi pari a circa 55,2 miliardi di m³/anno.

[50] Center for Strategic and International Studies (CSIS), Invisible and Vital: Undersea Cables and Transatlantic Security, Washington DC, 2021.

Il Canale di Sicilia costituisce il principale punto di strozzatura interno alla geografia italiana del Mediterraneo. Con circa 140 chilometri tra Sicilia e Tunisia, separa il Mediterraneo occidentale da quello orientale e si colloca lungo le principali direttrici tra Europa, Africa e Asia. In questo contesto è importante richiamare anche l'ipotesi di una futura connessione stabile tra Sicilia e Tunisia, pensata come infrastruttura multiutility integrata con il Ponte sullo Stretto e capace di veicolare merci, persone, dati ed energia. Al di là della realizzabilità tecnica e politica, l'elemento rilevante per questa sezione è geografico: il Canale di Sicilia rappresenta il punto in cui la centralità italiana nel Mediterraneo assume una forma fisica particolarmente evidente.

Box 1 – La connessione multiutility: il Tunnel Sicilia–Tunisia e il progetto ELMED

L'ipotesi di un collegamento stabile tra Sicilia e Tunisia, un'infrastruttura multiutility capace di veicolare merci, persone, dati ed energia, da leggere in prospettiva integrata con il Ponte sullo Stretto, ha già un primo tassello concreto: ELMED, l'interconnessione elettrica sottomarina tra Partanna (Trapani) e Mlaabi (Menzel Temime), sviluppata da Terna e dalla tunisina STEG.

Il collegamento, 600 MW in corrente continua a 500 kV, per 220 km di cui 200 sottomarini nel Canale di Sicilia, con profondità fino a circa 800 metri, comporta un investimento complessivo di circa 1,4 miliardi di euro, sostenuto da oltre 300 milioni di fondi europei Connecting Europe Facility: è la prima volta che il CEF finanzia un'infrastruttura tra uno Stato membro e un Paese terzo. L'entrata in esercizio è prevista nel 2028[51]. Al di là della dimensione energetica, ELMED mostra come il Canale di Sicilia possa trasformarsi da punto di strozzatura a cerniera fisica tra Europa e Nord Africa: la logica stessa della piattaforma italiana nel Mediterraneo.

La geografia marittima italiana si articola a sua volta in bacini distinti. Il Tirreno garantisce i collegamenti vitali con Sicilia e Sardegna e sostiene la proiezione verso il Mediterraneo occidentale e il Nord Africa. L'Adriatico collega l'Italia ai Balcani e allo Ionio attraverso il Canale di Otranto, largo circa 70 chilometri, e conserva una rilevanza diretta per la politica estera italiana verso Albania, Montenegro, Bosnia-Erzegovina, Serbia e Kosovo. L'Adriatico va considerato parte integrante del Mediterraneo, anche in relazione alla presenza italiana nei Balcani e al percorso europeo dei Paesi della regione. Lo Ionio, con i suoi 169.000 km², collega Sicilia, Calabria e Puglia alla direttrice

[51] Terna–STEG, progetto ELMED, https://www.elmedproject.com; BERS, EBRD finances Tunisia-Italy 600 MW ELMED electricity interconnector, 2024. Il cofinanziamento europeo (oltre 300 milioni di euro a valere sul Connecting Europe Facility) è il primo assegnato a un'infrastruttura tra uno Stato membro e un Paese terzo.

del Mediterraneo orientale; gli accordi di delimitazione marittima definiscono il quadro entro cui si sviluppa la giurisdizione funzionale italiana: con la Grecia, l'accordo del 9 giugno 2020 sulle rispettive zone marittime, che sviluppa la delimitazione della piattaforma continentale già concordata nel 1977; con l'Albania, l'accordo del 1992 sulla delimitazione della piattaforma continentale[52].

La posizione italiana produce una forma specifica di interdipendenza tra territorio, mare e hinterland europeo. I porti italiani non sono semplici punti di approdo, ma nodi potenziali di collegamento tra Mediterraneo, Mezzogiorno, Nord Italia ed Europa centrale. Questa dimensione verrà trattata nella sezione economica e infrastrutturale, con riferimento alla portualità, allo short-sea shipping e ai limiti dei collegamenti intermodali. Sul piano geografico, il punto è preliminare: il valore strategico dei porti italiani dipende dalla loro capacità di trasformare la posizione centrale nel Mediterraneo in accesso effettivo ai mercati continentali.

La stessa logica riguarda la sicurezza e la difesa. Parlare di Mediterraneo strategico significa parlare di Italia, geografia, proiezione internazionale, economia, rotte energetiche e commerciali, sicurezza delle infrastrutture critiche. Le Forze Armate italiane hanno individuato il Mediterraneo allargato come principale area di gravitazione geografica dello strumento militare, con missioni e operazioni che si estendono dai Balcani al Nord Africa, dal Sahel al Corno d'Africa, dal Medio Oriente al Mar Rosso e all'Oceano Indiano[53]. La geografia della sicurezza italiana coincide quindi con una fascia di connessioni e vulnerabilità che supera ampiamente il perimetro costiero nazionale.

La collocazione dell'Italia nel Mediterraneo possiede infine una dimensione culturale e politica, che verrà ripresa nella parte dedicata alla proiezione internazionale e alla cooperazione. Il Paese ha parzialmente smarrito la propria identità mediterranea, pur avendo oltre 8.000 chilometri di coste e quindici regioni affacciate sul mare. Questo limite culturale incide sulla capacità di trasformare la posizione geografica in visione strategica. La geografia offre all'Italia un vantaggio strutturale, ma tale vantaggio diventa rilevante solo se viene riconosciuto, organizzato e tradotto in politica estera, infrastrutture, presenza marittima e capacità di cooperazione con le altre sponde del bacino.

---

[52] Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica ellenica sulla delimitazione delle rispettive zone marittime, Atene, 9 giugno 2020, che sviluppa la delimitazione della piattaforma continentale concordata con l'accordo del 24 maggio 1977; Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Albania per la delimitazione della piattaforma continentale, Tirana, 18 dicembre 1992.

[53] Ministero della Difesa, Libro Bianco per la sicurezza internazionale e la difesa, 2015, che individua nel «Mediterraneo allargato» la regione di prioritario intervento nazionale; cfr. anche i Documenti Programmatici Pluriennali della Difesa.

La percezione collettiva conferma questo limite: secondo un'indagine dell'Istituto Demopolis, oltre il 60% degli italiani continua a percepire il Paese come una realtà prevalentemente terragna[54]. Da qui la distinzione tra semplici città con un porto e autentiche città portuali, nelle quali economia, identità e sviluppo urbano ruotano attorno alla dimensione marittima: rafforzare questa cultura del mare è un obiettivo strategico di lungo periodo, preliminare a qualunque politica mediterranea.

La questione identitaria ha anche una conseguenza istituzionale. Se il Mediterraneo viene percepito come spazio secondario, la sua gestione tende a frammentarsi tra competenze ministeriali, iniziative settoriali e risposte emergenziali. Se invece viene riconosciuto come priorità nazionale, può diventare criterio ordinatore di politiche portuali, energetiche, industriali, migratorie, educative e diplomatiche. Il passaggio richiesto non è quindi retorico, ma amministrativo: significa orientare bilanci, strumenti di programmazione, cooperazione internazionale e formazione delle classi dirigenti verso una strategia mediterranea coerente.

Questo punto torna emblematic rilevante per il Mezzogiorno. Il rischio è che l'Italia continui a guardare prevalentemente verso nord, lasciando il Sud in una posizione di frontiera esposta ma non pienamente valorizzata. Una strategia mediterranea efficace avrebbe invece l'effetto di ricollocare il meridione al centro delle connessioni euro-africane. Porti, università, reti energetiche, basi militari, cantieri, turismo e infrastrutture digitali del Sud diventerebbero strumenti di sviluppo territoriale e asset della proiezione europea dell'Italia.

[54] Indagine dell'Istituto Demopolis sulla percezione della dimensione marittima dell'Italia, richiamata dal Ministro per la Protezione civile e le politiche del mare, Nello Musumeci, nel corso di DIPLOSEC 2026.

La dimensione economica

Il peso del mare nell'economia italiana

Il Mediterraneo è un quadrante altamente asimmetrico. Per economia, demografia, stabilità politica, energia e molto altro è un'area molto differenziata. Da tali differenze nascono tensioni, ma anche necessarie interdipendenze.

L'Italia è un'economia fortemente orientata all'export. Nel 2025 le esportazioni italiane di beni hanno raggiunto 643,2 miliardi di euro, con un saldo commerciale positivo pari a 50,7 miliardi[55]. Oltre il 48% dell'export è destinato ai mercati extra-UE, una quota superiore a quella di Germania, Francia e Spagna[56]. Questa struttura rende la sicurezza delle rotte marittime una variabile centrale per la competitività nazionale.

La lettura dell'export non può però fermarsi alla dimensione quantitativa: la capacità esportatrice è anche uno strumento di diplomazia economica e di proiezione internazionale del Paese. Attraverso il proprio sistema produttivo, la ricerca e il saper fare, l'Italia esporta competenze, standard e capacità tecnologiche, con riferimento anche al settore agroalimentare. Dall'agricoltura resiliente alle tecnologie per la sicurezza alimentare, fino alle innovazioni per la gestione delle risorse idriche e l'adattamento climatico, il patrimonio di conoscenze italiano rappresenta un elemento rilevante della sua presenza economica nel Mediterraneo.

In questo quadro, il mare assume un ruolo strategico: una parte rilevante dell'export italiano dipende dalle rotte marittime, mentre il Made in Italy conserva significativi margini di crescita nei mercati del Medio Oriente e del Nord Africa. Export, connettività marittima e cooperazione regionale risultano quindi strettamente interdipendenti. In questo contesto, svolgono un ruolo fondamentale le missioni navali nel Mar Rosso, che risultano essere un importante strumento di protezione dei mercantili italiani lungo una rotta essenziale per gli scambi con l'Asia.

Il trasporto marittimo ha movimentato 156,2 miliardi di euro di esportazioni nel 2024, pari al 25,1% del valore complessivo dell'export italiano[57]. I porti nazionali gestiscono oltre 510 milioni di tonnellate di merci l'anno[58] e l'Italia è

[55] 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.

[56] 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

[57] Censis. 20 anni di Autostrade del Mare: Un viaggio verso lo sviluppo e la sostenibilità. Rapporto di ricerca. Rome: RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A., November 2025. https://www.ramspa.it/sites/default/files/2025-12/rapporto-di-ricera_autostrade-del-mare.pdf

[58] Assoporti. Port Graphics 2026. Rome: Assoporti, 2026. https://www.assoporti.it/media/17064/port-graphics-2026_protetto.pdf

il primo Paese europeo nello short sea shipping, con 304 milioni di tonnellate movimentate[59]. Questi dati confermano il forte grado di esposizione dell'economia italiana alla Blue Economy. La stessa economia del mare è stata indicata come una delle dorsali produttive nazionali, con un valore della filiera complessiva stimato in circa 225 miliardi di euro e un'incidenza rilevante sul PIL (11,4%, con 78,9 miliardi di valore aggiunto diretto e oltre 1,1 milioni di occupati)[60], sulle filiere industriali, sui servizi, sul turismo e sulla cantieristica.

L'esposizione marittima dell'economia italiana non riguarda peraltro soltanto l'export. Il 50% dell'interscambio commerciale italiano in volume, e il 28% in valore, viaggia via mare[61]; a livello europeo, il 75,6% delle importazioni extra-UE in peso arriva via nave[62]. Circa il 40% dell'import-export marittimo italiano transita inoltre per il Canale di Suez, per un valore di circa 154 miliardi di euro[63]. La crisi del Mar Rosso ne ha reso visibile la vulnerabilità: nei primi due mesi del 2024 i transiti attraverso il canale si sono ridotti di circa il 50% e il tonnellaggio container è crollato dell'82%[64]. La dipendenza dall'import marittimo riguarda energia, materie prime e semilavorati che alimentano le stesse filiere esportatrici: la sicurezza delle rotte è quindi una condizione di funzionamento dell'intero sistema produttivo, non soltanto del suo sbocco commerciale.

La Blue Economy impiega oggi circa un milione di persone, ma entro il 2030 potrebbe registrare un fabbisogno di circa 175.000 lavoratori, dovuta principalmente al ciclo di pensionamento e alla limitata capacità di ricambio generazionale. Investire nella formazione marittima e rendere più attrattive le professioni del mare è quindi una priorità economica oltre che industriale. La carenza non riguarda soltanto le figure tradizionali della navigazione, ma anche competenze tecniche connesse alla digitalizzazione, all'intelligenza artificiale, alla logistica avanzata, alla gestione portuale, alla sicurezza subacquea e alla transizione energetica.

L'Italia occupa già posizioni di leadership in numerosi comparti della Blue Economy. Nella cantieristica realizza circa il 36% storicamente delle navi da crociera costruite a livello mondiale e mantiene una quota prossima al 54% nel

[59] Eurostat. "Maritime Transport Statistics – Short Sea Shipping of Goods." Statistics Explained. Data from March 2026. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods

[60] Unioncamere – OsserMare (Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare), XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare, 2026 (dati 2024): filiera complessiva pari a 224,9 miliardi di euro (11,4% del PIL), 78,9 miliardi di valore aggiunto diretto, oltre 1,13 milioni di occupati.

