MEZZOGIORNO 2025

“ Crescita, sfide strutturali e strategie per la convergenza economica ”

UNIMPRESA
UNIONE NAZIONALE DI IMPRESE

Castellammare di Stabia

31 ottobre 2025

Indice

Introduzione: La Questione Meridionale nel 2025 pag. 2

1. **Analisi macroeconomica:** economia in ripresa, ma ancora in bilico tra resilienza e stagnazione pag. 5

2. **I principali nodi strutturali:** infrastrutture, capitale umano e amministrazione: i tre deficit che frenano la convergenza pag. 8

3. **L'impatto del Pnrr nel Mezzogiorno:** un'occasione storica, ma ancora parzialmente colta pag. 12

4. **Quattro economie, un destino comune:** le differenze interne del Mezzogiorno pag. 16

5. **Dal divario alla produttività:** un piano permanente per lo sviluppo del Mezzogiorno pag. 20

Approfondimenti

- Il Ponte sullo Stretto di Messina tra vantaggi e criticità pag. 26
- La Coppa America a Napoli pag. 31
- Il credito d'imposta per il Sud e gli effetti postivi sui prestiti bancari alle imprese pag. 33

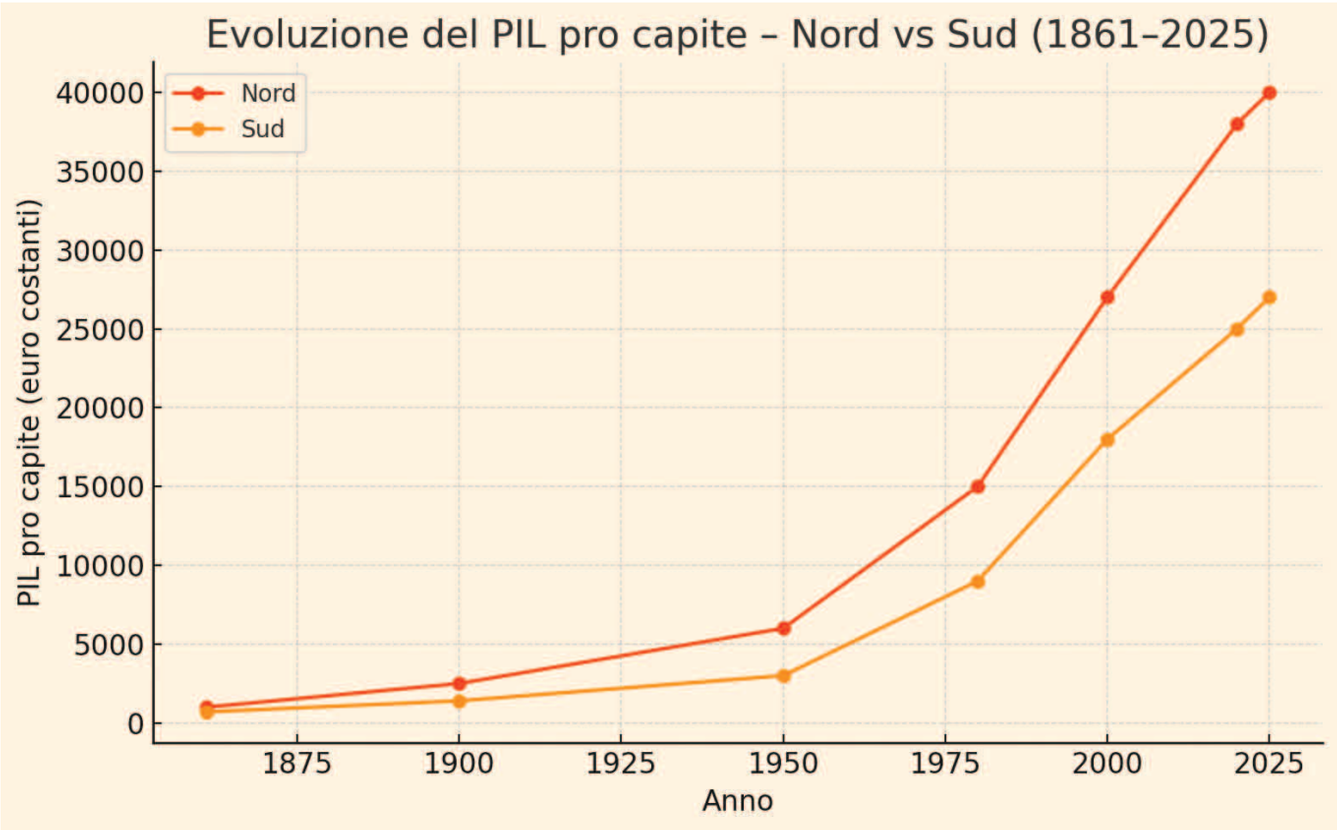
Conclusioni. Il Mezzogiorno come destino nazionale pag. 36

Nota metodologica pag. 38

Introduzione

La Questione Meridionale nel 2025: un'eredità lunga un secolo e mezzo, un bivio decisivo per l'Italia

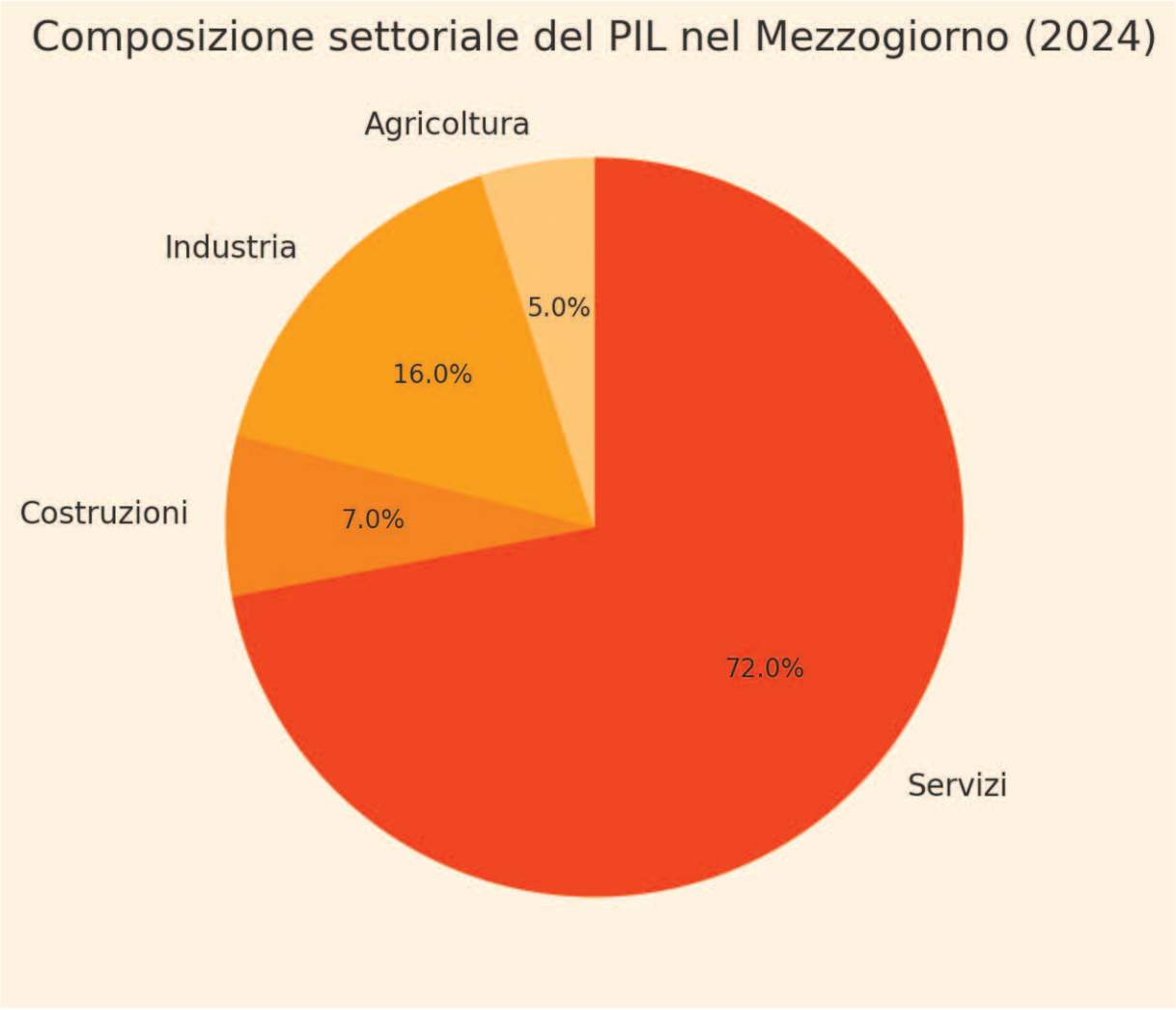
La "Questione Meridionale" è, da più di un secolo e mezzo, la più persistente frattura del Paese.
Nata all'indomani dell'Unità d'Italia, quando il nuovo Stato si trovò a integrare territori profondamente diversi per struttura economica, sociale e amministrativa, essa continua a rappresentare nel 2025 la principale sfida per la coesione nazionale e per la crescita equilibrata dell'economia italiana.
Non si tratta soltanto di un divario geografico, ma di una discontinuità sistemica che riguarda produttività, capitale umano, infrastrutture e qualità istituzionale. Una frattura che, di generazione in generazione, ha condizionato il modello di sviluppo italiano e che oggi, nell'era digitale e della transizione verde, si ripresenta con caratteristiche nuove ma con la medesima urgenza di sempre.



Fin dall'Unità, il Sud – Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia – ha scontato ritardi storici nell'industrializzazione, nella diffusione delle infrastrutture e nell'accumulazione di capitale produttivo. Gli interventi straordinari del Novecento, a cominciare dalla Cassa per il Mezzogiorno (1950-1984), hanno tentato di colmare questo divario, talvolta con risultati importanti sul piano delle opere pubbliche e dell'industrializzazione, ma spesso con effetti temporanei e discontinui. L'esperienza della Cassa, con i suoi successi e le sue distorsioni, rappresenta ancora oggi un punto di riferimento imprescindibile per comprendere quanto sia complesso creare sviluppo autentico, e non assistenzialismo, in un territorio vasto e frammentato.

Nel nuovo secolo, la globalizzazione, la crisi finanziaria del 2008 e la lunga stagione di austerità europea hanno contribuito a indebolire ulteriormente il tessuto produttivo meridionale. Il Mezzogiorno ha perso popolazione, imprese e capacità di attrarre investimenti. In quindici anni, il Sud ha lasciato sul campo oltre 3 milioni di abitanti, in gran parte giovani e laureati: una vera e propria emorragia di capitale umano che ha aggravato il declino demografico e impoverito il potenziale di innovazione. Alla soglia del 2025, la disoccupazione giovanile resta attorno al 20%, quasi il doppio rispetto al Centro-Nord, mentre solo il 45% della popolazione possiede competenze digitali di base, contro una media europea vicina al 60% nel 2025. Dati che fotografano una persistente fragilità sociale e tecnologica, nonostante segnali di ripresa economica.

Paradossalmente, proprio negli anni più recenti il Mezzogiorno ha mostrato una vitalità inattesa. Nel 2024 il pil delle regioni meridionali è cresciuto del +0,9%, superando la media nazionale del +0,7% nel 2024. È un segnale importante, che dimostra come gli investimenti pubblici e privati, quando ben orientati e tempestivi, possano generare un impatto concreto. L'effetto trainante del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), che destina al Sud il 40,8% delle risorse territorializzabili – pari a 59,3 miliardi di euro su un totale di 145,3 miliardi nel 2025 – ha consentito di rilanciare infrastrutture, scuola, sanità e innovazione.
Il Pnrr ha contribuito per circa +1,8 punti percentuali al pil meridionale nel biennio 2023-2024, confermando il ruolo decisivo della spesa pubblica in un contesto di debole domanda privata.



Tuttavia, questa ripresa resta fragile. Il 2025 segna infatti l'inizio di una fase cruciale: la progressiva conclusione dei progetti Pnrr e l'incertezza dei flussi finanziari europei rischiano di ridurre la spinta propulsiva. Senza un piano industriale stabile e di lungo periodo, fondato su incentivi strutturali, semplificazione amministrativa e investimenti in capitale umano, il Mezzogiorno potrebbe tornare a vivere l'ennesima parabola effimera.
La storia italiana insegna che le stagioni di crescita straordinaria, se non seguite da politiche ordinarie efficaci, lasciano dietro di sé più disillusione che sviluppo.

In questo contesto, la Questione Meridionale non è più – o non è soltanto – una questione di giustizia sociale. È una questione nazionale di produttività e competitività, che riguarda la tenuta complessiva del sistema economico italiano. Colmare il divario tra Nord e Sud significherebbe aumentare di quasi un punto il tasso potenziale di crescita del pil dell'intero Paese. Un obiettivo che non può più essere affidato a politiche emergenziali, ma che richiede una visione organica e continuativa: una strategia che combini infrastrutture materiali, digitalizzazione, scuola, ricerca, legalità e impresa.

Il Mezzogiorno è oggi un laboratorio aperto del futuro italiano. Dalle ZES (Zone Economiche Speciali) ai poli universitari, dal turismo sostenibile alle energie rinnovabili, il Sud possiede risorse naturali e umane straordinarie. Ma serve una governance capace di trasformare queste potenzialità in valore economico, di attrarre investimenti e di trattenere i giovani talenti. È necessario, in altre parole, passare dalla "politica per il Mezzogiorno" alla "politica del Mezzogiorno": non più interventi dall'alto, ma uno sviluppo costruito insieme alle imprese, alle università e ai territori.

Il presente documento si propone di analizzare in profondità questa sfida. Nella prima parte vengono esaminati i principali indicatori macroeconomici e le dinamiche strutturali del Sud Italia; nella seconda, si affrontano le criticità storiche – infrastrutturali, produttive, demografiche e istituzionali – che continuano a frenare la convergenza con il Centro-Nord; infine, nella terza parte, vengono avanzate proposte concrete di politica economica e industriale, con l'obiettivo di delineare un "Piano Sud Produttivo" che superi la logica assistenziale e riconosca nel Mezzogiorno un motore di crescita, innovazione e stabilità per l'intero Paese.

Il futuro dell'Italia passa da qui. Dal coraggio di trasformare una questione secolare in un progetto condiviso di rinascita economica e civile.

1. Analisi macroeconomica: economia in ripresa, ma ancora in bilico tra resilienza e stagnazione

SINTESI

Il quadro macroeconomico del Mezzogiorno nel 2025 è quello di un sistema che ha dimostrato resilienza e potenzialità, ma che vive ancora in una condizione di sviluppo incompiuto. Le risorse del Pnrr hanno innescato una fase espansiva senza precedenti negli ultimi vent'anni, ma la loro efficacia rischia di essere vanificata dall'assenza di politiche industriali permanenti e da un tessuto amministrativo debole.
La vera sfida dei prossimi anni sarà trasformare la crescita temporanea in sviluppo strutturale, spostando l'asse da un modello fondato sulla spesa pubblica a uno basato su produttività, innovazione e capitale umano. Solo così il Mezzogiorno potrà passare da "questione" a soluzione nazionale: non più un'area da sostenere, ma una componente decisiva della competitività italiana nel Mediterraneo e in Europa.

Nel 2025 il Mezzogiorno si presenta come un'area in cui coesistono segnali di ripresa e fragilità strutturali profonde. Dopo un triennio di crescita sostenuta grazie agli impulsi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), le regioni meridionali affrontano oggi una fase di rallentamento fisiologico ma rischioso, determinato da tre fattori principali: la graduale riduzione della spesa pubblica straordinaria, il rallentamento della domanda globale e le persistenti debolezze interne del sistema produttivo.

Il pil complessivo del Mezzogiorno nel 2024 è cresciuto dello 0,9%, superando di due decimi la media nazionale (+0,7%), ma le previsioni per il 2025 segnalano un rallentamento attorno a +0,5%, contro un +0,7% del Centro-Nord.
La crescita, dunque, non si interrompe, ma tende a normalizzarsi dopo l'effetto moltiplicativo dei fondi europei. Il contributo più rilevante è venuto dai settori costruzioni, energia e turismo, tutti comparti fortemente beneficiari dei progetti Pnrr e delle misure di incentivo agli investimenti pubblici e privati.

Nel 2024, le costruzioni hanno registrato un incremento di produzione pari al +4,2%, sostenute dagli investimenti pubblici e dai cantieri legati a infrastrutture viarie, edilizia scolastica e rigenerazione urbana. Anche il settore turistico ha conosciuto un biennio positivo, con una crescita stimata del +7% degli arrivi e del +5,5% delle presenze rispetto ai livelli pre-pandemia, grazie alla forte domanda interna e al progressivo ritorno dei flussi internazionali, soprattutto verso Sicilia, Puglia e Campania. Più moderata la dinamica dell'industria manifatturiera, che ha segnato un +1,1% medio, penalizzata dall'aumento dei costi energetici e dalla carenza di imprese medio-grandi capaci di competere sui mercati esteri.

