



Associazione
Europa
Mediterraneo
www.asseurmed.eu



EUROPE & AFRICA

*Un'alleanza paritaria
logistica, molecolare e
digitale.*

Aula Cannizzaro Rettorato
Università degli Studi di Messina
Martedì 29 settembre 2026

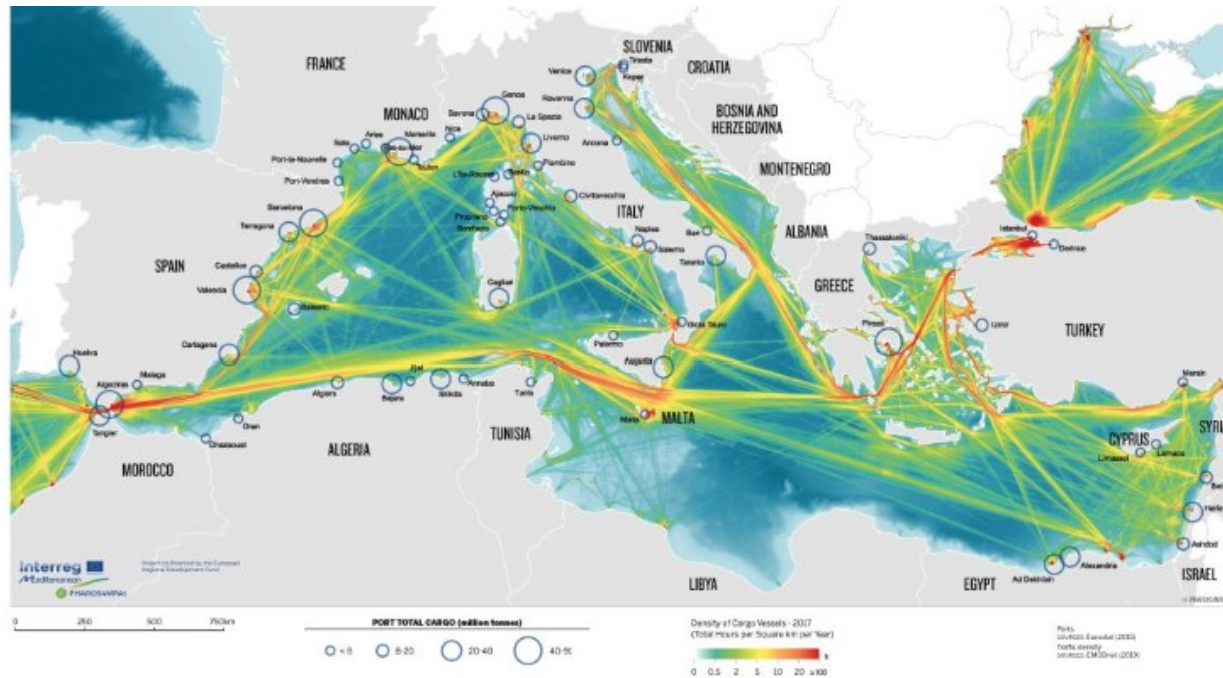
**MACROREGIONE EUROPEA DEL MEDITERRANEO
E PROGETTO DI SISTEMA: RESILIENZA PER IL SUD**

**La connettività nel Corridoio Europeo
Scandinavo–Mediterraneo: visione
euromediterranea e ruolo strategico
del Sud Italia**

Giovanni Saccà

Scandinavo–Mediterraneo: visione euromediterranea e ruolo strategico del Sud Italia

(Integrazione Logistica, Energetica e Digitale verso l'Orizzonte Africa 2063)



Il panorama geoeconomico mondiale sta attraversando una profonda ridefinizione dei propri baricentri logistici, energetici e industriali. In questo contesto, **il bacino del Mediterraneo** si riafferma come lo snodo strategico primario nei flussi globali, evolvendo da **semplice spazio marittimo di transito a cerniera sistemica tra il continente europeo e il continente africano.**

Scandinavo–Mediterraneo: visione euromediterranea e ruolo strategico del Sud Italia

(Integrazione Logistica, Energetica e Digitale verso l'Orizzonte Africa 2063)



L'[Unione Europea](#) e l'[Unione Africana](#) si trovano di fronte a una convergenza strutturale senza precedenti. Da un lato, l'Europa affronta la duplice sfida della transizione ecologica e della riorganizzazione delle catene di approvvigionamento (nearshoring), nell'ottica di garantire la propria sovranità industriale e climatica. Dall'altro lato, **il continente africano si proietta verso una straordinaria crescita demografica ed economica guidata dall'[Agenda 2063 'The Africa We Want'](#).**

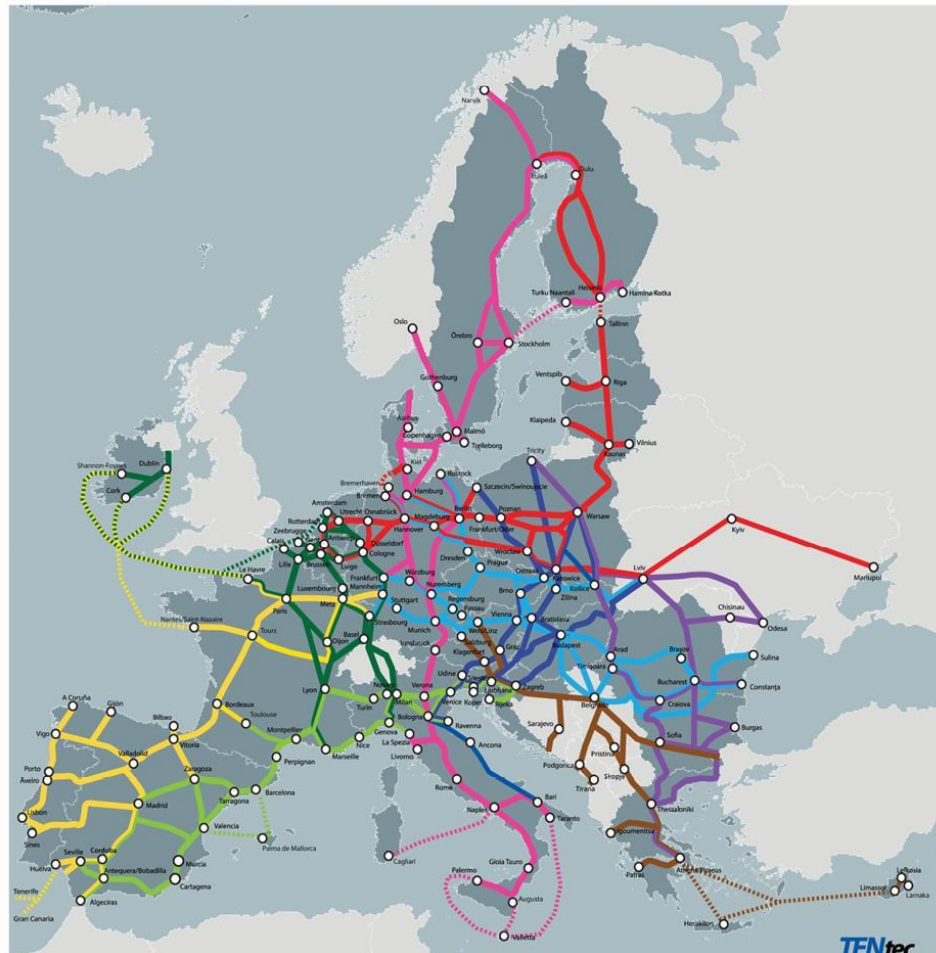
L'Africa conta oggi oltre 1,4 miliardi di abitanti, destinati a triplicare entro il 2100, mentre l'Unione Europea vedrà una contrazione demografica stimata attorno al 25%.

In tale scenario, la costruzione di un'alleanza paritaria basata su infrastrutture di connessione fisica, energetica e digitale rappresenta un imperativo geopolitico non più rinviabile.

Scandinavo–Mediterraneo: visione euromediterranea e ruolo strategico del Sud Italia (Integrazione Logistica, Energetica e Digitale verso l'Orizzonte Africa 2063)



Map Finder Chart for European Transport Corridors



All'interno di questo quadro, il [Corridoio Europeo Scandinavo–Mediterraneo](#) (Scan-Med), asse portante della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), costituisce la dorsale infrastrutturale che unisce il Nord Europa con il Mezzogiorno d'Italia. Sviluppandosi per oltre 9.300 km dal confine finlandese con la Russia, attraverso Svezia, Danimarca, Germania, Austria e la penisola italiana, fino alla Sicilia e a Malta, il Corridoio Scan-Med trova nel Sud Italia la sua naturale «*testa di ponte*» proiettata verso la Sponda Sud del Mediterraneo.

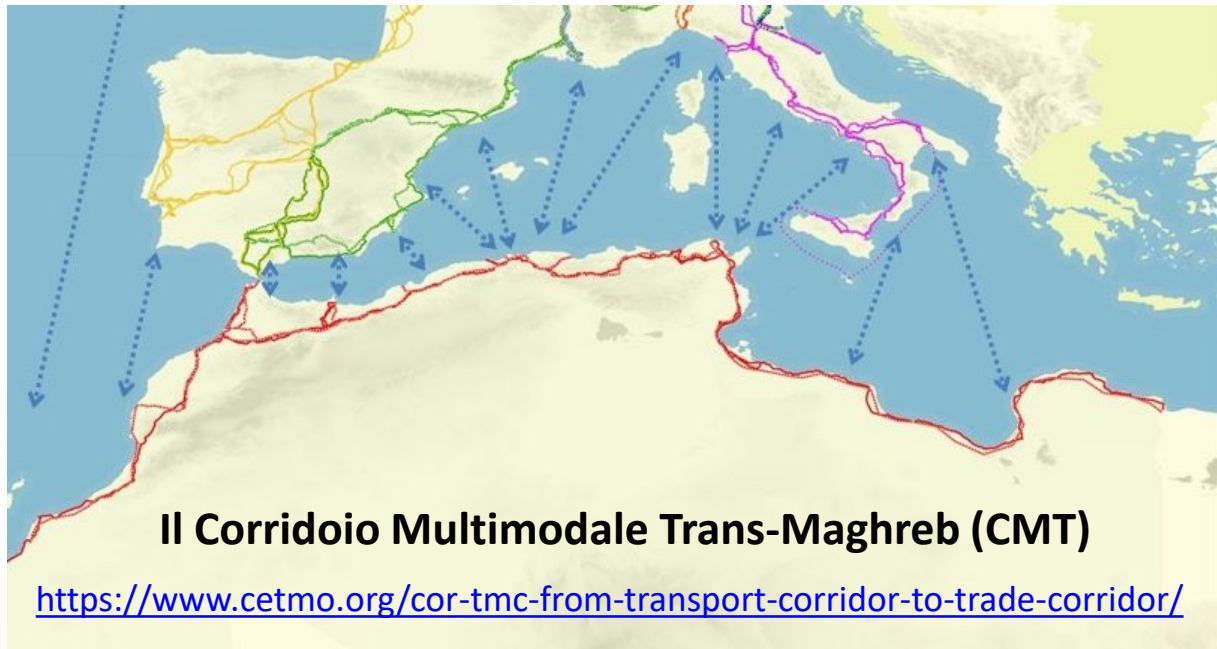


5



Scandinavo–Mediterraneo: visione euromediterranea e ruolo strategico del Sud Italia (Integrazione Logistica, Energetica e Digitale verso l'Orizzonte Africa 2063)

I Corridoi Multimodali Europei (TEN-T)



Il Corridoio Multimodale Trans-Maghreb (CMT)

<https://www.cetmo.org/cor-tmc-from-transport-corridor-to-trade-corridor/>

https://www.cetmo.org/wp-content/uploads/2026/01/TMC-From-Transport-to-Trade-Corridor-Main_2Edweb-1.pdf

<https://www.cetmo.org/wp-content/uploads/2026/01/TMC-From-Transport-to-Trade-Corridor-AnnexesA4web.pdf>



<https://www.cetmo.org/fr/colloquium-on-high-speed-rail-2/>

Il Corridoio Multimodale Trans-Maghreb (TMC)

serve attualmente il 66% della popolazione, il 70% delle aree urbane e il 66% delle zone industriali e di attività della regione del Maghreb. La sua configurazione si estende parallelamente alla costa, collegando capitali e importanti centri urbani come Nouadibou in Mauritania; Agadir, Marrakech, Casablanca, Tangeri e Fez in Marocco; Orano, Chlef, Settif e Costantina in Algeria; Sousse, Sfax e Gabès in Tunisia; e infine Misurata, Sirte, Bengasi e Tobruk in Libia. Inoltre, diverse diramazioni si collegano a importanti snodi di trasporto marittimo come Jadida, Safi e Nador in Marocco; Arzwe, Bejaia, Annaba e Skikda in Algeria.

