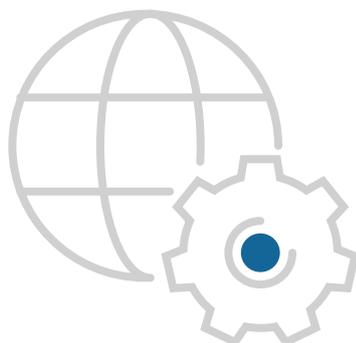

PARTE TERZA INDUSTRIA SUD: FILIERE, TRAIETTORIE E POLITICHE



-
- | 9. Filiere produttive: specializzazioni e traiettorie evolutive |
 - | 10. L'Automotive del Mezzogiorno alla prova della transizione |
 - | 11. Energia e sviluppo: la filiera del fotovoltaico |
 - | 12. Politica industriale nel Mezzogiorno: strumenti e obiettivi |
-

9. Filiere produttive: specializzazioni e traiettorie evolutive

9.1 Filiera Sud

La stagione di dinamismo che ha caratterizzato la recente congiuntura dell'economia del Mezzogiorno, sotto la spinta di politiche espansive a sostegno dei redditi e degli investimenti, è stata trainata dall'exploit delle costruzioni e dell'indotto industriale locale, con effetti positivi sull'occupazione e sul Pil¹. Questi segnali di ripresa, sulla cui continuità influirà la capacità di spesa delle risorse del Pnrr e della programmazione 2021-2027 delle politiche di coesione, vanno nella direzione di consolidare, accrescere e qualificare la dotazione industriale e infrastrutturale del Sud, una componente indispensabile per intercettare le opportunità trasformatrici delle transizioni, energetica e digitale, che plasmeranno i sistemi economici del prossimo futuro.

In questo contesto, è doveroso dedicare attenzione allo studio dettagliato della configurazione produttiva delle regioni del Sud per comprendere che ruolo, effettivo e potenziale, il Mezzogiorno svolge rispetto alla trasformazione/miglioramento strutturale necessario ai sistemi economici territoriali europei per vincere le sfide legate al cambiamento climatico e ai nuovi equilibri economici globali.

Sul tema, una vasta letteratura scientifica ha dimostrato come le attività economiche "mature" - per competenze, valore aggiunto e proiezione internazionale - incidano sensibilmente sui processi di ammodernamento e diversificazione del tessuto produttivo e infrastrutturale locale, svolgendo anche un primario ruolo di catalizzatore per nuove opportunità di investimento e spazi di mercato².

L'idea di base è che, a livello locale, si hanno maggiori probabilità di sviluppare ambiti di attività - industrie, tecnologie, professioni, domini scientifici - affini, in termini di conoscenze, competenze e fattori istituzionali, a quelli preesistenti. Ne consegue che i requisiti necessari a implementare nuove attività e/o a potenziare le esistenti sono di più facile reperimento se complementari e/o simili alle dotazioni già disponibili sul territorio. Al contrario, più le competenze locali sono distanti dagli ambiti di sviluppo verso i quali è opportuno, o necessario, orientare le attività economiche di un territorio, maggiore è il salto trasformativo da compiere per implementarle, con costi ingenti e un alto rischio di fallimento per le nuove iniziative imprenditoriali. La possibilità di creare "fratture" e nuove diramazioni nelle traiettorie evolutive delineate dalle specializzazioni esistenti - necessità che diventa più impellente nell'attuale clima di instabilità strutturale dovuto al contesto geopolitico internazionale e al cambiamento climatico - dipende principalmente dalla capacità delle economie locali di connettersi e integrarsi con i sistemi più dinamici e avanzati, che possono offrire accesso a quei fattori abilitanti³ (conoscenze/competenze/opportunità di mercato)

¹ Svimez-Ref (2024), L'anno della crescita differenziata, Informazioni Svimez, n. 4. https://lnx.svimez.info/svimez/wp-content/uploads/2024/07/2024_07_19_report.pdf

² Si veda tra gli altri Balland, P. A., Boschma, R., Crespo, J., & Rigby, D. (2019). Smart Specialization policy in the EU: Relatedness, knowledge complexity and regional diversification. *Regional Studies*, 53(9), 1252-1268. <https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1437900>; Hidalgo, C., Balland, P. A., Boschma, R., Delgado, M., Feldman, M., Frenken, K., Glaeser, E., He, C., Kogler, D., Morrison, A., Neffke, F., Rigby, D., Stern, S., Zheng, S., & Zhu, S. (2018). The principle of relatedness. In *Springer proceedings in complexity* (pp. 451-457). Springer. Paper originally presented at the International Conference on Complex Systems (ICCS), Cambridge, MA, USA, July 22-27 2018.

³ Balland, P. A., & Boschma, R. (2021). Complementary interregional linkages and Smart Specialisation: An empirical study on European regions. *Regional Studies*, 55(6), 1059-1070.

necessari ad agganciare le direttrici di sviluppo del futuro. Questo processo di integrazione risulta particolarmente complesso per i territori strutturalmente più deboli, caratterizzati da tessuti economici più rarefatti, frammentati e a basso valore aggiunto, dove il rischio di rimanere intrappolati nel pattern delle specializzazioni esistenti è inevitabilmente più concreto.

Applicare questo quadro teorico ai sistemi economici del Mezzogiorno consente, in primo luogo, di individuare quali sono gli ambiti consolidati di specializzazione delle regioni del Sud, e, a partire da questi, identificare quelli in grado di intercettare le opportunità trasformatrici del nuovo contesto, con effetti di stimolo duraturi su crescita e occupazione. Nello specifico, questo Capitolo propone un'approfondita analisi descrittiva delle specializzazioni produttive delle regioni meridionali in una prospettiva di "filiera", un concetto più rappresentativo del potenziale produttivo e occupazionale latente da mobilitare rispetto a quello più circoscritto di "settore economico".