Occupazione e mercato del lavoro

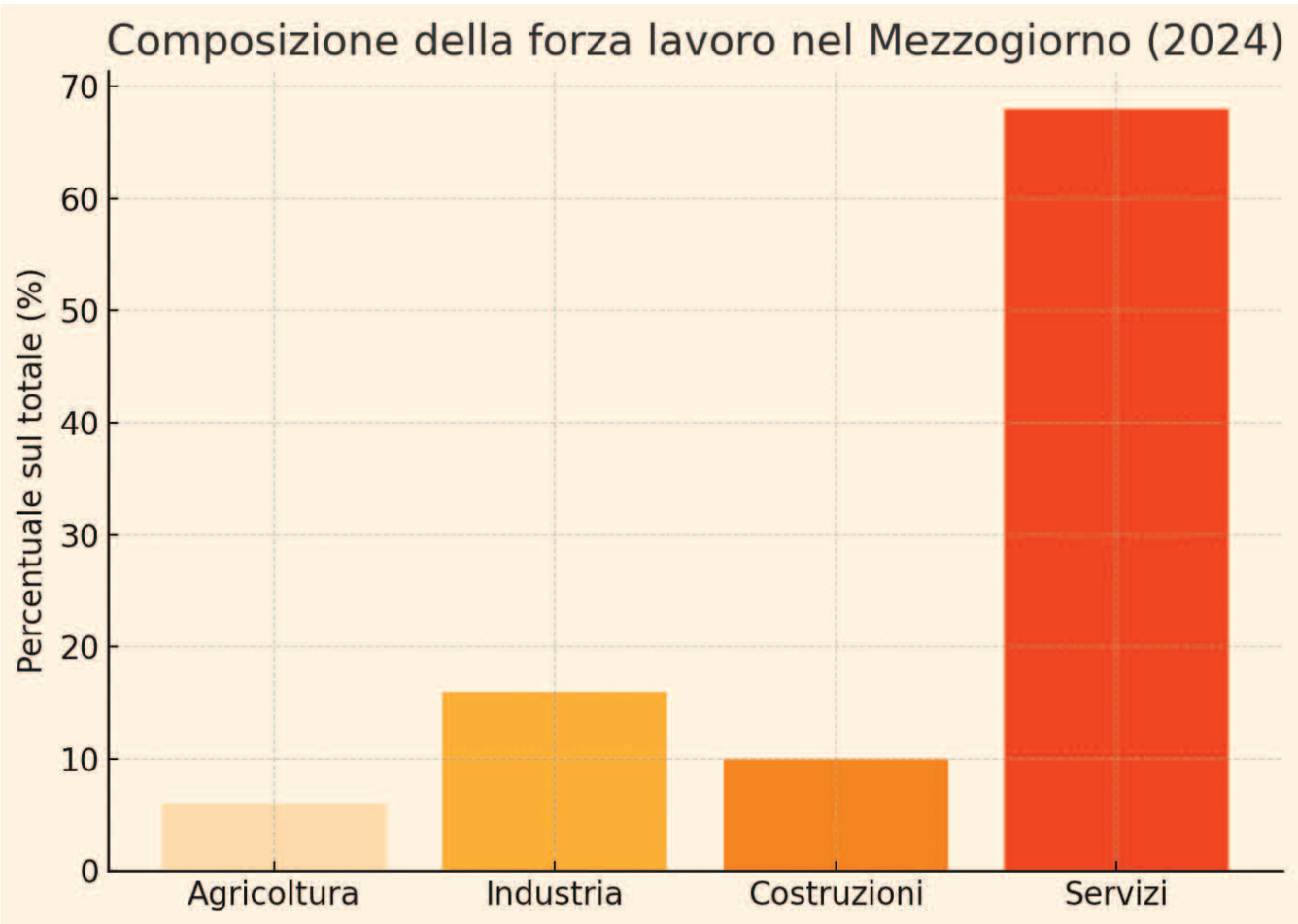
Il mercato del lavoro meridionale ha mostrato una certa vitalità nel biennio 2023-2024, ma resta segnato da forti divari strutturali. Il tasso di occupazione nel 2025 si attesta al 48,7%, contro il 66,9% del Centro-Nord

e il 69,3% della media UE (Eurostat). In lieve miglioramento rispetto al 47,9% del 2023, ma ancora ben lontano dai livelli pre-crisi del 2008.

La disoccupazione complessiva è al 14,2%, con punte superiori al 18% in Calabria e Sicilia, mentre la disoccupazione giovanile (15-29 anni) resta la più alta d'Europa: circa il 20%.

Il divario di genere, seppur in lieve riduzione, continua a essere marcato: solo il 35% delle donne in età lavorativa risulta occupato, rispetto al 54% del Nord.

Un altro elemento di debolezza riguarda la qualità del lavoro: prevalgono contratti a termine, part-time involontario e occupazione nei servizi a bassa produttività. Il lavoro autonomo, tradizionale valvola di sfogo dell'economia meridionale, è in contrazione da anni, ridotto del 12% dal 2015 al 2024.
Parallelamente, cresce la quota di lavoratori con titoli elevati ma occupati in mansioni non coerenti con le competenze, segno di una persistente sottoutilizzazione del capitale umano.



Investimenti, credito e produttività

La spesa per investimenti fissi lordi nel Mezzogiorno ha beneficiato di una crescita media del +6,3% nel triennio 2022-2024, trainata dalle risorse Pnrr, ma la capacità di attrazione di capitali privati resta limitata. La quota di investimenti privati sul totale, pari al 44% nel Sud, è ancora 15 punti inferiore a quella del Nord.

Il credito bancario alle imprese ha registrato una lieve ripresa (+2,1% nel 2024), ma le condizioni di accesso restano più onerose: i tassi medi sui prestiti alle pmi meridionali sono superiori di circa 60 punti base rispetto alla media nazionale, a causa del maggiore rischio percepito e della minore dotazione di garanzie reali.

La produttività del lavoro rimane il nodo centrale. Nel 2024 il valore aggiunto per occupato nel Mezzogiorno è stato pari a 54.800 euro, contro i 75.400 del Centro-Nord.
La produttività totale dei fattori cresce lentamente (+0,3% annuo), frenata da scarsa innovazione, bassa digitalizzazione e debole integrazione tra università e imprese.

Un indicatore emblematico è rappresentato dal divario digitale: solo il 45% dei cittadini meridionali possiede competenze digitali di base, e appena il 29% di quelli tra i 55 e i 74 anni utilizza regolarmente internet per operazioni finanziarie o servizi pubblici (2025).
Ciò limita la piena partecipazione del Sud alla trasformazione tecnologica in corso.

Export e sistema produttivo

L'export meridionale, pari a circa 47 miliardi di euro nel 2024, rappresenta appena il 10,8% del totale nazionale, una quota sostanzialmente stabile da dieci anni. Le regioni più dinamiche sono Campania (grazie all'aerospazio e all'agroalimentare), Puglia (energia e meccanica leggera) e Sicilia (raffinazione e chimica).
Tuttavia, la base industriale è ancora fragile e frammentata: il 94% delle imprese meridionali ha meno di 10 addetti, e solo lo 0,5% supera i 50 dipendenti.
Questa struttura micro-imprenditoriale limita la capacità di innovare e competere sui mercati esteri.

Il tasso di natalità imprenditoriale (nuove imprese su totale attivo) nel 2024 è stato del 5,2%, leggermente superiore alla media italiana (5%), segno di una vivace micro-imprenditorialità, ma con forte mortalità nei primi tre anni di attività. Le imprese che sopravvivono tendono a concentrarsi nei servizi e nel turismo, settori a bassa intensità tecnologica.

Il settore agricolo, pur rappresentando solo il 4,5% del pil, svolge un ruolo strategico per occupazione e identità territoriale, ma è ancora troppo frammentato e poco integrato nelle filiere industriali e digitali.

Infrastrutture e capacità amministrativa

L'efficacia della spesa pubblica rimane condizionata da limiti strutturali della pubblica amministrazione.
Nel 2024, il tasso di attuazione dei progetti Pnrr nel Sud era del 72%, contro l'83% medio nazionale.
Le difficoltà principali riguardano la carenza di personale tecnico, la complessità delle procedure di gara e l'insufficiente coordinamento tra enti locali.

Sul fronte infrastrutturale, il divario resta evidente: il tasso di accessibilità logistica (tempo medio per raggiungere autostrade e ferrovie ad alta capacità) è inferiore del 35% rispetto al Centro-Nord. Nel settore energetico, invece, il Mezzogiorno detiene un vantaggio competitivo: produce oltre il 50% dell'energia rinnovabile nazionale (fotovoltaico ed eolico), ponendosi come area strategica per la transizione ecologica.

2. I principali nodi strutturali: infrastrutture, capitale umano e amministrazione: i tre deficit che frenano la convergenza

SINTESI

I ritardi infrastrutturali, il deficit di capitale umano e la debolezza amministrativa rappresentano tre facce della stessa medaglia: l'assenza di una governance integrata dello sviluppo. Senza un salto di qualità nella progettazione, nella spesa e nella formazione, il Mezzogiorno continuerà a oscillare tra crescita potenziale e stagnazione reale.
L'Europa ha offerto al Sud un'occasione irripetibile: quella di colmare in pochi anni distanze accumulate in decenni. Ma, come dimostrano i dati, l'occasione corre il rischio di trasformarsi in un nuovo "tempo sospeso" se non si saprà trasformare la spesa pubblica in investimento produttivo, capitale umano e fiducia sociale.

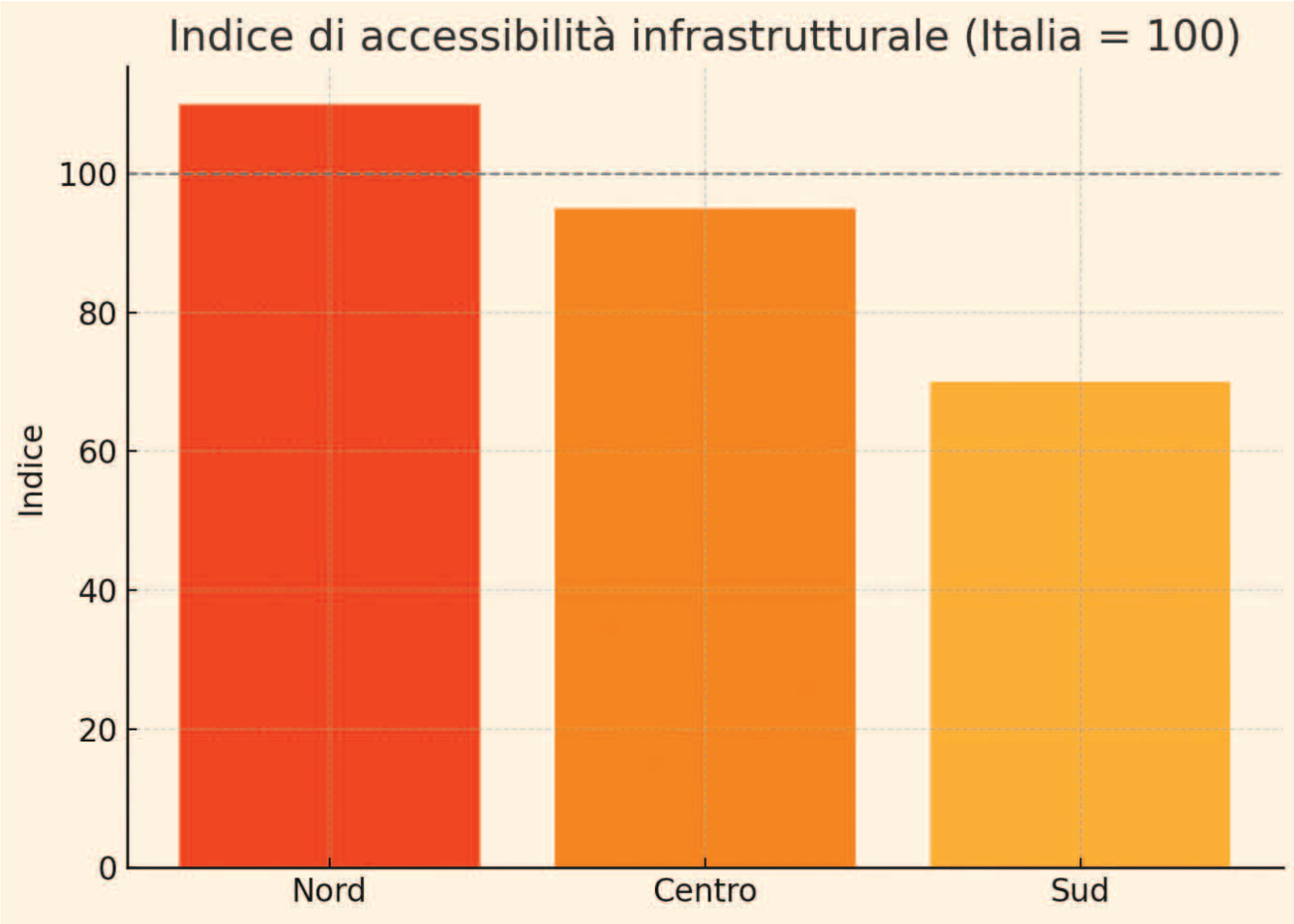
Il Mezzogiorno continua a essere il principale banco di prova dell'efficienza dello Stato italiano.
Nonostante la ripresa economica degli ultimi anni, i nodi strutturali che storicamente ne condizionano lo sviluppo restano sostanzialmente irrisolti. Si tratta di criticità interconnesse – infrastrutture materiali, capitale umano e capacità amministrativa – che, insieme, generano un circolo vizioso di bassa produttività, scarsa attrattività per gli investimenti e debolezza sociale. Senza una strategia organica capace di agire su questi tre fronti, il divario con il Centro-Nord rischia di cristallizzarsi anche nella nuova fase post-Pnrr.

Infrastrutture materiali: il ritardo che costa punti di pil

Il primo nodo, storico e tangibile, è quello infrastrutturale.
Il Mezzogiorno dispone di una rete di trasporti e logistica ancora inadeguata rispetto ai fabbisogni di un'economia moderna. Meno del 40% dei collegamenti ferroviari è elettrificato, la densità autostradale è inferiore del 25% rispetto al Nord, e il tempo medio necessario per raggiungere un hub logistico o un porto commerciale è superiore del 35% (MIMS, 2025).

Questi divari non sono solo geografici, ma economici: ogni punto percentuale di incremento dell'indice di accessibilità logistica comporta un aumento dello 0,3% della produttività delle imprese. Ciò significa che il ritardo infrastrutturale del Sud sottrae ogni anno fino a 1,5 punti di pil potenziale.

Le grandi opere avviate o finanziate attraverso il Pnrr – dall'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria ai collegamenti ferroviari tra Palermo, Catania e Messina, fino agli interventi portuali sulle ZES – rappresentano passi in avanti importanti, ma ancora parziali. A livello locale, la dispersione dei progetti e la lentezza delle procedure di gara hanno rallentato l'impatto complessivo degli investimenti.
Il rischio è che, senza un piano infrastrutturale nazionale con orizzonte almeno decennale, le opere in corso diventino interventi isolati, privi di una reale integrazione economica e territoriale.

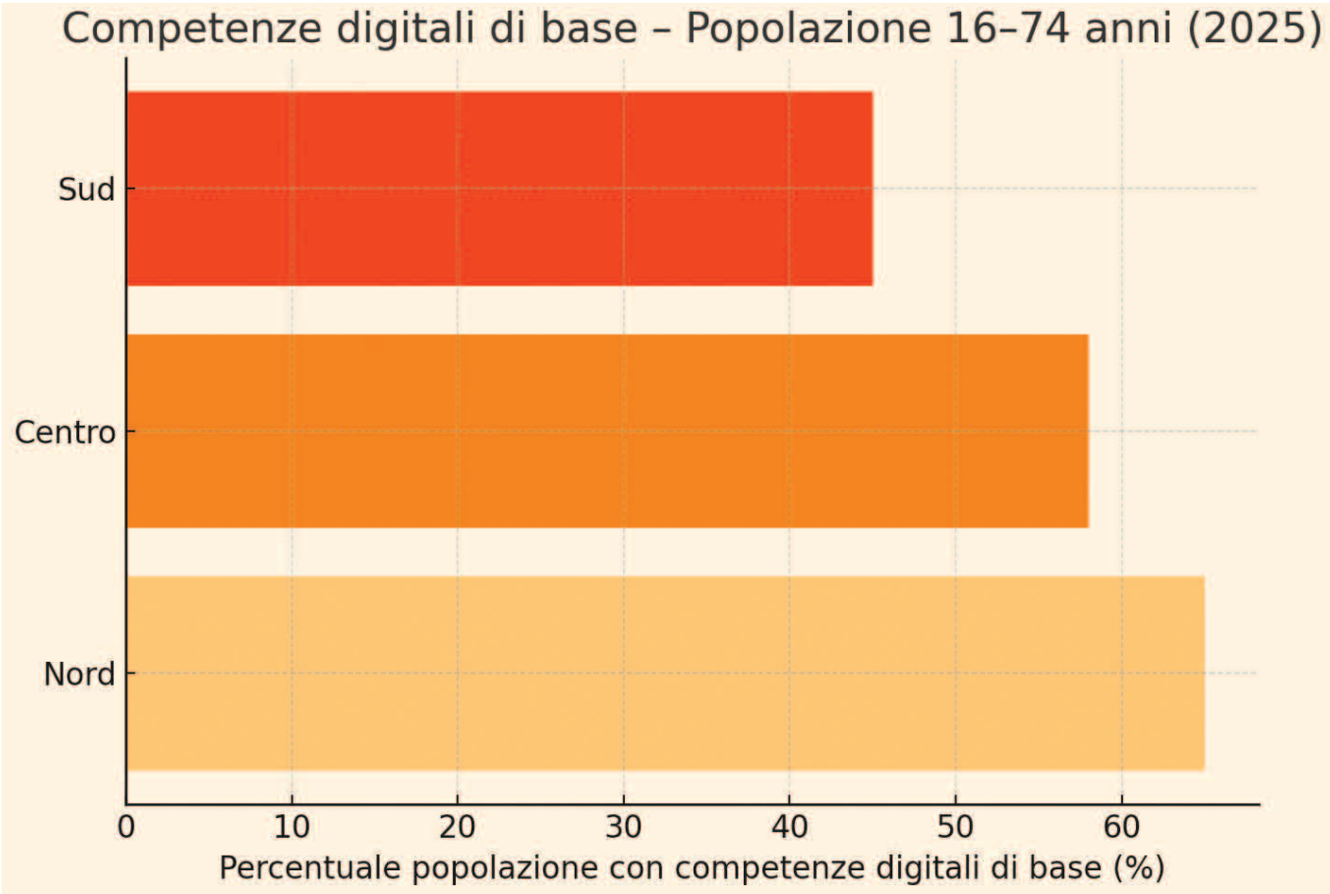


Infrastrutture immateriali: digitale e innovazione come leva mancata

Il secondo ritardo riguarda le infrastrutture immateriali, cioè digitalizzazione, innovazione e ricerca.
L'indice DESI (Digital Economy and Society Index) 2025, nella sua componente territoriale, mostra come le regioni del Sud si collochino sistematicamente agli ultimi posti in Europa per diffusione di servizi digitali, competenze informatiche e connettività ultraveloce. Solo il 45% della popolazione possiede competenze digitali di base, contro il 59% della media nazionale, e la copertura di rete a banda ultra-larga, seppure in aumento, non raggiunge ancora il 70% delle famiglie (Commissione Europea, 2025).
Anche il tessuto produttivo sconta ritardi evidenti nell'adozione di tecnologie 4.0. Le imprese meridionali che investono in automazione, intelligenza artificiale o blockchain sono meno del 10% del totale, e solo una su quattro partecipa a programmi di innovazione in collaborazione con università o centri di ricerca.