<https://www.cetmo.org/fr/nouvelles-1-comite-de-suivi-corridor-multimodal-trans-maghrebin/>

Il Corridoio Scan-Med unisce 6 nazioni per oltre 9.300 km come asse TEN-T primario

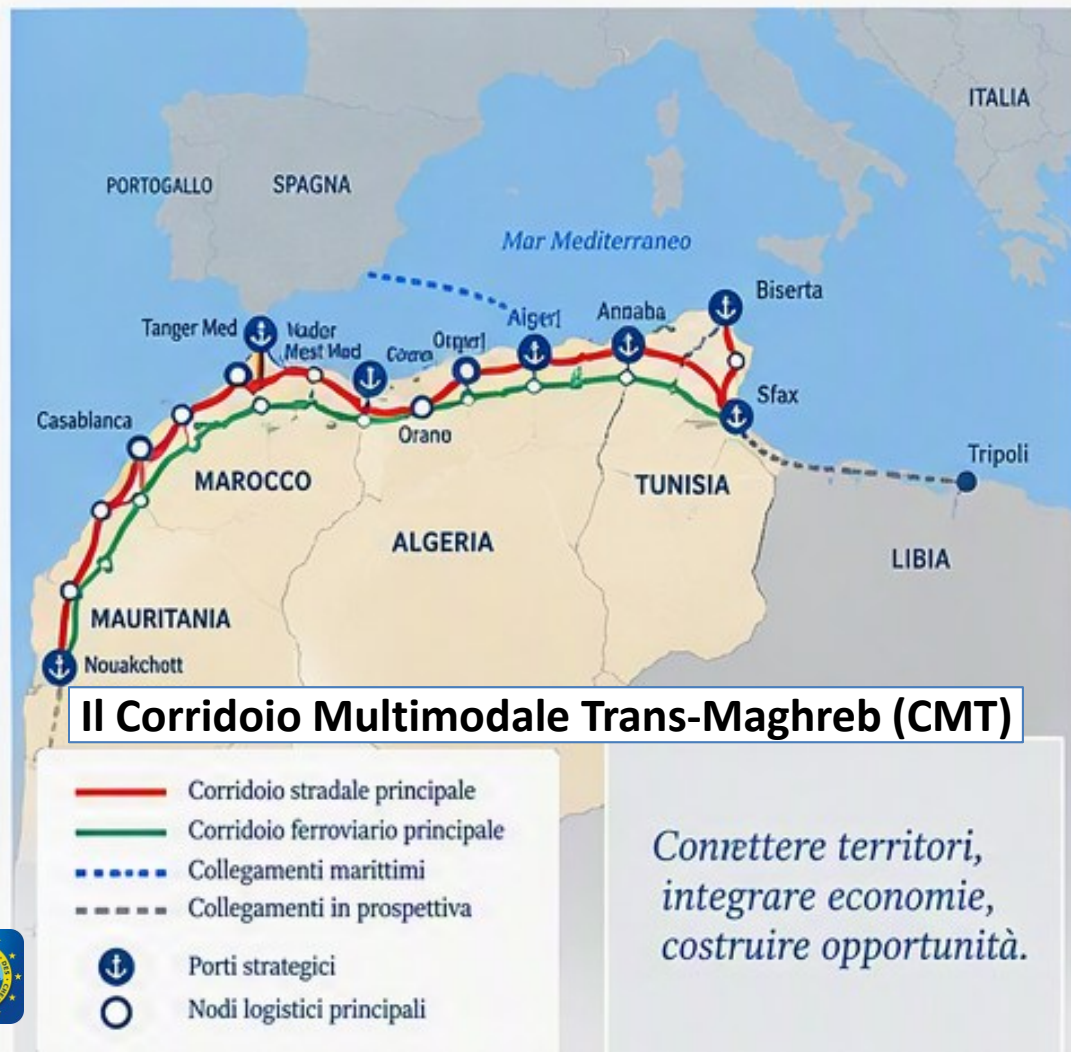
- **Estensione Continentale:** Si sviluppa dal confine finlandese con la Russia, attraversando Svezia, Danimarca, Germania, Austria e Italia fino a Sicilia e Malta.
- **Obiettivo d'Intermodalità:** Focus sulla decarbonizzazione del trasporto merci e passeggeri attraverso il trasferimento modale su ferrovie ad alta capacità.
- **Proiezione Mediterranea:** Il Mezzogiorno d'Italia si qualifica come la naturale 'testa di ponte' dell'Unione Europea per connettersi con le rotte del Nord Africa.
- **Nearshoring delle Catene:** Accorciare le filiere produttive globali unendo Europa e Nord Africa in un blocco economico integrato e reciprocamente vantaggioso.

LA CERNIERA EURO-MEDITERRANEA

Le reti TEN-T (Trasporti), TEN-E (Energia) e la fibra ottica si incontrano nel Mezzogiorno. L'Italia meridionale non è più periferia dell'Europa, ma baricentro logistico e molecolare. Questa integrazione fisica supporta l'Agenda 2063 dell'Unione Africana, creando posti di lavoro qualificati e favorendo il co-sviluppo paritario.



Scandinavo–Mediterraneo: visione euromediterranea e ruolo strategico del Sud Italia (Integrazione Logistica, Energetica e Digitale verso l'Orizzonte Africa 2063)



Il Corridoio Multimodale Trans-Maghreb (TMC) è uno dei principali progetti di integrazione infrastrutturale dell'Africa nord-occidentale. Nato nell'ambito del GTMO 5+5 e sviluppato con il supporto tecnico del CETMO e finanziario della Banca Islamica di Sviluppo (IsDB), **il progetto mira a trasformare una rete di infrastrutture nazionali in un corridoio logistico regionale integrato.**

L'obiettivo non è soltanto quello di collegare fisicamente i Paesi del Maghreb, ma di evolvere da un semplice corridoio di trasporto a un **vero e proprio corridoio commerciale, capace di favorire integrazione economica, intermodalità, facilitazione doganale e connessioni tra Africa occidentale, Maghreb ed Europa.**

Scandinavo–Mediterraneo: visione euromediterranea e ruolo strategico del Sud Italia (Integrazione Logistica, Energetica e Digitale verso l'Orizzonte Africa 2063)

RÉSEAU MULTIMODAL DU GTMO 5+5 DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Réseau global et réseau central : Routes, ports et aéroports des pays du Maghreb

Lisbonne, 22 octobre 2014



1/3



Il Corridoio Multimodale Trans-Maghreb (TMC) Quadro aggiornato al 2026

Verso un corridoio commerciale euro-africano
nel Mediterraneo occidentale



Connettere territori,
integrare economie,
costruire opportunità.

In collaborazione con

5+5
GTMO

Gruppo dei Ministri dei Trasporti
del Mediterraneo Occidentale

CETMO
Centre for Transportation Studies
for the Western Mediterranean

ISDB
Islamic Development Bank

1. Sintesi esecutiva

Il Corridoio Multimodale Trans-Maghreb (TMC) è uno dei principali progetti di integrazione infrastrutturale dell'Africa nord-occidentale. Nato nell'ambito del GTMO 5+5 e sviluppato con il supporto tecnico del CETMO e finanziario della Banca Islamica di Sviluppo (ISDB), il progetto mira a trasformare una rete di infrastrutture nazionali in un corridoio logistico regionale integrato.

L'obiettivo non è soltanto quello di collegare fisicamente i Paesi del Maghreb, ma di evolvere da un semplice corridoio di trasporto a un vero e proprio corridoio commerciale, capace di favorire integrazione economica, intermodalità, facilitazione doganale e connessioni tra Africa occidentale, Maghreb ed Europa.

“ Il TMC come spina dorsale dell'integrazione territoriale
dell'intero Maghreb.

CETMO, 2025

2. Inquadramento geografico e strategico

Il corridoio interessa principalmente Mauritania, Marocco, Algeria, Tunisia e, in prospettiva, Libia, costituendo l'asse principale est-ovest del Nord Africa.

Dal punto di vista geopolitico, il TMC assume una duplice funzione:



Collegare
i principali poli economici
e logistici maghrebini.



Fungere da ponte tra
Africa subsahariana,
Mediterraneo occidentale
e Unione Europea.

3. Obiettivi del progetto

L'Action Plan del TMC è concepito per:



Migliorare
l'accessibilità
regionale



Eliminare
i missing links
infrastrutturali



Aumentare
la multimodalità



Sviluppare interporti
e piattaforme
logistiche



Favorire interoperabilità
e armonizzazione
dei sistemi di trasporto



Incrementare
gli scambi commerciali
intra-maghrebini

4. Componenti infrastrutturali principali

Il TMC integra le principali modalità di trasporto: strada, ferrovia e sistema portuale.



Rete stradale

- Autostrada est-ovest algerina
- Reti autostradali marocchine
- Collegamenti tunisini
- Corridoi costieri mauritani



Rete ferroviaria

- Estensione AV marocchina
- Collegamento Marrakech-Agadir
- Sviluppo AV tunisina
- Connessioni transfrontaliere (in prospettiva)



Sistema portuale

- Tanger Med, Nador West Med
- Casablanca, Orano, Arzew
- Annaba, Biserta, Sfax
- Nouakchott

5. Stato di avanzamento al 2026



Governance

- Attivo dal 2022 il Comitato di monitoraggio dell'Action Plan TMC.
- Nel giugno 2026 il Marocco ha assunto la Presidenza del GTMO 5+5 (2026-2028).
- Tra le priorità: sviluppo della rete multimodale, digitalizzazione, decarbonizzazione, resilienza climatica.



Evoluzione tecnica

- Nel 2025 il CETMO ha pubblicato la seconda edizione dello studio "The Trans-Maghreb Multimodal Corridor: From Transport Corridor to Trade Corridor".
- Aggiornamento di infrastrutture, progetti prioritari, gap e potenziale commerciale.
- Individuati numerosi progetti prioritari su porti, ferrovie e nodi logistici.



Investimenti

Il completamento del corridoio richiede investimenti molto elevati in:

- infrastrutture ferroviarie
- portualità
- piattaforme logistiche
- digitalizzazione dei corridoi.

Figura 1 – Il Corridoio Multimodale Trans-Maghreb

Fonte: CETMO, 2025 – The Trans-Maghreb Multimodal Corridor: From Transport Corridor to Trade Corridor



Figura 1 – Rete multimodale e principali nodi logistici del TMC. Fonte: CETMO, 2025.

6. Principali criticità



Tensioni geopolitiche

Persistente chiusura della frontiera Marocco-Algeria.



Criticità operative

Procedure doganali non uniformi, differenze regolatorie, scarsa interoperabilità digitale.



Criticità finanziarie

Necessità di ingenti investimenti per completare le infrastrutture e aumentare l'interoperabilità.

7. Opportunità strategiche



Economiche

Crescita degli scambi, attrazione di investimenti, sviluppo delle catene del valore.



Ambientali

Trasferimento modale, riduzione delle emissioni, maggiore resilienza climatica.



Geopolitiche

Maggiore integrazione del Maghreb e rafforzamento dei collegamenti Europa-Africa.

8. Conclusioni

Il Corridoio Multimodale Trans-Maghreb è entrato nel 2026 in una fase di maturazione strategica. Il suo successo dipenderà dalla capacità degli Stati coinvolti di superare le criticità geopolitiche, armonizzare regole e procedure, mobilitare capitali pubblici e privati e sviluppare una governance sovranazionale efficace.

Il TMC non deve essere considerato soltanto come un'infrastruttura lineare di trasporto, bensì come un vero corridoio economico euro-africano, destinato a ridefinire le relazioni logistiche e commerciali del Mediterraneo occidentale nei prossimi decenni.

Infrastrutture per un Mediterraneo più vicino.

4. Componenti infrastrutturali principali

Il TMC integra le principali modalità di trasporto: strada, ferrovia e sistema portuale.



Rete stradale

- Autostrada est-ovest algerina
- Reti autostradali marocchine
- Collegamenti tunisini
- Corridoi costieri mauritani



Rete ferroviaria

- Estensione AV marocchina
- Collegamento Marrakech-Agadir
- Sviluppo AV tunisina
- Connessioni transfrontaliere (in prospettiva)



Sistema portuale

- Tanger Med, Nador West Med
- Casablanca, Orano, Arzew
- Annaba, Biserta, Sfax
- Nouakchott

Il Corridoio TMC unifica il Nord Africa programmando investimenti per oltre €120 miliardi

• **RIPARTIZIONE DEGLI INVESTIMENTI (STIME CETMO)**

- **Autostrade (€23,34 miliardi):** Sviluppo di 8.165 km di autostrade per connettere in modo sicuro ed efficiente i paesi costieri.
- **Ferrovie (€81,24 miliardi):** Creazione di 10.106 km di linee ferroviarie ad alta capacità ed interoperabili.
- **Porti (€9,74 miliardi):** Ammodernamento strutturale e dragaggio di 5 grandi scali marittimi commerciali.
- **Piattaforme Logistiche (€3,55 miliardi):** Realizzazione di 17 interporti e dry ports interni per ottimizzare i carichi.
- **Infrastrutture Aeroportuali (€0,15 Mld):** Rabat-Salé

• **PROIEZIONE ED IMPATTO DEL TMC**

- **Integrazione GTMO 5+5:** Il corridoio unisce Marocco, Algeria, Tunisia, Libia e Mauritania in un blocco infrastrutturale unificato, interfacciandosi con le reti TEN-T (Scandinavo-Med, Mediterraneo, Atlantico).
- **Connessione con il Sahel:** L'opera non funge solo da rotta costiera, ma penetra verso l'interno offrendo uno sbocco diretto sul Mediterraneo a Niger, Ciad e Mali, superando l'isolamento storico.
- **Sinergia con l'Italia:** La logistica diventa politica industriale: lo sviluppo a sud apre nuovi mercati per l'esportazione italiana, integrando la manifattura del Mezzogiorno con le catene di fornitura magrebine.