[61] SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Italian Maritime Economy, 11° Rapporto annuale, Napoli, 2024.

[62] Eurostat, EU trade by mode of transport, settembre 2025: il 75,6% delle importazioni extra-UE in peso viaggia via mare.

[63] SRM, L'analisi SRM sulla Crisi nel Mar Rosso, 22 dicembre 2023.

[64] FMI, PortWatch, marzo 2024; UNCTAD, Navigating Troubled Waters, febbraio 2024.

mercato globale dei superyacht[65]. La sfida del Paese non consiste quindi nel creare un'economia marittima, bensì nel riconoscere e valorizzare quella già esistente come leva della competitività nazionale. Tale valorizzazione richiede una cultura pubblica capace di considerare il mare non come sfondo geografico o settore residuale, ma come infrastruttura economica e politica.

Quello marittimo è un settore già relativamente efficiente sotto il profilo ambientale. Una quota molto elevata delle merci mondiali viaggia via mare generando una quota ridotta delle emissioni complessive del trasporto. Ciò non elimina la necessità della transizione energetica del settore, ma indica che il trasporto marittimo dispone di un potenziale rilevante nel disegno di catene logistiche sostenibili. La revisione del sistema ETS è stata richiamata come questione rilevante, poiché le risorse drenate dal settore dovrebbero poter contribuire in modo più diretto alla decarbonizzazione della flotta, all'elettrificazione delle banchine e all'ammodernamento dei porti.

Nell'ambito della resilienza economica mediterranea bisogna poi citare la dimensione assicurativa e finanziaria. Il settore privato può contribuire alla stabilità delle comunità vulnerabili e alla protezione degli investimenti attraverso strumenti innovativi, incluse soluzioni assicurative parametriche capaci di garantire tempi rapidi di rimborso in caso di eventi climatici estremi. Tale approccio richiede però progettazione congiunta tra istituzioni, imprese, operatori locali e organizzazioni internazionali. La stabilità normativa, la conoscenza del rischio e la presenza di partner locali affidabili diventano condizioni per trasformare il rischio in rischio investibile.

L'economia del mare va quindi letta come ecosistema e non come somma di comparti. Crocieristica, cantieristica, logistica, assicurazioni, portualità, pesca, energia offshore, telecomunicazioni sottomarine e turismo costiero sono interdipendenti. Una crisi di sicurezza può colpire il traffico merci, la crocieristica e le catene del valore locali; una debolezza infrastrutturale può ridurre l'attrattività del porto; una carenza formativa può impedire l'adozione di nuove tecnologie. La politica economica mediterranea deve perciò coordinare strumenti industriali, logistici, finanziari e formativi.

L'ambiente marino come variabile strategica

La lettura economica del Mediterraneo resta incompleta senza la sua dimensione ambientale. Il bacino è un mare sotto stress: ogni anno vi entrano circa 229.000 tonnellate di plastica, di cui circa 34.000 provenienti dall'Italia, che si sommano a oltre un milione di tonnellate già accumulate[66]; pur rappresentando appena l'1% delle acque mondiali, il Mediterraneo concentra

[65] 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

[66] IUCN, Mare Plasticum: The Mediterranean, Gland, 2020.

il 7% delle microplastiche globali[67]. La pressione biologica è altrettanto evidente: le specie non indigene censite sono ormai circa un migliaio, con un incremento del 40% di quelle stabilmente insediate in poco più di un decennio[68].

La temperatura media dell'aria osservata del bacino è gia aumentata di +1,54°C rispetto all'epoca preindustriale, circa 0,4°C oltre la media globale, e le proiezioni indicano un riscaldamento futuro superiore del 20% alla media mondiale su base annua[69]. Gli effetti sono già misurabili sulle coste italiane: il 25,4% delle spiagge è in erosione, per 841 chilometri complessivi, e in 54 comuni costieri oltre la metà del litorale è in arretramento[70]; erosione e mareggiate hanno già interrotto linee ferroviarie nazionali, dalla jonica Messina–Catania (2026) alla Bianco–Melito in Calabria (2015)[71]. Secondo l'ENEA, al 2100 saranno circa 40 le zone costiere italiane a rischio inondazione, con un innalzamento relativo del livello del mare di circa un metro nei principali porti[72].

Il clima agisce in questo quadro come moltiplicatore di minaccia, aggravando fragilità economiche, alimentari e migratorie su entrambe le sponde del bacino[73]. La risposta istituzionale italiana è in ritardo: il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici è stato adottato soltanto nel dicembre 2023[74], mentre le acque nazionali effettivamente protette si fermano all'11,6%, a fronte di un obiettivo europeo del 30% entro il 2030[75]. Per un'economia che dal mare trae oltre il 10% del PIL, la tutela dell'ambiente marino e l'adattamento costiero non sono una politica settoriale, ma una condizione abilitante della strategia mediterranea.

---

[67] WWF, Out of the Plastic Trap: Saving the Mediterranean from Plastic Pollution, 2018.
[68] Argyro Zenetos et al., «Established non-indigenous species increased by 40% in 11 years in the Mediterranean Sea», Mediterranean Marine Science, 23(1), 2022.
[69] MedECC, Climate and Environmental Change in the Mediterranean Basin (MAR1), Summary for Policymakers, 2020; IPCC, Sixth Assessment Report, Cross-Chapter Paper 4: Mediterranean Region, 2022.
[70] ISPRA – SNPA, monitoraggio nazionale dell'erosione costiera (2021–2023).
[71] Sospensioni documentate della circolazione ferroviaria per erosione e mareggiate: linea jonica Messina–Catania, tratta di Scaletta Zanclea (gennaio–marzo 2026); linea jonica calabrese, tratta Bianco–Melito (2015).
[72] ENEA, proiezioni al 2100 sull'innalzamento del livello del mare lungo le coste italiane: circa 40 zone costiere a rischio inondazione, con valori di +1,06 m a Venezia e +1,04 m a Napoli; cfr. anche Marco Anzidei et al., 2021, per la Sicilia sud-orientale.
[73] IPCC, Sixth Assessment Report, 2022; Commissione europea e Alto Rappresentante, A new outlook on the climate and security nexus, JOIN(2023) 19 final, 28 giugno 2023.
[74] MASE, decreto ministeriale n. 434 del 21 dicembre 2023, di approvazione del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici.
[75] ISPRA, dati 2024 sulle aree marine protette: 11,6% delle acque italiane sotto tutela; obiettivo del 30% al 2030: Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030, COM(2020) 380 final.

Debolezze strutturali del sistema portuale

Solo Genova e Gioia Tauro figurano tra i primi cento porti mondiali per traffico container[76]. Inoltre, la crescita del traffico container registrata nel 2025, pari a +7,1% rispetto al 2024 (a fronte di un +3,5% del traffico complessivo), è stata trainata prevalentemente dal transhipment, cresciuto del 13,3%, mentre il traffico gateway è aumentato soltanto del 2,8%[77]. Ciò indica che una parte rilevante dell'incremento dei volumi genera un valore limitato per il sistema economico nazionale, poiché le merci transitano nei porti italiani senza integrarsi pienamente nelle filiere produttive interne.

La principale criticità riguarda l'hinterland. Una strategia mediterranea deve prevedere la necessità di rafforzare i collegamenti ferroviari e stradali tra il Mezzogiorno, il Nord Italia e l'Europa centrale. I porti del Northern Range dispongono infatti di reti logistiche molto più integrate e continuano ad attrarre una quota rilevante dei flussi diretti verso il mercato europeo. La mancanza di collegamenti efficaci con l'entroterra è stata descritta come un limite che incide anche sulla capacità dei territori meridionali di beneficiare della presenza portuale. Il porto genera valore quando consente alle aree interne di accedere ai flussi turistici, logistici e industriali; se resta isolato, produce transito ma non integrazione economica. La dimensione intermodale è dunque parte della politica industriale nazionale, non un semplice problema tecnico di trasporto. È stato inoltre ricordato come nel solo comparto container, l'intero sistema portuale italiano movimenti volumi (circa 12,8 milioni di TEU nel 2025) appena comparabili a quelli del solo porto di Rotterdam.[78]

La debolezza non è solo infrastrutturale, ma anche di competitività amministrativa e di costo. La flotta di bandiera italiana si è ridotta negli ultimi anni: dalle 1.664 navi e 17,3 milioni di tonnellate di stazza lorda del 2010 si è passati a 1.206 navi e 12,6 milioni di tonnellate di stazza lorda a giugno 2025[79]. Secondo Confitarma, la minore competitività della bandiera italiana dipende anche dai costi burocratici, stimati in circa 300.000–400.000 euro in più all'anno per nave rispetto ai principali registri concorrenti.[80]; una flotta nazionale più ridotta incide inoltre sul peso dell'Italia in sede IMO, dove vengono definiti gli standard di un settore che movimenta oltre l'80% del commercio mondiale in volume[81]. Sul fronte dei costi, l'elettricità industriale

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

[77] Assoporti. Port Graphics 2026. Rome: Assoporti, 2026. https://www.assoporti.it/media/17064/port-graphics- 2026_protetto.pdf

[78] Assoporti, Port Graphics 2026 (12,8 milioni di TEU movimentati dai porti italiani nel 2025); Port of Rotterdam Authority, throughput 2025 (circa 14 milioni di TEU).

[79] Confitarma, La navigazione mercantile italiana nel 2010, 2010, p. 49; Confitarma, Annual Report 2025, Fig. 11A, dati a giugno 2025, elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd.

[80] Raoul de Forcade, «Confitarma, flotta di bandiera in calo del 3% l'anno: occorre meno burocrazia», Il Sole 24 Ore, 2 novembre 2025.

[81] IMO/UNCTAD: oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare; l'IMO è la sede di definizione degli standard del trasporto marittimo.

italiana supera del 23% la media UE e del 41% quella francese, con un prezzo all'ingrosso 2024 (PUN) di 108,5 €/MWh contro i 58 della Francia[82]; i dragaggi restano gestiti come procedura straordinaria in un quadro normativo di cui gli operatori chiedono da anni la semplificazione[83].

A ciò si aggiunge l'asimmetria regolatoria dell'ETS marittimo: il regolamento di esecuzione (UE) 2023/2297 individua Tanger Med ed East Port Said come «porti di trasbordo limitrofi» proprio per ridurre il rischio di scali evasivi, mentre le associazioni dei porti europei segnalano i primi segnali di rilocalizzazione dei traffici; Tanger Med ha movimentato 10,24 milioni di TEU nel 2024 (+18,8%): una correlazione da leggere come rischio di carbon e-business leakage, non come causalità provata[84].

Questa debolezza è particolarmente visibile nel rapporto tra portualità e Mezzogiorno. La conferenza ha richiamato il caso di territori che, pur essendo prossimi a porti rilevanti, non riescono a trasformare l'arrivo di passeggeri o merci in sviluppo interno per carenza di collegamenti ferroviari e stradali. Il problema non riguarda solo la logistica commerciale, ma anche la capacità del porto di agire come moltiplicatore turistico e industriale. Una strategia marittima nazionale deve quindi integrare porti, ferrovie, aeroporti, aree industriali, zone economiche speciali, città e aree interne.

Un'ulteriore criticità riguarda la governance portuale. All'arrivo di una nave mercantile in un porto italiano, possono essere coinvolti automaticamente fino a sei ministeri diversi[85]. Questo esempio è stato richiamato per evidenziare come la frammentazione amministrativa incida direttamente sui tempi di permanenza delle navi, il cosiddetto berth time, e, di conseguenza, sulla competitività del sistema portuale. In questa prospettiva, il Piano del Mare mira a rafforzare il coordinamento interministeriale e a rendere più efficiente la governance del settore.

La riforma della governance portuale è una condizione fondamentale per passare da porti che attendono a porti che agiscono. La competitività contemporanea si gioca su banchine elettrificate, digitalizzazione dei processi, rapidità doganale, capacità di movimentazione e coordinamento amministrativo[86]. I container non possono restare fermi in porto e il porto deve

[82] Eurostat, nrg_pc_205 (fascia 500-2.000 MWh, primo semestre 2025): Italia 0,2336 €/kWh contro 0,1903 della media UE e 0,1661 della Francia; GME, PUN 2024 (108,52 €/MWh); RTE, Bilan Électrique 2024.
[83] DM 15 luglio 2016, n. 173; Assoporti, audizione al Senato, luglio 2020.
[84] Regolamento di esecuzione (UE) 2023/2297 della Commissione; ESPO, position paper sul rischio di carbon e business leakage (settembre 2023); Tanger Med, risultati 2024 (10,24 milioni di TEU, +18,8%).
[85] Ministro per la Protezione civile e le politiche del mare, Nello Musumeci, nel corso di DIPLOSEC 2026
[86] Regolamento (UE) 2023/1804 sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR), che impone l'alimentazione elettrica da terra nei principali porti della rete TEN-T entro il 2030; cfr.

funzionare come elemento di un processo circolare continuo. In assenza di tale trasformazione, la centralità geografica italiana rischia di rimanere un dato statico, incapace di generare vantaggio competitivo.