Questo gap tecnologico si traduce in un differenziale di produttività del 25–30% rispetto alle imprese del Nord e limita la capacità del Mezzogiorno di inserirsi nelle catene globali del valore.
L'università e la ricerca, potenziali motori di cambiamento, non riescono ancora a esercitare un ruolo sistemico. Il Sud ospita 27 atenei, con punte di eccellenza riconosciute (Napoli Federico II, Bari, Catania, Palermo), ma investe in ricerca e sviluppo solo l'1% del pil regionale, contro l'1,8% del Centro-Nord e il 2,2% della media europea.

Il risultato è un'emorragia costante di capitale umano qualificato: ogni anno circa 35.000 giovani laureati emigrano verso il Nord o l'estero, privando il sistema produttivo locale di energie e competenze indispensabili alla modernizzazione.

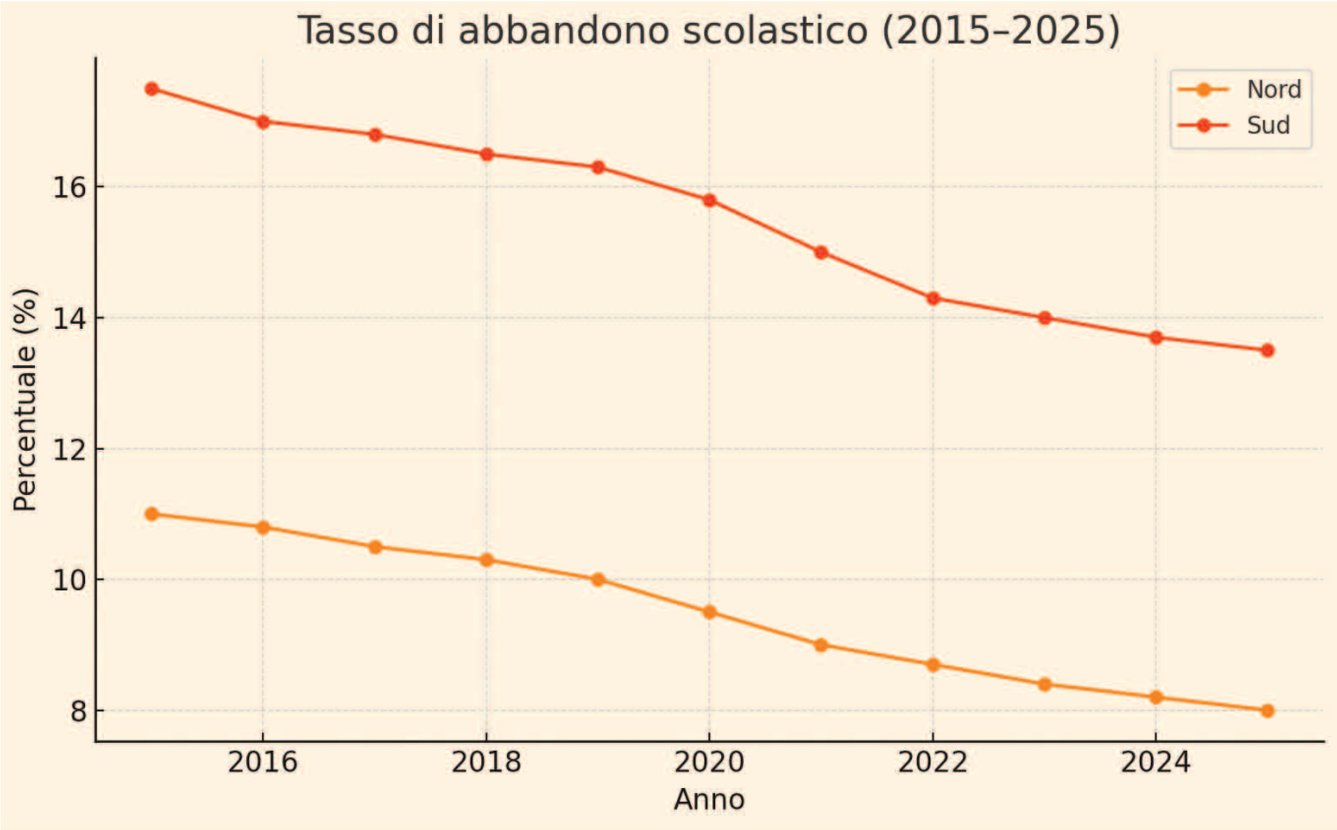


Capitale umano e formazione: il divario educativo come zavorra

Alla base di questa fragilità tecnologica c'è un problema più profondo: quello del capitale umano.
Il livello medio di istruzione nel Mezzogiorno resta significativamente inferiore alla media nazionale. Solo il 62% dei giovani tra 25 e 34 anni possiede almeno un diploma, contro il 74% del Nord, e appena il 25% è laureato (2025). Il tasso di abbandono scolastico, pur in calo, è ancora al 13,5%, quasi il doppio rispetto all'obiettivo europeo del 9%.

La scuola e la formazione professionale soffrono di un duplice deficit: infrastrutturale e qualitativo. Il 40% degli edifici scolastici necessita di interventi strutturali, e la dispersione di risorse in programmi a breve termine riduce l'impatto delle politiche educative. In questo contesto, la formazione tecnico-professionale, che dovrebbe rappresentare il ponte tra istruzione e impresa, resta marginale: solo il 6% degli studenti del Sud frequenta istituti tecnici superiori (ITS), contro l'11% del Nord.

Questa carenza si traduce in un disallineamento cronico tra domanda e offerta di lavoro: il 35% delle imprese meridionali dichiara di non trovare personale con competenze adeguate, soprattutto nei settori digitale, energia e logistica.



Capacità amministrativa e governance pubblica: il collo di bottiglia

Il terzo nodo, trasversale a tutti gli altri, riguarda la capacità amministrativa. Le regioni meridionali si trovano spesso a dover gestire flussi di risorse straordinari con strutture ordinarie inadeguate.

Il tasso di spesa effettiva dei fondi europei 2014-2020 è stato in media del 67% al Sud, contro l'86% nel Centro-Nord. Anche nel Pnrr, al 2025, solo il 72% delle risorse assegnate al Mezzogiorno risulta effettivamente impegnato o liquidato.

Le cause sono note: carenza di personale tecnico, scarsa programmazione, burocrazia frammentata, sovrapposizione di competenze tra enti e tempi medi di gara superiori del 30% alla media nazionale.

A questo si aggiunge un problema di fiducia. La lentezza e l'opacità dei procedimenti amministrativi scoraggiano gli investitori privati, mentre la percezione di inefficienza istituzionale alimenta una diffusa sfiducia dei cittadini verso lo Stato.

Il "costo dell'inefficienza" è elevato: un miglioramento del 10% della capacità amministrativa locale comporterebbe un incremento potenziale dello 0,7% del pil regionale annuo.

Serve dunque una riforma profonda della pubblica amministrazione meridionale, fondata su formazione continua, reclutamento di profili tecnici e digitali, autonomia gestionale e valutazione dei risultati. La vera sfida del Pnrr, più che nei cantieri, è nella capacità di costruire una macchina pubblica efficiente, in grado di gestire politiche di sviluppo ordinario anche oltre la stagione straordinaria dei fondi europei.

3. L'impatto del Pnrr nel Mezzogiorno: un'occasione storica, ma ancora parzialmente colta

SINTESI

Il Pnrr ha rappresentato per il Mezzogiorno una stagione di opportunità reale, con impatti tangibili su pil, occupazione e infrastrutture.
Ma il bilancio provvisorio mostra che la quantità delle risorse non basta: serve qualità nella spesa, stabilità istituzionale e continuità politica.
Il rischio del "dopo Pnrr" non è solo economico, ma culturale: tornare alla logica dell'emergenza significherebbe vanificare il più grande investimento pubblico del XXI secolo.
Il futuro del Sud dipende dalla capacità di trasformare la straordinarietà del Piano in politica industriale ordinaria, costruendo un "Sud produttivo" basato su innovazione, capitale umano e autonomia amministrativa.
La sfida del prossimo decennio sarà questa: far sì che la stagione del Pnrr non resti un episodio eccezionale, ma diventi il punto di partenza di una nuova normalità economica e istituzionale per il Mezzogiorno.

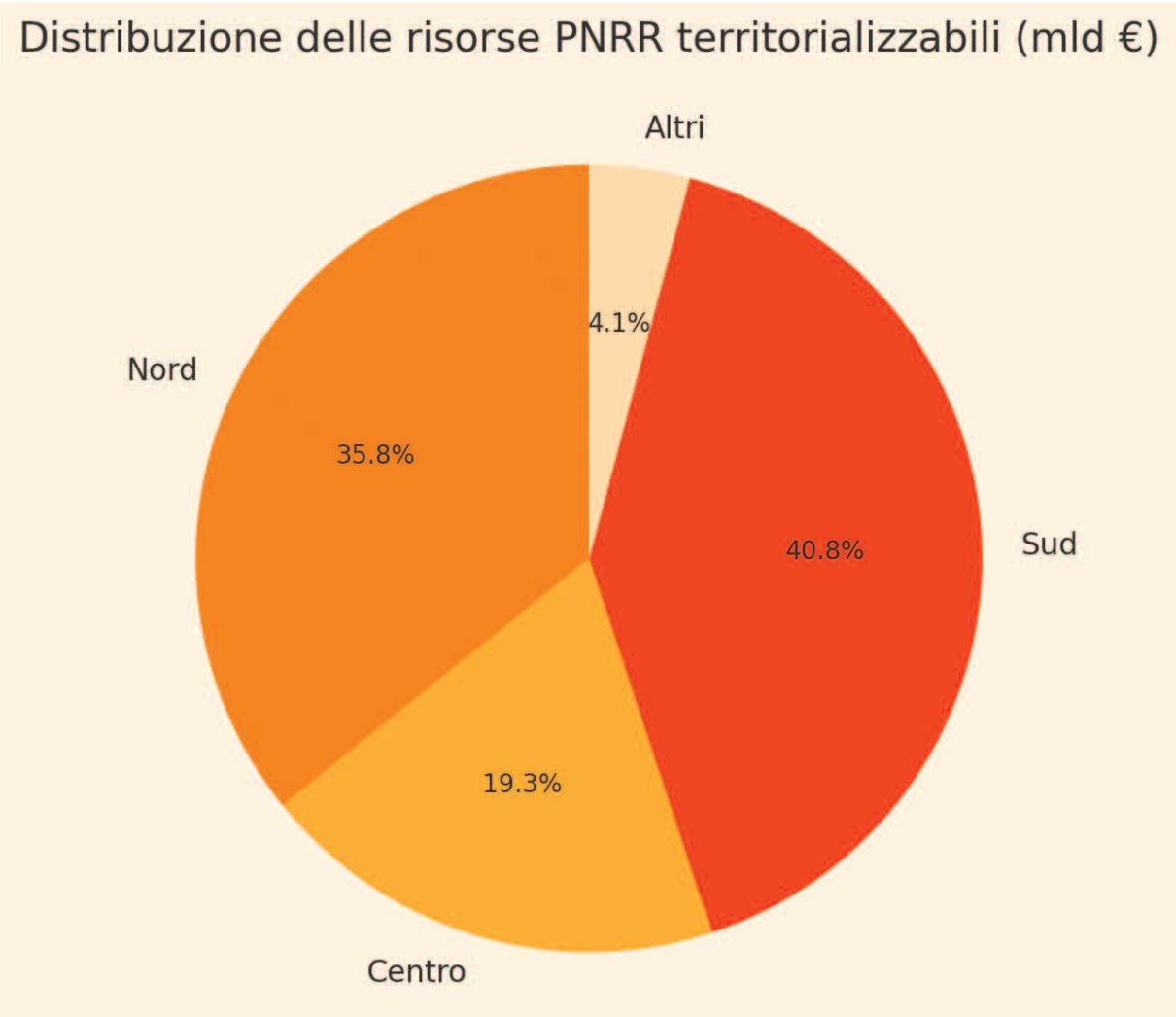
Il Piano nazionale di ripresa e resilienza rappresenta per il Mezzogiorno il più grande programma di investimenti pubblici dalla fine della Cassa per il Mezzogiorno.
Mai, nella storia repubblicana, un volume così consistente di risorse europee era stato indirizzato al Sud con una logica programmatoria di medio periodo. Su un totale di 145,3 miliardi di euro di risorse territorializzabili, 59,3 miliardi – pari al 40,8% – sono stati destinati alle regioni meridionali, in linea con l'obiettivo politico fissato dal Governo e condiviso dalla Commissione Europea: assicurare che il Pnrr fosse anche uno strumento di riequilibrio territoriale. Il Mezzogiorno ha così ricevuto un afflusso straordinario di fondi pubblici in infrastrutture, scuola, sanità, digitalizzazione e coesione sociale.
Tuttavia, a quattro anni dal lancio del Piano, l'efficacia reale di questi investimenti presenta luci e ombre: l'impatto macroeconomico è evidente, ma la sostenibilità nel lungo periodo è ancora incerta.

L'effetto sulla crescita economica

L'attuazione del Pnrr ha contribuito a 1,8 punti percentuali di crescita del pil meridionale nel biennio 2023-2024. L'effetto moltiplicativo degli investimenti pubblici – stimato tra 1,3 e 1,5 – ha favorito una dinamica espansiva che ha coinvolto soprattutto il settore delle costruzioni, la fornitura di servizi professionali e l'occupazione pubblica qualificata.

Nel 2024, gli investimenti in opere infrastrutturali nel Mezzogiorno hanno superato i 12 miliardi di euro, un valore record per l'ultimo ventennio. Solo nel comparto edilizia scolastica sono stati attivati oltre 2.400 cantieri, mentre 3.000 comuni hanno beneficiato di fondi per progetti di rigenerazione urbana e sostenibilità ambientale.

Nelle regioni come Puglia, Sicilia e Campania, l'effetto è stato particolarmente significativo: la produzione edilizia è cresciuta del +4,2% e l'occupazione nei servizi collegati (ingegneria, architettura, consulenza) è aumentata del +6,5% nel triennio. L'impatto diretto sul mercato del lavoro è stato altrettanto rilevante.
Nel 2024 il Pnrr ha generato circa 210.000 nuovi occupati nel Mezzogiorno, in gran parte temporanei, ma con un contributo netto di +0,7 punti percentuali sul tasso di occupazione complessivo.
Tuttavia, il rischio ora è che, con la conclusione della fase espansiva dei cantieri, parte di questi posti di lavoro si perda nel 2026, se non subentreranno investimenti privati o piani di continuità.



Gli interventi più significativi: infrastrutture, sanità, scuola

Il Pnrr ha inciso su settori chiave per la qualità della vita e la competitività territoriale.

In ambito infrastrutturale, le opere ferroviarie ad alta capacità in Campania, Calabria e Sicilia, insieme agli interventi su porti e logistica, rappresentano un salto di qualità per la mobilità e l'integrazione mediterranea. Il progetto AV Salerno–Reggio Calabria, con investimenti per oltre 12 miliardi di euro, costituisce l'asse portante del nuovo corridoio tirrenico, mentre il potenziamento dei nodi portuali di Taranto, Gioia Tauro, Augusta e Cagliari apre nuove prospettive per l'intermodalità e l'export.

Nel settore sanitario, il Mezzogiorno ha beneficiato di circa 7 miliardi di euro per la creazione di Case e Ospedali di Comunità, digitalizzazione dei sistemi e ammodernamento tecnologico.
Tuttavia, solo il 68% dei progetti risulta avviato o in corso di realizzazione al 2025, con forti disparità regionali: la Puglia e la Campania mostrano una capacità di attuazione superiore al 75%, mentre Calabria e Sicilia restano sotto il 60%.

Sul fronte dell'istruzione, sono stati stanziati 6,4 miliardi di euro per asili nido, edilizia scolastica e formazione digitale degli insegnanti. Il risultato è positivo in termini di infrastrutture – 3.800 nuovi plessi o ristrutturazioni completate – ma ancora insufficiente sul piano dell'inclusione: la partecipazione ai corsi di formazione digitale resta ferma al 34% del personale scolastico, contro il 52% del Nord.

La capacità di spesa: il nodo amministrativo

L'efficacia del Pnrr nel Sud è stata frenata, in molti casi, dalla bassa capacità di spesa. Al 30 giugno 2025 solo il 72% delle risorse Pnrr destinate al Mezzogiorno risulta effettivamente impegnato, contro l'83% della media nazionale.
Le cause principali sono strutturali: carenza di personale tecnico, ritardi nelle gare d'appalto, difficoltà di coordinamento tra livelli istituzionali e lentezze burocratiche.

Le regioni con performance migliori – Campania, Puglia e Sardegna – hanno beneficiato di una struttura amministrativa più stabile e di un migliore raccordo con le università e gli enti locali.
Al contrario, Calabria e Molise scontano ritardi cronici, con tassi di attuazione inferiori al 60%.

La frammentazione dei progetti è un ulteriore limite. Oltre 40.000 interventi di piccola dimensione rischiano di disperdere l'efficacia complessiva, generando risultati percepibili solo nel breve termine.

L'impatto del Pnrr dipenderà meno dall'ammontare della spesa e più dalla sua qualità: la sfida è evitare che l'enorme flusso di risorse si traduca in una sommatoria di micro-opere senza impatto sistemico.

L'effetto moltiplicatore e il rischio post-2025

Dal punto di vista macroeconomico, l'effetto del Pnrr ha agito come stimolo keynesiano in un contesto di domanda interna debole. Nel biennio 2023–2024, ogni euro investito nel Mezzogiorno ha generato 1,35 euro di pil aggiuntivo.

Tuttavia, questa dinamica non può considerarsi auto-sostenibile. Con la graduale riduzione della spesa pubblica straordinaria a partire dal 2026, il rischio è di assistere a un nuovo ciclo di rallentamento, simile a quello già sperimentato dopo la chiusura della Cassa per il Mezzogiorno negli anni Ottanta.

Il pericolo più grande è che, in assenza di continuità politica e finanziaria, l'effetto espansivo del Pnrr svanisca rapidamente. Se gli investimenti pubblici dovessero ridursi del 30% dopo il 2026, il pil meridionale potrebbe perdere fino a 1,2 punti di crescita cumulata entro il 2028.