La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard

EGITTO

Suez su Rotaie
2.000 km

Rete ad alta velocità elettrificata da Siemens. Collegherà il Mar Rosso (Ain Sokhna) al Mediterraneo (Alessandria, Damietta) entro il 2027, riducendo le emissioni del 70%.

MAROCCO

Modello ONCF
Al Boraq

Il Marocco possiede la rete più elettrificata (64% di 2.295 km di cui **350 km AV**). Il 70% del traffico merci ONCF alimenta direttamente i porti di Tanger Med e Nador West Med.

ALGERIA

Rocade Nord
1.250 km

Asse costiero ferroviario che unisce 22 wilayas e collega 9 porti strategici. Gli studi e l'ammodernamento sono stati avviati con l'italiana Italferr (FS).

TUNISIA

Masterplan 2040
11,6 Mld \$

Piano massiccio per ammodernare la rete SNCFT (1.777 km). Include la futura linea Transmagrebin a ad Alta Velocità (TMC) a 220-250 km/h.

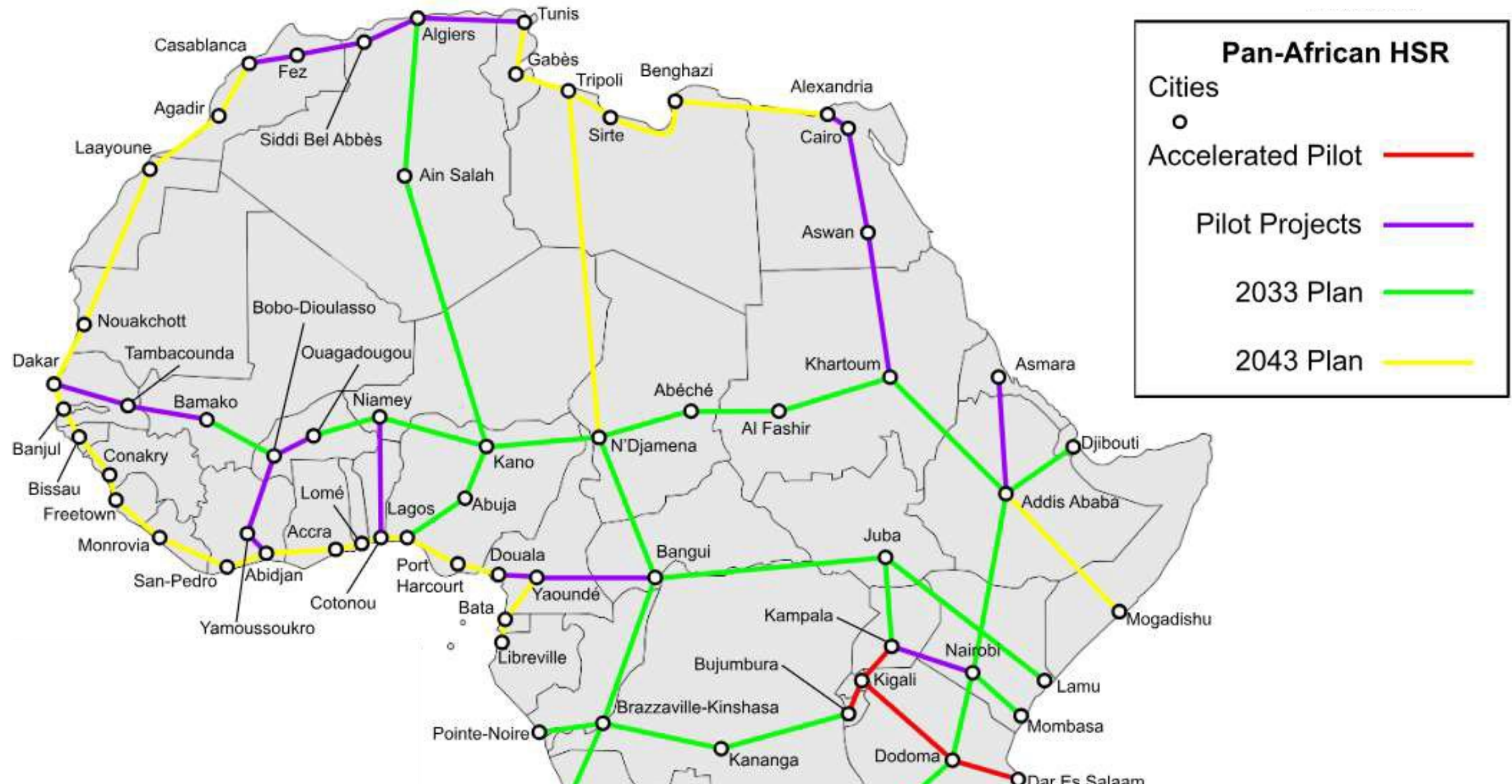
LIBIA

Ripristino ex Novo

1.770 km

Rete interamente distrutta. Nel 2024 sono stati siglati contratti con il consorzio BF-A per ripristinare l'asse costiero Ras Ajdir-Musaid a 250 km/h.

La rete ferroviaria integrata ad alta velocità dell'Africa secondo il masterplan Vision 2063 dell'Unione Africana

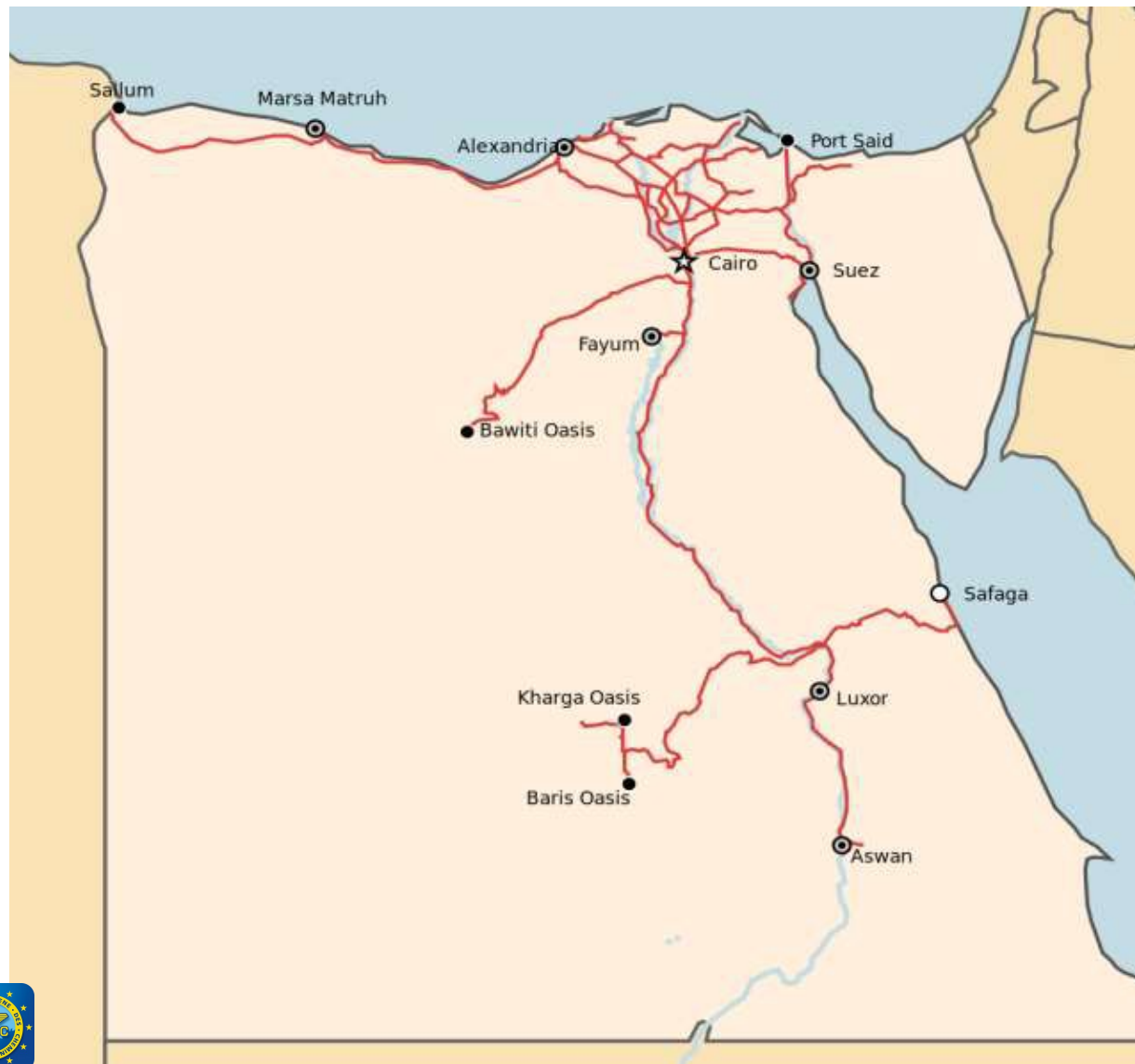


Rete stradale transafricana

https://www.wikiwand.com/it/Rete_stradale_transafricana

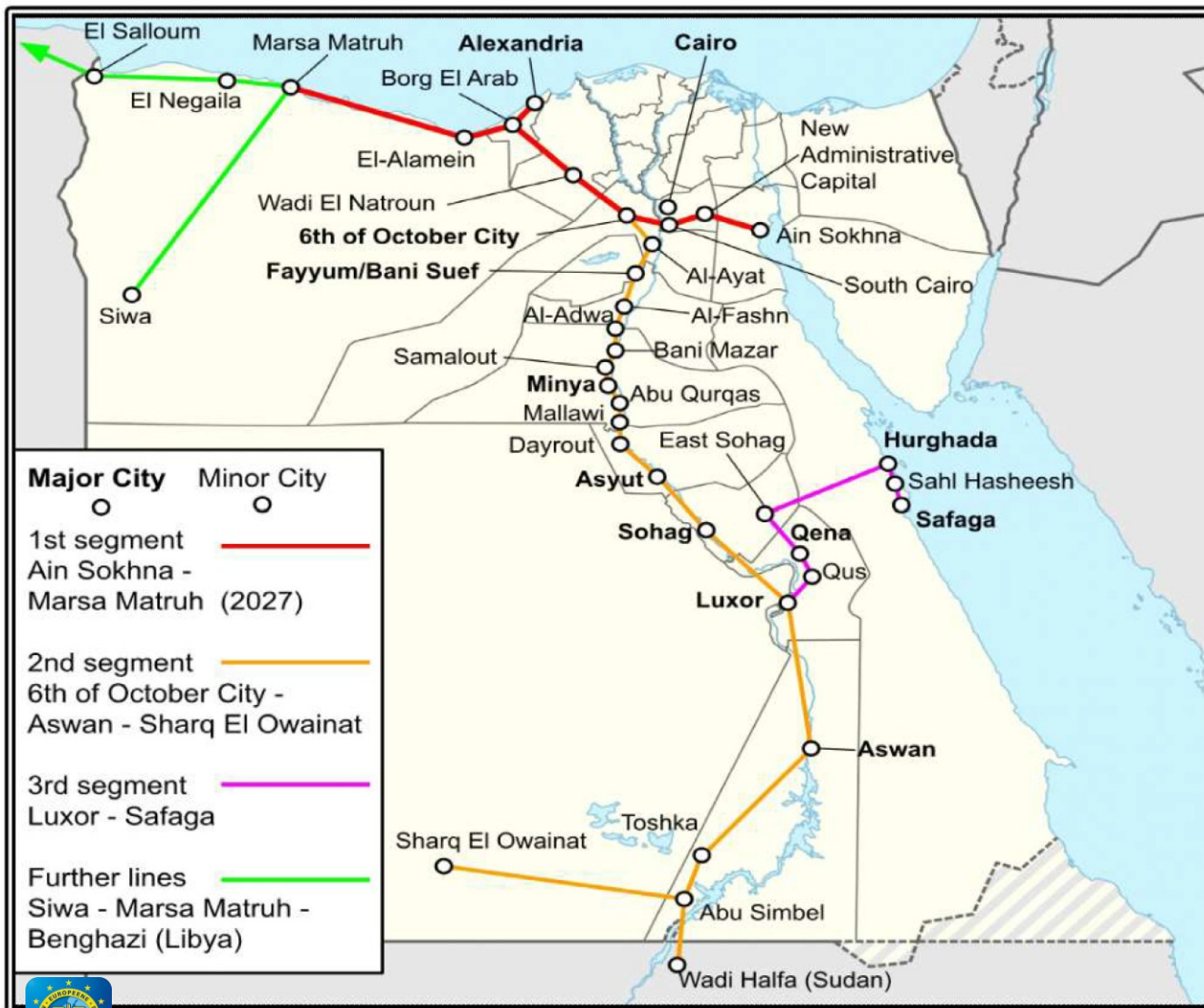


La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



Egitto — Il Suez su Rotaie: L'Egitto ha intrapreso la costruzione del sesto sistema ferroviario ad alta velocità più grande al mondo, una rete elettrificata da 2.000 km nota come 'Suez su Rotaie' sviluppata da Siemens Mobility in partnership con Orascom e Salcef Group. La prima tratta, la 'Green Line' da 600 km tra Ain Sokhna sul Mar Rosso e Marsa Matrouh/Alessandria sul Mediterraneo, sarà operativa entro il 2027, riducendo le emissioni di carbonio del 70%.