Il coordinamento nazionale non deve tuttavia annullare la specificità dei singoli porti. Augusta, Trapani, Taranto, Salerno, Genova o Trieste non possono svolgere le stesse funzioni. La strategia deve distinguere vocazioni, specializzazioni e filiere, garantendo però una cornice comune. La combinazione tra autonomia funzionale e indirizzo unitario appare essenziale per evitare frammentazione regolatoria e competizione interna inefficiente.

La portualità è stata inoltre collegata al tema della legalità. Il porto è punto di ingresso di merci, dati, persone e capitali; di conseguenza è anche punto sensibile per frodi, traffici illeciti, infiltrazioni criminali e concorrenza distorta. La competitività non può quindi essere separata dai controlli doganali, dalla cooperazione giudiziaria, dalla digitalizzazione dei processi e dalla capacità di individuare anomalie nei flussi commerciali. La sicurezza economica europea passa anche dalla capacità dei porti mediterranei di evitare che la velocità logistica diventi vulnerabilità.

Infrastrutture critiche e proiezione mediterranea

Il caso del Pireo, dove COSCO detiene il 67% del capitale[87], costituisce un esempio dei potenziali effetti geopolitici derivanti dal controllo di infrastrutture portuali da parte di operatori esteri. I precedenti del 2016-2017, quando la Grecia sostenne posizioni favorevoli alla Cina in sedi internazionali, mostrano come la proprietà di infrastrutture critiche possa tradursi in influenza politica[88]. Parallelamente, l'Operazione Calypso dell'EPPO ha portato al sequestro di 2.435 container coinvolti in frodi fiscali e doganali legate alle importazioni cinesi, con perdite stimate in circa 800 milioni di euro[89], evidenziando come i porti mediterranei costituiscano anche nodi sensibili per attività illecite. In Italia, COSCO detiene il 40% di APM Terminals Vado, mentre APM Terminals/Maersk mantiene il 60%[90]. Non si tratta di una situazione di controllo, ma di un'infrastruttura di rilevanza strategica che

ESPO, Environmental Report 2024, che colloca elettrificazione delle banchine e digitalizzazione tra le priorità di investimento dei porti europei.

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

[88] 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/

[89] EPPO. Investigation Calypso: More than 2 400 shipping containers seized at port of Piraeus. Luxembourg: European Public Prosecutor's Office, September 15, 2025. https://www.eppo.europa.eu/en/media/news/investigation-calypso-eppo-strikes-criminal

[90] 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

richiede un monitoraggio costante nell'ambito del quadro europeo di screening degli investimenti esteri.

Il Mediterraneo meridionale rappresenta uno dei principali spazi di crescita economica per l'Italia. Nel 2025, l'interscambio di beni tra l'Unione europea e il Vicinato meridionale ha raggiunto 248,2 miliardi di euro, pari al 4,8% del commercio complessivo dell'UE, mentre l'Unione rappresenta il 34,7% del commercio estero della regione[91]. Per l'Italia, le opportunità sono già evidenti: nel 2024 l'export verso gli Emirati Arabi Uniti ha raggiunto 7,9 miliardi di euro, quello verso l'Arabia Saudita 6,2 miliardi, mentre l'Algeria rimane il principale partner energetico con quasi 14 miliardi di euro di interscambio e 8,5 miliardi di euro di investimenti italiani[92]. Il Piano Mattei, il corridoio IMEC e il rafforzamento delle connessioni marittime sono stati presentati come elementi complementari di una stessa strategia.

In questo quadro si inserisce anche l'ipotesi di un tunnel tra Sicilia e Tunisia, concepita come infrastruttura multiutility integrata con il Ponte sullo Stretto. Più che come un progetto ingegneristico immediato, questa ipotesi rappresenta una riflessione strategica di lungo periodo sul ruolo che l'Italia intende assumere quale principale piattaforma europea di collegamento con il continente africano. Tale prospettiva si inserisce in una visione più ampia, secondo cui il baricentro economico del Mediterraneo tenderà progressivamente a spostarsi verso sud, accompagnando la crescita demografica ed economica dell'Africa e il rafforzamento dei rapporti euro-africani.

Box 2 – Il collegamento stabile Sicilia–Tunisia: un'idea con una lunga storia
L'idea di un attraversamento stabile del Canale di Sicilia circola da decenni nel dibattito ingegneristico e geopolitico italiano. La proposta più nota, il progetto TUNeIT dell'ingegnere Enzo Siviero, ipotizza un collegamento di circa 140 chilometri tra Capo Feto (Mazara del Vallo) e Capo Bon, appoggiato a isole artificiali; più recentemente il dibattito si è riorientato sull'ipotesi di un tunnel sottomarino, con costi stimati nell'ordine di alcune decine di miliardi di euro[93]. Al netto della fattibilità tecnica e finanziaria (profondità, sismicità, tempi di realizzazione), oggi l'ipotesi è principalmente geostrategica. Il valore dell'idea è quindi direzionale: fissa l'orizzonte di un'Italia fisicamente connessa all'Africa, in cui il Mezzogiorno diventa cerniera di due continenti. È la stessa

[91] 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
[92] 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
[93] Cfr. ANSA, «Un ponte tra Sicilia e Tunisia, il sogno di Enzo Siviero», 12 dicembre 2016, sul progetto TUNeIT; il dibattito è ripreso nel 2025-2026 con ipotesi di collegamento stabile, anche in tunnel, nell'ordine dei 140 km e con costi stimati in alcune decine di miliardi di euro.

logica che, su scala oggi realizzabile, guida ELMED e le interconnessioni energetiche del Canale di Sicilia (v. Box 1). Il progetto di un collegamento infrastrutturale tra Italia (e quindi Europa) ed Africa aveva già visto alcuni studi i fattibilità, ma oggi può tornare a rappresentare un progetto che non ha solo una dimensione fisica, ma che permette scelte politiche e strategiche di lungo periodo.

La dimensione economica del Mediterraneo comprende anche la capacità di costruire partenariati non predatori. Bisogna quindi evitare approcci estrattivi, valorizzando invece investimenti capaci di produrre sviluppo locale e ritorni industriali per il sistema italiano. In questa logica, materie prime, filiere agricole, infrastrutture digitali, salute, acqua e formazione diventano parti di un'unica politica di cooperazione economica. L'Italia può trarre vantaggio dal fatto di essere percepita in molti contesti africani come interlocutore meno invasivo rispetto ad altri attori globali[94]. Tale reputazione costituisce un capitale politico ed economico, ma richiede capacità di delivery, coordinamento tra amministrazioni e continuità negli impegni.

In questa politica l'Italia parte da un asset unico: Roma ospita dal 1951 la FAO e, con WFP e IFAD, tutte e tre le agenzie alimentari delle Nazioni Unite, una scelta strategica del dopoguerra che può essere rinnovata oggi candidando il Paese al ruolo di hub multilaterale mediterraneo per la sicurezza alimentare[95]. La dimensione «blue food» ne amplifica il potenziale: 3,3 miliardi di persone traggono dai prodotti ittici almeno il 20% del proprio apporto di proteine animali e nel 2022, per la prima volta, l'acquacoltura ha superato la pesca, con il 51% della produzione di animali acquatici[96].

In quest'ottica, emerge come centrale il sistema finanziario pubblico e para-pubblico per sostenere l'internazionalizzazione delle imprese. SIMEST, Cassa Depositi e Prestiti, Farnesina, ministeri, Confindustria e altri soggetti sono componenti di un ecosistema che funziona quando riesce ad agire in modo coordinato. Le PMI, pur rappresentando una quota molto elevata delle imprese finanziate, dispongono di minori risorse e minore cultura internazionale. Per questo, mitigazione del rischio, strumenti a fondo perduto, assistenza tecnica e scelta selettiva dei Paesi partner diventano condizioni necessarie per trasformare il potenziale africano in reale presenza economica italiana.

[94] Valutazione qualitativa ricorrente nel dibattito sulla proiezione italiana in Africa; cfr., tra gli altri, le analisi di ISPI e Fondazione Med-Or sul Piano Mattei e sulla percezione dell'Italia nel continente.
[95] FAO, storia dell'Organizzazione (trasferimento della sede a Roma nel 1951); WFP, «Rome-based agencies».
[96] FAO, The State of World Fisheries and Aquaculture (SOFIA), edizioni 2022 e 2024.

La dimensione energetica

L'Italia come corridoio energetico?

L'energia si configura imprescindibilmente come asse strategico strettamente legato agli interessi industriali del Sistema Paese. Risulta sempre più difficile considerare l'ambito delle politiche energetiche come aspetto indipendente, senza ricondurlo alla sua importanza per gli interessi industriali, commerciali e di sicurezza. La transizione energetica e la sicurezza degli approvvigionamenti non possono più essere scisse dalle politiche estere e industriali, specialmente nel contesto del Mediterraneo e del Piano Mattei.

La questione energetica deve essere collocata entro una più ampia riflessione sulla sopravvivenza industriale europea. La disponibilità di energia a costi competitivi condiziona sia la sostenibilità economica del contrasto al cambiamento climatico sia la capacità dell'Europa di preservare una base produttiva stabile. Senza un tessuto industriale solido non è possibile produrre ricchezza sostenibile e, nel lungo periodo, anche i vantaggi competitivi maturati tendono a erodersi. Per l'Italia, che mantiene una dipendenza energetica dall'estero nettamente superiore alla media europea, la sicurezza energetica rappresenta quindi una componente diretta della sicurezza economica.

Lo sviluppo di corridoi energetici e infrastrutturali tra Europa, Africa e Medio Oriente assume un'importanza crescente per diversificare gli approvvigionamenti e rilanciare la capacità produttiva italiana ed europea. La stabilità di tali corridoi dipende sempre più dalla presenza e dalla proiezione internazionale del Sistema Paese, nonché dalla capacità di integrare strumenti diplomatici, militari e di intelligence a tutela della sicurezza energetica e della competitività industriale.

La strategia di diversificazione italiana ha ridefinito la mappa energetica continentale: dopo il crollo delle importazioni europee di gas russo via gasdotto, diminuite dell'88,2% tra il 2021 e il 2025[97], l'Italia si è affermata come una delle principali porte di accesso europee per gli approvvigionamenti di gas naturale provenienti dall'Africa Settentrionale e dal Mar Caspio. Con la progressiva riduzione delle importazioni dalla Russia, scese a quote ormai residuali nel mix energetico nazionale, l'Italia si afferma in misura sempre crescente come il principale hub energetico del Mediterraneo.

Negli ultimi anni il Sistema Paese ha saputo riorganizzare con successo i propri approvvigionamenti e investire in modo capillare su una efficace rete di gasdotti e terminali di gas naturale liquefatto, la cui capacità massima di rigassificazione nazionale si attesta su volumi di circa 28 miliardi di metri cubi

[97] Bruegel, 2026, European Natural Gas Imports.

annui, pari a oltre il 40% dell'attuale domanda nazionale di gas; nel 2025 il GNL effettivamente importato ne ha coperto circa un terzo.

Per l'Italia, la cui dipendenza energetica si conferma la più alta tra le grandi economie europee, attestandosi al 73,88%[98] nel 2024, il consolidamento di queste infrastrutture garantisce la stabilità necessaria nel breve e medio termine, in attesa che l'ulteriore espansione delle fonti rinnovabili riduca strutturalmente questa vulnerabilità. Mantenere e potenziare tale flessibilità logistica diventa cruciale non solo in un'ottica di tutela del fabbisogno interno, ma anche per consolidare il nuovo ruolo del Paese come hub energetico strategico nel bacino del Mediterraneo.

Il privilegio geografico del paese ha implicazioni anche nell'ambito energetico: l'accesso simultaneo ai tre corridoi *Transmed*, *TAP* e *Greenstream*. Circa la metà del gas importato viene infatti immesso nella rete nazionale tramite i tre nodi di ingresso ad accesso oggi privilegiato, rispettivamente di Mazara del Vallo, di Melendugno e di Gela[99].

Fornitore	**Quota import gas**	**Corridoio, entry point**
Algeria	32,9%	Transmed, Mazara del Vallo
Azerbaigian	16,3%	TAP, Melendugno
Russia	1,3%	TAG, Tarvisio
Libia	1,5%	Greenstream, Gela
GNL (USA, Qatar, Algeria)	34,1%	Terminali di rigassificazione
Europa settentrionale	14,0%	Passo Gries

Tabella 1: Principali fonti di approvvigionamento di gas dell'Italia, 2025. Rielaborazione CISS su dati MASE per l'anno 2025[100,101]

[98] Eurostat, 2026, Energy imports dependency.
[99] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, 2024, Statistiche Energetiche e Minerarie, Importazione di gas naturale per punto di ingresso.
[100] Quote calcolate sulle importazioni complessive 2025 (circa 61 miliardi di m³; MASE/Snam). Il GNL proviene principalmente da Stati Uniti (44,3%), Qatar (24,4%) e Algeria (21,3%). Nota di coerenza: il Policy Brief CISS riporta quote riferite al 2024 (Algeria 38,6%, Azerbaigian 17,4%); lo scarto riflette il diverso anno di riferimento e la forte crescita del GNL (+44% nel 2025).
[101] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, 2025, Statistiche Energetiche e Minerarie, Bilancio mensile del gas naturale in Italia.