Per evitare questo scenario, occorre trasformare la spesa straordinaria in investimento strutturale, attraverso politiche fiscali e industriali permanenti, incentivi stabili per le pmi, e una governance territoriale in grado di programmare a medio termine.

Le ZES e il potenziale di sviluppo locale

Un elemento di prospettiva è rappresentato dalle Zone Economiche Speciali (ZES), strumenti concepiti proprio per amplificare l'effetto del Pnrr e attrarre investimenti privati.
Nel 2025, le otto ZES meridionali coprono complessivamente oltre 22.000 ettari di aree industriali e logistiche, con agevolazioni fiscali, semplificazioni amministrative e incentivi all'innovazione.
Le ZES potrebbero generare, entro il 2030, fino a 400.000 nuovi posti di lavoro e 45 miliardi di investimenti privati, a condizione che le procedure di accesso siano effettivamente semplificate e la governance locale sia rafforzata.

Perché ciò avvenga, tuttavia, occorre evitare la sovrapposizione tra le logiche del Pnrr e quelle delle ZES.
Il Piano ha finanziato infrastrutture di contesto, ma senza un coordinamento diretto con la pianificazione industriale delle zone speciali.

Un nuovo approccio integrato, che unisca fiscalità di vantaggio, infrastrutture logistiche e credito agevolato, può rappresentare la chiave per consolidare gli effetti positivi del Pnrr e garantire continuità allo sviluppo meridionale.

4. Quattro economie, un destino comune: le differenze interne del Mezzogiorno

SINTESI

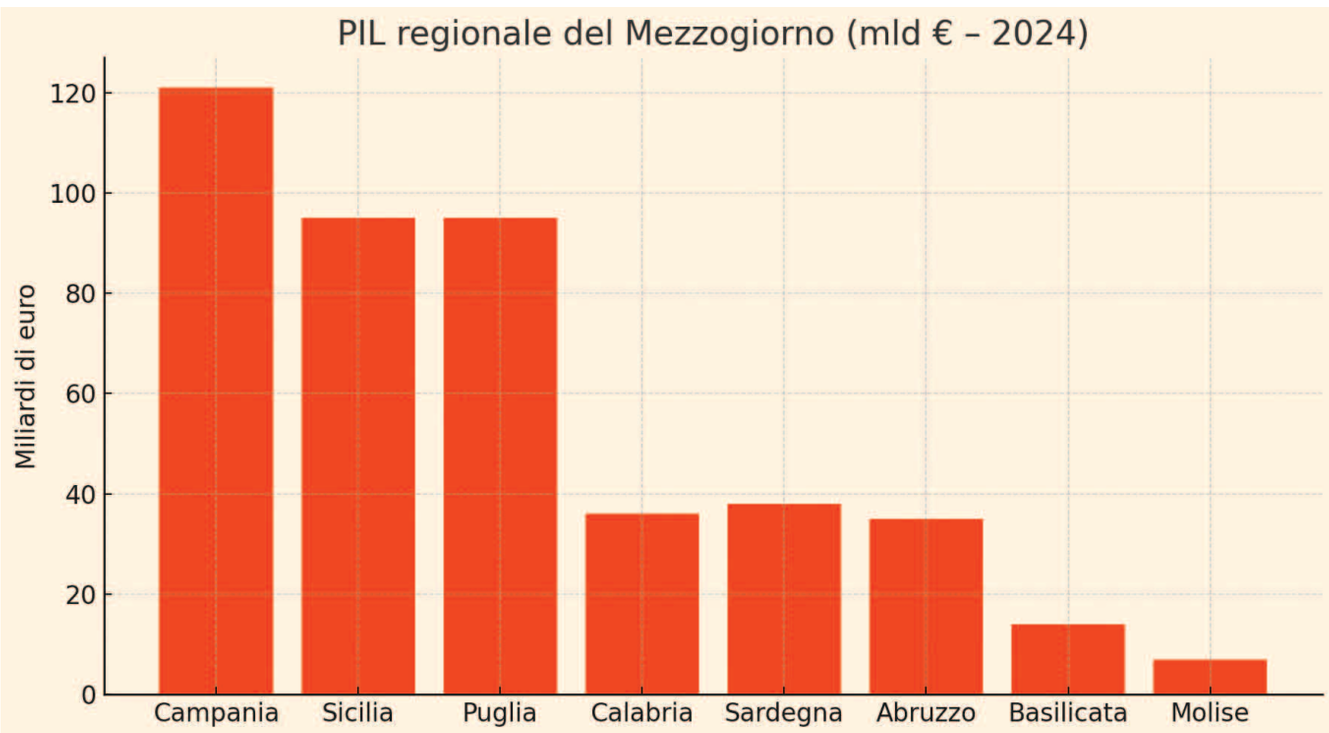
Campania, Sicilia, Puglia e Calabria raccontano quattro storie diverse ma intrecciate. Dove l'amministrazione è più efficiente, la crescita si consolida; dove la governance è debole, le risorse si disperdono.

Il divario non è solo tra Nord e Sud, ma dentro lo stesso Mezzogiorno, tra regioni capaci di innovare e regioni ferme nella gestione emergenziale.

Il futuro passa dall'integrazione tra politiche industriali, formazione e infrastrutture, con un coordinamento stabile tra Stato e regioni. Serve una strategia nazionale che riconosca le differenze territoriali e adatti le politiche agli ecosistemi regionali, premiando le amministrazioni virtuose e accompagnando quelle in ritardo con task force di competenze e strumenti rapidi di spesa.

Il Mezzogiorno non è un blocco uniforme. Dietro il termine "Sud" si celano differenze profonde, spesso più marcate di quelle che separano alcune regioni settentrionali tra loro.

La Campania, con il suo dinamismo imprenditoriale e universitario, rappresenta il baricentro industriale del Sud. La Sicilia alterna potenzialità energetiche e fragilità amministrative. La Puglia si distingue per capacità di spesa, innovazione e attrattività turistica. La Calabria, infine, resta la regione simbolo del divario, dove le risorse spesso non si traducono in sviluppo.



Analizzare queste quattro realtà consente di comprendere meglio le diverse traiettorie della crescita meridionale e le politiche più efficaci per ridurre le disparità interne.

Campania: la locomotiva del Sud

Con oltre 5,6 milioni di abitanti e un pil regionale di circa 121 miliardi di euro (2024), la Campania è la prima economia del Mezzogiorno e la settima in Italia.
Negli ultimi anni ha consolidato una crescita stabile (+1,1% nel 2024), sostenuta da un tessuto produttivo vivace e da una buona capacità di utilizzo delle risorse europee.

L'area metropolitana di Napoli è il principale polo industriale e universitario del Sud, con filiere competitive nei settori aerospaziale, agroalimentare, farmaceutico e ICT. La Città della Scienza, il polo aerospaziale di Pomigliano d'Arco e il distretto farmaceutico di Torre Annunziata rappresentano esempi di come l'innovazione possa radicarsi in un contesto complesso.

L'occupazione cresce (+1,4% nel 2024), ma resta alta la disoccupazione giovanile (19%).

La Campania è tra le regioni più virtuose nell'attuazione del Pnrr: al giugno 2025 ha impegnato oltre il 78% delle risorse assegnate, soprattutto in edilizia scolastica e infrastrutture portuali (Napoli e Salerno).
Il principale nodo resta la congestione amministrativa e la carenza infrastrutturale nelle aree interne: il 45% dei comuni campani è ancora privo di collegamenti ferroviari efficienti.

La Campania mostra un'economia in transizione verso l'innovazione, ma ha bisogno di rafforzare la dimensione logistica e di attrarre investimenti esteri, ancora modesti (1,3% del totale nazionale).

Sicilia: potenzialità energetiche e fragilità strutturali

Con 4,8 milioni di abitanti e un pil di circa 95 miliardi di euro, la Sicilia è la seconda economia del Sud, ma anche una delle più diseguali.
Il tasso di disoccupazione complessivo è al 16,8%, e quello giovanile sfiora il 28%, il più alto d'Italia.
Il pil è cresciuto solo del +0,5% nel 2024, ma con forti differenze territoriali: Palermo e Catania mostrano segnali di ripresa, mentre le province interne restano in stagnazione.

La regione possiede però un potenziale strategico unico nel Mediterraneo. Ospita poli industriali rilevanti nella raffinazione (Gela, Priolo, Milazzo) e nelle energie rinnovabili: oltre il 20% dell'energia eolica e solare prodotta in Italia proviene dalla Sicilia. Il Pnrr ha stanziato oltre 8 miliardi di euro per l'isola, di cui il 60% già impegnato, ma la capacità amministrativa rimane il principale ostacolo.
Solo il 55% dei progetti risulta in fase esecutiva, e i tempi medi di aggiudicazione delle gare superano di 40 giorni la media nazionale.

Il sistema universitario, con gli atenei di Palermo, Catania e Messina, è vivace sul piano scientifico ma poco connesso al tessuto imprenditoriale.

L'emigrazione giovanile è drammatica: ogni anno oltre 15.000 laureati lasciano la Sicilia, in gran parte senza rientrare.
Per invertire questa tendenza, la regione dovrebbe puntare sulla transizione energetica e digitale, trasformando la produzione di energia rinnovabile in filiera industriale locale, e non solo in esportazione di materia prima.

Puglia: la best practice del Sud

La Puglia è oggi il laboratorio più promettente del Mezzogiorno. Con un pil di 95 miliardi di euro e una crescita del +1,3% nel 2024, si colloca al vertice delle regioni meridionali per dinamismo e qualità amministrativa. La capacità di spesa dei fondi Pnrr ha superato l'80%, e la regione ha saputo integrare le politiche europee con strumenti locali di sviluppo, in particolare nel manifatturiero e nel turismo.

Il distretto aerospaziale pugliese, con oltre 70 imprese e 7.000 addetti, è diventato un caso di successo internazionale, mentre il settore agroalimentare continua a rappresentare un pilastro, con export in crescita del +8% nel 2024.
La Puglia è anche la regione meridionale più digitalizzata: il 51% delle famiglie dispone di connessione ultraveloce e il 48% dei cittadini ha competenze digitali di base (Istat, 2025).

La disoccupazione, pur elevata (11,9%), è in costante calo da cinque anni.

L'attrattività turistica si è consolidata: oltre 16 milioni di presenze nel 2024, con un incremento del 7% sul 2023, grazie a una politica di destagionalizzazione e promozione internazionale efficace.

Il nodo critico resta la mobilità interna: l'alta capacità ferroviaria tra Bari, Taranto, Lecce e Foggia è ancora in fase di completamento, mentre la logistica portuale, nonostante i progressi di Taranto e Brindisi, deve essere ulteriormente potenziata.

La Puglia dimostra che una governance efficiente, combinata a politiche industriali integrate, può rendere il Sud competitivo. È il modello da cui ripartire per un "Sud produttivo" fondato su innovazione, competenze e continuità amministrativa.

Calabria: la frontiera della convergenza mancata

La Calabria resta la regione più fragile del Mezzogiorno, con 1,9 milioni di abitanti e un pil di circa 36 miliardi di euro, in crescita solo dello 0,3% nel 2024. Il tasso di disoccupazione è al 17,5%, quello giovanile supera il 27%, e il reddito medio pro capite (19.800 euro) è inferiore del 40% rispetto alla media nazionale.

Nonostante l'attivazione di oltre 4 miliardi di risorse Pnrr, solo il 58% dei progetti è in stato di avanzamento, il valore più basso d'Italia.

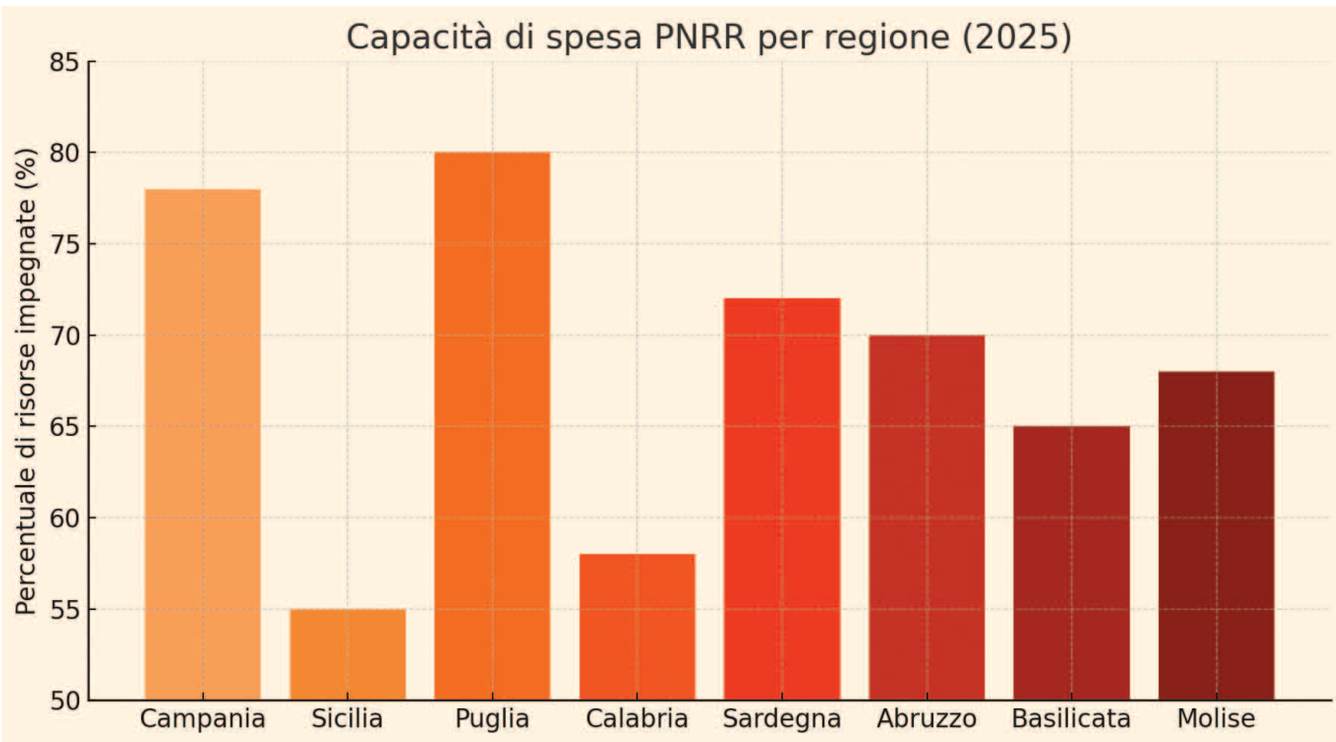
Le difficoltà sono riconducibili alla debolezza amministrativa: il numero di dirigenti tecnici negli enti locali è inferiore del 35% rispetto alla media nazionale e il turnover del personale pubblico è ancora irrisolto.

La ZES Calabria, che include Gioia Tauro, ha tuttavia un potenziale notevole. Il porto, uno dei principali hub di transhipment del Mediterraneo, movimenta oltre 3,5 milioni di TEU l'anno, ma manca un retroporto industriale capace di generare valore aggiunto.

Sul piano sociale, la regione soffre di spopolamento accelerato: negli ultimi dieci anni ha perso 200.000 residenti, in gran parte giovani.

Le aree interne sono sempre più isolate, e la carenza di infrastrutture sanitarie e scolastiche riduce la qualità della vita.

Eppure, la Calabria possiede risorse ambientali e culturali immense: 800 chilometri di coste, tre parchi nazionali, un patrimonio archeologico e naturalistico unico.
Il suo futuro dipende dalla capacità di trasformare queste risorse in economia stabile, con interventi mirati in logistica, turismo sostenibile e agroindustria di qualità.



5. Dal divario alla produttività: un piano permanente per lo sviluppo del Mezzogiorno

SINTESI

Il "Piano Sud Produttivo" si fonda su una convinzione semplice ma decisiva: **lo sviluppo del Mezzogiorno è la condizione necessaria per la crescita dell'Italia intera.**

Non più politiche straordinarie e interventi episodici, ma una strategia permanente che renda strutturali gli incentivi fiscali, il sostegno al credito, gli investimenti infrastrutturali e la formazione tecnica.

Le proposte avanzate in questo capitolo tracciano una rotta precisa. Un piano pluriennale, coordinato tra Stato e territori, che valorizzi le filiere produttive locali e favorisca la specializzazione industriale delle regioni meridionali; un sistema fiscale stabile, competitivo e premiale per chi investe e assume nel Sud; un **Fondo per lo sviluppo e l'innovazione** capace di mobilitare risorse pubbliche e private; un grande progetto formativo per colmare il deficit di competenze e trattenere i giovani talenti; infine, un piano infrastrutturale integrato – logistico, digitale ed energetico – che connetta il Sud all'Europa e al Mediterraneo.

Tutto questo deve poggiare su una **governance trasparente e misurabile**, basata su obiettivi chiari e su una rendicontazione pubblica dei risultati. Solo così il Mezzogiorno potrà superare la logica dell'assistenzialismo e diventare un laboratorio di sviluppo moderno, competitivo e sostenibile. **Il rilancio del Sud non è una voce di spesa, ma un investimento strategico per l'intero Paese.**

Rendere il Mezzogiorno produttivo significa accrescere il potenziale dell'Italia, rafforzare la coesione nazionale e costruire una nuova stagione di fiducia e responsabilità condivisa.

L'analisi economica e territoriale del Mezzogiorno nel 2025 restituisce una verità ormai incontrovertibile: il Sud non può più essere affrontato come una questione emergenziale, ma come un tema strutturale della politica economica nazionale.

Il ciclo straordinario del Pnrr ha dimostrato che, quando le risorse sono ingenti e le condizioni amministrative minime, il Mezzogiorno risponde con dinamismo e capacità di crescita.

Tuttavia, ha anche mostrato che la sola spesa pubblica, se non accompagnata da riforme, incentivi stabili e una visione industriale di lungo periodo, non basta a consolidare lo sviluppo.