La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard

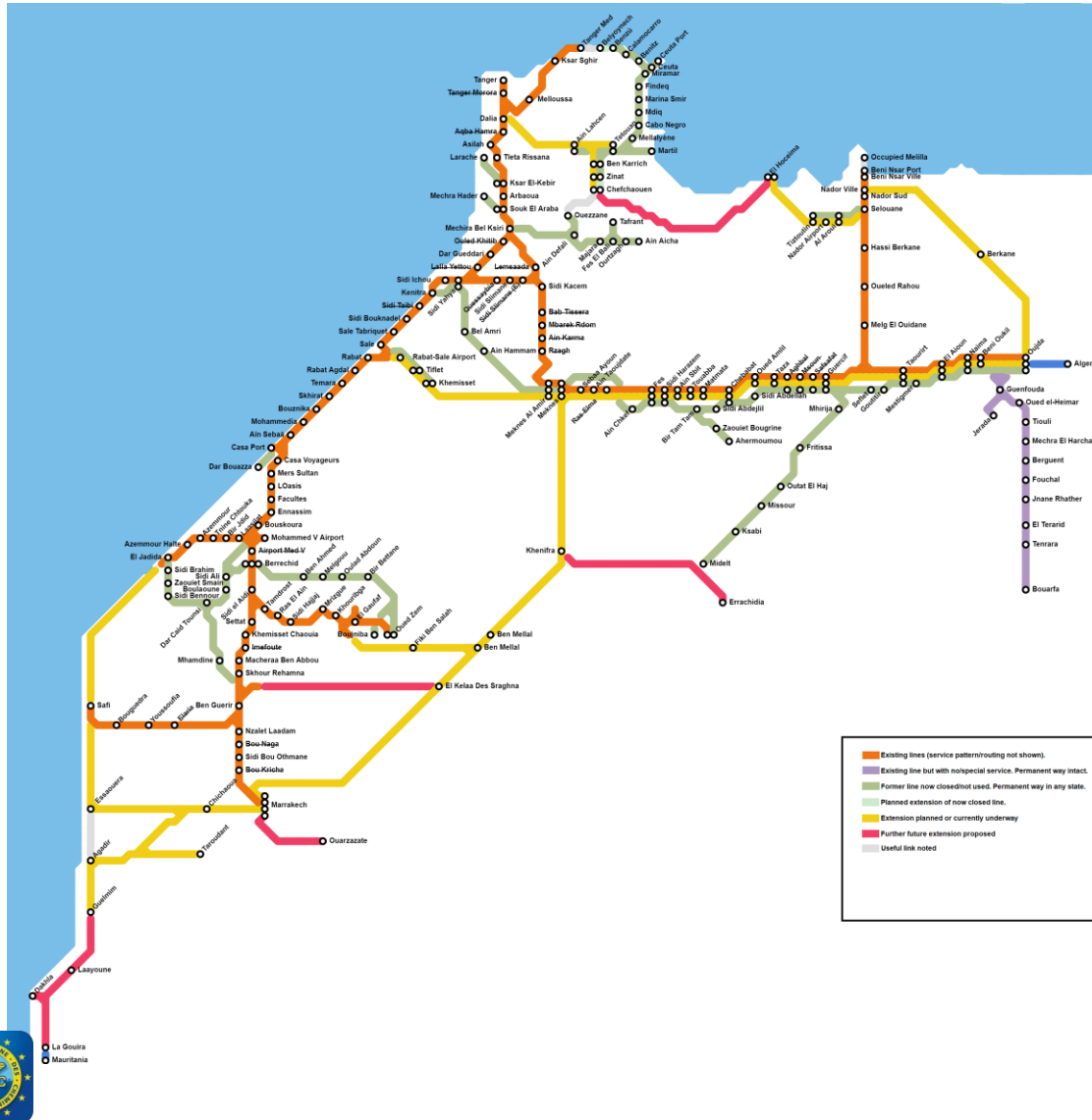


Egitto — Il Suez su Rotaie: L'Egitto ha intrapreso la costruzione del sesto sistema ferroviario ad alta velocità più grande al mondo, una rete elettrificata da 2.000 km nota come 'Suez su Rotaie' sviluppata da Siemens Mobility in partnership con Orascom e Salcef Group. La prima tratta, la 'Green Line' da 600 km tra Ain Sokhna sul Mar Rosso e Marsa Matrouh/Alessandria sul Mediterraneo, sarà operativa entro il 2027, riducendo le emissioni di carbonio del 70%.

La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard

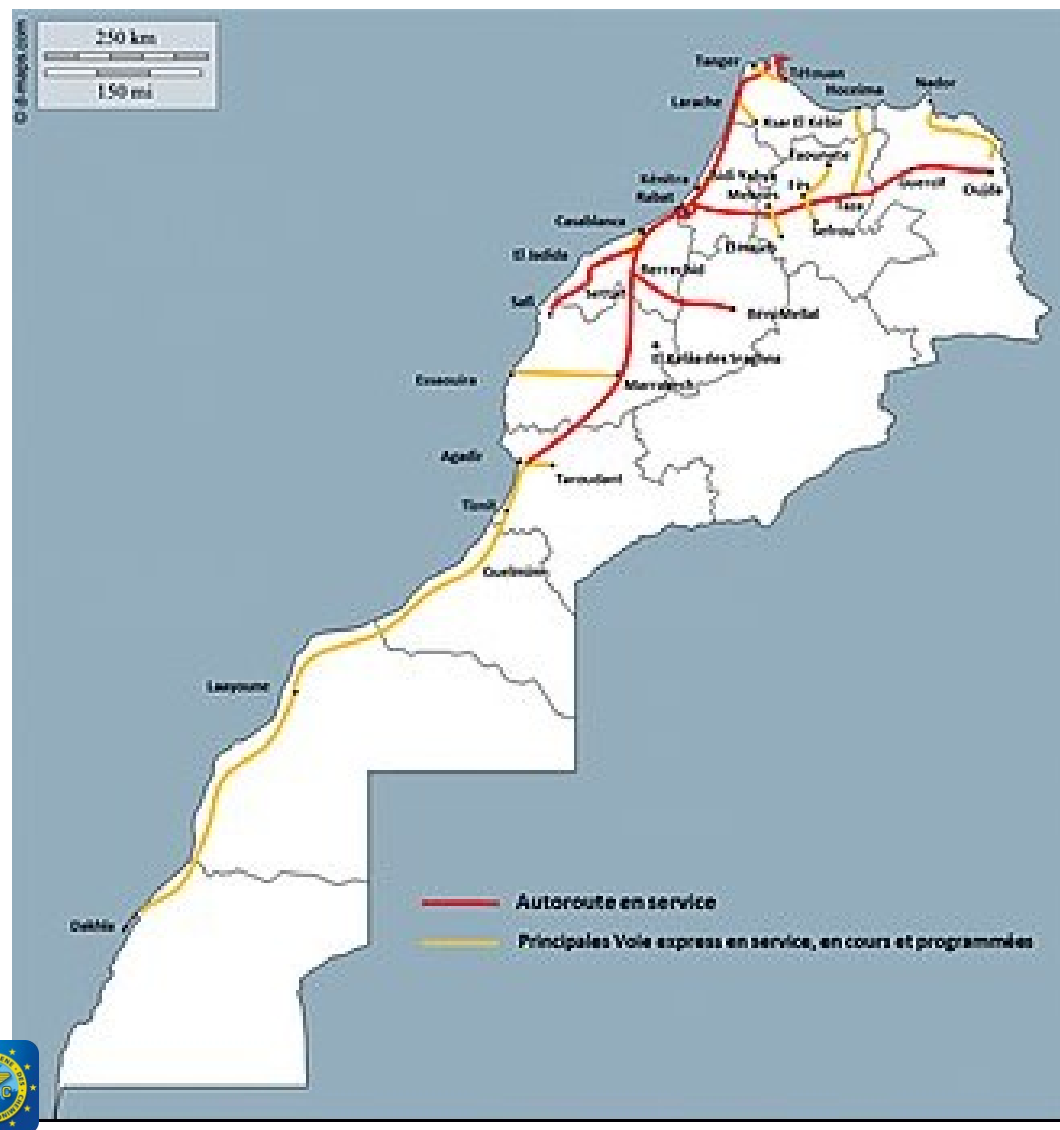


La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



Marocco — Modello ONCF ed Espansione AV: Sotto la guida dell'Office National des Chemins de Fer (ONCF), il Marocco è all'avanguardia nell'alta velocità con la linea Al Boraq (Tangeri-Casablanca a 320 km/h). Il piano di espansione estenderà la rete AV a Marrakech e Agadir entro il 2030 (1.500 km complessivi). Il 70% del traffico merci ONCF è già direttamente connesso ai grandi hub portuali di Tanger Med e Nador West Med.

La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



Marocco — Modello ONCF ed Espansione AV: Sotto la guida dell'Office National des Chemins de Fer (ONCF), il Marocco è all'avanguardia nell'alta velocità con la linea Al Boraq (Tangeri-Casablanca a 320 km/h). Il piano di espansione estenderà la rete AV a Marrakech e Agadir entro il 2030 (1.500 km complessivi). Il 70% del traffico merci ONCF è già direttamente connesso ai grandi hub portuali di Tanger Med e Nador West Med.

La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



Relazioni tra Marocco e Algeria:

aggiornamento sintetico sulla situazione del Sahara Occidentale



- Zona controllata dal Marocco
- Zona controllata dal Fronte Polisario
- ▲ Campi per rifugiati sahrawi
- “Muro di sabbia” costruito dal Marocco
- Zona demilitarizzata

Sahara Occidentale cartina

- Il Sahara Occidentale è un territorio conteso dal 1975, quando la Spagna si ritirò e il Marocco ne assunse il controllo, mentre il Fronte Polisario proclamò la Repubblica Araba Sahrawi Democratica.
- Negli anni successivi si è sviluppato un conflitto armato tra il Marocco e il Fronte Polisario, sostenuto dall'Algeria, fino al cessate il fuoco promosso dall'ONU nel 1991.
- La questione centrale resta **il contrasto tra la proposta marocchina di ampia autonomia sotto sovranità del Marocco e la richiesta sahrawi di un referendum di autodeterminazione.**
- Le relazioni tra Marocco e Algeria sono fortemente condizionate da questa disputa, poiché Algeri sostiene il Polisario mentre Rabat considera il Sahara parte integrante del proprio territorio.
- Oggi il dialogo diplomatico prosegue sotto l'egida delle Nazioni Unite, ma **la rivalità tra Marocco e Algeria continua a ostacolare una soluzione definitiva e la piena integrazione del Maghreb.**

La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



Algeria — La Rocade Nord e le Linee Penetrative: La Società Nazionale dei Trasporti Ferroviari (SNTF) e l'Agenzia ANESRIF gestiscono il piano di ammodernamento della rete algerina (da 4.000 a 12.500 km). L'asse portante è costituito dalla 'Rocade Nord' (1.250 km), una linea ferroviaria costiera che unisce 22 wilayas e 9 porti strategici, i cui studi sono stati affidati alla società di ingegneria italiana Italferr (Gruppo FS). L'Algeria sta inoltre realizzando la penetrante centrale Transsahariana (2.039 km verso Tamanrasset) e la linea mineraria occidentale Bechar-Tindouf-Gara Djebilet (950 km).

La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



Tunisia — Il Masterplan SNCFT 2040:
La rete tunisina (SNCFT, 1.777 km) prevede un Masterplan al 2040 da 11,6 miliardi di dollari per la trasformazione a scartamento standard e l'elettificazione della linea costiera Transmagrebina ad alta velocità (220-250 km/h) tra Ras Ajdir (confine libico) e Gabes.