Tuttavia, problemi infrastrutturali al valico di Tarvisio, uno dei punti d'uscita più rilevanti per la rete infrastrutturale, storicamente concepita come passaggio in entrata di gas russo, rappresentano un ostacolo cruciale che limita la capacità italiana di esportare metano verso l'Europa centrale. Nonostante la posizione strategica e l'aumento della capacità di rigassificazione, i limiti fisici e di compressione delle reti impediscono all'Italia di diventare un hub di transito bidirezionale a pieno regime.

La capacità in uscita verso la rete austriaca attraverso il corridoio di Tarvisio si attesta infatti sui 263,8 GWh/g rispetto ai 1192,4 GWh/g in entrata[102], un forte squilibrio che riflette la storica dipendenza italiana dalle importazioni di gas naturale. La capacità in uscita dall'Italia verso l'Austria rappresenta il controflusso abilitato dal recente potenziamento delle infrastrutture di interconnessione per diversificare le rotte europee di gas naturale.

Tra il 2021 e il 2025, i volumi convogliati verso l'Europa da Algeria e Libia sono diminuiti rispettivamente di circa il 17,1% e il 69,2%[103]. In questo quadro l'Algeria è divenuta il primo fornitore dell'Italia, con una quota in crescita pur a fronte di volumi in lieve calo rispetto al 2021[104], ma la preoccupazione per i volumi di gas importati dai due storici fornitori nordafricani ha spinto l'Italia a siglare nuovi accordi di fornitura, come l'aumento delle importazioni via gasdotto *Transmed*, per compensare il calo delle forniture e mantenere stabili le riserve energetiche.

Particolarmente emblematica appare, in questo quadro, la traiettoria della Libia, il cui drastico ridimensionamento dei flussi verso l'Europa non è riconducibile esclusivamente alla prolungata instabilità politica ed istituzionale, ma riflette anche la crescita strutturale dei consumi energetici interni, che assorbono quote sempre maggiori della produzione nazionale a scapito dei volumi destinati all'esportazione tramite il gasdotto Greenstream. La tenuta del corridoio libico e il recupero della sua funzione strategica per il Sistema Paese restano pertanto subordinati all'avvio di nuova capacità produttiva a fronte di riserve stimate in 1500 miliardi di metri cubi. Un'inversione di tendenza è attesa a partire dal 2028, quando l'entrata a regime dei nuovi progetti produttivi guidati da Eni consentirà di sostenere l'espansione del fabbisogno domestico locale e, al contempo, di aumentare e stabilizzare i flussi di esportazione verso l'Italia.

Parallelamente, le rigidità intrinseche alle infrastrutture fisse evidenziano come la progressiva affermazione del gas naturale liquefatto risponda a una direttrice evolutiva ormai globale. Lo spostamento strutturale verso il GNL si impone, a prescindere dai maggiori costi lungo la filiera, tanto per ragioni

[102]Gas Infrastructure Europe, 2026, Gas infrastructure system capacity map.
[103] Bruegel, 2026, European Natural Gas Imports.
[104] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, 2024, *Statistiche Energetiche e Minerarie*, Importazione di gas naturale per paese di origine.

strettamente geografiche –legate alla necessità di superare vincoli fisici delle distanze elevate, orografie montuose e profondità dei fondali che rendono antieconomiche o impraticabili le pose di condotte– quanto per il grado di flessibilità operativa che esso assicura in un'ottica di sicurezza energetica. In questa seconda prospettiva, il GNL costituisce un vettore imprescindibile di diversificazione e di tutela della sicurezza degli approvvigionamenti.

Il tema della resilienza è stato affrontato anche dal lato delle infrastrutture energetiche. La diversificazione delle fonti e delle capacità di stoccaggio è stata presentata come principale strumento per ridurre la vulnerabilità del sistema. Una rete capillare e ridondante consente di assorbire meglio il danneggiamento di un singolo punto, limitandone l'impatto a una quota contenuta del fabbisogno complessivo. Tale impostazione implica l'integrazione simultanea di metanodotti, terminali di rigassificazione, fonti di energia elettrica, batterie e, nel medio periodo, vettori come biometano e idrogeno.

La capacità di rigassificazione è stata indicata come leva particolarmente rilevante. Unità galleggianti e terminali terrestri accrescono la flessibilità dell'approvvigionamento, riducendo la dipendenza da singoli corridoi. La presenza di una sola infrastruttura può coprire quote non marginali della domanda nazionale; moltiplicare tali capacità aumenta la resilienza complessiva. Tuttavia, la resilienza non può essere solo fisica. Le reti energetiche contemporanee sono anche infrastrutture digitali e cyber-fisiche. I sistemi di distribuzione sono comandati da remoto, monitorati attraverso gemelli digitali, integrati con algoritmi di manutenzione predittiva e sempre più interdipendenti con reti dati e sensori.

Questo passaggio modifica la natura della sicurezza energetica. Il punto fisico e il punto cyber tendono a coincidere. Una rete di distribuzione può essere colpita attraverso attacchi informatici, interferenze sui sistemi di comando, manipolazione dei dati o sabotaggi fisici. Le infrastrutture energetiche diventano quindi target ideali della guerra ibrida, perché consentono a un attore ostile di inviare segnali, generare danni economici, produrre sfiducia pubblica e creare pressione politica senza ricorrere a uno scontro militare aperto. La protezione richiede luoghi di fusione informativa a livello strategico e tattico, nei quali settore pubblico, aziende infrastrutturali e apparati di sicurezza condividano informazioni su minacce fisiche, cyber e ibride.

In quest'ottica, la ricerca di corridoi alternativi deve necessariamente essere affiancata dalla protezione delle infrastrutture esistenti per mitigare i rischi di guasti, sabotaggi o interruzioni prolungate. Sotto questo profilo, il principale ostacolo non coincide sempre con la disponibilità di capitali, ma con la frammentazione degli apparati di sicurezza e con la necessità di coordinamento. Gasdotti, elettrodotti e cavi sottomarini hanno una vita operativa pluridecennale, mentre la loro pianificazione attraversa

inevitabilmente più cicli politici; un'interconnessione elettrica può richiedere tra dieci e quindici anni prima di entrare in esercizio.

La dinamica richiama una criticità già evidente nel sistema portuale italiano: la centralità geografica consente di intercettare flussi rilevanti, ma non garantisce automaticamente la capacità di trattenerne il valore economico e strategico. Permane però un vulnus strutturale: l'Italia attrae flussi crescenti di gas naturale e di gas naturale liquefatto, ma la minore profondità finanziaria del principale hub telematico italiano per la compravendita del gas naturale, il *Punto di Scambio Virtuale*, impedisce di sviluppare un mercato spot efficiente e conveniente rispetto agli omologhi internazionali come il *Title Transfer Facility* olandese[105]. L'Italia rischia di emergere come principale hub fisico di transito energetico, ma non come centro di potere commerciale.

Una lettura di segno diverso merita comunque di essere registrata: il sistema italiano ha attraversato la crisi energetica meglio di molti partner europei, con stoccaggi portati a ridosso della piena capacità all'avvio degli ultimi inverni[106] e una flessibilità di approvvigionamento che ha retto alla sostituzione del gas russo. In questa prospettiva, le tensioni attuali riflettono dinamiche di mercato più che una scarsità fisica: un elemento di forza da consolidare, non un motivo per ridurre l'ambizione delle riforme.

Per superare questo disallineamento, risulta indispensabile affiancare alla diplomazia delle infrastrutture una politica energetica più incisiva. Elevare l'attrattività del Sistema Paese per nuovi investimenti e accelerare lo sviluppo di capacità addizionali volte a superare i colli di bottiglia rappresentano dunque priorità strategiche affinché l'Italia possa sfruttare nel modo più efficace il proprio vantaggio geografico, traducendo l'attuale centralità logistica in una vera e propria leadership geoeconomica a livello europeo.

In questa prospettiva, il Piano Mattei può rappresentare lo strumento attraverso cui la centralità energetica italiana possa tradursi in partenariati infrastrutturali di lungo periodo con i Paesi africani. La solidità di tali relazioni richiede tuttavia regole condivise, continuità oltre l'alternanza dei cicli politici e una distribuzione tangibile ed equilibrata dei benefici economici. I progetti energetici non possono essere concepiti esclusivamente come operazioni estrattive orientate a trasferire risorse verso i mercati europei, ma devono contribuire alla formazione di capacità produttive, tecniche e amministrative nei Paesi partner.

[105] P. Heather, European Traded Gas Hubs (serie OIES, Oxford Institute for Energy Studies); ACER, Market Monitoring Report – Gas Wholesale Markets: la liquidità del PSV (churn rate) resta di un ordine di grandezza inferiore a quella del TTF olandese.
[106] Dati GIE – AGSI (Aggregated Gas Storage Inventory): riempimento degli stoccaggi italiani a ridosso della piena capacità all'avvio degli ultimi inverni.

Box 3 – Il Piano Mattei: architettura e stato di attuazione
Il Piano Mattei è stato istituito con il decreto-legge 161/2023, convertito nella legge 11 gennaio 2024, n. 2, che ne affida la guida a una cabina di regia presso la Presidenza del Consiglio, con una dotazione iniziale di 5,5 miliardi di euro tra crediti, operazioni a dono e garanzie, nove Paesi pilota al lancio e pilastri di intervento su istruzione e formazione, salute, acqua, agricoltura, energia e infrastrutture[107].
La Terza Relazione annuale, trasmessa alle Camere il 3 luglio 2026, indica 18 Paesi partner e 76 progetti in corso, con un progressivo aggancio al Global Gateway europeo[108]. Per il report il punto qualificante resta la coerenza: il Piano funziona come piattaforma-Paese nella misura in cui integra energia, infrastrutture, formazione e sicurezza in partenariati percepiti come non estrattivi.

Il coordinamento tra il Piano Mattei e il Global Gateway offre la possibilità di ampliare la scala degli interventi, combinando le risorse del Fondo Italiano per il Clima e del Fondo Imprese con strumenti europei e multilaterali. La priorità non consiste esclusivamente nell'aumentare i flussi finanziari, ma nel mobilitarli secondo una strategia coerente, riducendo l'esposizione delle imprese al rischio e assicurando l'effettiva realizzazione dei progetti. Le piccole e medie imprese costituiscono circa il 90% dei soggetti finanziati dagli strumenti di sostegno all'internazionalizzazione[109], ma dispongono generalmente di minori competenze sui mercati africani e di una più limitata capacità di sostenere rischi amministrativi, valutari e politici.

Quote di finanziamento a fondo perduto, garanzie pubbliche e l'estensione degli incentivi alle aziende inserite indirettamente nelle filiere esportatrici possono favorire una partecipazione più ampia del tessuto industriale nazionale. Tuttavia, senza adeguati meccanismi di mitigazione del rischio e una cabina di regia capace di coordinare gli interventi pubblici e privati, la proiezione energetica italiana rischia di restare al di sotto delle proprie ambizioni, nonostante la consistenza delle risorse mobilitate.

In questa prospettiva, la cooperazione mediterranea sulle rinnovabili assume un valore strategico. La sponda meridionale del Mediterraneo dispone di un considerevole potenziale solare ed eolico e occupa una posizione favorevole per lo sviluppo di nuove infrastrutture e interconnessioni. La collaborazione con i Paesi della sponda sud può contribuire alla diversificazione energetica europea, ma richiede regole prevedibili, reti moderne, interconnessioni,

[107] Decreto-legge 15 novembre 2023, n. 161, convertito con L. 11 gennaio 2024, n. 2.
[108] Presidenza del Consiglio dei ministri, Terza Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano Mattei, trasmessa alle Camere il 3 luglio 2026: 18 Paesi partner e 76 progetti in corso.
[109] Cfr. SIMEST (Gruppo CDP), relazioni sull'operatività degli strumenti di sostegno all'internazionalizzazione: le PMI rappresentano circa il 90% delle imprese beneficiarie.

competenze locali e investimenti nella formazione. La sicurezza energetica non può essere separata dalla crescita economica dei partner: infrastrutture percepite come meramente estrattive alimentano instabilità e sfiducia, mentre progetti capaci di generare valore, occupazione e competenze nei territori coinvolti rafforzano la legittimità delle iniziative e la stabilità delle relazioni.

La dimensione cooperativa deve essere conciliata con le differenti traiettorie energetiche dei Paesi coinvolti. Trasferire automaticamente agli Stati africani obiettivi, vincoli e tempistiche elaborati per economie industrializzate rischierebbe di compromettere sia lo sviluppo locale sia la credibilità dell'iniziativa italiana. La transizione dovrà quindi integrare sicurezza degli approvvigionamenti, accesso universale all'energia, crescita industriale e progressiva decarbonizzazione, valorizzando le risorse e le condizioni specifiche di ciascun partner.