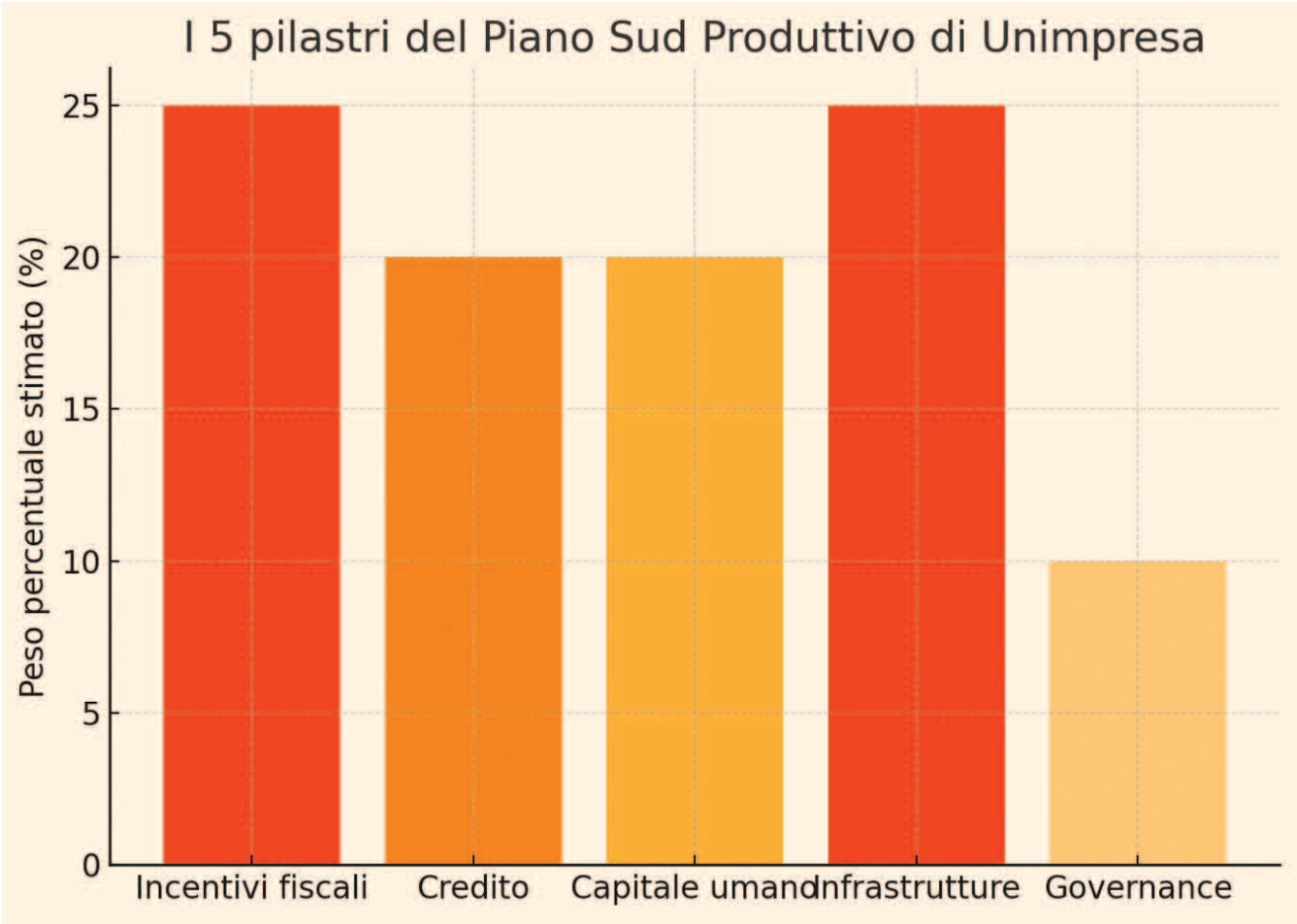
Per questo motivo, si ritiene indispensabile un cambio di paradigma: passare dalle politiche straordinarie alle politiche ordinarie di sviluppo, fondate su una nuova alleanza tra Stato, imprese e territori.

Un "Piano Sud Produttivo"

La proposta si articola intorno a un concetto chiave: creare un "Piano Sud Produttivo", non assistenziale ma competitivo, orientato alla crescita delle imprese, all'innovazione e alla valorizzazione del capitale umano.

Il piano dovrebbe essere pluriennale (2026–2035), con obiettivi misurabili e risorse dedicate, coordinato dal Governo e gestito con il contributo delle associazioni imprenditoriali, delle università e delle autonomie locali.

Il cuore del Piano deve essere la politica industriale territoriale, cioè la definizione di filiere produttive strategiche e di aree di specializzazione per ciascuna regione.
In Campania, aerospazio, farmaceutica e ICT; in Puglia, agroalimentare e meccatronica; in Sicilia, energia e logistica portuale; in Calabria, turismo sostenibile e agroindustria di qualità.
Solo una strategia differenziata, basata su competenze e vocazioni locali, può rendere competitivo il Mezzogiorno nel mercato europeo e mediterraneo.



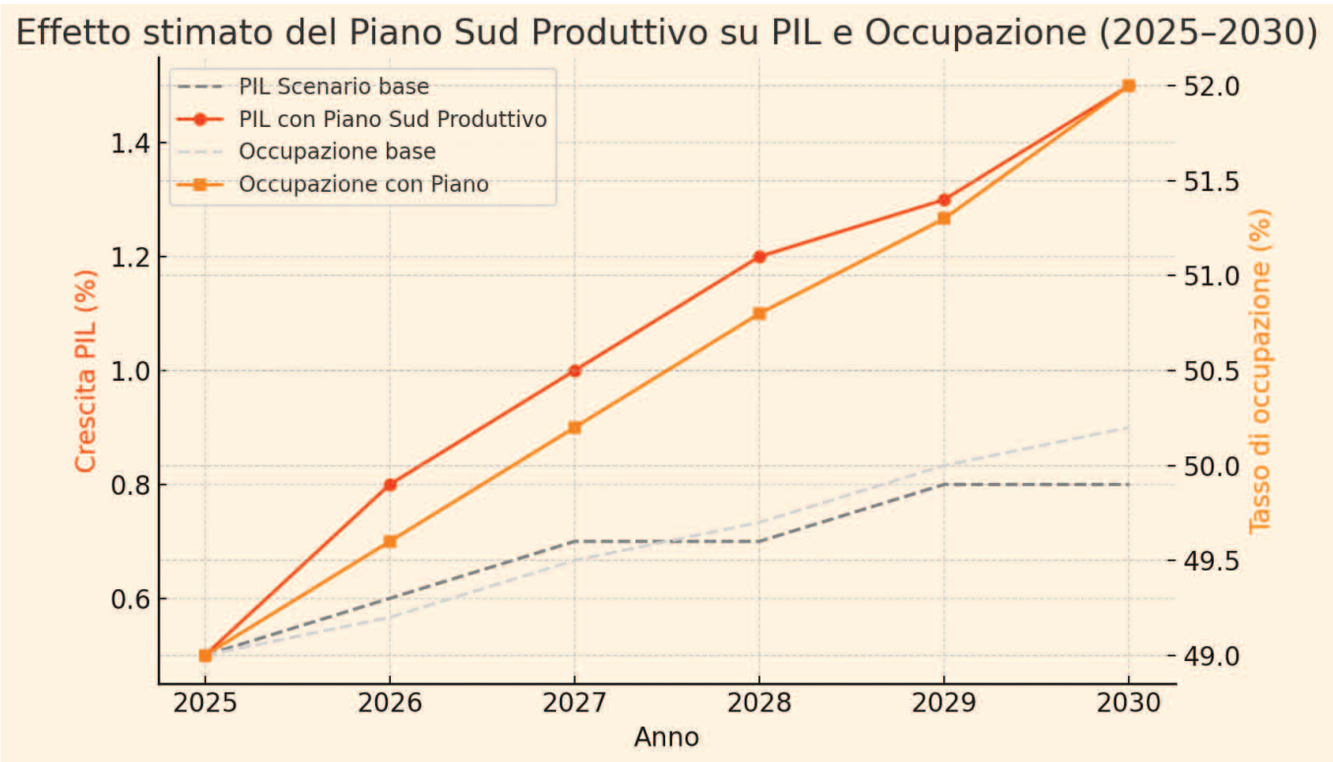
Incentivi fiscali e stabilità normativa

La prima condizione per la crescita è la certezza del quadro fiscale.
Vanno introdotti incentivi fiscali permanenti per gli investimenti produttivi nel Mezzogiorno, analoghi ai meccanismi di "super deduzione" del costo del lavoro già sperimentati in altri Paesi europei.

In particolare:

- credito d'imposta automatico del 40% per investimenti in beni strumentali, ricerca e sviluppo, digitalizzazione e transizione energetica.
- riduzione del 50% dell'Ires per i primi cinque anni per le imprese che si insediano o reinvestono nel Sud.
- decontribuzione stabile per nuove assunzioni giovanili e femminili, con vincolo di durata minima del contratto.
- zona franca amministrativa per le aree interne, dove la semplificazione burocratica può valere più di un incentivo economico.

L'obiettivo è creare un contesto fiscale certo, competitivo e duraturo, in grado di attrarre imprese nazionali e straniere, e di liberare il Sud dalla logica dei bonus temporanei e delle deroghe episodiche.

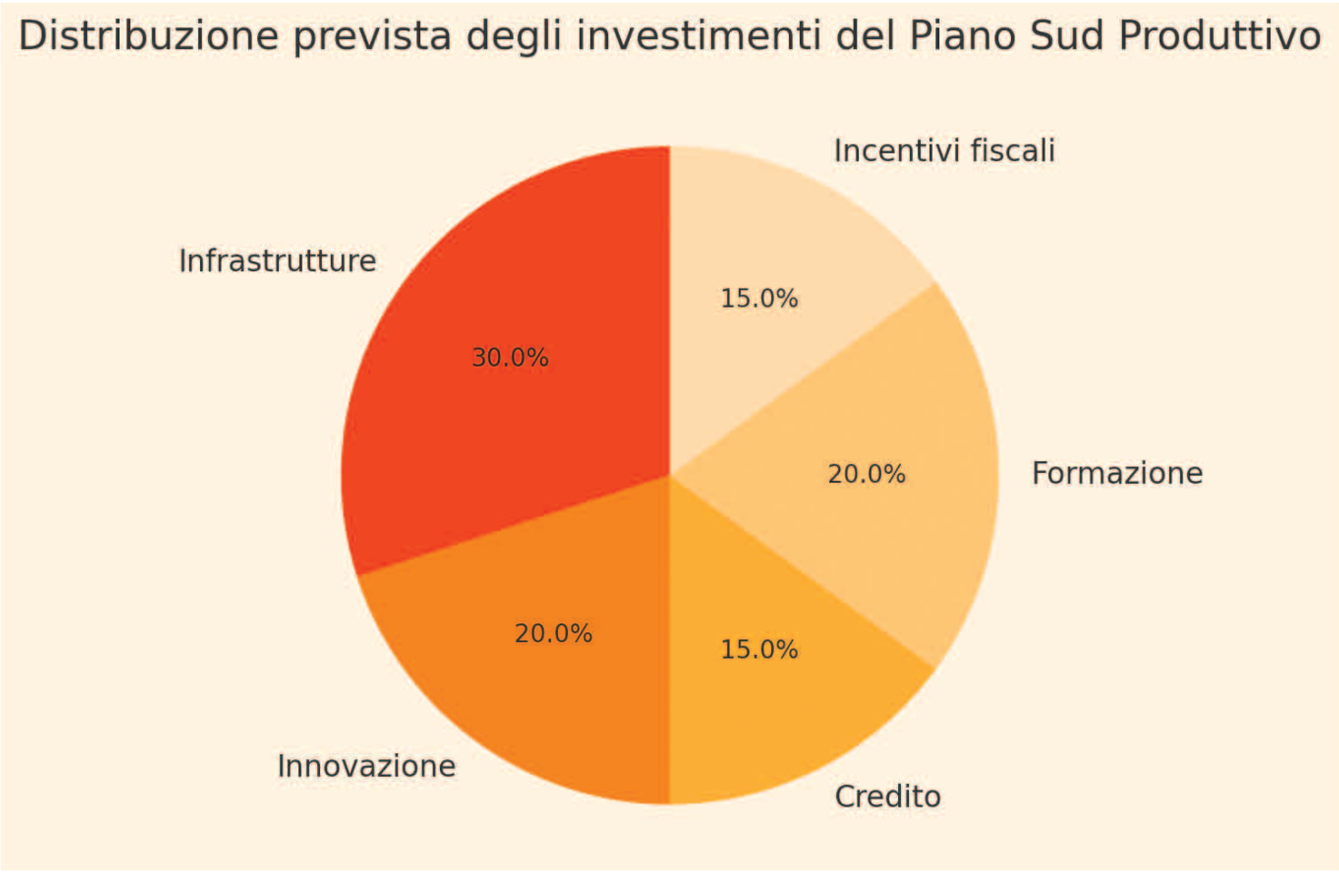


Il credito come leva dello sviluppo

Un altro pilastro è l'accesso alla finanza.

Le pmi del Mezzogiorno continuano a scontare un differenziale medio di 0,6 punti percentuali sul costo del credito rispetto al Nord, una penalizzazione che scoraggia gli investimenti.
Bisogna rafforzare gli strumenti di garanzia pubblica e di rendere permanente la presenza di un "Fondo Sud per lo Sviluppo e l'Innovazione", destinato a finanziare con tassi agevolati progetti di digitalizzazione, transizione ecologica e internazionalizzazione delle imprese meridionali.

Il Fondo dovrebbe avere una dotazione iniziale di 10 miliardi di euro, con partecipazione del sistema bancario e delle Casse di previdenza, e con gestione affidata a un'agenzia tecnica autonoma, sul modello della francese Bpifrance.
Parallelamente, è necessario potenziare la finanza alternativa (private equity, minibond territoriali, piattaforme di crowdfunding produttivo), ancora marginale nel Sud ma fondamentale per imprese innovative e start-up.



Capitale umano e formazione tecnica

Senza capitale umano non esiste sviluppo.

Occorre un Piano nazionale di formazione tecnico-professionale nel Mezzogiorno, mirato a creare un canale stabile tra scuola, università e impresa. L'obiettivo è formare almeno 200.000 nuovi tecnici qualificati entro il 2030, in settori chiave come digitale, energia, meccatronica, logistica e turismo.
Il modello di riferimento è quello tedesco della dual education, basato su alternanza strutturata e percorsi di apprendistato di qualità.

Accanto alla formazione, è cruciale favorire il rientro dei giovani emigrati, attraverso incentivi fiscali e programmi di "brain re-entry" che valorizzino competenze acquisite all'estero.
Il capitale umano meridionale è tra i più formati d'Italia, ma non trova opportunità adeguate: la vera sfida è trattenerlo, e non solo formarlo.

Infrastrutture integrate e logistica mediterranea

Il Mezzogiorno deve diventare la piattaforma logistica e digitale del Mediterraneo.
Per farlo, occorre un piano coordinato di investimenti che integri porti, ferrovie, autostrade e reti digitali.

Bisogna concentrare le risorse su cinque corridoi strategici:

1. **Corridoio Tirrenico** (Liguria–Campania–Calabria–Sicilia), per il trasporto merci e turistico.
2. **Corridoio Adriatico** (Veneto–Puglia), per la connessione con i Balcani.
3. **Corridoio Logistico delle ZES**, con centri di interscambio tra Taranto, Gioia Tauro, Cagliari e Augusta.
4. **Corridoio Digitale del Sud**, per completare la copertura a banda ultralarga e promuovere la connettività 5G nelle aree rurali.
5. **Rete Energetica Meridionale**, per integrare le produzioni da fonti rinnovabili e ridurre la dipendenza dal Nord.

Ogni euro speso in infrastrutture nel Sud ha un rendimento sociale ed economico superiore alla media nazionale: il moltiplicatore stimato è di 1,8, contro l'1,2 del Centro-Nord (2025).

Lavoro, relazioni industriali e politiche sociali

In un contesto internazionale attraversato da instabilità e tensioni, l'Italia deve riscoprire nel lavoro la leva centrale della crescita e della coesione sociale. Il Governo ha intrapreso una linea prudente e responsabile, concentrando le risorse della legge di bilancio sul taglio strutturale del cuneo fiscale e sul sostegno ai redditi medio-bassi, misure che rafforzano la fiducia e la stabilità economica.
Tuttavia, la vera sfida riguarda il Mezzogiorno, dove disoccupazione e povertà lavorativa restano superiori alla media nazionale e dove il rischio di esclusione sociale è più alto. È qui che le politiche del lavoro devono diventare strumento di riequilibrio territoriale, favorendo investimenti produttivi, incentivi mirati per l'occupazione giovanile e femminile, formazione tecnica e innovazione.
È necessario trasformare il Sud da area assistita a motore di sviluppo, legando le politiche attive del lavoro ai programmi del Pnrr e alla transizione digitale delle imprese.
Solo attraverso un'occupazione stabile, qualificata e radicata nei territori sarà possibile ridurre il divario Nord-Sud e restituire al Paese una crescita equa e duratura.

È fondamentale valorizzare le relazioni industriali e rendere pienamente operativa la Legge n. 76 del 15 maggio 2025 sulla partecipazione dei lavoratori alla gestione e agli utili delle imprese.
L'applicazione di questo modello, a partire dalle grandi aziende, può rafforzare la produttività e la coesione sociale, in particolare nel Mezzogiorno, dove il coinvolgimento dei lavoratori è leva di stabilità e sviluppo.
Sul piano fiscale, resta centrale la riduzione della pressione sui redditi da lavoro e da pensione, indispensabile per rilanciare i consumi e sostenere l'economia interna. È positiva la decisione del governo di rendere strutturale il taglio del cuneo fiscale, estendendolo a una platea più ampia.
Allo stesso modo, la maxi-deduzione del costo del lavoro rappresenta un principio corretto - "chi assume paga meno tasse" - che va potenziato per favorire l'occupazione giovanile e femminile nel Sud.
Rimane aperta la questione del potere d'acquisto delle pensioni, che non può essere tutelato dal solo

meccanismo di perequazione. Servono misure più mirate per salvaguardare i redditi medio-bassi, soprattutto nelle regioni meridionali più colpite dall'aumento dei prezzi.
È urgente rafforzare la formazione continua, assicurando la piena operatività dei fondi paritetici derivanti dalla contribuzione dello 0,30%. Investire in competenze significa dare forza alle imprese e ai lavoratori, costruendo nel Mezzogiorno un mercato del lavoro più stabile, innovativo e partecipato.