Declinare la struttura economica di un territorio secondo l'articolazione per filiera è il modo più efficace di identificare le vocazioni produttive locali, cogliendo l'effettiva estensione e rilevanza delle reti produttive nella loro interezza e complessità. Una filiera produttiva, infatti, include tutte le attività economiche, tangibili o intangibili, che portano dall'approvvigionamento delle materie prime alla vendita del bene e/o prestazione del servizio al consumatore finale. Con questo approccio, il prossimo paragrafo si pone come finalità quella di far emergere il ruolo effettivo e potenziale delle diverse filiere nel definire e qualificare la configurazione produttiva del Sud, in un'ottica evolutiva per cui è necessario conoscere e orientare le vocazioni territoriali per sostenere i processi di sviluppo, ammodernamento e diversificazione.

9.2 La struttura per filiere del sistema economico meridionale

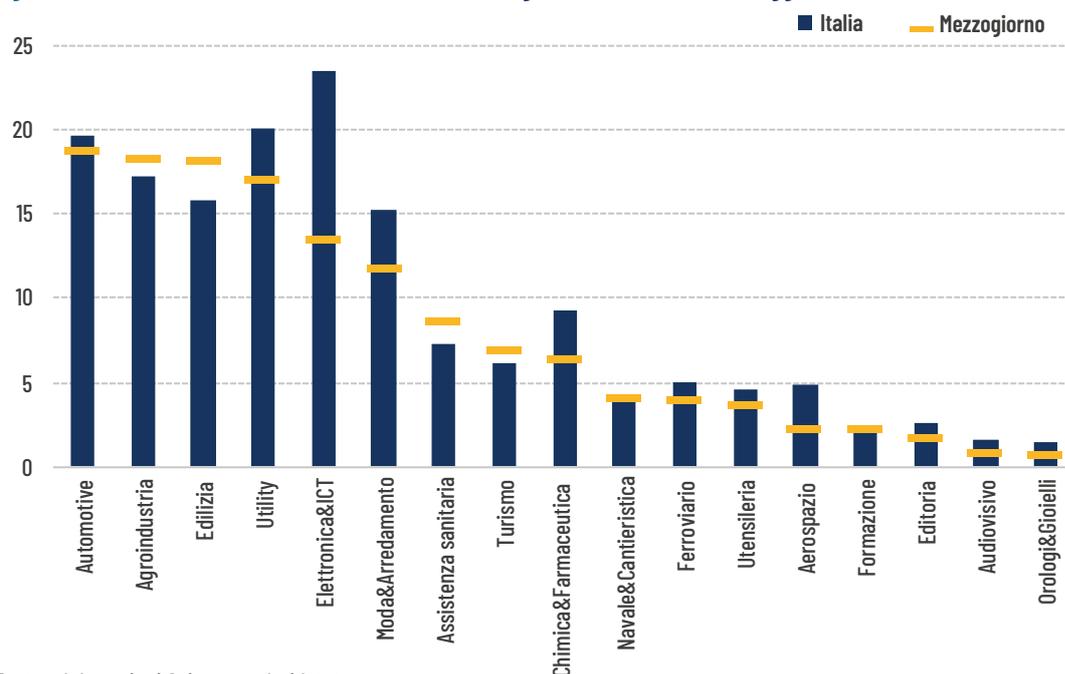
La base informativa più esaustiva e robusta per analizzare presenza e caratteristiche delle filiere del Mezzogiorno è fornita dal più recente Censimento Permanente sulle Imprese dell'Istat, che riporta informazioni inedite, aggiornate al biennio 2021-2022, sulla distribuzione nazionale e regionale delle filiere produttive in cui si articola l'intera economia di mercato nazionale.

Per agevolare l'analisi, le 28 filiere Istat sono state aggregate nelle 17 filiere elencate nelle Figure 1 e 2, che riportano il contributo di ciascuna all'economia nazionale e del Mezzogiorno, in termini di valore aggiunto e occupazione⁴. Su base nazionale, risulta particolarmente importante il contributo delle filiere dell'Elettronica&ICT e delle Utility, che complessivamente realizzano 23,4 e 20 punti del valore aggiunto totale. Nel Mezzogiorno, il contributo più rilevante alla realizzazione del valore aggiunto deriva, invece, dall'Automotive (18,6 punti), cui segue l'Agroindustria (18,2 punti). Per l'economia delle regioni meridionali, da evidenziare anche il peso rilevante della filiera Edilizia, che supera il dato nazionale di 2,3 punti: al Mezzogiorno le imprese attive su tutti i segmenti della filiera legata alle costruzioni assorbono complessivamente 18,2 punti di valore aggiunto del settore privato extra-agricolo meridionale. Al contrario, il contributo offerto dalla filiera dell'Elettronica&ICT meridionale si attesta a 13,3 punti, oltre 10 punti in meno rispetto a quanto osservato su base nazionale.