Per l'Italia, la capacità di accompagnare questi percorsi senza replicare logiche predatorie costituisce un vantaggio comparato nella competizione per l'influenza nel continente africano. Il consolidamento del ruolo di hub mediterraneo dipenderà, in ultima analisi, non soltanto dalla quantità di energia che il Paese sarà in grado di ricevere e redistribuire, ma dalla sua capacità di produrre sicurezza, tecnologia, capitale umano e sviluppo lungo l'intera rete di relazioni che collega Europa, Africa e Medio Oriente nel grande panorama del Mediterraneo strategico.

La dimensione di sicurezza e difesa

L'Italia e la sua proiezione marittima

L'intensa competizione tra potenze globali e attori regionali che caratterizza il quadro internazionale, e la progressiva affermazione di un sistema multipolare e fortemente asimmetrico hanno modificato profondamente le logiche della politica internazionale. In epoca contemporanea, le alleanze non si fondano più su contrapposizioni ideologiche permanenti, bensì su convergenze di interesse temporanee, spesso limitate a specifici ambiti economici, energetici o tecnologici. Questa evoluzione si pone alla base di una nuova condizione di ipercompetizione, nella quale gli Stati cercano di estendere la propria influenza attraverso strumenti molteplici, tra cui controllo delle risorse energetiche, investimenti infrastrutturali, tecnologie emergenti, accesso ai mercati, capacità militari e influenza politica. In questo scenario il Mediterraneo rappresenta uno dei principali spazi di confronto.

La posizione più condivisa è quella della fluidità dei confini del Mediterraneo allargato, dove Mar Nero e Medio Oriente, pur appartenendo a sistemi geografici differenti, incidono direttamente sulla sicurezza della regione. Analogamente, le crisi del Mar Rosso hanno evidenziato quanto la vulnerabilità di uno solo dei principali corridoi marittimi internazionali sia sufficiente a determinare incrementi dei prezzi dell'energia, dei fertilizzanti, dei trasporti marittimi e, conseguentemente, dei beni alimentari distribuiti nei mercati europei.

Ad oggi permane un carattere prevalentemente reattivo che mostra come molte missioni sono state avviate in risposta a specifiche crisi, come la crisi libica con l'Operazione Irini, il conflitto di Gaza nel 2023 con l'Operazione Levante e gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso nel 2024 con l'Operazione ASPIDES. Sebbene ciò dimostri una significativa capacità di adattamento operativo, la presenza militare non si è ancora tradotta in un'influenza politica strutturale.

L'evoluzione verso una visione sistemica della sicurezza si riflette nell'adattamento delle Forze Armate, che individuano il Mediterraneo allargato quale principale area di gravitazione dello strumento militare italiano, rafforzando le capacità cyber, digitali, spaziali, di intelligence e delle forze speciali. Tale impostazione è riportata nel Documento di Strategia Militare Nazionale[110], volto a definire l'area di gravitazione geografica dello strumento militare italiano incentrata sul Mediterraneo allargato, e a costituire la base per la pianificazione generale interforze per la programmazione a breve e medio termine di priorità strategiche, capacità militari e scenari di sicurezza internazionale. Strutturato secondo una logica

[110] Ministero della Difesa, Documento di Strategia Militare Nazionale (2025); cfr. Documento Programmatico Pluriennale della Difesa 2025-2027 (Camera dei deputati, dossier D10117). La versione pubblica del documento è attesa a valle dell'adozione della Strategia di Sicurezza Nazionale.

di *reverse engineering*, il Documento parte dalla strategia di sicurezza nazionale per derivarne, a ritroso, la postura militare necessaria.

Questa impostazione «a ritroso» rivela un vuoto istituzionale più ampio: l'Italia è l'unico Paese del G7 a non essersi mai dotato di una Strategia di Sicurezza Nazionale[111]. Il percorso è stato avviato solo di recente: il DPCM 22 aprile 2026, n. 2, sulla gestione delle crisi sistemiche affida al CISR la proposta di una Strategia di sicurezza nazionale, da aggiornare almeno ogni tre anni, e la stessa versione pubblica del Documento di Strategia Militare Nazionale è attesa a valle della sua adozione[112].

Il quadro delle risorse conferma la fragilità della cultura di sicurezza nazionale: la Legge di Bilancio 2026 rifinanzia il Fondo pluriennale per gli investimenti della Difesa solo a partire dal 2027[113]; dei 14,9 miliardi di euro provvisoriamente allocati all'Italia nello strumento europeo SAFE, il governo ha richiesto 8 miliardi[114]; e l'Italia risulta l'unico tra quindici Paesi europei sondati in cui una maggioranza dell'opinione pubblica è contraria all'aumento delle spese per la difesa[115]. Colmare il divario tra postura operativa e cornice strategica è quindi anche una questione di consenso e di continuità delle risorse.

In questo quadro, la Marina Militare costituisce la componente dello strumento militare più direttamente coinvolta nella tutela degli interessi nazionali nel Mediterraneo allargato. L'Italia dispone infatti dell'unico *Carrier Strike Group* dell'Unione Europea equipaggiato con velivoli di quinta generazione e di una capacità aeronavale tra le più avanzate a livello internazionale[116]. Da questo spunto di riflessione, durante il Forum, è stata avanzata la proposta di una Comunità Mediterranea di Difesa, più adatta dell'attuale prospettiva di una difesa esclusivamente europea.

La proposta ha un fondamento quantitativo: nell'Unione europea coesistono 178 sistemi d'arma contro i 30 degli Stati Uniti[117] (12 tipi di carro armato contro

[111] L. Termine, G. Natalizia, F. Donnini, «Closing the Gap? Italy Sets New Rules for Its First National Security Strategy Amidst Old Obstacles», War on the Rocks, 12 maggio 2026.
[112] DPCM 22 aprile 2026, n. 2, «Gestione delle crisi sistemiche e Strategia di sicurezza nazionale», GU n. 103 del 6 maggio 2026; cfr. sicurezzanazionale.gov.it. Un disegno di legge (AC 2117) propone inoltre l'istituzione di un Consiglio di Sicurezza Nazionale.
[113] Camera dei deputati, Servizio Studi, dossier DI0181 sulla Legge di Bilancio 2026: il Fondo pluriennale per gli investimenti della Difesa è rifinanziato solo a partire dal 2027.
[114] Reuters, 26 agosto 2026: a fronte di un'allocazione provvisoria di 14,9 miliardi di euro nello strumento europeo SAFE, l'Italia ha richiesto 8 miliardi.
[115] ECFR, rilevazione demoscopica in 15 Paesi europei (maggio 2026): l'Italia è l'unico Paese in cui una maggioranza (58% contro 28%) si dichiara contraria all'aumento delle spese militari.
[116] Marina Militare, "La Marina Militare dichiara la capacità operativa iniziale della componente F-35B imbarcata", Comunicato Stampa n. 15, 28 August 2024.
[117] Commissione europea, factsheet «Defending Europe» (2017), su dati Munich Security Conference e McKinsey, More European, More Connected, More Capable (2017).

uno[118]) con un costo della non-cooperazione stimato tra 18 e 57 miliardi di euro l'anno[119] e circa l'80% degli acquisti ancora su base nazionale[120]. In questa prospettiva il Mediterraneo può diventare il banco di prova europeo del passaggio dalla cooperazione all'integrazione dei sistemi. Una seconda proposta emersa è la costituzione di una forza a elevata prontezza per il Mediterraneo allargato, sul modello della Very High Readiness Joint Task Force della NATO[121], aperta anche ai Paesi nordafricani: i nove Stati litoranei mediterranei membri dell'Alleanza – quasi un terzo dei trentadue – offrirebbero la massa critica per una simile iniziativa.

Le nuove minacce

Uno degli elementi che caratterizza il contesto strategico contemporaneo è la profonda trasformazione della natura delle minacce. Le guerre tradizionali non sono scomparse, ma convivono oggi con modalità di confronto nuove, spesso meno visibili e più difficili da attribuire con certezza ai rispettivi responsabili. La competizione internazionale si sviluppa infatti simultaneamente in una pluralità di domini, come terrestre, marittimo, aereo, spaziale, cibernetico e cognitivo, dando origine a quella che viene ormai definita sicurezza multidominio.[122]

Nel contesto del conflitto Russo-Ucraino, la coesistenza di strumenti appartenenti ad epoche differenti, dimostra come l'innovazione tecnologica non sostituisca necessariamente gli strumenti tradizionali, ma li integri, ampliando le possibilità operative e aumentando la complessità del conflitto.

L'accelerazione tecnologica costituisce pertanto uno dei principali fattori di trasformazione della sicurezza internazionale. Sul piano della stabilità, della deterrenza e della difesa, tale evoluzione impone agli Stati un continuo processo di adattamento delle proprie capacità militari. Ciò significa, da un lato, rinnovare e potenziare le piattaforme cosiddette *legacy* ampliandone le capacità operative e l'efficacia; dall'altro, integrare tecnologie avanzate quali l'intelligenza artificiale, la digitalizzazione, i sistemi a pilotaggio remoto, le tecnologie satellitari, le capacità cyber e software per operazioni informatiche offensive, strumenti che stanno modificando radicalmente la natura dell'ambiente operativo e il modo stesso di condurre le operazioni militari. L'innovazione consente infatti di esercitare pressione su un avversario anche

[118] Draghi, Mario. The Future of European Competitiveness. Part A: A Competitiveness Strategy for Europe. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2025

[119] Centrone, Marco, and Meenakshi Fernandes. Improving the Quality of European Defence Spending: Cost of Non-Europe Report. Brussels: European Parliamentary Research Service, November 28, 2024

[120] EDA. Defence Data 2025–2026. Brussels: European Defence Agency, 2026

[121] NATO: la Very High Readiness Joint Task Force è stata creata al vertice del Galles (2014) e attivata per la prima volta in funzione di deterrenza nel febbraio 2022; dal luglio 2024 le forze ad alta prontezza confluiscono nella Allied Reaction Force.

[122] Cfr. NATO, Strategic Concept 2022; UE, Bussola Strategica per la sicurezza e la difesa (2022); ENISA, Threat Landscape (edizioni annuali).

senza ricorrere a un confronto armato diretto, sfruttando vulnerabilità economiche, informative e tecnologiche.

Allo stesso tempo, un mutamento in quelli che sono gli attori della competizione strategica, così come gli strumenti di cui dispongono e gli effetti che questi sono in grado di generare, è stato palese durante gli ultimi decenni. Accanto agli Stati sovrani e alle organizzazioni terroristiche o criminali, emerge infatti una vera e propria costellazione di soggetti che operano direttamente o per procura, talvolta in maniera manifesta, altre volte in modo occulto, agendo in modo coordinato oppure apparentemente disorganizzato. Tale pluralità rende il quadro della sicurezza internazionale sempre più complesso e difficile da interpretare, ampliando il numero delle minacce e dei domini nei quali esse si manifestano.

Il Sahel illustra questa saldatura tra attori statali, proxy e reti criminali meglio di ogni altro quadrante: la regione concentra oggi oltre la metà (51%) dei decessi per terrorismo nel mondo, contro meno dell'1% nel 2007[123]. La presenza russa è documentata – un centinaio di istruttori dell'Africa Corps giunti in Niger nell'aprile 2024 e tra 1.500 e 2.000 effettivi in Mali – mentre JNIM e Stato Islamico-Sahel tassano e controllano le rotte dei traffici e della migrazione[124]. Le instabilità del Sahel si trasmettono così direttamente al Mediterraneo attraverso flussi, traffici e leve di pressione utilizzabili da attori ostili.

In questo scenario emerge come protagonista il concetto di guerra ibrida, inteso come una forma di competizione che combina strumenti militari convenzionali e non, impattando su operazioni di intelligence, attacchi informatici, campagne di disinformazione, pressione economica, sabotaggio delle infrastrutture critiche e opinione pubblica. L'obiettivo, nei conflitti contemporanei, non consiste necessariamente nella conquista territoriale, ma nell'indebolimento progressivo della capacità decisionale dell'avversario, riducendone la coesione politica, economica e sociale, fino a comprometterne irreversibilmente la capacità di reazione.[125]

Uno degli aspetti più significativi delle minacce ibride è rappresentato dalla loro collocazione al di sotto della soglia del conflitto dichiarato. Molte operazioni vengono infatti progettate in modo tale da non provocare una risposta militare immediata, rendendo estremamente complessa l'attribuzione delle responsabilità e la definizione di adeguate misure di deterrenza. Le attività cyber, le campagne di disinformazione, le interferenze

[123] Institute for Economics and Peace, Global Terrorism Index 2025: il Sahel concentra il 51% dei decessi globali per terrorismo, contro meno dell'1% nel 2007.
[124] AFP/CTC Sentinel (aprile 2024) sull'arrivo di un centinaio di istruttori dell'Africa Corps in Niger; stime statunitensi (2025) su 1.500-2.000 effettivi Wagner/Africa Corps in Mali; UNODC, TOCTA-Sahel 2023, e GI-TOC/ACLED (2023) sul controllo e la tassazione delle rotte da parte di JNIM e Stato Islamico–Sahel.
[125] Cfr. UE, Quadro congiunto per contrastare le minacce ibride, JOIN(2016) 18 final; European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats (Helsinki).

nello spettro elettromagnetico e gli attacchi contro infrastrutture digitali costituiscono esempi emblematici di questa nuova modalità di confronto, nella quale il confine tra pace e guerra appare sempre più sfumato.