La crescita economica e demografica dell'Italia passa da una strategia che metta al centro la famiglia e il welfare di comunità, con un'attenzione particolare al Mezzogiorno, dove la fragilità sociale e il calo delle nascite sono più accentuati.
Sostenere le famiglie del Sud significa investire nel futuro del Paese, perché ogni intervento in quest'area produce effetti positivi su occupazione, consumi e produttività.
L'assegno unico universale è un passo importante, ma occorre rendere strutturali tutte le misure a sostegno della natalità – dal Bonus neonati al Bonus asili – per garantire pari opportunità anche nelle regioni meridionali, dove i redditi più bassi e la precarietà riducono la protezione sociale.
Allo stesso modo, è necessario rafforzare il welfare aziendale e di comunità, con agevolazioni fiscali per le imprese che investono in servizi per i dipendenti e in strumenti di conciliazione vita-lavoro.
È indispensabile, inoltre, un deciso miglioramento della governance territoriale, attraverso la creazione di consorzi tra ambiti sociali e procedure più semplici per i finanziamenti dei livelli essenziali delle prestazioni sociali, coinvolgendo anche nuove figure professionali – psicologi, mediatori, educatori – accanto agli assistenti sociali.
Un welfare moderno, inclusivo e radicato nel territorio può essere la leva di rinascita del Mezzogiorno e la base di una crescita nazionale più equa, sostenibile e duratura.

Governance e valutazione

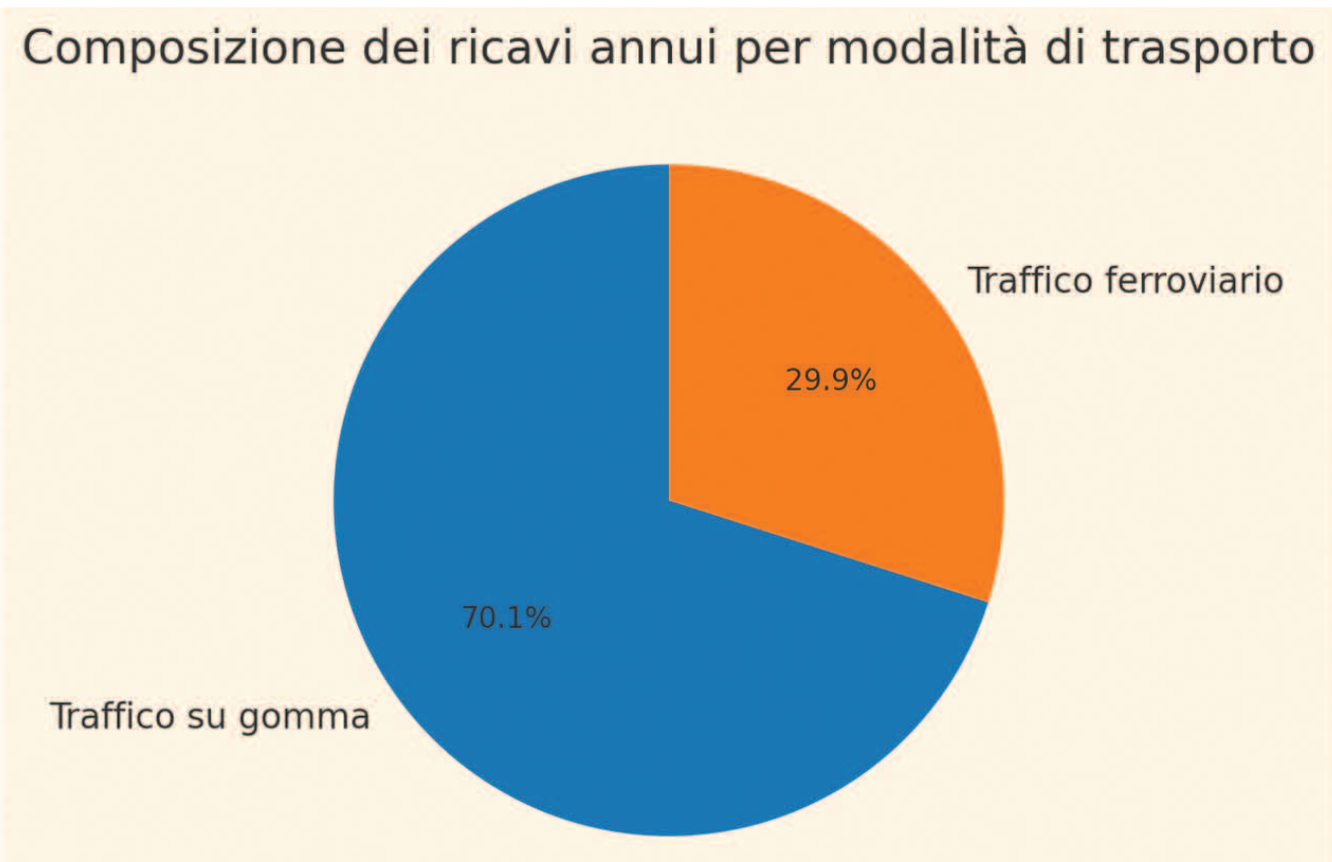
Nessuna strategia sarà efficace senza una governance chiara e trasparente.
È necessaria la creazione di una Cabina di Regia Nazionale per il Mezzogiorno, con il compito di coordinare le politiche di sviluppo e monitorare gli impatti economici e occupazionali delle misure adottate.
La Cabina dovrebbe essere dotata di indicatori pubblici di performance, aggiornati annualmente, e rispondere al Parlamento con una relazione di sintesi.
Accanto a questo livello nazionale, è necessario istituire Osservatori regionali per la produttività, composti da rappresentanti di imprese, università e amministrazioni locali, con il compito di verificare la coerenza tra progetti e obiettivi.

Approfondimenti

Il Ponte sullo Stretto di Messina tra vantaggi e criticità

Un progetto che merita di essere approfondito è quello relativo al Ponte sullo Stretto di Messina. Con un investimento previsto pari a 13 miliardi di euro, l'iniziativa potrà generare ricavi annui stimati tra 535 e 800 milioni di euro, grazie a un flusso di traffico previsto di 25 milioni di veicoli e 36.000 treni ogni anno.
Il modello economico si basa su una tariffa media per veicolo pari a 15 euro (10 euro per le auto, 20 euro per i camion), con una distribuzione ipotetica del traffico al 50% tra mezzi leggeri e pesanti.
Il valore commerciale del traffico ferroviario è stimato pari al 30% del totale.
Sulla base di queste proiezioni, i ricavi da pedaggi stradali ammonterebbero a circa 375 milioni di euro, cui si aggiungerebbero circa 160 milioni dal traffico ferroviario, per un totale minimo di 535 milioni.
In uno scenario più ottimistico, con maggiore domanda e piena operatività logistica, le entrate potrebbero raggiungere gli 800 milioni di euro l'anno. L'utile operativo stimato è di circa 100 milioni di euro annui, con la previsione di un ritorno positivo già dal primo anno di apertura al traffico.

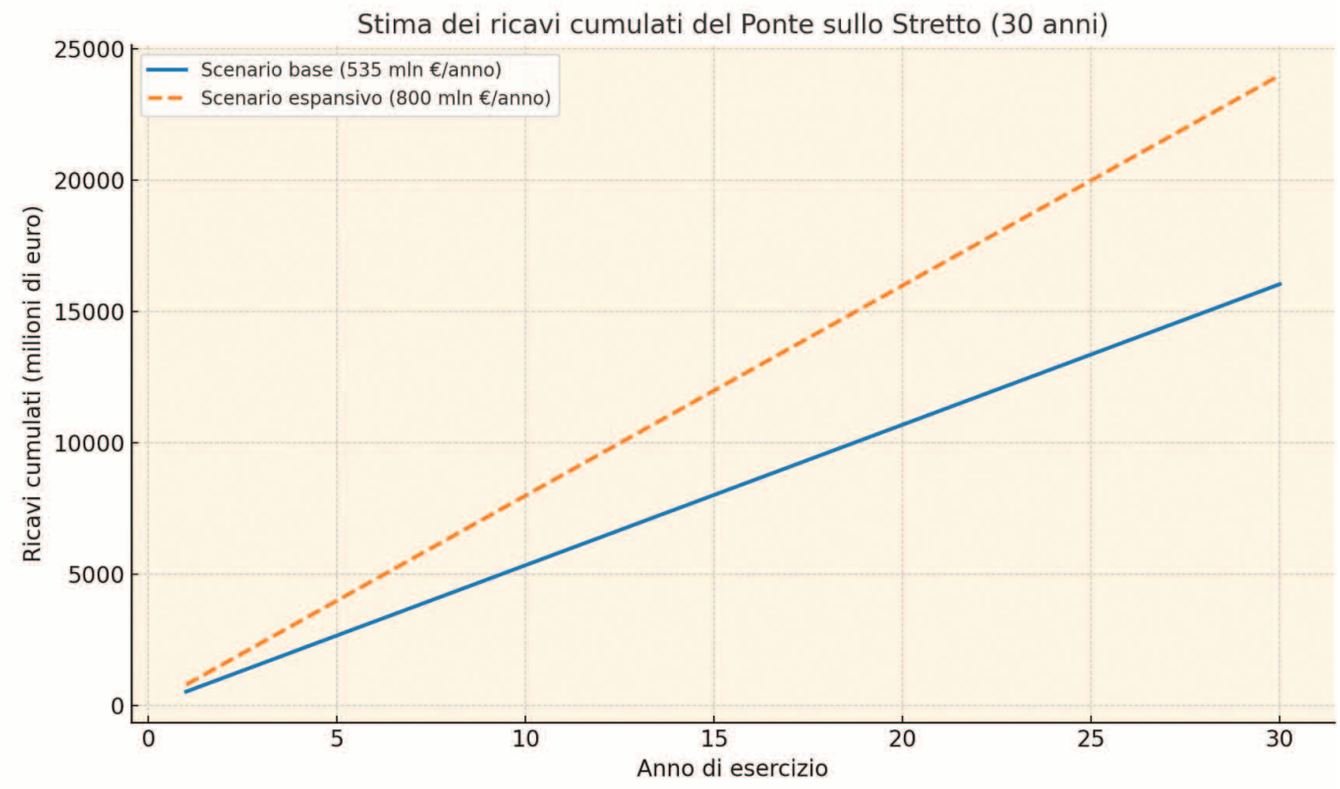
Il piano di ammortamento è fissato su 30 anni: in questo arco temporale, il valore cumulato degli utili ammonterebbe a circa 3 miliardi di euro, pari a poco meno del 25% del costo complessivo dell'opera.
Il recupero integrale dell'investimento dipenderebbe quindi da un mix di ricavi diretti, benefici indiretti sull'indotto, impatti fiscali e possibili contributi pubblici.



Le ricadute economiche sulle regioni interessate, secondo le proiezioni attuali, restano modeste: per la Sicilia l'impatto sul pil (circa 100 miliardi annui) sarebbe inferiore all'1% annuo; per la Calabria, regione con un pil più contenuto (circa 40 miliardi di euro), la ricaduta si attesterebbe tra l'1,4% e il 2,3%, ben lontano da stime iperboliche superiori al 100%.

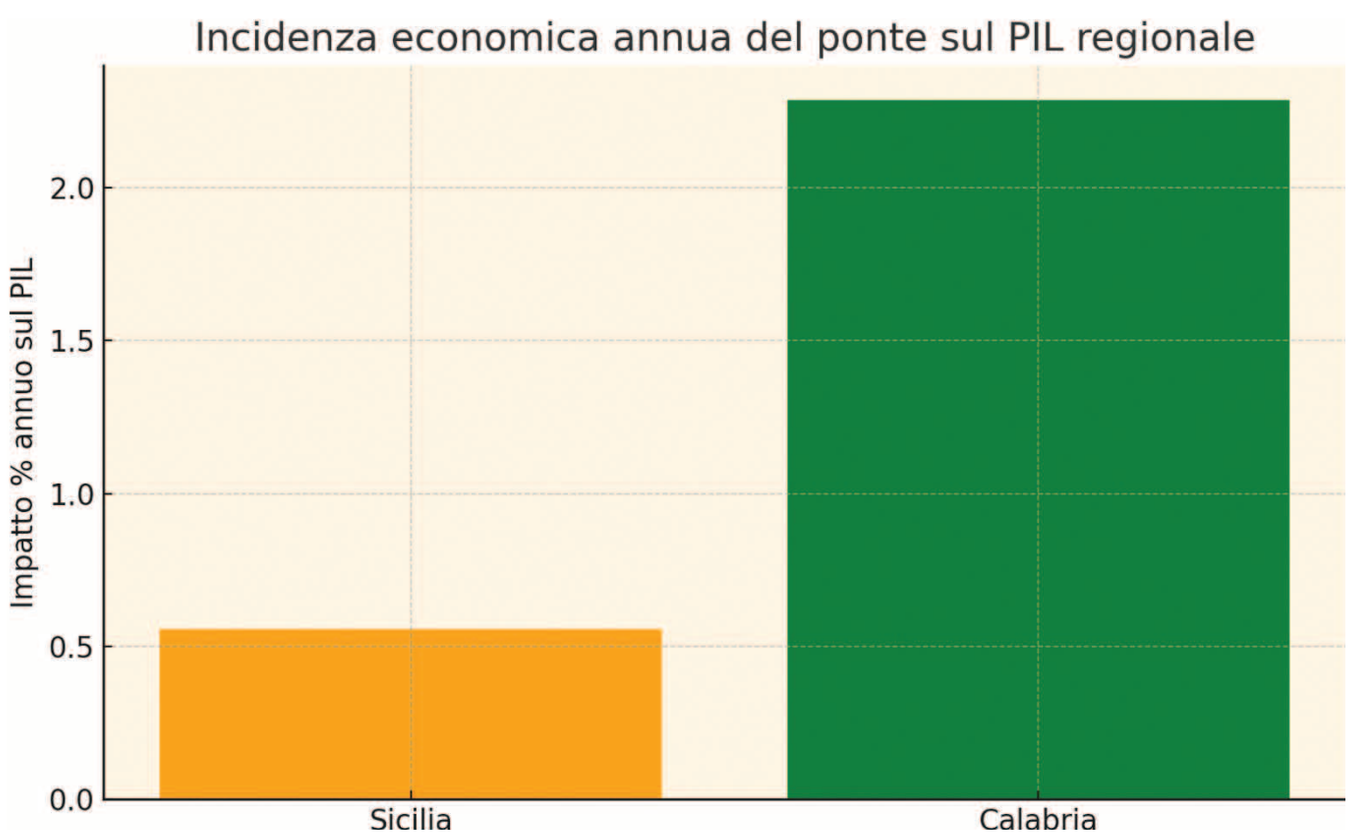
Sul fronte operativo, persistono incertezze relative ai tempi di realizzazione e alle dinamiche di filiera. In altre opere infrastrutturali recenti al Sud, si sono verificati casi in cui i general contractor hanno utilizzato gli anticipi contrattuali – fino al 20% del valore complessivo – per finalità estranee al cantiere assegnato, con conseguenti blocchi nei pagamenti ai fornitori locali e ritardi strutturali nei lavori.
Il trasporto passeggeri non basta: sarà indispensabile sviluppare un ecosistema logistico integrato che comprenda porti modernizzati e competitivi, terminal intermodali efficienti, connessioni ferroviarie ad alta capacità e piattaforme di distribuzione interna collegate alle principali direttrici europee.
Il ponte, da solo, non potrà generare domanda sufficiente: dovrà inserirsi in una strategia più ampia, capace di fare del Mezzogiorno un hub logistico mediterraneo per i traffici internazionali.

La progettazione e la futura realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina rappresentano una delle più ambiziose sfide infrastrutturali italiane del XXI secolo. L'importo di 13 miliardi di euro corrisponde a circa lo 0,6% del pil italiano annuo (pari a circa 2.300 miliardi nel 2024). Per dimensioni, è comparabile alle grandi opere europee contemporanee ed è destinato ad avere implicazioni strutturali sul tessuto socio-economico del Mezzogiorno. Il ritorno diretto per i territori di Sicilia e Calabria, secondo la previsione riportata nel testo, sarebbe pari a mezzo miliardo di euro l'anno. Si tratta presumibilmente di un valore cumulativo tra impatti diretti, indiretti e indotti. Tuttavia, la cifra – seppur significativa – rappresenta meno del 4% annuo del capitale investito, rendendo l'intervento economicamente sostenibile solo in un'ottica di lunghissimo periodo.