Osservando il ranking delle filiere sulla base della ripartizione degli addetti (Fig. 2), i posizionamenti a livello nazionale e di area appaiono maggiormente allineati rispetto alla comparazione precedente sul valore aggiunto, soprattutto se escludiamo l'Utensileria (11,1 punti nel Mezzogiorno, 17,8 in Italia). L'Agroindustria risulta la prima filiera nel Mezzogiorno (21,5 punti) e in Italia (19,7), mentre Elettronica&ICT si posiziona al secondo posto al Sud (16,2 punti) e al terzo in Italia (17,4). L'Automotive conferma la sua rilevanza anche in termini occupazionali (12,9 punti nel Mezzogiorno; 15,8 in Italia), posizionandosi al quarto posto in Italia e nelle regioni del Sud. Oltre a confermare la

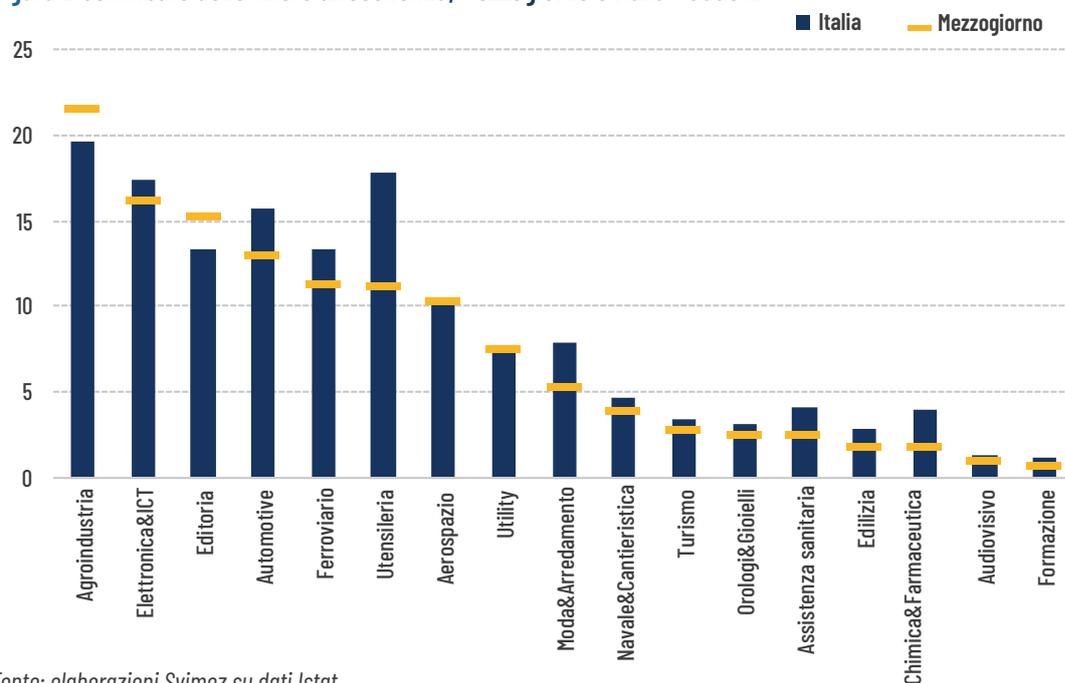
⁴ La somma degli aggregati non è 100 in quanto le imprese possono dichiarare di operare in più di una filiera (in media, in 1,4 per l'Italia e 1,2 per il Mezzogiorno). La partecipazione di un'impresa a più filiere è frequente qualora l'impresa realizzi beni e/o servizi caratterizzati da elevato grado di trasversalità e/o differenziazione.

Figura 1 Contributo delle filiere all'economia, Mezzogiorno e Italia - valore aggiunto



Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

Figura 2 Contributo delle filiere all'economia, Mezzogiorno e Italia - addetti

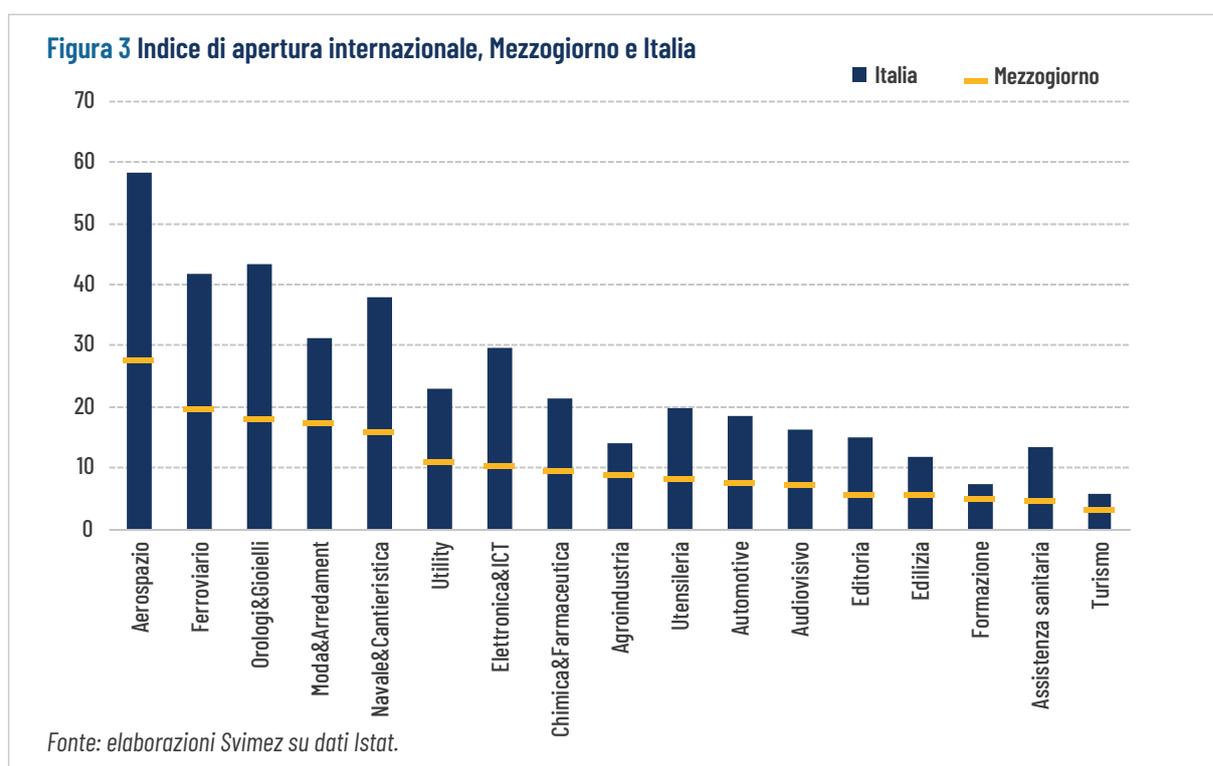


Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

nota specializzazione nazionale in questi ambiti produttivi, questi dati fanno emergere la capacità di attivazione dell'indotto connesso alla trasformazione di beni alimentari, all'elettronica e alla produzione di automobili. Ciò in ragione sia di specificità nazionali (la diffusione della componente agricola favorisce l'insediamento di prossimità delle attività di trasformazione industriale), sia per peculiarità tipiche del prodotto finito che, specialmente nel caso dell'Automotive, è caratterizzato da un elevato contenuto di componentistica e semi-lavorati, che per una quota non

trascurabile sono a fornitura domestica.

Una seconda informazione utile a focalizzare le caratterizzazioni produttive del Mezzogiorno e le rispettive proprietà qualitative è fornita dall'incidenza, in ciascuna filiera, di imprese connesse ai mercati internazionali tramite attività di export e/o import. L'indicatore di apertura internazionale – la percentuale di imprese a proiezione internazionale (esportatrici e/o importatrici) sul totale delle imprese che operano nelle diverse filiere – registra un differenziale rispetto al dato nazionale sistematicamente sfavorevole al Mezzogiorno: in tutte le filiere meridionali la quota di imprese che operano e/o attingono dai mercati esteri è comparativamente inferiore all'analogo dato nazionale (Fig. 3).

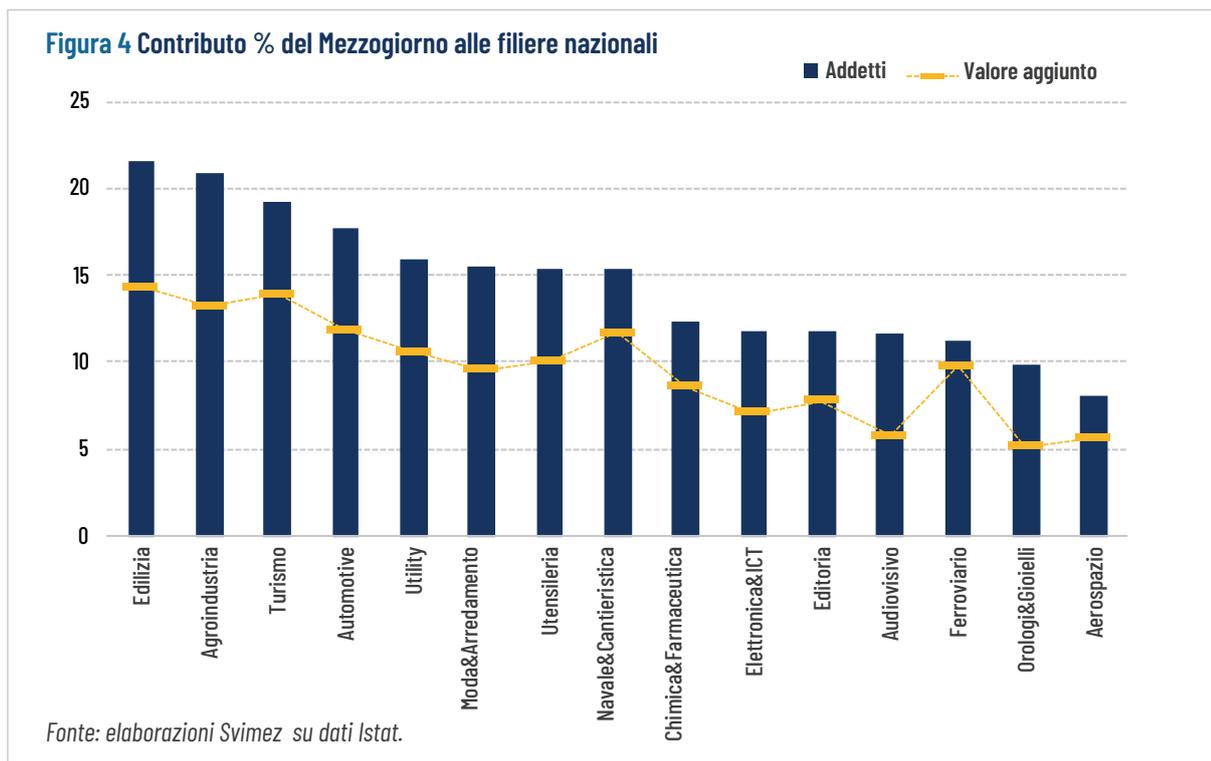


Tra le filiere a vocazione industriale, l'Agroindustria meridionale presenta il gap più contenuto rispetto alla media nazionale: al Sud, l'indice di apertura internazionale è pari all'8,7% contro il 13,9% della filiera nazionale, un valore che indica come la vocazione internazionale dell'export agroalimentare delle regioni del Sud sia un potenziale fattore di competitività per l'intera economia del Paese⁵.