Accanto alla dimensione tecnologica, assume crescente rilevanza anche il dominio cognitivo. Le moderne campagne di influenza mirano infatti a condizionare la percezione degli eventi da parte dell'opinione pubblica, alimentando polarizzazione politica, sfiducia nelle istituzioni e frammentazione sociale. La sicurezza, pertanto, non riguarda più soltanto la protezione del territorio nazionale, ma anche la capacità dello Stato di preservare la qualità del dibattito pubblico e la resilienza delle proprie istituzioni democratiche.[126]

La crescente complessità del quadro strategico impone inoltre una revisione del rapporto tra sicurezza militare e sicurezza economica. Le capacità industriali, la disponibilità di tecnologie avanzate e il possesso di competenze scientifiche diventano elementi fondamentali della competitività internazionale. Non è casuale che nel dibattito sulla sicurezza emerga con frequenza il riferimento alla "geopolitica delle competenze": la protezione delle infrastrutture e delle capacità strategiche dipende ad oggi dalla disponibilità di capitale umano altamente qualificato, dalla capacità di innovazione tecnologica e dall'integrazione tra ricerca, università e industria.

L'industria rappresenta un settore ad alta intensità tecnologica, caratterizzato da significative ricadute economiche sull'intero sistema produttivo. Gli investimenti nel comparto generano infatti effetti moltiplicativi sia in termini di valore aggiunto sia sul piano occupazionale, favorendo lo sviluppo di filiere industriali avanzate, il trasferimento tecnologico e la crescita delle competenze nazionali.

Le stime disponibili quantificano questi effetti: secondo lo studio AIAD–Prometeia, ogni euro di valore aggiunto del comparto ne genera altri due nell'economia (moltiplicatore 3,0), con un moltiplicatore occupazionale pari a 4,0, circa 15 miliardi di euro di valore aggiunto e 200.000 occupati – il 23% del manifatturiero high-tech italiano, con un'intensità di ricerca dieci volte superiore alla media[127]. Il caso Fincantieri conferma il radicamento nazionale della filiera: circa l'80% degli acquisti proviene da fornitori italiani, lungo una catena di oltre 5.000 imprese, per oltre la metà PMI, con moltiplicatori della produzione e dell'occupazione stimati in 4,05 e 5,01; l'evidenza accademica più

[126] EEAS, Foreign Information Manipulation and Interference (FIMI) Threat Reports (2023-2025), che documentano centinaia di casi di manipolazione informativa anche in Europa e nel Mediterraneo; NATO StratCom CoE (Riga).

[127] AIAD – Prometeia, studio sul contributo dell'industria italiana della difesa (2021, dati di 2019): moltiplicatore del valore aggiunto 3,0 e dell'occupazione 4,0; circa 15 miliardi di euro di valore aggiunto e 200.000 occupati; 23% del manifatturiero high-tech nazionale; intensità di R&S circa dieci volte la media manifatturiera.

recente indica inoltre che l'aumento della R&S pubblica per la difesa genera un significativo effetto di trascinamento sulla R&S privata[128].

Parallelamente, il mutato contesto internazionale solleva interrogativi anche sul futuro della cooperazione europea e dell'Alleanza Atlantica. L'asse transatlantico, pur rimanendo il principale pilastro della sicurezza europea, si confronta con un quadro internazionale profondamente diverso rispetto a quello emerso nel secondo dopoguerra. L'Europa è pertanto chiamata ad assumere maggiori responsabilità nella gestione della propria sicurezza, rafforzando la cooperazione industriale, tecnologica e militare tra gli Stati membri. Ciò non implica necessariamente la sostituzione della NATO, bensì una maggiore capacità europea di contribuire autonomamente alla stabilità regionale, riducendo le frammentazioni e sviluppando progetti comuni nei settori della difesa, della ricerca e dell'innovazione.

Le infrastrutture critiche del Mediterraneo

La crescente competizione strategica nel Mediterraneo ha riportato la sicurezza delle infrastrutture critiche al centro del dibattito sulla difesa e sulla sicurezza nazionale. Il Mediterraneo con i suoi gasdotti, elettrodotti e cavi sottomarini che assicurano la continuità degli approvvigionamenti energetici, delle comunicazioni digitali e degli scambi commerciali tra Europa, Africa e Medio Oriente è un'area critica per quantità e qualità degli snodi da difendere. In questo contesto, la protezione delle infrastrutture critiche non può più essere considerata una questione esclusivamente tecnica, ma richiede un approccio strategico integrato che coniughi resilienza, deterrenza, cooperazione internazionale e coordinamento tra istituzioni pubbliche e operatori privati, riconoscendone il ruolo essenziale per la sicurezza nazionale e la competitività economica.

Uno dei cambiamenti più significativi riguarda la crescente rilevanza del dominio subacqueo. Per lungo tempo la profondità è stata considerata un elemento di protezione naturale. Si pensi solo a come in passato la profondità costituiva un fattore di sicurezza, oggi tale presupposto è profondamente cambiato. Negli anni Settanta, cavi di comunicazione posati a circa 100 metri di profondità erano considerati naturalmente protetti, mentre ad oggi le tecnologie disponibili consentono ad attori statuali e non di operare fino a 3.000 metri di profondità con costi relativamente contenuti. Questa evoluzione assume particolare rilevanza nel Mediterraneo, dove la profondità media si attesta intorno ai 1.500 metri e gran parte del bacino si colloca entro profondità ormai raggiungibili a costi contenuti[129]. Ne consegue che gran

[128] Fincantieri, studio presentato al Supplier Summit (novembre 2024); E. Moretti, C. Steinwender, J. Van Reenen, «The Intellectual Spoils of War? Defense R&D, Productivity, and International Spillovers», Review of Economics and Statistics, 107(1), 2025.

[129] La profondità media del Mar Mediterraneo è di circa 1.500 metri, con un massimo di circa 5.267 metri (Calypso Deep, Mar Ionio). Fonte: EMODnet Bathymetry (portale batimetrico europeo), https://emodnet.ec.europa.eu/en/bathymetry

parte delle infrastrutture critiche sottomarine, come cavi elettrici, cavi per telecomunicazioni, gasdotti ed elettrodotti, risulta esposta a sabotaggi, attività illecite e minacce ibride.

La vulnerabilità delle infrastrutture non riguarda esclusivamente il mare aperto, ma interessa anche i porti, nei quali approdano i cavi sottomarini attraverso cui transita la quasi totalità del traffico dati globale. La resilienza del sistema dipende non soltanto dalla protezione delle infrastrutture esistenti, ma anche dalla capacità di diversificare le reti attraverso la realizzazione di nuovi corridoi energetici e digitali e di percorsi alternativi, obiettivo perseguibile solo mediante una più stretta cooperazione internazionale e procedure autorizzative più rapide e coordinate. In tale prospettiva si inseriscono anche missioni e attività quali l'operazione Mediterraneo Sicuro e la connessa operazione Fondali Sicuri, finalizzate al monitoraggio e alla tutela delle infrastrutture strategiche subacquee.

La capacità di riparazione è oggi il vero collo di bottiglia. A livello globale si registrano circa 150–200 guasti l'anno ai cavi sottomarini, oltre l'80% dei quali è attribuito ad attività umane, in particolare alla pesca commerciale e alle ancore trascinate; tra il 2012 e il 2024 il tempo medio di risposta alle riparazioni è più che raddoppiato, passando da meno di 20 a oltre 50 giorni, mentre il tempo medio complessivo di riparazione è aumentato da 22 giorni nel 2015 a 40 nel 2023[130]. Nei contesti geopoliticamente più complessi i ritardi possono protrarsi per mesi: il cavo AAE-1, danneggiato nel Mar Rosso nel febbraio 2024 insieme ad altri tre sistemi, ottenne l'autorizzazione alla riparazione soltanto a luglio, dopo mesi di negoziati tra gli operatori e le due autorità yemenite[131]. La flotta mondiale di navi posacavi conta circa sessanta unità, in invecchiamento, di cui solo due basate nell'Unione europea[132]; l'EU Action Plan on Cable Security del febbraio 2025 definisce le navi di riparazione «a major bottleneck» e propone una flotta europea di riserva[133]. Nel Mediterraneo, le riparazioni delle dorsali di telecomunicazione fanno capo a un numero ristretto di operatori, con la flotta del gruppo Orange Marine e della controllata di bandiera italiana Elettra Tlc.

Alla vulnerabilità fisica si somma quella dei corridoi: oltre il 90% del traffico dati Europa–Asia transita oggi per l'Egitto, un vero single point of failure, mentre il bypass israeliano Blue-Raman e il progetto SilkLink attraverso la

[130] International Telecommunication Union (ITU) & International Cable Protection Committee (ICPC), International Advisory Body on Submarine Cable Resilience: Report of the Working Groups, 2026.
[131] Giacomo Leccese, Chokepoint Above and Below the Surface: The Red Sea's Emerging Infrastructure Challenge, IAI Briefs No. 25|08, December 2025.
[132] European Union Agency for Cybersecurity (ENISA), Subsea Cables – What Is at Stake?, July 2023, pp. 13, 20.
[133] ENISA, «Subsea cables – What is at stake?» (2023); Commissione europea e Alto Rappresentante, EU Action Plan on Cable Security, JOIN(2025) 9 final, 21 febbraio 2025.

Siria mostrano quanto rapidamente la geografia dei cavi possa ridisegnarsi[134]. Ne discendono due priorità operative: dotare il Paese di una capacità nazionale, o euro-mediterranea, di riparazione rapida e lavorare a procedure autorizzative accelerate, un «permesso unico di corridoio» per la posa e il ripristino delle infrastrutture.

La crescente centralità del dominio *underwater* sta inoltre accelerando lo sviluppo di capacità tecnologiche dedicate alla sorveglianza e alla protezione dei fondali. Sistemi autonomi, droni di superficie e subacquei e nuove piattaforme di monitoraggio rappresentano strumenti sempre più rilevanti per la tutela delle infrastrutture critiche. Parallelamente, le telecomunicazioni subacquee assumono un'importanza strategica crescente: in assenza di tecnologie come GPS e Wi-Fi, esse si basano su sistemi di comunicazione acustici e ottici, favorendo una più stretta collaborazione tra industria, imprese innovative, centri di ricerca e settore *oil & gas*, che dispone di consolidate competenze nelle operazioni in profondità.

Mediterraneo Allargato, Italia e cooperazione internazionale

Questa lettura spiega il crescente interesse italiano verso il continente africano, rispetto al quale l'Italia si presenta come interlocutore privilegiato dell'Occidente europeo grazie a rapporti di cooperazione consolidati e a una maggiore capacità di dialogo. In tale contesto il Piano Mattei, in sinergia con il programma europeo Global Gateway, assume non solo la forma di strumento di partenariato e sviluppo, ma anche di stabilizzazione regionale.

Il rapporto con l'Africa e con il fianco sud assume anche una valenza europea. La possibilità di un progressivo disimpegno americano dal quadrante euro-mediterraneo, che renderebbe necessario un maggiore investimento sull'autonomia strategica europea, rafforza questo aspetto. Per l'Italia significherebbe rafforzare la propria capacità di operare nel Mediterraneo anche in uno scenario di minore affidamento sulla sponda statunitense. La centralità italiana acquista quindi valore se viene trasformata in rilevanza politica per l'Europa.

Questa direzione trova oggi sponde concrete negli strumenti già varati dall'Unione: il Patto per il Mediterraneo dell'ottobre 2025, con il Piano d'azione dell'aprile 2026 articolato su tre pilastri, l'iniziativa T-MED per l'energia pulita trans-mediterranea[135], il memorandum con la Tunisia e il partenariato

[134] CSIS, «The Strategic Future of Subsea Cables: Egypt Case Study» (novembre 2025): oltre il 90% del traffico dati Europa–Asia transita per l'Egitto; sul progetto SilkLink (stc Group, febbraio 2026) cfr. Submarine Telecoms Forum e Data Center Dynamics.

[135] Trans-Mediterranean Renewable Energy and Clean-Tech Cooperation Initiative (T-MED), iniziativa faro del Patto per il Mediterraneo, volta a mobilitare fino a 25 miliardi di euro per le rinnovabili e le tecnologie pulite entro il 2035. Fonte: Commissione europea, comunicato IP/26/1301, 9 giugno 2026.

strategico con l'Egitto[136]. Si tratta di strumenti che vanno nella direzione auspicata da questo report: la priorità italiana non è quindi sollecitare un cambio di prospettiva, ma agganciare questi formati, orientarne l'attuazione verso il fianco sud e trasformarli in leve del proprio ruolo di gateway.

I Paesi partner e la cooperazione internazionale contribuiscono al rafforzamento della sicurezza nazionale italiana attraverso attività di capacity building, formazione e cooperazione militare. In questo quadro, le relazioni con Africa, Balcani, Medio Oriente e aree connesse come Atlantico, Mar Rosso e Oceano Indiano assumono crescente rilevanza strategica. In queste aree, 30 missioni e operazioni sono portate avanti da una forza di oltre 5.200 militari, a fronte di un impegno complessivo di 7.400 militari della Difesa impegnati all'estero[137].