27

La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



La sponda sud accelera sul ferro pianificando oltre 5.000 km di nuove reti standard



NIGER / CIAD
NIGERIA

Libia – Realizzare la Rete Ferroviaria Nazionale (>3.000 km): Creazione di una rete unificata che comprende l'asse costiero ad alta velocità (220-250 km/h) di 1.770 km (Ras Ajdir–Musaid) e la linea interna di 810 km (Al Hishah–Sabha), concepita per estendersi a sud verso Niger e Ciad

Due progetti di attraversamento stabile collegano fisicamente Europa e Africa

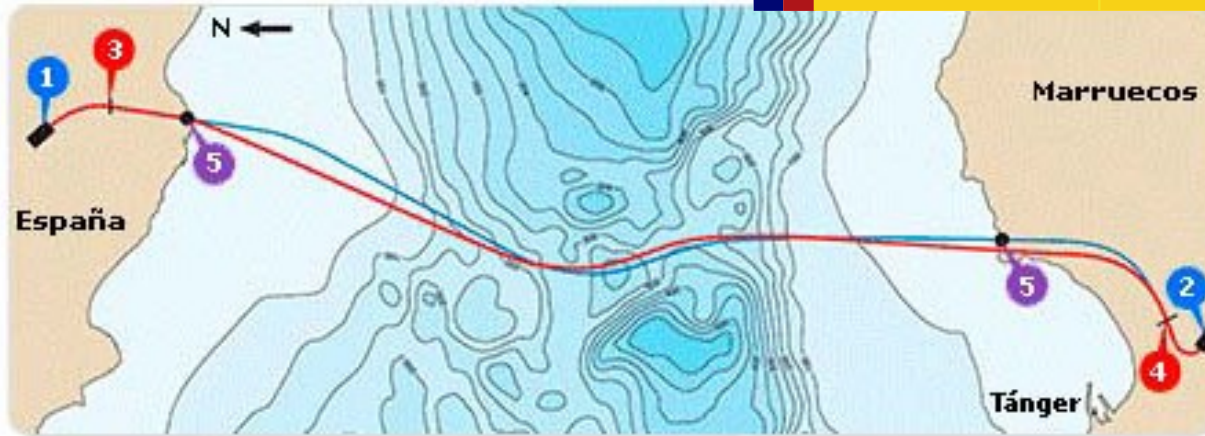


GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

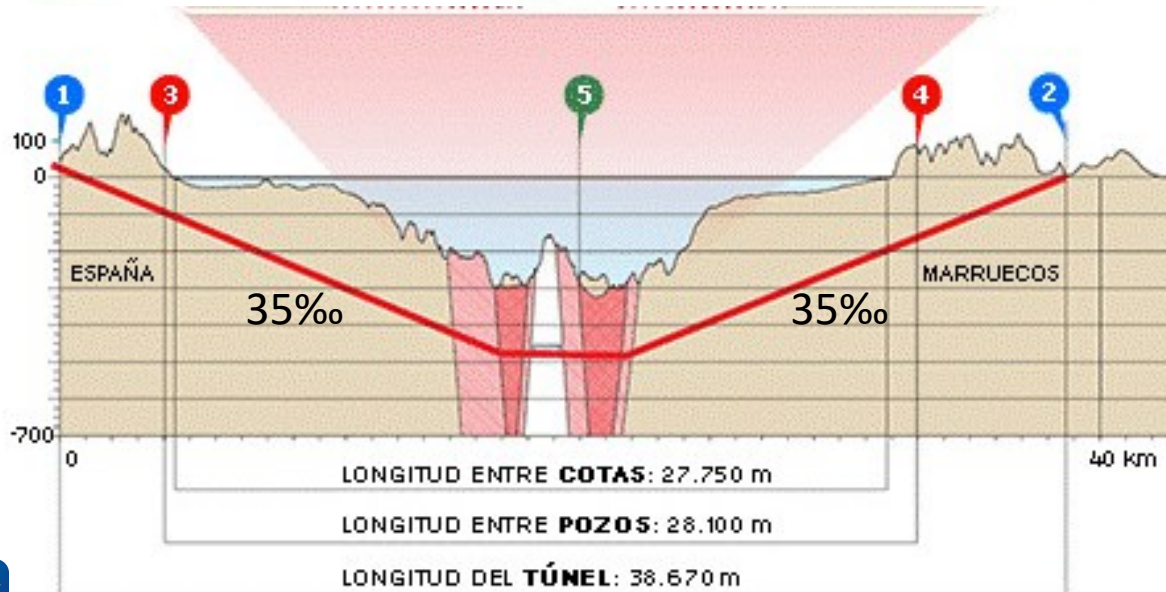


SECEGSA



LO STRETTO DI GIBILTERRA (PROGETTO SECEGSA)

- **Tunnel Sottomarino Ferroviario:** Progetto bilaterale Spagna-Marocco passante sotto la soglia dello Stretto di Gibilterra a canna singola o doppia.
- **Orizzonte Temporale:** Stime strategiche prevedono l'apertura potenziale tra il 2030 e il 2040, integrandosi con l'Alta Velocità marocchina.
- **Tempi di Percorrenza:** Collegherà Madrid e Parigi a Casablanca e Rabat. Consentirà di viaggiare da Barcellona a Marrakech in meno di 9 ore complessive.
- **Investimento Previsto:** Stimato tra 5 e 10 miliardi di euro, ampiamente sostenuto da istituzioni europee ed africane.



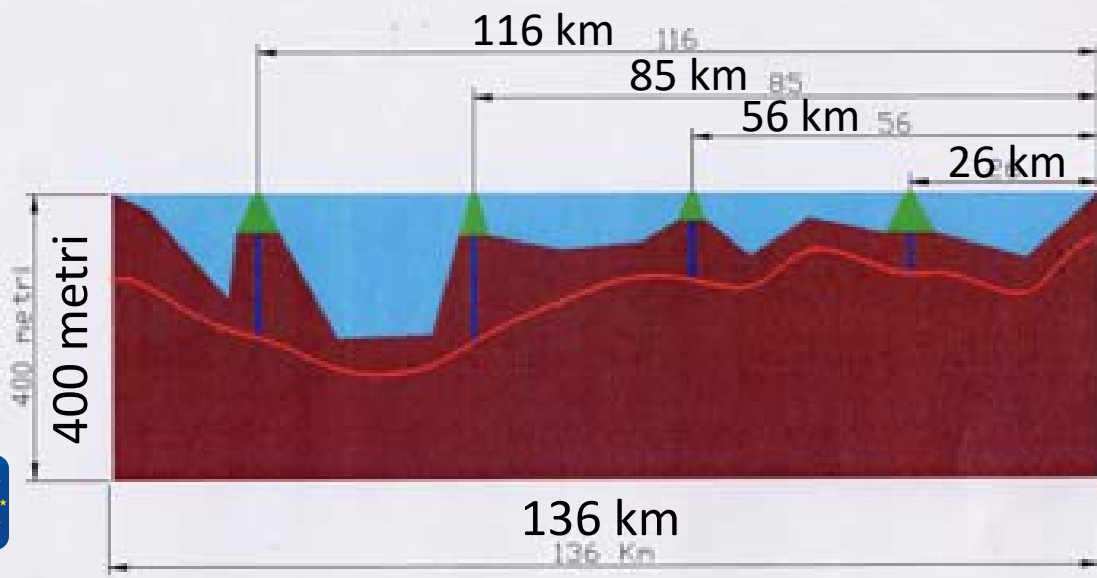
Due progetti di attraversamento stabile collegano fisicamente Europa e Africa

<https://www2.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcargomenti/tunnel%20.htm>



IL TUNNEL DEL CANALE DI SICILIA (STUDIO ENEA)

- **Studio di Fattibilità:** Sviluppato da un gruppo di lavoro ENEA (2003-2009) per un tunnel sottomarino ferroviario Sicilia-Tunisia (Pizzuto-Cap Bon).
- **Quattro Isole Artificiali:** Creazione di 4 isole intermedie sottomarine riutilizzando interamente l'immensa quantità di materiali estratti dagli scavi del tunnel.
- **Economia Circolare e Ricerca:** Le isole fungerebbero da stazioni tecniche di ventilazione, ma anche da poli per la pesca selettiva, turismo sostenibile e ripopolamento marino.
- **Perno della Continuità:** Una visione a lunghissimo termine (200 anni di vita utile) per agganciare in modo diretto l'Europa all'esplosione demografica africana.



I porti MENA recuperano oltre 100 punti di connettività dimezzando il gap con l'Europa

PORTO	PAESE	CARATTERISTICHE & INFRASTRUTTURA	TARGET & SINERGIA ITALIA
Tanger Med	Marocco	8,6M TEU (1° in Africa, 4° al mondo per efficienza). Hub logistico con 30M mq di zone franche e 1.500 imprese.	Operazione 'zero deviazione'. Tanger Alliance co-gestito da Contship Italia.
Nador West Med	Marocco	Nuovo mega-porto in acque profonde operativo a fine settembre 2026. Focalizzato su idrocarburi e rinfuse.	Concessione 25 anni a Marsa Maroc per l'Est Terminal (TIL-MSA) per export idrogeno.
Dakhla Atlantic & Porti Egiziani	Sahara Occ. / Egitto	Dakhla (\$1,2 Mld) alimentato a eolico/solare per export ammoniaca. L'Egitto raddoppia i fondali a -18m ad Ain Sokhna e Damietta.	Egitto: Terminal Damietta Alliance (Contship Italia) raddoppia a 3M TEU entro il 2027.
El_Hamdania / Cherchell, Algeria & Enfidha, Tunisia	Algeria / Tunisia	El Hamdania (Algeria, -20m fondale, 6,5M TEU) connesso alla Trans-sahariana. Enfidha (Tunisia, -19m, 3.000 ha retroporto).	Concepiti per competere sul transhipment centrale e sbloccare l'Africa subsahariana.



L'interscambio marittimo Italia-Nord Africa consolida €28,1 miliardi via mare nel 2025

- **Dominanza del Short Sea Shipping:** Il corto raggio marittimo (SSS) costituisce il 76% del traffico complessivo dei porti italiani nel Mediterraneo, offrendo un'alternativa ecologica alla gomma.
- **Gioia Tauro:** Scale leader incontrastato in Italia, sfiora i 4,49 milioni di TEU nel 2025 (+14% YoY). È un hub di transhipment puro (95% merci via mare feeder) collegato a 60 porti nel Mediterraneo.
- **Polo Campano Multipurpose:** Napoli e Salerno movimentano 31,86 milioni di tonnellate nel 2025 (+3,9% container). Salerno è leader nel traffico rotabile con 8,49 milioni di tonnellate Ro-Ro.
- **Sicilia Occidentale:** Inaugurato a giugno 2025 il terminal container di Termini Imerese (+61,7% a 1,12M t), consentendo a Palermo di specializzarsi sui flussi passeggeri e Ro-Ro.
- **Il Pilastro Sardo di Cagliari:** Cagliari agisce come piattaforma intermedia per massificare e ottimizzare i flussi Ro-Ro da Marina di Carrara verso l'Algeria e la Tunisia.

BILANCIA COMMERCIALE IT-NORD AFRICA

€15,4 MILIARDI

Importazioni italiane dal Nord Africa (9,6% dell'import via mare, guidato dall'energia)

€12,7 MILIARDI

Esportazioni italiane verso l'area (8,4% dell'export via mare, guidato da macchinari)

Rappresenta il 9% del commercio marittimo complessivo italiano.



Oltre 1.000 imprese italiane in Tunisia guidano la coproduzione e il nearshoring

COMPLEMENTARITÀ NELL'INTERSCAMBIO (O/D)

- **Libia (~30-35% trade):** Importiamo greggio (300k barili/giorno, 97% import libico). Esportiamo raffinati (43%), macchinari (24%, silos Mulmix) ed alimentari.
- **Algeria (~30% trade):** Importiamo gas naturale via Transmed e GNL (22 navi approdate a Panigaglia). Esportiamo macchinari per packaging (43%) e chimici.
- **Tunisia (~15-20% trade):** Importiamo tessile/moda (52%), olio d'oliva e datteri. Esportiamo filati e tessuti per il montaggio in nearshoring (42%) e macchinari.
- **Egitto (~10-12% trade):** Importiamo energia (29%), chimici e prodotti ortofrutticoli freschi. Esportiamo raffinati (27%) e macchinari industriali.

PROGETTI PILOTA DEL PIANO MATTEI

- **Investimento Agricolo BF in Algeria:** Accordo firmato il 6 luglio 2024. Concessione strategica di 36.000 ettari nella Wilaya di Timimoun per l'agricoltura rigenerativa ad alta tecnologia (valore €420 milioni). Produzione di grano (70%) e legumi (30%) con 12 silos Mulmix da 62.000 tonnellate per la sicurezza alimentare.
- **Polo Automotive Stellantis a Orano:** Lo stabilimento di Tafraoui (Algeria) produce veicoli a marchio Fiat integrando componentistica locale per esportare a dazio zero verso l'Africa via AfCFTA.
- **Tecnologie di Stoccaggio Mulmix & Ansaldo:** Silos grano avanzati in Algeria e Misurata (Libia); Ansaldo Energia ha ripristinato le turbine della centrale elettrica di Tripoli.
- **Agroalimentare Egiziano & Via Trieste:** Damietta Alliance (Contship-Eurogate) raddoppia i moli per navi da 18k TEU. Collegamento Ro-Ro Damietta-Trieste spedisce il fresco in sole 70 ore.



I progetti ELMED e SouthH2 copriranno il 40% dell'import di idrogeno e 600 MW elettrici

L'ELETTRODOTTO SOTTOMARINO ELMED

- **Primo Ponte Elettrico Intercontinentale:** Cavo sottomarino HVDC (corrente continua ± 350 kV) sviluppato da Terna e dalla tunisina STEG.
- **Caratteristiche Fisiche:** Lunghezza di 220 km (200 km subsea nel Canale di Sicilia) ad una profondità massima di 800 metri, collegando Partanna (Sicilia) a Mlaabi (Cap Bon, Tunisia).
- **Investimento e Cofinanziamento:** Costo totale di circa €1,43 miliardi, supportato da oltre €307 milioni a fondo perduto dalla Commissione UE tramite il bando CEF.
- **Transizione Bidirezionale (600 MW):** Consente l'importazione di energia solare/eolica generata nel Sahara (potenziale tunisino 280 GW solari, 90 GW eolici), lasciando una quota alla rete locale.