In generale, la scarsa connessione ai mercati esteri delle filiere meridionali diverse dall'Agroindustria, solleva criticità largamente note riguardo le debolezze strutturali del tessuto produttivo meridionale, finora mai documentate a livello di filiera. Per vincoli infrastrutturali, dimensionali e di disponibilità di competenze avanzate, le imprese del Mezzogiorno presentano maggiori difficoltà nell'intercettare i mercati esteri e sono principalmente orientate a soddisfare la domanda espressa dal mercato interno, in molti casi realizzando input intermedi destinati alle grandi imprese nazionali.

In secondo luogo, è anche probabile che i segmenti di filiera nei quali sono più presenti le imprese meridionali siano oggettivamente non - o poco - "esportabili (o importabili)", come nel caso delle attività dell'Edilizia e dei servizi di trasporto e commercio.

⁵ Stando ai dati Istat, tra il I semestre 2023 e il I semestre 2024, l'export del settore agroalimentare meridionale nel complesso è aumentato di oltre 437 milioni, con una variazione percentuale del +7,7% contro il +3,5% dell'export totale dell'area.



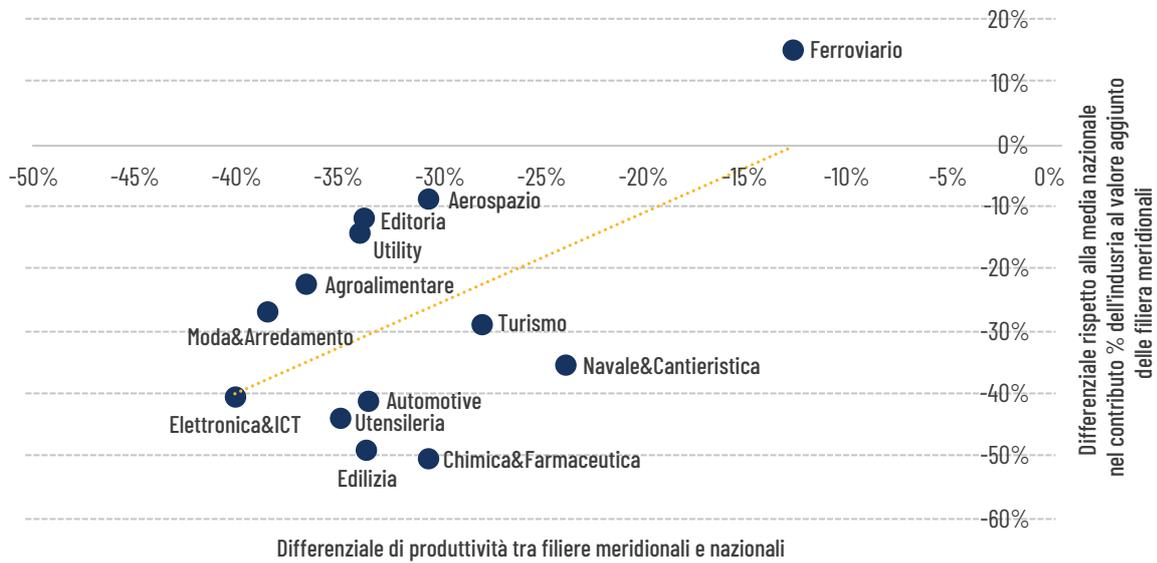
Questa ipotesi assume fondatezza anche guardando alle evidenze descrittive che emergono dalla Figura 4 che riporta il contributo delle imprese localizzate al Sud alla formazione del valore aggiunto e dell'occupazione delle filiere nazionali. Le elaborazioni indicano come il Mezzogiorno sia presente in tutte le filiere con un contributo in termini di addetti compreso tra l'8 e il 22%. Le quote occupazionali più elevate si registrano per Edilizia (21,6%), Agroindustria (20,8%) e Turismo (19,2%). Il valore più contenuto si ravvisa per la filiera dell'Aerospazio, che al Sud assorbe l'8,1% degli addetti e realizza il 5,6% del valore aggiunto⁶. In riferimento a quest'ultimo aggregato, è la filiera dell'Edilizia a registrare il primato, assorbendo al Sud il 14,3% del valore aggiunto nazionale, un dato che testimonia la rilevanza di questa filiera per l'intera macroarea. Turismo e Agroindustria registrano contributi rispettivamente pari a 13,9% e 13,2%.

Dall'analisi si evince che, per tutte le filiere analizzate, il contributo del Mezzogiorno in termini di valore aggiunto è sempre comparativamente inferiore all'analoga quota occupazionale. Questa discrepanza si riflette nel gap che le filiere del Mezzogiorno registrano nei rispettivi livelli di produttività del lavoro (calcolati come valore aggiunto per addetto), più bassi della media nazionale sia a causa di condizioni idiosincroniche delle imprese, sia per condizioni di contesto meno favorevoli, come la minore integrazione con i mercati esteri, più problematiche condizioni di accesso al credito e la minore disponibilità di infrastrutture. Come mostrato in Figura 5, in tutte le 17 filiere considerate, il Mezzogiorno presenta uno scostamento sempre negativo rispetto al valore medio nazionale, con differenziali compresi tra il 12,6% (ferroviario) e il 50,4% (audiovisivo).