Questa presenza non ha una funzione esclusivamente operativa. Le missioni, le basi e le attività di formazione contribuiscono alla proiezione esterna del Paese, sostenendo la stabilità regionale, la sicurezza dei traffici, la tutela degli interessi economici e la credibilità italiana presso i partner locali. La cooperazione militare diventa quindi parte della politica estera italiana nel Mediterraneo allargato.

Questa postura cooperativa opera però in un contesto sempre più competitivo. Il Mediterraneo allargato non è uno spazio neutrale in cui la centralità italiana si traduce automaticamente in influenza. È un teatro in cui potenze regionali, attori esterni e Paesi alleati perseguono interessi spesso non coincidenti. Questa dinamica è da ricondursi all'ipercompetizione internazionale, nella quale potenze globali e attori regionali si confrontano per il controllo di rotte commerciali, corridoi energetici, tecnologie, risorse e choke points strategici.

La competizione riguarda anche il posizionamento dell'Italia dentro le proprie alleanze. Se l'autonomia strategica europea dovesse essere costruita prevalentemente attorno ad altre priorità, il Mediterraneo centro-meridionale rischierebbe di restare un teatro esposto ma non pienamente riconosciuto come priorità strategica europea. Per l'Italia, la sfida è evitare che la propria esposizione geografica rimanga una vulnerabilità gestita in modo reattivo, invece di diventare una leva politica nelle sedi europee e atlantiche.

[136] Commissione europea e Alto Rappresentante, A Pact for the Mediterranean, JOIN(2025) 26 final, 16 ottobre 2025; conclusioni del Consiglio del 20 novembre 2025; Piano d'azione, aprile 2026. Cfr. inoltre il MoU UE–Tunisia (16 luglio 2023) e il Partenariato strategico e globale UE–Egitto (17 marzo 2024, pacchetto da 7,4 miliardi di euro).
[137] Ministero della Difesa, dati sulle missioni internazionali; cfr. Deliberazione del Consiglio dei ministri sulla partecipazione dell'Italia alle missioni internazionali e i relativi dossier parlamentari (2025).

Questo nodo emerge anche nel rapporto con la Francia. La Revue Nationale Stratégique del luglio 2025[138] definisce l'ambizione francese al 2030 come motore dell'autonomia strategica europea, con proiezione continua nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Il rischio non riguarda la sovrapposizione operativa, già gestita in ambito UE e NATO, ma la possibilità che l'autonomia strategica europea venga orientata soprattutto attorno alle priorità francesi: fianco est, deterrenza nucleare e Indo-Pacifico. In questo scenario, il Mediterraneo centro-meridionale potrebbe restare affidato di fatto all'Italia, senza che il suo ruolo di gateway europeo verso i corridoi meridionali venga formalmente riconosciuto come asset strategico europeo.

La Turchia pone una sfida diversa. La dottrina della Mavi Vatan[139], elaborata dall'ammiraglio Cem Gürdeniz e sistematizzata sul piano giuridico dall'ammiraglio Cihat Yaycı, definisce rivendicazioni giuridiche e geografiche nell'Egeo, nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero. L'accordo turco-libico del 2019 sulla delimitazione delle zone economiche esclusive ridisegna lo spazio marittimo del Mediterraneo centrale in modo direttamente rilevante per gli interessi italiani. La presenza militare turca a Tripoli, attraverso basi, istruttori, sistemi d'arma e accordi bilaterali con il GNU, riduce lo spazio di mediazione italiana in Libia e incide su un'area sensibile per la sicurezza energetica nazionale.

Box 4 – I nuovi «tre forni»: Ankara, Il Cairo, Tel Aviv

L'Italia gestisce oggi, simultaneamente, tre relazioni essenziali ma divergenti nel Mediterraneo orientale: la Turchia, partner NATO e attore assertivo della Mavi Vatan; l'Egitto, fornitore energetico e interlocutore obbligato su Libia e migrazioni; Israele, partner tecnologico e industriale lungo il corridoio IMEC. Ciascuna relazione ha una logica propria, e ciascuna può entrare in tensione con le altre due – come la storica «politica dei due forni» insegnava già nel secondo dopoguerra.

La domanda strategica che il report consegna al decisore è di sostenibilità: questo equilibrio a tre è mantenibile su un orizzonte di 10-15 anni? Quali investimenti diplomatici, energetici e militari servono perché l'Italia non sia costretta, in una crisi, a scegliere un forno rinunciando agli altri due[140]?

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

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

[140] Il memorandum turco-libico del novembre 2019 sulla delimitazione marittima è registrato presso il Segretariato ONU; per il gas egiziano cfr. il giacimento Zohr (Eni, 2015); sulle relazioni industriali italo-israeliane cfr. i programmi di cooperazione in difesa e spazio.

Queste dinamiche mostrano i limiti della sola geografia. L'Italia dispone di posizione centrale, capacità militari avanzate, partenariati consolidati e una rete ampia di missioni nel Mediterraneo allargato. Questi asset, però, non producono automaticamente influenza politica. La priorità è trasformare presenza operativa, cooperazione internazionale e vantaggio geografico in continuità strategica, capacità di proposta e maggiore peso negoziale. Senza questo passaggio, l'Italia rischia di restare presente sul piano militare e logistico, ma meno incisiva nella definizione degli equilibri politici del Mediterraneo.

La dimensione socio-culturale

Il Mediterraneo come spazio di incontro tra culture

Il Mediterraneo emerge quindi come il mare più geopolitico e congestionato del mondo, uno spazio in cui convergono interessi strategici, commerciali, culturali e religiosi. È anche però l'area nella quale affondano le radici storiche e culturali dell'Italia, che assume il ruolo di punto di contatto tra le diverse sponde del bacino.

Particolarmente rilevante in questo è la dimensione religiosa. Il Mediterraneo rappresenta il luogo di nascita delle tre grandi religioni monoteiste e la religione può costituire un elemento di stabilità sociale e politica. Parallelamente, i processi di decristianizzazione e la progressiva riduzione della presenza delle comunità cristiane in alcune aree del Medio Oriente rischiano di alimentare ulteriori elementi di instabilità regionale.

Sul piano della formazione, l'istruzione è una delle principali sfide strategiche del secolo. Il contesto mediterraneo presenta infatti significative disomogeneità: in Italia, nel 2024, soltanto il 31,6% della popolazione tra i 25 e 34 anni possedeva un titolo di istruzione terziaria, a fronte del 44,1% della media europea[141], mentre nella regione MENA il problema riguarda soprattutto l'elevata quota di giovani esclusi contemporaneamente dal lavoro, dall'istruzione e dalla formazione, pari al 31,5% nel 2023, con un'incidenza particolarmente elevata tra le giovani donne[142]. Al tempo stesso, la regione presenta un'elevata diffusione della connettività digitale, con l'86% dei giovani tra i 15 e i 24 anni che utilizza Internet[143].

In questo contesto, diventa necessario rafforzare il ruolo dell'Italia quale ponte educativo e culturale nel Mediterraneo, promuovendo programmi universitari comuni dedicati agli studi mediterranei e valorizzando negli istituti tecnici, percorsi formativi orientati all'economia del mare, considerata un settore sempre più strategico sotto il profilo economico, tecnologico e occupazionale.

Immigrazione e dinamiche demografiche

Il tema migratorio è una delle principali variabili strutturali del Mediterraneo contemporaneo. Nel 2025 l'Italia ha registrato 66.296 arrivi via mare, un dato sostanzialmente stabile rispetto al 2024 ma significativamente inferiore ai

[141] 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

[142] 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

[143] 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

livelli registrati nel 2023[144]. Alla fine del 2025 erano presenti 142.233 migranti nelle strutture di accoglienza distribuite sull'intero territorio nazionale[145], mentre il Mediterraneo centrale continua a rappresentare la rotta migratoria più letale al mondo[146].

L'immigrazione può essere utilizzata anche come strumento di pressione nell'ambito delle cosiddette guerre ibride. Emerge quindi la necessità di rafforzare la cooperazione con i Paesi di origine e di transito, sostenere la formazione delle guardie costiere locali e consolidare gli accordi bilaterali finalizzati al contrasto dell'immigrazione irregolare.

Parallelamente, il fenomeno non può essere affrontato esclusivamente attraverso strumenti di controllo. L'Italia continua infatti a sperimentare un progressivo invecchiamento della popolazione, mentre i cittadini stranieri residenti hanno raggiunto 5,422 milioni, pari al 9,2% della popolazione nazionale, e nel solo 2024 circa 217 mila persone hanno acquisito la cittadinanza italiana[147]. Allo stesso tempo, nella regione MENA il tasso di disoccupazione giovanile rimaneva pari al 24,4% nel 2023[148], evidenziando un forte squilibrio demografico tra le due sponde del Mediterraneo.

Le proiezioni di lungo periodo rafforzano il punto. Goldman Sachs colloca l'Egitto al settimo posto tra le economie mondiali al 2075, davanti a Germania e Francia, con l'Italia fuori dalle prime quindici, mentre l'Africa supererà i tre miliardi di abitanti entro i primi anni Settanta del secolo e l'Italia è proiettata verso i 35 milioni di residenti al 2100[149]. A fronte di questo riequilibrio, il Paese dispone di un capitale relazionale peculiare, circa 80 milioni di oriundi italiani nel mondo[150], e di una solida base per candidarsi a ospitare una Università Mediterranea.

---

[144] 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

[145] 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

[146] 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

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

[148] 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

[149] K. Daly, T. Gedminas, «The Path to 2075», Goldman Sachs Global Economics Analyst, 6 dicembre 2022; UN, World Population Prospects 2024; Istat, Previsioni della popolazione residente (orizzonte 2080: 45,8 milioni nello scenario mediano, 39,0 nel limite inferiore).

[150] MAECI/progetto Italea: circa 80 milioni di oriundi italiani nel mondo.

In questo quadro è emersa la necessità di sviluppare canali di immigrazione regolare coerenti con il fabbisogno del mercato del lavoro italiano, accompagnati da efficaci politiche di integrazione fondate sull'insegnamento della lingua, sulla formazione professionale e sull'inclusione sociale, considerate condizioni essenziali per trasformare la mobilità in una risorsa economica e sociale.

Giovani

Le nuove generazioni hanno un ruolo centrale nella costruzione delle relazioni euro-mediterranee. I giovani sono stati individuati come i principali destinatari delle future politiche di cooperazione e sviluppo, con particolare riferimento alle iniziative previste dal Piano Mattei.

Tra le proposte avanzate durante il dibattito è emersa l'organizzazione di hackathon mediterranei capaci di coinvolgere gruppi di giovani provenienti dai diversi Paesi della regione nello sviluppo di soluzioni innovative per le rispettive comunità. Tale impostazione è stata presentata come uno strumento volto a favorire la partecipazione diretta delle nuove generazioni alla definizione delle politiche pubbliche, prendendo ispirazione da esperienze di consultazione digitale di ampia scala realizzate in altri contesti internazionali.

Nel complesso, dalla conferenza è emersa una visione della dimensione socio-culturale del Mediterraneo come elemento strettamente connesso alla sicurezza e alla stabilità regionale. Formazione, integrazione, partecipazione giovanile e diplomazia culturale sono stati individuati come strumenti complementari alle politiche economiche e di sicurezza per rafforzare la cooperazione tra le sponde del Mediterraneo e affrontare le principali sfide strutturali dell'area.

Raccomandazioni strategiche

1. Visione strategica e governance
Contesto: la centralità geografica non si traduce automaticamente in influenza; l'Italia resta l'unico Paese del G7 senza una Strategia di Sicurezza Nazionale, il cui percorso è stato avviato solo nel 2026. L'opportunità è trasformare il Mediterraneo allargato in categoria operativa della politica nazionale.

- **Riconoscere il Mediterraneo allargato come principale spazio di proiezione strategica** dell'Italia e dell'Europa, con politiche integrate che colleghino il bacino al Mar Rosso, al Golfo e all'Indo-Pacifico.
- **Completare l'adozione della Strategia di Sicurezza Nazionale** avviata con il DPCM 2/2026 e ancorarvi la pianificazione militare, industriale e di resilienza.
- **Promuovere una strategia mediterranea preventiva**, fondata su intelligence, diplomazia e presenza continuativa nelle aree di interesse strategico.
- **Rendersi il partner Europeo indispensabile nel quadrante del Mediterraneo**, in modo tale che l'UE e la NATO non possano fare a meno del contributo italiano per la governance mediterranea.

2. Economia del mare e portualità
Contesto: i porti italiani generano transito più che valore: collegamenti con l'hinterland deboli, governance frammentata, bandiera in calo e una carenza prevista di 175.000 lavoratori nella Blue Economy entro il 2030. La minaccia è la marginalizzazione competitiva; l'opportunità, il ruolo di gateway euro-mediterraneo.

- **Accelerare l'integrazione porto-hinterland**, completando i collegamenti ferroviari e stradali con il Mezzogiorno e l'Europa centrale e semplificando la governance portuale per ridurre il berth time.
- **Posizionare l'Italia come gateway euro-mediterraneo**, integrando Piano Mattei, IMEC, portualità e diplomazia economica in una strategia unica.
- **Rafforzare il registro di bandiera italiano** e perseguire condizioni di parità regolatoria tra le sponde del bacino (ETS marittimo, dragaggi, costi energetici).
- **Investire nella formazione marittima** e nelle nuove professioni del mare, dalla logistica digitale alla sicurezza subacquea.