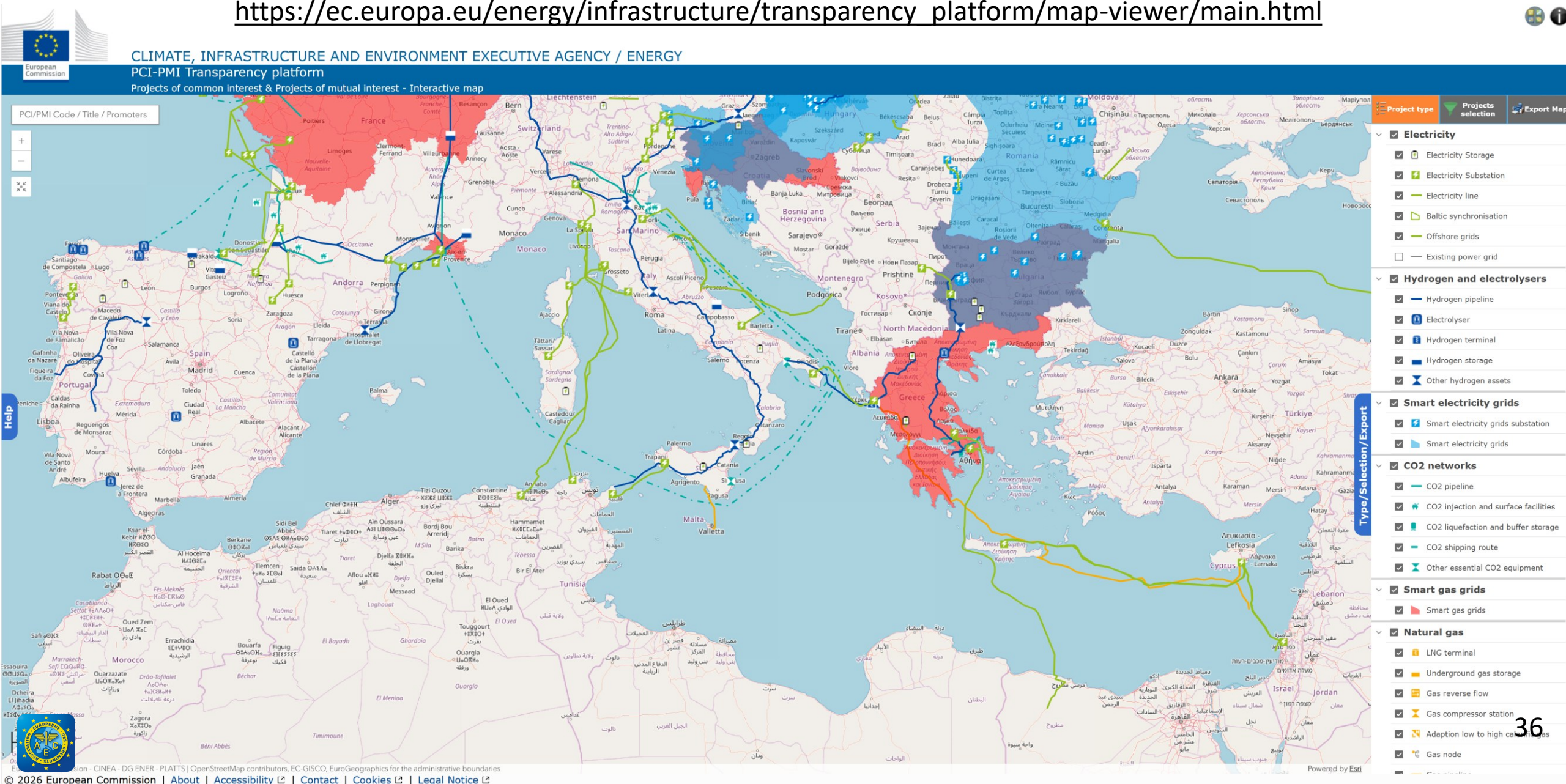
IL SOUTH₂ CORRIDOR (IDROGENO VERDE)

- **Autostrada dell'Idrogeno Verde:** Corridoio integrato di pipeline da 3.300 km guidato da Snam per connettere Algeria e Tunisia a Italia, Austria e Germania (Baviera).
- **Capacità Straordinaria:** Capacità programmata di 448 GWh/giorno, in grado di coprire circa il 40% del target totale d'importazione dell'Unione Europea al 2030 (REPowerEU).
- **Riconversione Efficiente:** L'infrastruttura utilizzerà al 60-70% condotte di gas esistenti (re-purposing di Transmed/SeaCorridor), riducendo drasticamente i CAPEX.
- **Costi Altamente Competitivi:** Produzione sahariana stimata a €4/kg e costi di trasporto via tubo estremamente bassi pari a soli €0,6/kg.
- **Dorsali Abilitanti Interne:** Tyrrhenian Link (Sicilia-Sardegna-Campania) e Adriatic Link trasferiranno l'energia del Sud verso i poli industriali del Nord Italia.



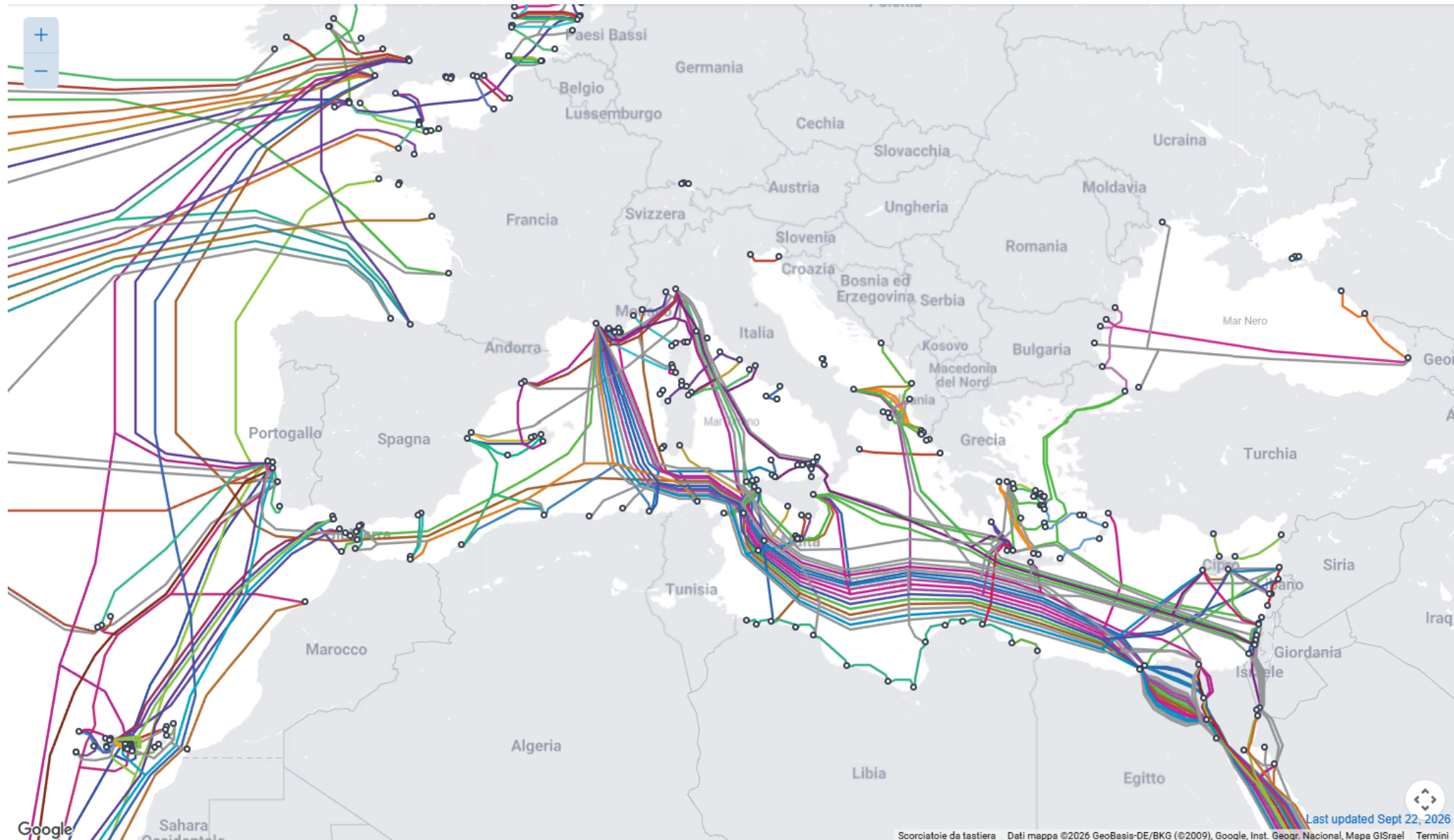
Projects of common interest & Projects of mutual interest - Interactive map

https://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/map-viewer/main.html



Submarine Cable Map

<https://www.submarinecablemap.com/>



I cavi sottomarini BlueMed e Medusa quadruplicano annualmente i flussi dati tra Europa e Africa

- **La Nuova Rotta di Sparkle & Google:** Il cavo sottomarino ad altissima velocità BlueMed unisce Genova, Roma, Cagliari e Palermo direttamente a Mumbai (India) e all'Asia.
- **Alternativa di Sicurezza a Suez:** Il cavo evita il collo di bottiglia terrestre dell'Egitto, transitando via Israele, Giordania e Arabia Saudita, garantendo sicurezza e ridondanza fisica ai flussi internet.
- **Palermo Sicily Hub neutrale:** Il data center di Palermo rappresenta la landing station strategica, dove gli operatori nordafricani scambiano dati a bassissima latenza con i content provider mondiali.
- **Il Sistema di Cavi Sottomarini MEDUSA:** Mega-cavo da 8.700 km finanziato da fondi BEI (Global Gateway) per connettere Italia, Spagna, Francia, Grecia a Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto.

L'ESPLOSIONE DEI FLUSSI IMMATERIALI

99%

Del traffico Internet globale viaggia su cavi sottomarini

Negli ultimi sei anni, il traffico dati tra l'Europa e l'Africa ha registrato una crescita esponenziale di circa quattro volte su base annua, consacrando l'Italia come gateway dei dati ad alta sicurezza.



Confronto tra gli investimenti della Cina e dell'Unione Europea nel Corridoio Multimodale Trans-Magrebino (TMC)

Dimensione	Cina (Belt and Road Initiative)	Unione Europea (TEN-T / GTMO 5+5)
Focus principale	Costruzione di grandi infrastrutture fisiche e poli manifatturieri.	Standardizzazione, interoperabilità, digitalizzazione e norme.
Canali finanziari	Prestiti bilaterali, banche statali cinesi e investimenti diretti esteri (FDI).	Fondi UE (CEF, EFSI, FESR), banche multilaterali (AfDB, IsDB) e PPP.
Modello operativo	Contratti di costruzione "chiavi in mano" (<i>EPC</i>) e insediamenti industriali cinesi.	Integrazione logistica delle catene di valore, servizi Ro-Ro ed ecosistema delle imprese.
Obiettivo finale	Integrazione delle rotte commerciali globali e sbocco industriale.	Creazione di un mercato unico Euro-Mediterraneo sostenibile e resiliente.

Confronto tra gli investimenti della Cina e dell'Unione Europea nel Corridoio Multimodale Trans-Magrebino (TMC)

La Strategia della Cina: Belt and Road Initiative (BRI)

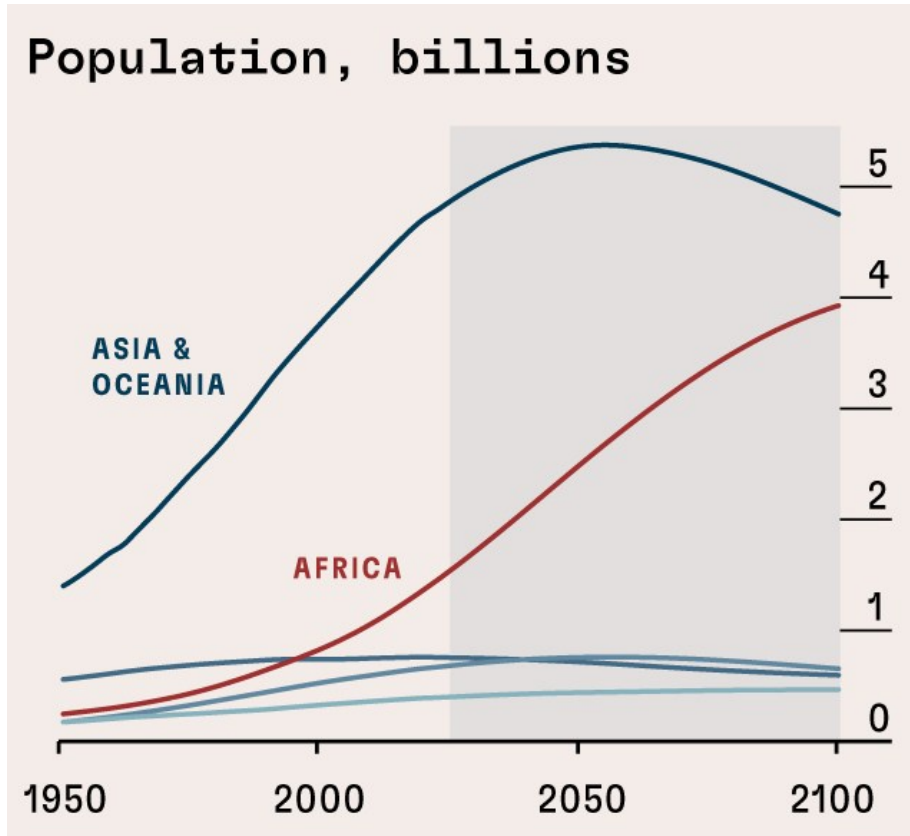
La Cina opera prevalentemente attraverso un modello top-down e bilaterale, orientato alla **realizzazione di grandi asset fisici, infrastrutture portuali e parchi industriali integrati**. L'obiettivo strategico risiede nell'**utilizzare il Maghreb come piattaforma logistica e manifatturiera di near-shoring** a ridosso del mercato europeo e delle direttrici verso l'Africa subsahariana (Sahel/CEDEAO).