Come già accennato, un ulteriore elemento che deprime la produttività al Sud è la minore concentrazione nell'area di imprese che operano su segmenti "avanzati" delle filiere, contraddistinti sia da maggior valore aggiunto sia da minore intensità di impiego dell'input lavoro. In termini generali, infatti, il Mezzogiorno accoglie in maniera comparativamente ridotta le fasi di filiera che si collocano a monte delle reti produttive (come tutte le produzioni

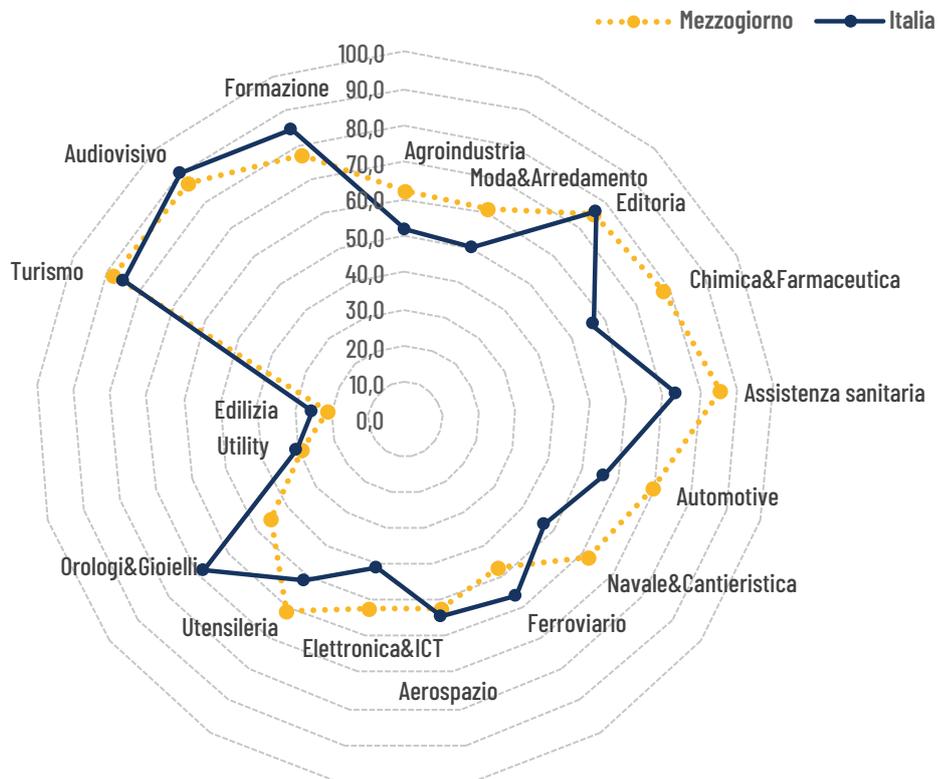
⁶ Va però rilevato che il comparto dell'aerospazio è, in larga parte, insediato al Sud in forma di unità locali che fanno capo a sedi di impresa localizzate soprattutto nelle regioni di Lazio e Lombardia e quindi non risultano nei dati relativi alle regioni meridionali. A questo proposito, si precisa che il dato di Censimento qui commentato è costruito a partire dalle localizzazioni delle sedi produttive delle imprese anziché delle relative unità locali. Ne consegue che, nella misura in cui le due entità non coincidano, il dato territoriale risulta sovrastimato per l'area di localizzazione dell'impresa (alla quale si riconduce la localizzazione degli aggregati economici di unità produttive situate altrove) e sottostimato per quella dell'unità locale connessa.

Figura 6 Scatter plot tra (1) differenziale rispetto alla media nazionale nel contributo % dell'industria al valore aggiunto delle filiere meridionali e (2) differenziale di produttività tra filiere meridionali e nazionali



Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

Figura 7 Contributo % del terziario (commercio incluso) al valore aggiunto delle filiere meridionali e nazionali



Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

legate alla realizzazione di macchinari per la produzione, lavorazione e imballaggio dei prodotti finiti), tipicamente associate ad un contributo più elevato del fattore produttivo capitale. Come confermato dalla Figura 6, nelle filiere meridionali minore è il contributo al valore aggiunto offerto dai segmenti industriali rispetto all'analogo nazionale (asse delle ordinate), maggiore è il gap di produttività (asse delle ascisse).

Spostando il focus alla partecipazione delle imprese del terziario alle filiere meridionali e nazionali, emergono nuovamente marcate disomogeneità territoriali messe in evidenza dalla Figura 7 che illustra, rispettivamente per il totale nazionale e per il Mezzogiorno, il contributo dei due macrosettori diversi dall'industria, Commercio e Altri servizi, alla formazione del valore aggiunto delle 17 filiere.

Per numerose filiere localizzate al Sud il commercio offre un contributo al valore aggiunto superiore a quanto ravvisato a livello nazionale. Il differenziale maggiore si registra per la filiera della Chimica&Farmaceutica, alla quale le imprese meridionali attive nei settori del commercio e dei servizi apportano il 77,8% del valore aggiunto totale contro il 57,2% a livello nazionale. Da evidenziare il dato riferito alle filiere di Agroindustria, Automotive e Moda&Arredamento nelle quali il segmento del terziario realizza oltre il 60% del valore aggiunto, una percentuale di oltre 10 punti percentuali superiore alla media nazionale. In definitiva, il Sud registra una presenza comparativamente ridotta di imprese industriali in tutte le catene del valore in cui opera, con gap particolarmente marcati nella filiera dell'Elettronica&ICT e della Chimica&Farmaceutica, ma anche nell'Edilizia e nell'Automotive. Di contro, le imprese meridionali intercettano con maggiore intensità i segmenti a valle di tutte filiere, essenzialmente connessi ai settori del terziario, con il commercio e i servizi che contribuiscono in maniera sostanziale alla formazione del valore aggiunto aggregato.