3. Energia
Contesto: l'Italia è ormai un hub fisico di ingresso del gas mediterraneo, ma non ancora un centro di potere commerciale: colli di bottiglia verso l'Europa centrale e scarsa profondità finanziaria del PSV. Il sistema ha però dimostrato resilienza nella crisi, con stoccaggi pieni e approvvigionamenti diversificati.

- **Superare i limiti infrastrutturali della rete**, per convogliare il gas dagli approdi meridionali verso l'Europa centrale e sviluppare capacità bidirezionali.
- **Accrescere la profondità e l'attrattività finanziaria** del Punto di Scambio Virtuale.
- **Istituire un ISAC per le infrastrutture energetiche**, sul modello del CERTFin finanziario, come luogo strutturato di condivisione informativa pubblico-privata.

4. Infrastrutture critiche e dominio subacqueo
Contesto: cavi, condotte e porti sono esposti a minacce ibride difficili da attribuire; la riparazione dei cavi è il collo di bottiglia sistemico, con due sole navi posacavi basate nell'UE e tempi medi raddoppiati in dieci anni.

- Rendere sistematico lo **screening degli investimenti esteri in porti** e infrastrutture critiche e potenziare la protezione di cavi e rotte energetiche.
- Dotare il Paese di una **capacità nazionale o euro-mediterranea di riparazione rapida dei cavi sottomarini** e promuovere un «permesso unico di corridoio» per posa e ripristino.
- **Valorizzare il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea** come piattaforma duale di ricerca, industria e sicurezza.

5. Difesa e sicurezza
Contesto: capacità avanzate ma postura prevalentemente reattiva, in un contesto di minacce sotto la soglia del conflitto e di frammentazione europea (178 sistemi d'arma contro i 30 statunitensi). Le risorse restano il punto fragile della cultura di sicurezza nazionale.

- **Ridurre le dipendenze strategiche** rafforzando la base industriale della difesa e le tecnologie dual use.
- **Passare dalla cooperazione all'integrazione dei sistemi**, proponendo una forza a elevata prontezza per il Mediterraneo allargato aperta ai partner nordafricani.
- **Proteggere i programmi pluriennali di difesa** dai cicli politici e sostenere un dibattito pubblico trasparente sulle risorse.

6. Ambiente marino e adattamento costiero
Contesto: il Mediterraneo è un mare sotto stress – plastica, specie non indigene, riscaldamento sopra la media globale – e l'erosione interrompe già infrastrutture nazionali; il PNACC è arrivato solo a fine 2023 e le acque protette sono ferme all'11,6%.

- **Adottare un'agenda nazionale** per l'ambiente marino e l'adattamento costiero, integrata nella pianificazione portuale, infrastrutturale e di sicurezza.

- **Accelerare verso l'obiettivo del 30% di acque protette al 2030**, qualificando il clima come moltiplicatore di minaccia nella pianificazione strategica.

7. Africa e cooperazione internazionale
Contesto: il baricentro demografico ed economico si sposta verso sud; la credibilità italiana dipende da partenariati percepiti come non estrattivi. Gli strumenti europei – Patto per il Mediterraneo, Global Gateway – offrono sponde da orientare, non da attendere.

- **Rafforzare il partenariato strategico con i Paesi africani** con un modello di cooperazione multidimensionale e di lungo periodo.
- **Promuovere joint venture sulle materie prime** con trasformazione in loco, che generino valore locale e ritorni industriali per il sistema italiano.
- **Agganciare il Patto per il Mediterraneo e gli strumenti UE**, orientandone l'attuazione verso le priorità del fianco sud e del ruolo italiano di gateway.

8. Società, cultura e capitale umano
Contesto: l'identità marittima del Paese si è indebolita mentre gli squilibri demografici tra le sponde crescono; il fabbisogno di lavoro qualificato rende la mobilità una variabile economica oltre che di sicurezza.

- **Rafforzare il ruolo dell'Italia come ponte educativo e culturale del Mediterraneo** con programmi universitari condivisi, formazione tecnica marittima e sostenere la candidatura a ospitare l'Università Mediterranea.
- **Governare la mobilità** con canali legali coerenti con il fabbisogno del mercato del lavoro e politiche di integrazione fondate su lingua, formazione e inclusione.

Autori

Raffaele Marchetti
Manfredi Valeriani
Angelo Mario Taraborrelli
Hans Ole Müller
Federico Brogi Carraroli
Rachele Carli
Costanza Criscuolo
Giulio Gaggiano

CISS – Centro per gli Studi Internazionali e Strategici, Luiss | IV DIPLOSEC 2026 | Ricerca "Il Mediterraneo Strategico"

Programma

LUISS DIPLOMATIC & SECURITY FORUM – DIPLOSEC2026

CISS
Roma, giugno 2026

Ore 13:15 Accredito ospiti

Ore 14:00 Saluto istituzionale

Paolo Boccardelli
Rettore Luiss

Introduzione a DIPLOSEC

Raffaele Marchetti
Direttore del Center for International and Strategic Studies - CISS, Luiss

Ore 14:20 Inquadramento strategico sulle sfide di sicurezza nel Mediterraneo

Luciano Portolano
Capo di Stato Maggiore della Difesa

Ore 14:45 Plenaria I - Il Mediterraneo come orizzonte strategico dell'Italia

Antonio Tajani
Vicepresidente del Consiglio dei Ministri, Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale

in dialogo con

Angelino Alfano
Presidente del Center for International and Strategic Studies - CISS, Luiss

Ore 15:15 Sessioni Parallele I

SESSIONE PARALLELA

TD1

Blue economy e portualità nel Mediterraneo

Salvatore Luongo
Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri

Maurizio Martina
DG Aggiunto, FAO

Marco Sesana
General Manager Gruppo Generali

Mario Zanetti
AD Costa Crociere e Special Advisor di Confindustria per l'Economia del Mare

Modera

Iman Sabbah
Rai

SESSIONE PARALLELA

TD0

Infrastrutture critiche nel Mediterraneo

Enrico Maria Bagnasco
CEO Sparkle

Luigi Ferraris
Vicepresidente Esecutivo Fastweb + Vodafone

Roberta Pinotti
Presidente della Fondazione del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea

Alessandro Zehentner
Presidente SNAM

Modera

Flavia Giacobbe
Formiche

Ore 15:55 Pausa caffè

Ore 16:25 Video messaggio - Il Mediterraneo come spazio educativo

Dubravka Šuica
Commissaria Europea per il Mediterraneo

Ore 16:30 Plenaria II – Il Mediterraneo come priorità strategica interna per l'Italia

Nello Musumeci
Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare

in dialogo con

Manfredi Valeriani
Coordinatore Scientifico, Center for International and Strategic Studies - CISS, Luiss

Ore 17:00 Sessioni Parallele II

SESSIONE PARALLELA

TD1

Competizione geopolitica e presenza militare nel Mediterraneo

Paolo Ciocca
Presidente Italgas S.p.A.

Alessandro Ercolani
AD Rheinmetall Italia S.p.A.

Gaetano Quagliariello
Dean School of Government, Luiss

Elisabetta Trenta
Direttrice Osservatorio sulla Sicurezza Nazionale,
Uni Pegasus

Modera

Sergio Cantone
Euronews

SESSIONE PARALLELA

TD 0

Il Piano Mattei e lo sviluppo nel Mediterraneo allargato

Vittorio de Pedys
Presidente SIMEST

Agostino Inguscio
Coordinatore, Centro per il Clima e la Transizione Energetica UNDP Roma

Paolo Rozera
DG UNICEF Italia

Modera

Giorgio Rutelli
ADNKronos

Ore 17:50 Pausa

Ore 18:20 Sessione Plenaria III - Sicurezza e stabilità nel Mediterraneo allargato

Giuseppe Berutti Bergotto
Capo di Stato Maggiore Marina

Francesca Corrao
Direttrice Med-Gulf Laboratory, Center for International and Strategic Studies - CISS, Luiss

Pierroberto Folgiero
AD e DG Fincantieri

Lorenzo Guerini
Presidente COPASIR

Giorgio Mulè
Vicepresidente Camera dei deputati, Membro IV Commissione Difesa

Modera

Iman Sabbah
Rai

Ore 19:15 Conclusioni

Raffaele Marchetti
Direttore, Center for International and Strategic Studies (CISS), Luiss

Ore 20:00 Cena di Gala (su invito)

Circolo Antico Tiro a Volo
Via Eugenio Vajna 21

Copertura Mediatica

LUISS DIPLOMATIC & SECURITY FORUM – DIPLOSEC2026

CISS
Roma, giugno 2026

RAI NEWS

- Diplosec2026, alla Luiss il focus sul Mediterraneo Strategico
- DIPLOSEC 2026, alla Luiss il focus sul Mediterraneo Strategico e il ruolo italiano nello scacchiere
- Diplosec: focus sul Mediterraneo Strategico. Tajani: "Il Mediterraneo è la nostra politica estera"
- Prof. Marchetti: "Studiare e agire affinchè le sfide di oggi non diventino i pericoli del domani"
- Manfredi Valeriani, coordinatore CISS: "I giovani sono consapevoli della situazione internazionale"
- Professoressa Menegazzi: "Necessari incontri tra giovani e istituzioni per una visione lungimirante"

ADNKRONOS

- Giovedì Diplosec2026 alla Luiss, focus sul Mediterraneo Strategico
- Dalle infrastrutture critiche alla difesa: il Mediterraneo al centro degli equilibri globali – Diretta dalle 18
- Diplosec, Folgiero: "Il Mediterraneo sarà laboratorio delle nuove tecnologie subacquee"
- Diplosec, Zanetti: "Economia del mare vale il 12% del Pil, ora rafforzare porti e competenze"
- Diplosec, Darnis: "Il Mediterraneo è un tema italianissimo, ma in Europa non ha un significato unico"
- Diplosec, De Pedys: "Piano Mattei, Simest finanzia le Pmi italiane che investono in Africa"
- Diplosec, Trenta: "Sicurezza italiana e Mediterraneo sono ormai inseparabili"
- Diplosec, Inguscio: "Dal Piano Mattei forte interesse dei Paesi africani, ora partenariato economico"
- Diplosec, Bagnasco: "Per i cavi sottomarini la sfida è la resilienza, servono nuove rotte"
- Diplosec, Ferraris: "Le telecomunicazioni sono asset di interesse nazionale, servono investimenti"
- Diplosec, Marchetti: "Un tunnel tra Sicilia e Tunisia per collegare l'Africa all'Europa"
- Diplosec, Musumeci: "Italia protagonista nel mondo solo se torna centrale nel Mediterraneo"
- Diplosec 2026, alla Luiss il Mediterraneo torna al centro della sicurezza nazionale
- Diretta ADNKronos

FORMICHE

- Mediterraneo, un nuovo modo di pensare il Paese. Ecco il Forum Diplosec
- Alfano, Luongo, Portolano e Tajani a Diplosec2026. Foto di Pizzi

AGENZIA NOVA

- Diplosec 2026: Boccardelli (Luiss), "il Mediterraneo è oggi un crocevia geopolitico globale"
- Diplosec 2026: Marchetti (Luiss) a "Nova", "forum per ragionare su cosa è strategico per l'Italia"

ASKANEWS

- Iran, Tajani: coalizione può intervenire soltanto con cessate fuoco
- Guerini: Italia unico Paese G7 senza strategia di sicurezza nazionale

GIORNALE DIPLOMATICO

- DIPLOSEC 2026 Luiss Diplomatic and Security Forum su Mediterraneo Strategico

EURONEWS

- Il ministro: Israele ha il diritto di esistere, non quello di attaccare il Libano

IL SOLE24ORE

- Iran, Tajani: coalizione può intervenire soltanto con cessate fuoco

ITALPRESS

- Tajani: Mediterraneo al centro del nostro interesse
- Folgiero: Marina Militare e Industria collaborano per la sicurezza del Mediterraneo

LA REPUBBLICA

- DIPLOSEC 2026: sicurezza, infrastrutture critiche e nuovi corridoi, Italia al centro del "Mediterraneo Strategico" – Economia e Finanza – Repubblica.it

LA STAMPA

- DIPLOSEC 2026: sicurezza, infrastrutture critiche e nuovi corridoi, Italia al centro del "Mediterraneo Strategico"

PUNTO EUROPA

- PUNTO EUROPA 10:30 – Analisi delle principali tensioni geopolitiche, della sicurezza europea e del dibattito energetico italiano

RADIO RADICALE

- "DIPLOSEC2026 – Luiss Diplomatic and Security Forum"

TELEBORSA

- DIPLOSEC 2026: sicurezza, infrastrutture critiche e nuovi corridoi, Italia al centro del “Mediterraneo Strategico”

Partner e Sponsor

LUISS DIPLOMATIC & SECURITY FORUM – DIPLOSEC2026

CISS
Roma, giugno 2026

Sponsor Principale



Media Partner





Content Partner



Sponsor







Partner



















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

WAter enerGy fOod Nexus 2 Africa (WAGON2Africa)

CUP E17G24000420006