La Strategia dell'Unione Europea: TEN-T, Interoperabilità e Governance

L'Unione Europea adotta un **approccio normativo, multilaterale e di sistema, incentrato sull'integrazione delle reti**, la standardizzazione tecnologica e la **continuità con il Corridoio Mediterraneo della rete transeuropea TEN-T**. L'UE rimane il primo partner commerciale assoluto dei Paesi del Maghreb (rappresentando, ad esempio, oltre il 56,9% dell'export del Marocco e il 67,6% dell'export della Tunisia).



Evoluzione della Popolazione e del PIL: Europa Mediterranea vs. Nord Africa



Nei prossimi decenni, il bacino del Mediterraneo sarà teatro di una delle più imponenti e asimmetriche reconfigurazioni demografiche ed economiche della storia contemporanea.

Mentre le nazioni dell'Europa Meridionale (tra cui Italia, Spagna, Grecia e Francia) affrontano un rapido e strutturale invecchiamento della popolazione accompagnato dalla contrazione del bacino di forza lavoro attiva, le nazioni del Nord Africa (Egitto, Algeria, Marocco, Tunisia e Libia) stanno vivendo un'imponente espansione demografica e un forte processo di urbanizzazione.

Secondo i dati elaborati dalle Nazioni Unite, dal Fondo Monetario Internazionale e dalle proiezioni della Goldman Sachs Research, la spinta combinata dell'espansione demografica continentale e degli investimenti infrastrutturali porterà Paesi come l'Egitto e la Nigeria a scalare rapidamente le classifiche delle maggiori economie mondiali entro il 2075, a fronte del ridimensionamento relativo delle storiche potenze europee.

Traiettorie Demografiche Opposte: Invecchiamento Europeo vs. 'Youth Bulge' Nordafricano

EUROPA MEDITERRANEA (SPONDA NORD)

- **Contrazione Popolazione UE:** Calo stimato del 25% entro il 2100 senza flussi migratori stabili.
- Crollo della Forza Lavoro: **Riduzione severa del bacino di popolazione in età lavorativa (15-64 anni).**
- Invecchiamento Record: Entro il 2030 l'Europa avrà un'età media di 45 anni (regione più anziana al mondo).
- Impatto Fiscale e Welfare: **Forte aumento dei costi della sanità e della previdenza sociale a fronte di una minore base contributiva.**

NORD AFRICA & AFRICA (SPONDA SUD)

- **Boom Demografico Africano:** Da 1,55 Mld (2025) a 2,49 Mld (2050) fino a 3,92 Mld al 2100 (18,8% -> 38% del totale globale).
- Età Media Giovanissima: Età media continentale di soli 21 anni, con oltre il 60% sotto i 25 anni.
- Dividend Demografico: **Ampia disponibilità di forza lavoro da inserire nelle filiere industriali e tecnologiche.**
- Sfida dell'Occupazione: **Necessità di creare milioni di posti di lavoro annui attraverso investimenti e infrastrutture.**

I 5 Paesi della Sponda Sud: 212 Milioni di Abitanti in Rapida Urbanizzazione e Sviluppo Industriale

EGITTO

**111
Mln**

Popolazione 2025

Metropoli:
22,2 Mln [Il Cairo](#)

PIL in forte
ascesa; mega-
progetti
infrastrutturali
(TAV Suez 2.000
km, Vision 2030:
Pot. Porti)

ALGERIA

**45
Mln**

Popolazione 2025

Metropoli:
3,9 Mln [Algeri](#)

Primo fornitore
energetico
dell'Italia; piano
industriale
Rocade Nord
(1.250 km) e
megaprogetto
BF SpA (\$420M)

MAROCCO

**37
Mln**

Popolazione 2025

Metropoli:
**4,2 Mln
[Casablanca](#)**

Hub logistico
mondiale Tanger
Med (8,6M TEU),
Nador West Med
e rete AV Al
Boraq.

TUNISIA

**12
Mln**

Popolazione 2025

Metropoli:
2,4 Mln [Tunisi](#)

Interconnession
e elettrica
sottomarina
ELMED (600
MW) e vicinanza
industriale
all'Italia.

LIBIA

7 Mln

Popolazione 2025

Metropoli:
1,2 Mln [Tripoli](#)

Ripristino
corridoi stradali
costieri
(Autostrada
della Pace 1.700
km) e potenziale
energetico
organico.

L'Esplosione Urbana in Nord Africa: Dalle Megalopoli ai Centri di Consumo e Produzione

TASSI DI URBANIZZAZIONE IN AFRICA (2010 -> 2050)

- **2010:** Il **36%** della popolazione africana viveva in aree urbane.
- **2025:** Il tasso supera il **45%**, con la nascita di enormi distretti industriali e logistici costieri.
- **2050:** Oltre il **56%** degli africani risiederà in città (più di 1,3 miliardi di cittadini urbani).

IL CAIRO: LA 7^a MEGALOPOLI AL MONDO (22,2 MILIONI DI ABITANTI)

- **Crescita Costante:** Tasso di espansione demografica del +1,99% annuo con la costruzione della **Nuova Capitale Amministrativa**.
- **Hub di Infrastrutture Strategiche:** Snodo della **Monorotaia più lunga al mondo** e **capolinea della TAV elettrica 'Suez su Rotaie'**.
- **Centro della Domanda di Consumo:** Concentrazione di reddito, servizi e domanda manifatturiera che attrae investimenti diretti esteri dall'UE.



COMMERCIO & STATISTICHE UE - VICINATO MERIDIONALE 2026

ALGERIA DZ

- Interscambio UE: €43,4 Mld totali nel 2025 (Import UE: €26,5 Mld, Export: €16,9 Mld).
- Ruolo Italia: L'Italia importa ~\$11 Mld (95% gas e minerali). L'Algeria è il 1° fornitore africano di gas per l'Italia.
- Progetti 2026: Sviluppo agricolo terreni semi-aridi (Piano Mattei) e corridoio elettrico/idrogeno.

EGITTO EG

- Interscambio UE: €32,3 Mld nel 2025 (Export UE: €20 Mld, Import UE: €12,3 Mld - surplus UE di €7,7 Mld).
- Focus Commercio: Import UE di chimica, fertilizzanti e agroalimentare (+19,6%). Export di macchinari (+10,7%).
- Progetti Italia: Impianto fotovoltaico Abydos II e hub agricoli per sicurezza alimentare e idrica

LIBIA LY

- Interscambio UE: L'UE assorbe il 57% dell'export libico e fornisce il 18% dell'import.
- Leadership Italia: 1° partner commerciale. Import italiano: ~\$7,5 Mld (Grezzo/Gas). Export italiano: €2,27 Mld (+34%).
- Settori Export IT: Prodotti petroliferi raffinati, macchinari, medicale (+44,7%) ed automotive (+43,4%).



COMMERCIO & STATISTICHE UE - VICINATO MERIDIONALE 2026

MAROCCO MA - Hub Industriale e Manifatturiero

- Interscambio UE: Principale partner di merci della regione con oltre €45 Mld di interscambio. L'UE assorbe il 62.7% dell'export marocchino.
- Settori Chiave: Automotive, componenti elettronici, tessile ed energia rinnovabile (solare/eolico).
- Cooperazione con l'Italia: Sostegno alla strategia nazionale dell'acqua (Piano Mattei) e integrazione industriale manifatturiera e automotive.

TUNISIA TN - Prossimità e Connessione Energetica

- Interscambio UE: L'UE assorbe quasi il 70% delle esportazioni tunisine ed è il primo fornitore (52.1%).
- Legame Strategico Italia-Tunisia: L'Italia è il 1° partner commerciale/fornitore. Progetto strategico elettrodotto sottomarino ELMED (600 MW) in fase di realizzazione.
- Iniziative 2026: Progetti di gestione idrica, supporto alla transizione energetica e formazione di risorse umane qualificate.



Prospettive Strategiche per il Commercio Italia-UE-Sud

Sintesi Economica e Prospettive 2026-2030

1. Transizione Energetica e Sicurezza delle Approvvigionamenti

L'Italia e l'UE stanno consolidando la sostituzione del gas russo con forniture africane (Algeria, Libia, Egitto), sviluppando contemporaneamente infrastrutture per l'importazione di idrogeno verde e rinnovabili.

2. Diversificazione dell'Export e Crescita Tecnologica

L'export italiano non si limita agli idrocarburi raffinati ma mostra crescite a doppia cifra (+30-40%) nei macchinari industriali, apparati elettrici, prodotti farmaceutici e agroalimentari.

Integrazione dei Mercati: AfCFTA, COMESA e il Bacino da 600 Milioni di Consumatori

IL MERCATO UNICO AfCFTA — Area di Libero Scambio Continenteale

Abbattimento delle barriere doganali per creare il più grande mercato unico mondiale per numero di Paesi aderenti (54 nazioni).

REGOLA DEL LOCAL CONTENT (35%) — Accordo COMESA / Nord Africa

In Tunisia ed Egitto, le merci prodotte con almeno il 35% di valore aggiunto locale accedono a dazio zero all'intero bacino continentale di 600M di clienti.

OPPORTUNITÀ PER IL MADE IN ITALY — Nearshoring e Coproduzione

Le aziende italiane possono stabilire hub produttivi nel Nord Africa, integrando le catene del valore europee ed africane.

La regola del 35% di local content in Tunisia sblocca il dazio-zero verso l'area COMESA

- **Vicinanza Geografica (24 Ore):** La Tunisia è raggiungibile via mare in sole 24 ore dai porti italiani, ovviando alla fragilità e ai colli di bottiglia delle catene logistiche asiatiche.
- **Destinazione 'Best-Cost' Qualificata:** Non un modello basato sul mero basso costo, ma sulla qualità formativa: la Tunisia è il 1° paese in Africa per tasso di laureati in ingegneria.
- **Oltre 1.000 Imprese Italiane:** Attive sul territorio tunisino, generano circa 89.000 posti di lavoro diretti, operando in una logica di Friend Shoring coordinata.
- **La Triangolazione Commerciale:** Le aziende del Sud Italia possono sfruttare la Tunisia e l'Egitto come piattaforme industriali avanzate per penetrare mercati continentali complessi.

COME FUNZIONA LA REGOLA COMESA?

REGOLA DEL 35% DI VALORE AGGIUNTO

Se un prodotto italiano semilavorato viene assemblato o trasformato in loco, garantendo una quota di valore aggiunto tunisino pari al 35%, ottiene il certificato di origine preferenziale tunisino.

ACCESSO A DAZIO ZERO VERSO 600M DI CLIENTI

Essendo la Tunisia membro del mercato comune COMESA dal 2020, il prodotto può essere esportato a dazio zero verso i 600 milioni di consumatori africani, azzerando dazi doganali del 25-35%.



Quattro Diretrici per la Parità e la Crescita Condivisa tra le Due Sponde

1. ZES UNICA & NEARSHORING

Integrazione delle filiere produttive tra Sud Italia e Nord Africa per azzerare i costi logistici e cogliere il dividend demografico.

2. HUB ENERGETICO-DIGITALE

Completamento del South2 Corridor, di ELMED e dei cavi sottomarini BlueMed/MEDU SA per garantire la sicurezza energetica ed informatica.

3. CO-PRODUZIONE & LOCAL CONTENT

Sfruttamento dell'accordo AfCFTA/COMESA (35% local content) per accedere dal Nord Africa al mercato continentale di 600M consumatori.

4. FORMAZIONE & CORRIDOI DI MOBILITÀ

Sviluppo di ITS internazionali, Borse Mattei e percorsi di mobilità qualificata per bilanciare l'invecchiamento europeo e valorizzare i giovani nordafricani.