9.3 Settori "core" e specializzazioni industriali

144

Al di là di queste evidenze descrittive, che presentano un primo quadro d'insieme informativo sulle caratteristiche generali del sistema delle imprese del Mezzogiorno e della loro articolazione, e posizionamento, nelle diverse filiere dell'economia di mercato, è opportuno offrire ulteriori elementi di approfondimento sulla struttura territoriale dei settori "core" che le compongono. Per questo ulteriore passaggio è necessario integrare le elaborazioni sui dati di Censimento con quelle del registro Imprese Asia Unità Locali dell'Istat, da cui è possibile determinare la presenza, come numero di unità locali e addetti presso le stesse, nell'area Sud dei settori che formano "la struttura ossea" delle diverse filiere, concorrendo in maniera sostanziale alla formazione di occupazione e reddito. Un dato che, essendo riferito alle singole unità locali, consente di superare i limiti dell'analisi di censimento precedentemente utilizzata, che sottostimava la presenza di attività produttive dislocate al Sud ma appartenenti a imprese localizzate nel Centro-Nord (si veda nota 6). Questa operazione è resa possibile da una tavola di raccordo settore/filiera elaborata a partire dai dati Istat, che consente di associare i settori dell'economia alle 17 filiere e, sulla base di tale aggregazione, computare l'effettivo grado di insediamento delle filiere nel Mezzogiorno e la rispettiva distribuzione regionale.

Una prima fotografia della corrispondenza tra settori e filiere è data dalla Tab. 1, che presenta una "heat map" dove il gradiente delle celle indica la minore o maggiore intensità con la quale i 96 settori dell'economia sono concentrati nelle 17 catene del valore. Il dato è costruito sulla distribuzione percentuale del numero di imprese, aggregate per settore Ateco 2007 a 2 digit, e permette di stabilire il grado di concentrazione dei settori nelle diverse filiere⁷. Ciò consente di impiantare su un'associazione univoca e oggettiva la strategia di identificazione delle specializzazioni strutturali del Mezzogiorno, e delle sue regioni, in base ai dati di struttura Istat. Il criterio scelto per isolare i settori "core" è, fatta eccezione per filiere più "rarefatte" in termini di presenza settoriale, quello di

⁷ Si ricorda che le imprese in media partecipano a più di 1 filiera specialmente nel caso delle industrie del packaging (che mediamente partecipano a 2 filiere), o dei servizi di mercato come ICT e attività di ricerca e sviluppo per le quali, in media, si registra la presenza in circa 3 filiere.

Tabella 1 Distribuzione dei settori (ATECO 2007 a 2 digit) tra le diverse filiere - quote % su numero di imprese