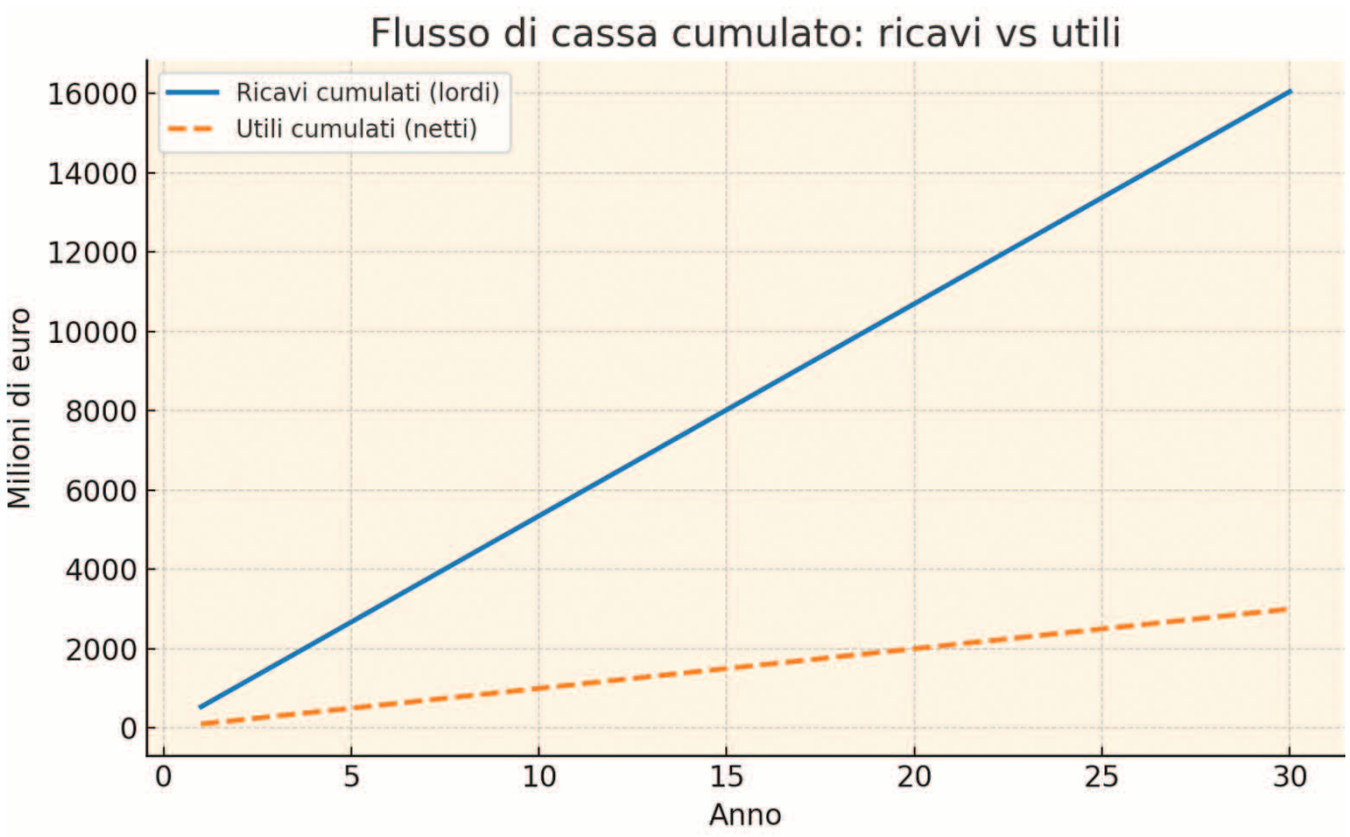


Il modello di business

Il modello di business si fonda sulla riscossione di pedaggi per il transito sul ponte, sia per mezzi su gomma che ferroviari. La tariffa media prevista è di 15 euro per veicolo, calcolata su una composizione modale 50% auto (10 euro) e 50% camion (20 euro).
L'ipotesi, già in sé ottimistica – considerando che attualmente il traffico leggero rappresenta ben più del 50% del totale – serve a stimare un ricavo medio ponderato.
Sulla base di una stima annua di 25 milioni di veicoli, si otterrebbe un introito lordo pari a 375 milioni di euro/anno da traffico stradale. A questi si aggiungono 36.000 transiti ferroviari l'anno, il cui valore commerciale viene stimato nel documento al 30% del totale ricavi, pari a circa 160 milioni di euro.
Il valore complessivo dell'operatività annuale del ponte – in condizioni di piena capacità – arriverebbe quindi a 535 milioni di euro, con potenziali incrementi fino a 800 milioni secondo scenari più espansivi.
Il progetto è realizzato con un piano di ammortamento trentennale, con l'obiettivo di generare utili già dal primo anno di apertura, pari a circa 100 milioni di euro annui. Sulla base di questi dati: l'utile cumulato in 30 anni sarebbe pari a 3 miliardi di euro, ovvero circa il 23% del costo complessivo dell'opera.
Ciò implica che il rientro integrale dell'investimento richiederà un mix tra: ricavi da pedaggi; entrate accessorie (es. servizi logistici, concessioni, attività commerciali connesse), probabili integrazioni pubbliche (contributi statali o europei).
È evidente che i soli ricavi diretti non bastano a giustificare l'opera dal punto di vista strettamente finanziario, ma devono essere letti in un'ottica di investimento pubblico a ritorno sistemico.



Per quanto riguarda gli effetti economici, è possibile realizzare due stime, una per ciascuna regione interessata.
SICILIA: l'impatto sul pil sarebbe inferiore all'1% annuo. Considerando che il pil siciliano è di circa 90 miliardi di euro, un impatto annuo di 0,5-0,8 miliardi corrisponde a una variazione compresa tra lo 0,5% e lo 0,9%, coerente con quanto indicato.
CALABRIA: l'affermazione secondo cui l'impatto sarebbe "superiore al 100% del pil calabrese" appare eccessiva e probabilmente erronea. Il pil della Calabria si attesta intorno ai 40 miliardi di euro; quindi, un impatto di 0,5-0,8 miliardi l'anno corrisponde a una variazione tra l'1,4% e il 2,3%, comunque significativa, ma ben lontana dal 100%. Tale sovrastima sembra frutto di un errore di formulazione o di una confusione tra valore generato nell'intero ciclo di vita dell'opera e incidenza annua sul pil.
Esiste, poi, una criticità ben nota nelle dinamiche infrastrutturali del Sud Italia: l'utilizzo distorto degli anticipi contrattuali da parte dei general contractor, che talvolta impiegano il 20% di acconto ricevuto non per l'opera in oggetto, ma per coprire altre esposizioni o attività.
Tale prassi danneggia i fornitori locali, ostacola l'avvio operativo dei cantieri e rischia di generare contenziosi e rallentamenti strutturali. Il mancato coinvolgimento delle imprese del territorio, in fase sia di costruzione sia di manutenzione ordinaria, comprometterebbe la capacità dell'opera di generare occupazione e sviluppo locale duraturo.



Necessario investire sulle merci

Lo sviluppo del Ponte sullo Stretto non sarà determinato in modo significativo dal numero di abitanti delle aree direttamente collegate, ma dalla quantità di merci che lo attraverseranno.
Il suo successo economico e logistico dipenderà quindi in larga misura dalla capacità di generare e gestire traffico commerciale su vasta scala. In altri termini, non sarà la mobilità quotidiana dei residenti di Sicilia e Calabria a garantire la redditività dell'infrastruttura, bensì l'efficienza e l'intensità dei flussi di beni che percorreranno l'asse Nord–Sud del Paese.
Perché questo scenario si realizzi, sarà indispensabile sviluppare un ecosistema logistico integrato che comprenda porti modernizzati e competitivi, terminal intermodali efficienti, connessioni ferroviarie ad alta capacità e piattaforme di distribuzione interna collegate alle principali direttrici europee.
Il ponte, da solo, non potrà generare domanda sufficiente: dovrà inserirsi in una strategia più ampia, capace di fare del Mezzogiorno un hub logistico mediterraneo per i traffici internazionali.

Sul piano tecnico, ciò significa intervenire su più livelli: potenziamento della rete ferroviaria a standard europei, con sagoma e portanza adeguate ai convogli merci pesanti, così da sfruttare appieno i 36.000 transiti ferroviari annui previsti; interconnessione con i porti strategici (Gioia Tauro, Augusta, Palermo, Catania) per garantire tempi di trasbordo competitivi rispetto ad altri corridoi logistici del Mediterraneo; sistemi di gestione digitale del traffico in grado di monitorare e ottimizzare i flussi in tempo reale, minimizzando i tempi di attraversamento e massimizzando la capacità della struttura; piani commerciali di lungo periodo mirati ad attrarre operatori logistici globali, consolidare partnership con compagnie di navigazione e sviluppare poli di trasformazione e stoccaggio merci nelle immediate retrovie del ponte.

In assenza di queste condizioni, il rischio è che il ponte resti un'infrastruttura di grande valore ingegneristico, ma con un utilizzo prevalentemente passeggeri, incapace di generare quei volumi di traffico merci necessari per giustificare e sostenere l'investimento nel lungo periodo.
In altri termini, il futuro economico del ponte sarà scritto non tanto nei cantieri che lo costruiranno, quanto nelle politiche logistiche e commerciali che lo renderanno un tassello centrale delle catene di approvvigionamento europee e mediterranee.

La Coppa America a Napoli

Napoli è stata selezionata per ospitare, per la prima volta, l'America's Cup nel 2027. Si tratta di una straordinaria vetrina per il capoluogo campano e per il Sud e del Paese.
Per massimizzare i benefici, sarà fondamentale investire in infrastrutture sostenibili, coinvolgere fornitori locali e promuovere l'evento a livello globale, consolidando la città partenopea come destinazione di eccellenza nel panorama internazionale

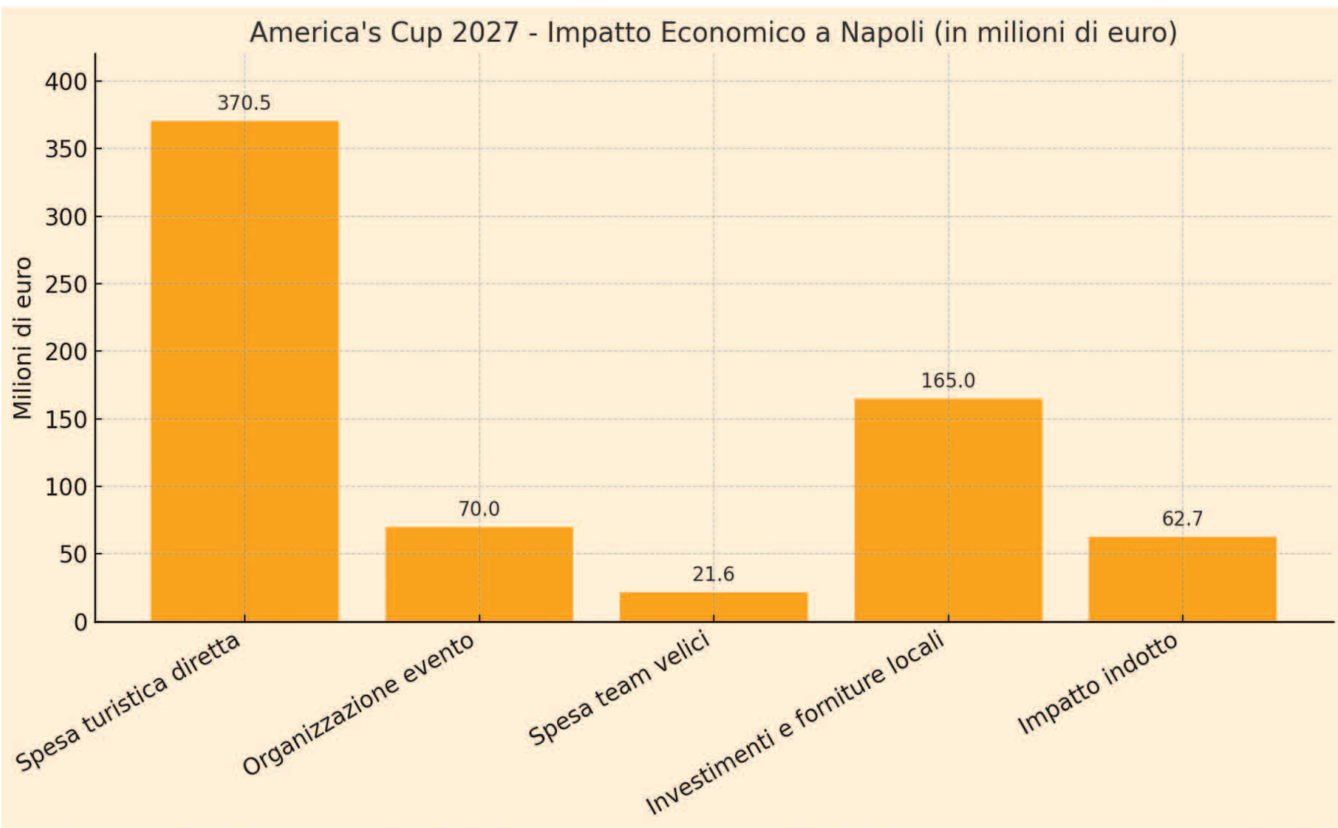
La manifestazione potrebbe generare, nell'immediato, oltre 690 milioni di euro di benefici economici per Napoli e il suo territorio, tra impatto diretto, indiretto e indotto.
Si prevede che la città attiri tra 1,5 e 1,7 milioni di visitatori nei 60 giorni dell'evento, con 400-500mila turisti internazionali dedicati alla regata. Solo la spesa turistica diretta – tra alloggi, ristorazione e trasporti – genererebbe circa 370 milioni di euro. A questa cifra si sommano 70 milioni di euro legati all'organizzazione locale dell'evento e 21,6 milioni di euro derivanti dalle spese delle squadre veliche presenti in città per oltre tre mesi.
L'indotto legato a investimenti pubblici e privati (bonifiche, porti, fan zone) si aggira su 165 milioni di euro, mentre l'effetto moltiplicativo sul reddito – in base a un coefficiente 1,1 – vale oltre 62 milioni di euro.
La stima, adattata al contesto campano, è basata sul confronto con l'edizione di Barcellona 2024, che ha generato un impatto economico complessivo di circa 1,034 miliardi di euro, attirando 1,8 milioni di visitatori, di cui 460.819 specificamente per l'evento, e creando 12.872 posti di lavoro temporanei in 59 giorni.

L'America's Cup a Napoli, rappresenta un'opportunità economica straordinaria per la città, la Campania e l'intero Mezzogiorno, con benefici che si estenderanno sia nel breve che nel lungo termine.
L'evento, uno dei più prestigiosi tornei velici al mondo, è atteso nella primavera del 2027, con regate che si svolgeranno tra Castel dell'Ovo e Posillipo e le basi delle squadre collocate a Bagnoli.
Per stimare l'impatto economico, è utile prendere come riferimento l'edizione di Barcellona 2024, che ha generato un impatto economico complessivo di circa 1,034 miliardi di euro, attirando 1,8 milioni di visitatori, di cui 460.819 specificamente per l'evento, e creando 12.872 posti di lavoro temporanei in 59 giorni.
Napoli, pur con un'attrattiva turistica e infrastrutturale inferiore rispetto a Barcellona, potrebbe comunque beneficiare di un impatto economico significativo, stimato in circa 690 milioni di euro a breve termine per la Campania, con ulteriori 150-250 milioni di euro per il resto del Mezzogiorno, e un potenziale di 1-2 miliardi di euro nei successivi 5-10 anni grazie agli effetti duraturi dell'evento.

L'impatto economico diretto è guidato principalmente dal turismo e dalle spese legate all'organizzazione. Si prevede che Napoli possa attrarre tra 1,5 e 1,7 milioni di visitatori durante i 60 giorni dell'evento, di cui circa 400.000-500.000 turisti internazionali specificamente per l'America's Cup. Questi visitatori, con una permanenza media di 4 giorni e una spesa giornaliera di circa 180 euro, potrebbero generare 288 milioni di euro. A questi si aggiungono circa 1,1 milioni di visitatori locali o nazionali, con una spesa media di 50 euro al giorno per 1-2 giorni, che contribuirebbero con ulteriori 82,5 milioni di euro, portando il totale della spesa turistica diretta a circa 370,5 milioni di euro.
L'organizzazione dell'evento, con un costo stimato di 100 milioni di euro, di cui il 70% speso localmente, aggiungerebbe 70 milioni di euro all'economia locale. Inoltre, i 6-8 team partecipanti, con circa 1.000-1.200

membri che risiederanno a Napoli per 90 giorni, spendendo circa 200 euro al giorno a persona, genererebbero ulteriori 21,6 milioni di euro.
Sommando questi fattori, l'impatto diretto complessivo ammonterebbe a circa 462,1 milioni di euro.

L'impatto indiretto deriva principalmente dagli investimenti infrastrutturali e dalle forniture locali. L'evento richiede interventi significativi, come la bonifica e la riqualificazione dell'area di Bagnoli, l'adeguamento delle strutture portuali e l'allestimento di fan zone.
Si stimano investimenti pubblici e privati tra 150 e 200 milioni di euro, di cui circa il 60% speso localmente, per un totale di 105 milioni di euro. Inoltre, circa 300-350 fornitori locali beneficeranno di contratti per beni e servizi, come catering, sicurezza e logistica, per un valore di 50-70 milioni di euro. L'impatto indiretto complessivo è quindi stimato in circa 165 milioni di euro.
L'impatto indotto, derivante dalla circolazione del reddito generato, è calcolato utilizzando un moltiplicatore economico di 1,1, tipico del Mezzogiorno, dove la propensione a importare beni e servizi da altre regioni riduce l'effetto moltiplicativo rispetto al Centro-Nord, che gode di un moltiplicatore tra 1,5 e 2,0.
Tale effetto indotto aggiungerebbe circa 62,7 milioni di euro, portando l'impatto economico totale a breve termine a circa 689,8 milioni di euro per Napoli e la Campania.



A lungo termine, l'America's Cup potrebbe trasformare Napoli e la Campania in modo significativo. La riqualificazione di Bagnoli, un'area strategica già oggetto di investimenti governativi, potrebbe renderla un hub per il turismo, la nautica e l'innovazione, simile a quanto accaduto a Valencia dopo l'edizione del 2007, dove il porto è diventato un polo economico.

L'esposizione mediatica dell'evento, che a Barcellona ha generato un valore lordo di 1,367 miliardi di euro, aumenterà l'attrattività turistica di Napoli, con un incremento stimato del 5-10% delle presenze turistiche annuali, rispetto agli attuali 4,3 milioni di arrivi.
Questo potrebbe tradursi in una spesa turistica aggiuntiva di 200-400 milioni di euro all'anno per i successivi 5-10 anni. Inoltre, l'evento stimolerà la blue economy, rafforzando settori come la cantieristica navale, la formazione nella vela giovanile e l'innovazione tecnologica, con un potenziale di attrazione di 50-100 milioni di euro in investimenti privati nei prossimi 5 anni.
Sul fronte occupazionale, si prevedono 10.000-12.000 posti di lavoro temporanei durante l'evento, in linea con Barcellona, e 1.000-2.000 posti permanenti nei settori del turismo, della nautica e dei servizi, contribuendo al pil regionale.

Il Mezzogiorno beneficerà indirettamente attraverso forniture interregionali e turismo diffuso. Regioni come Puglia e Sicilia potrebbero fornire beni e servizi, come prodotti agroalimentari o trasporti, per un impatto economico di 100-150 milioni di euro. Inoltre, i visitatori potrebbero esplorare altre destinazioni del Sud, come la Costiera Amalfitana o la Puglia, generando una spesa aggiuntiva di 50-100 milioni di euro.
La Zes unica, con il suo credito d'imposta, potrebbe incentivare l'insediamento di imprese nella nautica e nel turismo, rafforzando l'integrazione economica del Sud.