Il pre-clearing doganale 'Zero Carta' riduce a zero i tempi di sosta nei porti italiani

IL PRE-CLEARING 'ZERO CARTA' ALL'IMBARCO

- **Sperimentazione d'Avanguardia:** Promossa dai porti del Tirreno (La Spezia) in stretta collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, estesa a Tunisia ed Egitto.
- **Controlli Digitali Anticipati:** Prevede di attivare e completare tutti i controlli doganali e di sicurezza in formato digitale all'atto dell'imbarco delle merci nei porti africani d'origine.
- **Risparmio dei Tempi di Attesa:** Le merci in arrivo non devono subire lunghe soste burocratiche nei porti meridionali, riducendo a zero i colli di bottiglia e abbattendo i costi logistici del 20%.
- **Integrazione dei PCS:** Estendere le piattaforme informatiche dei Port Community System italiani alla sponda sud per scambiare dati in tempo reale e incrementare la sicurezza delle filiere.

INTEGRAZIONE RETROPORTUALE (ZLS & INTERPORTI)

- **Modello Santo Stefano Magra:** Snodo logistico a soli 7 km dal porto della Spezia (30.000 mq coperti). Le merci importate dal Nord Africa vengono ricondizionate, pallettizzate e raccordate su ferro.
- **Le Opportunità delle ZLS:** Le Zone Logistiche Semplificate consentono semplificazioni burocratiche ed esenzioni daziarie totali per le merci che subiscono lavorazioni industriali prima del re-export.
- **L'Eccellenza dell'Interporto di Nola:** Gestito da TIN, registra un boom del +49% dei treni intermodali operati nel 2025 (circa 1.900 treni/anno) e +54% di unità intermodali (UTI), offrendo lo standard europeo da 750 metri.
- **Sinergia Retroportuale al Sud:** Le aree ZES offrono fast-track autorizzativi a 60 giorni per insediare attività di assemblaggio di merci importate, trasformandole in prodotti a valore aggiunto.



Il rilancio del Mezzogiorno passa attraverso 5 direttrici e la ZES Unica

1. LOGISTICA **ZES Unica**

Attrazione di reshoring e trasformazione delle materie prime importate dall'Africa direttamente nei retroporti della ZES Unica (600 ettari a Gioia Tauro).

2. AUTONOMIA **PPA Locali**

Sconto energetico locale tramite Power Purchase Agreements (PPA) territoriali su eolico/solare per le aziende insediate residenti.

3. FERROVIA **Ultimo Miglio**

Connessione ferroviaria d'ultimo miglio banchina-binario nei porti core (Gioia Tauro, Augusta, Taranto) raccordandola con l'AV nazionale.

4. TALENTO **ITS & De-Tax**

Corsi specialistici post-diploma (ITS) e de-tax contributivo completo per 5 anni per assunzioni di giovani talenti qualificati under 35.

5. VELOCITÀ **Burocrazia Zero**

Fast-track autorizzativo semplificato con termine perentorio di soli 60 giorni per tutte le opere strategiche all'interno delle aree ZES.

Quattro pilastri strategici consolidano la coproduzione paritetica e l'hub verde d'Europa

- **La Logistica come Politica Industriale:** I porti, i corridoi ferroviari e i retroporti non sono semplici infrastrutture di transito ma canali di fiducia stabili per stimolare il reshoring e la manifattura.
- **Partenariato Paritario (Win-Win):** Superamento assoluto delle logiche neocoloniali. Si co-sviluppa integrando local content (minimo 35%) e formando le competenze direttamente sul territorio.
- **Corridoi della Transizione Energetica:** SouthH2 Corridor per l'idrogeno verde, ELMED per l'elettricità pulita e BlueMed per i dati blindano la sovranità climatica e digitale dell'Unione Europea.
- **Digitalizzazione e Semplificazione:** Pre-clearing doganale digitalizzato all'imbarco e integrazione dei PCS per velocizzare i flussi logistici door-to-door, azzerando le attese amministrative.

IL MOLO D'EUROPA

L'Italia, protesa nel Mediterraneo, agisce come cerniera naturale multilaterale ed energetica. L'integrazione di merci, vettori energetici puliti (idrogeno, elettricità) e dorsali digitali pone il Mezzogiorno al centro dello sviluppo economico euro-africano del 2030-2050.

Forum 'A Bridge to Africa'



Relazioni Accademiche tra l'Italia e il Vicinato Meridionale

Interscambi di Docenti, Studenti, Ricercatori ed Eccellenze tra Dipartimenti/Atenei del Sud, Centro e Nord
Italia ed Algeria, Egitto, Libia, Marocco e Tunisia

(Fonti Dati: MUR, Programmi Erasmus+ ICM, UNIMED, PRIMA, Horizon Europe & Piano Mattei per l'Istruzione)

NUMERI E DIPLOMAZIA ACCADEMICA

- **Studenti Iscritti in Italia dal Vicinato Sud:** **Oltre 18.500 studenti universitari** regolarmente immatricolati nei tre cicli (Laurea, Magistrale, Dottorato).
- **Mobilità Erasmus+ KA171 / ICM:** **Oltre 3.200** flussi annui registrati tra docenti, ricercatori e studenti universitari.
- **Accordi Bilaterali di Ateneo:** Più di 420 accordi di cooperazione inter-universitaria attivi.
- **Network di Riferimento:** **UNIMED** (Unione delle Università del Mediterraneo) ed Iniziative **PRIMA / Horizon Europe**.

TOTALE STUDENTI PER NAZIONE PARTNER IN IT

- **MA Marocco:** **~6.800 studenti** (leader nell'Ingegneria, Economia e Farmacia).
- **EG Egitto:** **~4.900 studenti** (focalizzati su Medicina, ICT, Science, Technology, Engineering e Mathematics [STEM] ed Archeologia).
- **TN Tunisia:** **~3.400 studenti** (Agraria, Ingegneria Meccatronica, Lingue).
- **DZ Algeria:** **~2.200 studenti** (Rinnovabili, Geoscienze, Architettura).
- **LY Libia:** **~1.200 studenti** (Medicina, Scienze Politiche e Sviluppo).



COOPERAZIONE ACCADEMICA & INTERSCAMBIO SCIENTIFICO: ITALIA - VICINATO SUD

L'aumento dei corsi a doppio titolo con le università di Tunisi, Il Cairo, Rabat, Algeri e Tripoli rappresenta la strada maestra per una circolazione dei talenti regolare, qualificata e strutturata nel Mediterraneo.

Sintesi Interscambi Accademici e Scientifici per Macro-Area

- **Nord Italia** (PoliTO, PoliMI, UniBo, Padova, Statale Mi): Ingegneria, Transizione Green, Economia e Agraria ↔ Cairo Univ, ENP Algiers, Univ. Hassan II. Studenti: ~7.500. Mobilità docenti/ricercatori: ~1.200/anno. **I Politecnici del Nord guidano la transizione energetica ed industriale.**
- **Centro Italia** (Sapienza, Roma Tre, Tor Vergata, Pisa, Stranieri Perugia): Archeologia, Medicina, Agraria, Lingue ↔ Univ. Tunis El Manar, Alexandria Univ, Univ. Mohammed V. Studenti: ~6.200. Mobilità docenti/ricercatori: ~1.100/anno. **Il Centro presidia le scienze umanistiche, archeologiche ed arabo-islamiche.**
- **Sud Italia & Isole** (Orientale Na, Federico II, PoliBari, Reggio Calabria, Palermo, Messina, Catania, Cagliari): Studi Arabi, Agraria Mediterranea, Desalinizzazione, Medicina ↔ Univ. de Sousse, Univ. de Tripoli, Univ. d'Oran. Studenti: ~4.800. Mobilità docenti/ricercatori: ~900/anno. **il Sud e le Isole fungono da laboratorio vivente ed hub di prossimità per l'agrotech, la medicina e la risorsa idrica**



COOPERAZIONE ACCADEMICA & INTERSCAMBIO SCIENTIFICO: ITALIA - VICINATO SUD

Integrazione Universitaria e Crescita Capitale Umano 2026-2030

1. L'Istruzione Superiore come Pilastro del Piano Mattei

La cooperazione accademica ed il trasferimento tecnologico costituiscono il driver principale per la crescita del capitale umano sia nel Nord Africa sia nel sistema della ricerca italiano.

2. Complementarità Accademica tra Nord, Centro e Sud Italia

I Politecnici del Nord guidano la transizione energetica ed industriale, il Centro presidia le scienze umanistiche, archeologiche ed arabo-islamiche, mentre il Sud e le Isole fungono da laboratorio vivente ed hub di prossimità per l'agrotech, la medicina e la risorsa idrica.

3. Consolidamento dei Titoli Congiunti e Doppia Laurea

L'aumento dei corsi a doppio titolo con le università di Tunisi, Il Cairo, Rabat, Algeri e Tripoli rappresenta la strada maestra per una circolazione dei talenti regolare, qualificata e strutturata nel Mediterraneo.



Atenei e Dipartimenti del Sud Italia & Isole ↔ Vicinato Sud

CAMPANIA, PUGLIA E CALABRIA

- Università degli Studi di Napoli 'L'Orientale':
 - Centro di eccellenza per gli Studi Arabi, Islamici e del Vicino Oriente. Progetti di doppia laurea con Université de Tunis El Manar e Cairo University.
- Università Federico II di Napoli & Politecnico di Bari:
 - Dipartimenti di Ingegneria ed Agraria coinvolti in progetti di cooperazione su idrogeno e desalinizzazione nell'ambito del Piano Mattei.

SICILIA E SARDEGNA (PONTE MEDITERRANEO)

- Università degli Studi di Palermo, Catania e Messina:
 - Dipartimenti di Agraria, Medicina e Giurisprudenza. Progetti strategici con Tunisia e Libia (Centro di Formazione Professionale e Ricerca Agraria di Timimoun/Tunisi).
- Università degli Studi di Cagliari e Sassari:
 - Desalinizzazione, Fonti Rinnovabili e Pastorizia con Algeria e Marocco.



Conclusioni e Prospettive Strategiche per il Sud Italia

La connettività nel Corridoio Europeo Scandinavo–Mediterraneo costituisce la chiave di volta per consacrare **il ruolo del Sud Italia quale piattaforma logistica, molecolare (gestione dei flussi energetici gassosi e liquidi) e digitale integrata del bacino euromediterraneo verso l'Orizzonte Africa 2063.**

Per consolidare questa posizione si delineano cinque direttrici prioritarie d'azione:

- ✓ **Piena Operatività della ZES Unica del Mezzogiorno:** Sfruttare le semplificazioni autorizzative ed i crediti d'imposta della ZES Unica per attrarre investimenti industriali e logistici ad alto valore aggiunto integrati con le catene di fornitura nordafricane.
- ✓ **Sviluppo di Power Purchase Agreements (PPA) Transmediterranei:** Strutturare contratti a lungo termine per l'acquisto di idrogeno verde ed elettricità solare veicolati tramite SouthH2 ed ELMED, fornendo energia decarbonizzata a costi competitivi all'industria del Mezzogiorno.



Conclusioni e Prospettive Strategiche per il Sud Italia

- ✓ **Completamento dei Collegamenti Ultimo Miglio Banchina–Ferrovia:** Garantire l'interconnessione ferroviaria diretta a 750 metri per i treni merci in tutti i porti Core del Sud Italia (Gioia Tauro, Palermo, Augusta, Taranto, Napoli e Salerno).
- ✓ **Digitalizzazione e Semplificazione Doganale Avanzata:** Estendere il modello Pre-Clearing 'Zero Carta' a tutti gli scali del Vicinato Sud e potenziare la landing station del Palermo Sicily Hub per le reti dati sottomarine.
- ✓ **Campus Formativi ITS e Dottorato Industriale Euromediterraneo:** Istituire percorsi di formazione tecnica e accademica congiunti tra università italiane e nordafricane per formare i quadri e gli ingegneri della transizione energetica, logistica e digitale.





Associazione
Europa
Mediterraneo
www.asseurmed.eu



EUROPE & AFRICA

*Un'alleanza paritaria
logistica, molecolare e
digitale.*

Aula Cannizzaro Rettorato
Università degli Studi di Messina
Martedì 29 settembre 2026

MACROREGIONE EUROPEA DEL MEDITERRANEO E PROGETTO DI SISTEMA: RESILIENZA PER IL SUD

L'Italia, protesa al centro del Mare Nostrum, ha l'opportunità storica di guidare la nascita di una Macroregione Euromediterranea integrata.

Trasformando il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo in un ponte aperto verso l'Africa ed integrando gli esiti dello studio CETMO 2026 sul TMC, **il Mezzogiorno si consacra come il motore di uno sviluppo industriale, energetico e sociale condiviso, sostenibile e duraturo.**



Associazione
Europa
Mediterraneo
www.aseurmed.eu



EUROPE & AFRICA

*Un'alleanza paritaria
logistica, molecolare e
digitale.*

Aula Cannizzaro Rettorato
Università degli Studi di Messina
Martedì 29 settembre 2026

**MACROREGIONE EUROPEA DEL MEDITERRANEO
E PROGETTO DI SISTEMA: RESILIENZA PER IL SUD**

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Dott. Ing. Giovanni Saccà
Presidente Nazionale A.E.C.
www.aecitalia.eu