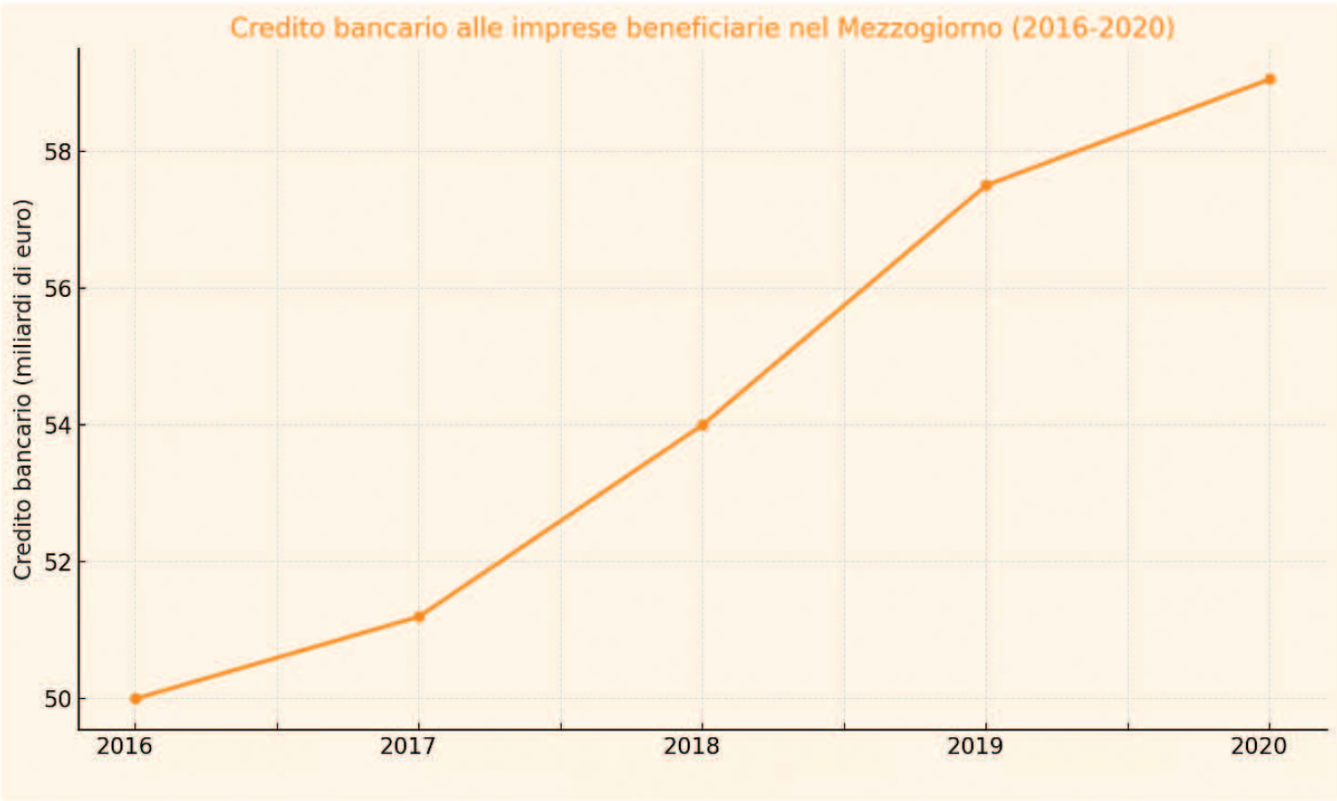
Il credito d'imposta per il Sud e gli effetti positivi sui prestiti bancari alle imprese

Nel periodo compreso tra il 2016 e il 2020, il credito d'imposta per gli investimenti nelle regioni del Mezzogiorno si è dimostrato uno strumento efficace per stimolare l'accumulazione di capitale fisico e la crescita dell'occupazione, in particolare tra le piccole imprese operanti nel settore dei servizi.

Occorre concentrarsi sulla valutazione dell'efficacia del credito d'imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno, introdotto con la Legge n. 208 del 2015 e prorogato fino al 2020: si tratta delle norme volte a promuovere investimenti materiali, occupazione e performance economica delle imprese.
Ne è emerso che, a fronte di un sostegno pubblico complessivo pari a circa 1,2 miliardi di euro, le imprese beneficiarie hanno generato investimenti aggiuntivi per quasi 1,3 miliardi, con un moltiplicatore pari a 1,1: ogni euro speso dallo Stato ha prodotto 1,1 euro di investimenti privati.
Si tratta di una dinamica che conferma la validità degli incentivi automatici, semplici nell'accesso e generalizzati nel meccanismo, come leva di politica economica nelle aree meno sviluppate del Paese.
L'impatto positivo si è manifestato soprattutto nel triennio 2018-2020, periodo in cui si è registrato un utilizzo più intenso dello strumento da parte delle imprese, mentre nel biennio iniziale 2016-2017 i risultati sono stati più contenuti, anche a causa della fisiologica lentezza nell'avvio degli investimenti.

Le imprese che non avevano accesso ad altri incentivi fiscali – come super e iper-ammortamento o Nuova Sabatini – hanno mostrato una maggiore reattività, segno che la misura ha effettivamente attratto risorse fresche in assenza di sovrapposizione con altri strumenti. Non emergono, invece, segnali apprezzabili sulla produttività del lavoro, a conferma del fatto che gli investimenti incentivati hanno riguardato prevalentemente

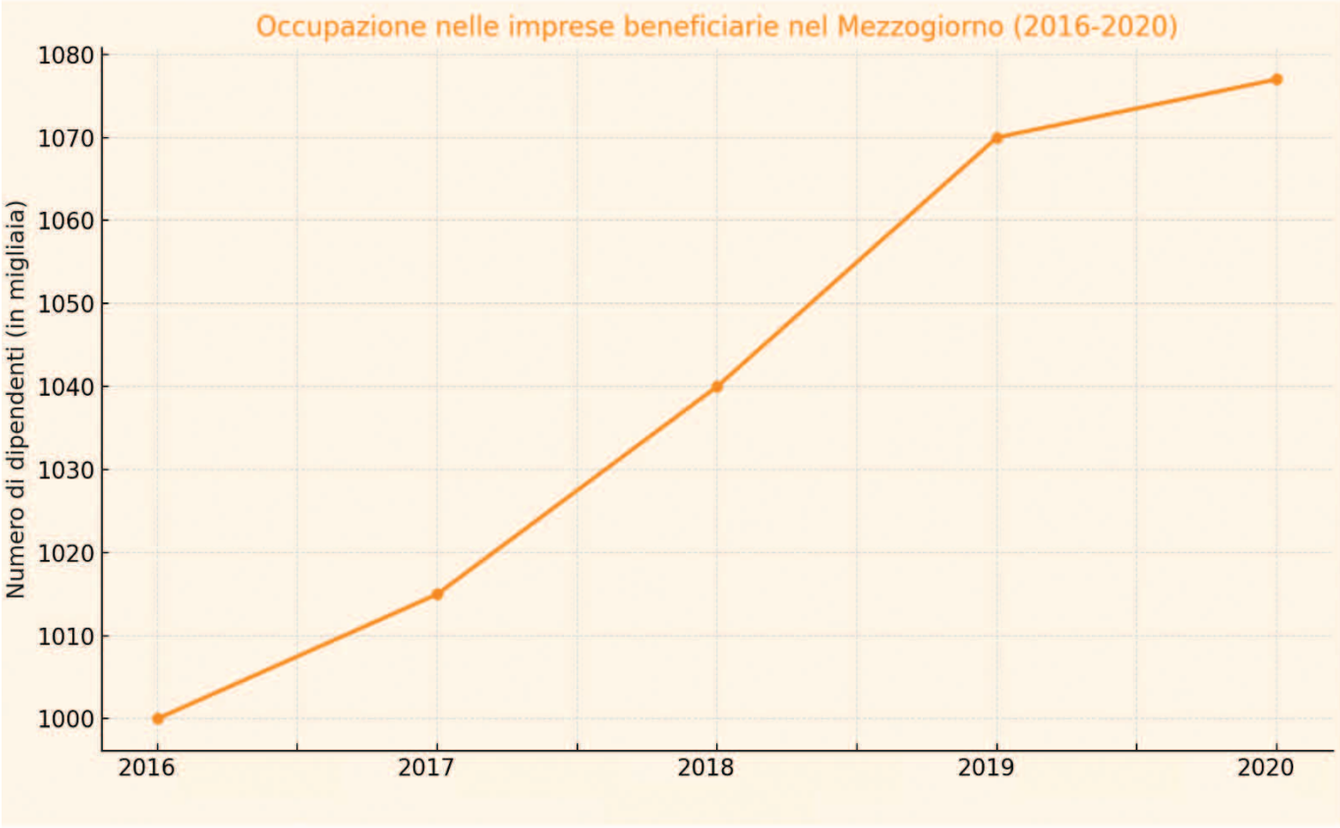
il rinnovo del capitale fisico, ma non sono stati sufficienti, da soli, a determinare un salto di qualità nei processi produttivi.
Nessun effetto differenziale significativo è stato riscontrato in relazione alla maggiorazione prevista per le Zone Economiche Speciali, un aspetto che solleva interrogativi sulla reale efficacia di incentivi territoriali molto circoscritti e sulla loro capacità di attrarre investimenti aggiuntivi rispetto a quelli già indotti dalla misura base.



Il credito, nel dettaglio, è cresciuto da circa 50 a oltre 59 miliardi di euro, con un incremento complessivo stimato attorno al 18,1%. Ne emerge una correlazione virtuosa tra incentivo pubblico e fiducia del sistema finanziario: le imprese che hanno usufruito del credito d'imposta sono risultate più solide agli occhi degli istituti di credito, ricevendo maggiori affidamenti, probabilmente grazie alla percezione di un rafforzamento patrimoniale e alla disponibilità di risorse destinate a nuovi investimenti.
Tale aumento, oltre a essere frutto del potenziamento della capacità d'investimento, ha avuto anche un effetto moltiplicatore, permettendo alle imprese di accedere a fonti di finanziamento complementari al beneficio fiscale. La dinamica è particolarmente rilevante nelle regioni del Sud, dove tradizionalmente le condizioni di accesso al credito sono più restrittive rispetto al resto del Paese, e dimostra come un intervento pubblico ben disegnato possa generare un impatto sistemico, mobilitando risorse private e facilitando la crescita economica anche attraverso il canale bancario.

Il credito d'imposta per il Sud, pur con i suoi limiti, rappresenta un modello da rafforzare e replicare, anche oltre la scadenza del regime agevolato, per promuovere uno sviluppo più equilibrato del sistema produttivo italiano. Tuttavia, la misura ha coinvolto meno del 20% delle imprese potenzialmente eleggibili, un dato che

impone una riflessione seria sull'accessibilità degli strumenti fiscali e sulla necessità di accompagnarli con azioni di informazione e assistenza, soprattutto nelle aree più fragili.
In prospettiva, andrebbe favorita una maggiore integrazione tra incentivi fiscali e misure per l'innovazione tecnologica e digitale, affinché l'aumento degli investimenti non si traduca solo in un ammodernamento marginale degli impianti, ma contribuisca a una vera trasformazione strutturale dell'apparato produttivo meridionale.



Conclusioni

Il Mezzogiorno come destino nazionale

La lunga analisi di questo documento – economica, sociale, territoriale e politica – restituisce un quadro chiaro e realistico: la Questione Meridionale non è un'eredità del passato, ma la chiave di volta del futuro italiano.
Dall'Unità d'Italia a oggi, il Mezzogiorno ha rappresentato la parte più fragile ma anche più potenzialmente vitale del Paese.

Ogni stagione di crescita, ogni fase di crisi, ogni passaggio istituzionale della storia repubblicana si è misurato, direttamente o indirettamente, con la capacità di ridurre quel divario che ancora separa il Nord dal Sud.

Nel 2025, dopo un secolo e mezzo di tentativi, piani straordinari e speranze disattese, la sfida torna al centro dell'agenda economica e politica nazionale, non più come un tema di riequilibrio territoriale, ma come una condizione imprescindibile per la competitività dell'Italia nel suo insieme.

L'introduzione di questo documento ha ricordato come, dopo decenni di stagnazione e arretratezza, il Mezzogiorno abbia conosciuto negli ultimi anni segnali incoraggianti: una crescita del pil superiore alla media nazionale (+0,9% nel 2024), una ripresa occupazionale trainata dagli investimenti pubblici e una rinnovata fiducia nella possibilità di un riscatto.

Questa spinta è stata generata in larga parte dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che ha portato nel Sud il 40,8% delle risorse territorializzabili e ha permesso di finanziare cantieri, digitalizzazione, scuola, sanità e infrastrutture strategiche. È stato il più grande esperimento di politica pubblica degli ultimi decenni e il Mezzogiorno ne è stato banco di prova oltre che beneficiario principale. Ma il Pnrr, per quanto ambizioso, non può essere la risposta definitiva a un problema strutturale.

L'esperienza dimostra che la spesa straordinaria, se non si trasforma in politiche ordinarie e continuative, genera crescita temporanea ma non sviluppo duraturo.

Nei capitoli precedenti si è evidenziato come il Mezzogiorno resti prigioniero di tre grandi fragilità: ritardi infrastrutturali, debolezza amministrativa e deficit di capitale umano.

Le strade, le ferrovie, i porti e le reti digitali mostrano ancora un arretramento di decenni rispetto al Centro-Nord. Le amministrazioni locali, pur migliorate, non dispongono delle competenze e delle risorse tecniche necessarie per gestire piani complessi.

E la scuola, la formazione e la ricerca non riescono ancora a colmare il divario di competenze che separa milioni di giovani meridionali dalle opportunità di lavoro qualificate. A questo si aggiunge una dimensione sociale che non può essere trascurata: la perdita di popolazione attiva, l'invecchiamento demografico, l'emigrazione giovanile.
Ogni anno decine di migliaia di ragazzi lasciano la propria terra, non per scelta ma per necessità, privando il Sud di energie e di intelligenze che altrove diventano risorse preziose.

Eppure, accanto a queste criticità, il Mezzogiorno mostra un potenziale straordinario. Le analisi regionali lo dimostrano: la Campania guida il rilancio industriale e universitario del Sud; la Puglia è un modello di governance

e innovazione; la Sicilia possiede una centralità energetica e geografica senza pari nel Mediterraneo; la Calabria, pur con le sue difficoltà, può diventare il cuore logistico di un sistema integrato di porti e corridoi commerciali. Quattro regioni, quattro percorsi diversi, un'unica sfida: trasformare la crescita episodica in sviluppo sistemico.

È in questa prospettiva che proponiamo Piano Sud Produttivo, una visione concreta e di lungo periodo che sposta il baricentro dell'azione pubblica e privata: non più assistenzialismo, ma produttività; non più interventi d'emergenza, ma stabilità e responsabilità.

Il piano parte da una certezza: senza imprese non c'è sviluppo. Per questo occorre una politica industriale meridionale stabile, con incentivi fiscali permanenti, accesso agevolato al credito, sostegno alla formazione tecnica e investimenti infrastrutturali integrati.

Serve una fiscalità di vantaggio duratura per chi crea lavoro, un credito più equo per le pmi, un fondo nazionale per l'innovazione nel Sud, e un piano di formazione che costruisca competenze spendibili nei settori chiave: digitale, energia, logistica, turismo.

Tutto ciò accompagnato da una governance chiara, trasparente e misurabile, capace di coordinare risorse e di rendere conto dei risultati al Parlamento e ai cittadini.

Queste non sono misure teoriche, ma una traiettoria politica ed economica. Perché il Mezzogiorno non ha bisogno di compassione, ma di fiducia; non di sussidi, ma di regole chiare; non di progetti estemporanei, ma di continuità istituzionale. Solo in questo modo potrà diventare la piattaforma logistica, energetica e digitale del Mediterraneo, e il motore della crescita italiana nei prossimi decenni.

Il messaggio che emerge da questo documento è dunque duplice.

Da un lato, la necessità di una politica nazionale per il Sud che riconosca la sua funzione strategica nella geografia economica europea e globale; dall'altro, la responsabilità del Mezzogiorno stesso di costruire una nuova cultura della produttività, dell'efficienza e della legalità.

Il rilancio del Sud non può più essere delegato né rinviato: è una missione condivisa, che coinvolge governo, regioni, imprese e cittadini.

Il Mezzogiorno non è un peso, ma una risorsa. Rappresenta la più grande opportunità per far crescere il Paese. Ma serve un patto nuovo tra Stato e territorio, tra politica e impresa, tra presente e futuro. Solo così potremo trasformare il divario in forza e la speranza in realtà.

Il futuro dell'Italia, in fondo, passa da qui: dalla capacità di riscoprire nel Sud non la sua parte debole, ma la sua frontiera più avanzata.

Un Mezzogiorno produttivo, moderno e connesso non è solo la soluzione a un problema antico: è la promessa di un Paese più giusto, più competitivo e finalmente unito nel suo destino economico e civile.

Paolo Longobardi
Presidente di Unimpresa

NOTA METODOLOGICA

Tutti i dati e i grafici contenuti nel presente documento sono elaborazioni del **Centro Studi di Unimpresa**, realizzate con **criteri di massima trasparenza, coerenza metodologica e rigore scientifico.**

Le analisi si basano su fonti statistiche ufficiali e su informazioni pubblicamente disponibili provenienti da: Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef), in particolare dai documenti programmatici di finanza pubblica e dalle relazioni economiche annuali; Istituto Nazionale di Statistica (Istat), per i principali indicatori macroeconomici, demografici e occupazionali; Ragioneria Generale dello Stato, per le serie storiche relative alla spesa pubblica, al debito e ai conti delle amministrazioni; Corte dei conti, per i dati di monitoraggio sull'attuazione delle politiche pubbliche e sulle dinamiche della finanza territoriale; Banca d'Italia, per gli indicatori creditizi, monetari e di struttura del sistema produttivo.

Le elaborazioni numeriche, ove non diversamente specificato, si riferiscono alle più recenti rilevazioni disponibili al mese di settembre 2025, e sono state armonizzate per garantire la piena comparabilità tra le diverse fonti istituzionali.

Stime, proiezioni o simulazioni riportate nel documento hanno carattere puramente analitico e interpretativo, e sono finalizzate a fornire un quadro d'insieme delle tendenze economiche e sociali oggetto di studio.

Obiettivo è offrire un contributo documentato e indipendente al dibattito pubblico, supportando istituzioni, imprese e opinione pubblica nella comprensione dei fenomeni economici e nella definizione delle politiche di sviluppo del Paese, con particolare attenzione alla coesione territoriale e al rilancio del Mezzogiorno.

Sul sito www.unimpresa.it sono reperibili tutti gli studi, i documenti, gli approfondimenti e le analisi del Centro studi di Unimpresa.