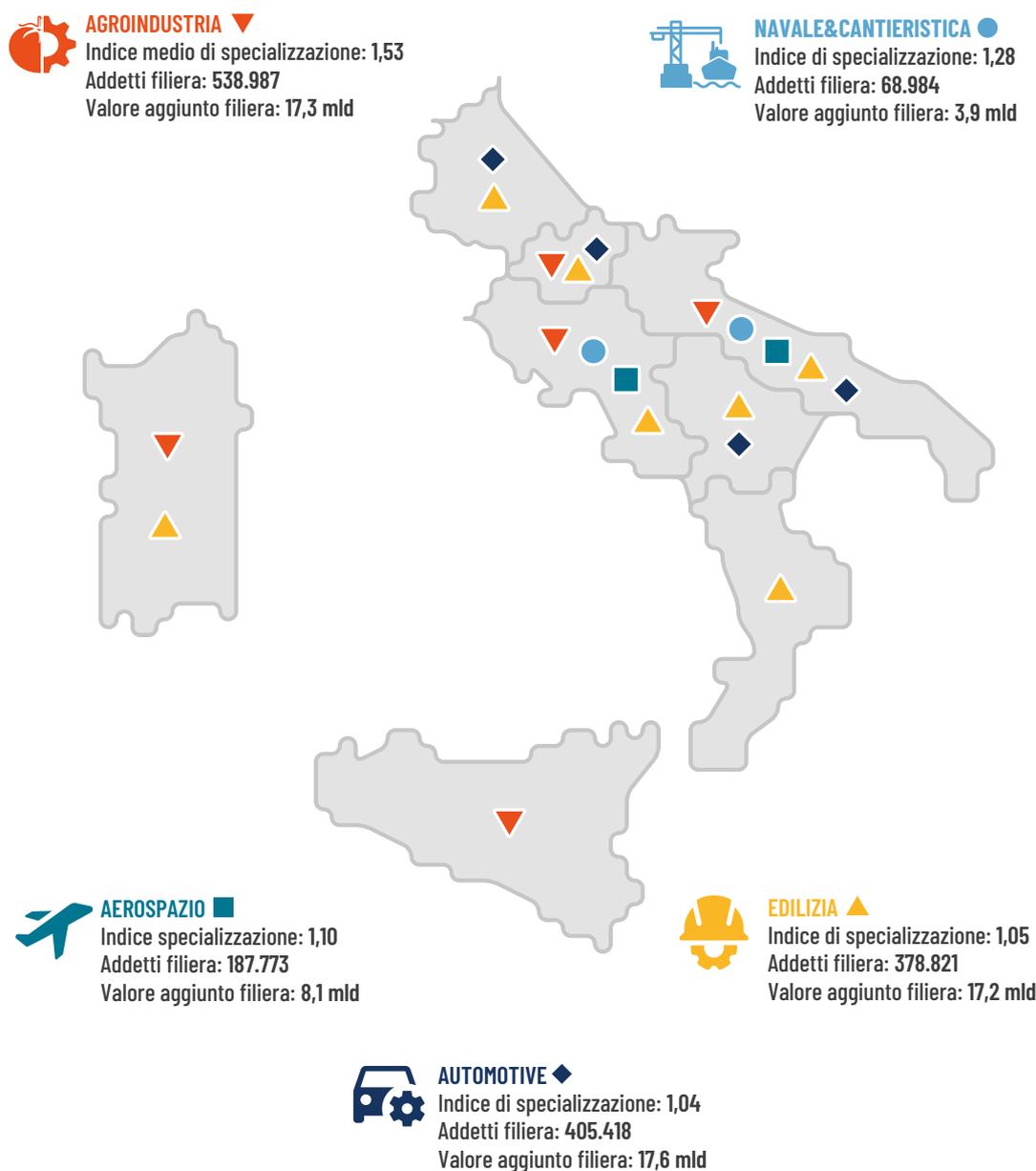
ATECO 2 DIGIT	Agroindustria	Made in Italy	Editoria	Chimica&Farmaceutica	Assistenza sanitaria	Automotive	Navale&Cantieristica	Ferrovio	Aerospazio	Elettronica&ICT	Unasleria	Orologi&Gioielli	Utility	Edilizia	Turismo	Audisivo	Formazione
6										18,7			66,7	11,3			
8						11,1								60,1			
9													66,5				
10	82,0																
11	71,4																
12	55,8																
13		75,6															
14		82,3															
15		82,4															
16		43,5											27,9				
17	20,1	23,0		7,2													
18		16,8	40,6														
19						24,4							27,1	17,0			
20				24,1										11,3			
21				56,1	10,2												
22		17,4				11,1				17,1							
23		11,1												50,3			
24						11,3				20,8				11,9			
25						11,3				22,3				11,5			
26						11,3				47,0							
27						11,3				43,5							
28						11,3				26,6							
29						45,4				11,1							
30						18,7	38,4		10,2								
31		71,2															
32					38,0							11,0					
33						11,3	11,3			24,6							
35													71,8				
36													70,5				
37						11,1							58,3				
38						17,1							58,7				
39													47,3	39,8			
41														82,8			
42						11,1							11,1	48,7			
43						11,1							11,1	50,2			
45						81,4											
46	22,3	11,1								17,7							
47	25,1	21,8		11,1													
49						58,7											
50							64,2										
51						11,1		41,6									
52						36,4	11,1										
53						50,6											
55															51,0		
56	43,8													37,4			
58			67,2														
59															11,1	52,6	
60			71,1													56,2	
61										60,7							
62										31,0							
63										11,1							
64		11,1															
65										11,1							11,1
66						21,1				11,1							
68														42,1	11,1		
69																	11,1
70																	
71														37,3			
72										11,0							
73																30,3	
74										11,1							
75				20,1	72,8												
77						21,1								11,1	11,1		
78										11,1							11,1
79															59,3		
80															11,1		
81										11,1				11,1			
82						11,1											
85						11,1											44,7
86					79,9												
87					61,5												
88																	62,6
90														11,1	39,4	11,1	
91															52,4		11,1
92															42,9	11,1	
93															67,2		
95		32,8								38,9							
96				33,5											24,0		

Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

associare il settore alla filiera se la rispettiva quota di concentrazione è almeno pari al 20%.

Per identificare le specializzazioni produttive delle regioni del Mezzogiorno è stato utilizzato come parametro un indicatore di specializzazione appartenente alla famiglia degli indici dei vantaggi comparati rivelati. Il presupposto alla base della costruzione dell'indice utilizzato è che il rapporto tra la quota di addetti occupati in un determinato settore produttivo in una data area e la stessa quota riferita all'intero territorio nazionale sia rivelatore di vantaggi comparati dell'area considerata. In dettaglio, valori del suddetto indicatore maggiori dell'unità testimoniano una specializzazione di una data area in un determinato settore o filiera. Per assicurare rigore analitico alla strategia d'analisi, una specializzazione settoriale a livello di area è stata considerata tale solo se strutturale: se l'indicatore

Figura 8 Specializzazioni strutturali di area nei settori "core" delle filiere a maggiore vocazione industriale



Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

di specializzazione è al di sopra dell'unità in tutti gli anni dal 2017 al 2021. L'indice di specializzazione, costruito annualmente per le 17 filiere per il periodo 2017-2021, esprime il rapporto tra quota Sud e quota nazionale degli addetti presso ciascuna filiera calcolati sulla base della tavola di raccordo riportata in Tab. 1.

L'evidenza - e l'approfondimento proposto nel par. 9.5 - sulle specializzazioni identificate è circoscritta alle filiere a maggiore vocazione industriale, che producono e/o domandano principalmente beni manufatti. Una scelta operata per approfondire configurazione e caratteristiche della matrice industriale del Mezzogiorno per identificare le aree produttive ad alto potenziale trasformativo, mettendo in luce i vincoli e le opportunità che ne derivano. La Figura 8 illustra le filiere a vocazione industriale per le quali il Mezzogiorno registra una specializzazione di area strutturale, nell'ordine: Agroindustria (1,53), Navale&Cantieristica (1,28), Aerospazio (1,10), Edilizia (1,05) e Automotive (1,04). La mappa regionale mostra inequivocabilmente come le specializzazioni di area siano sostanzialmente trainate dalle maggiori economie industriali del Mezzogiorno, Campania e Puglia, che accolgono la quasi totalità delle specializzazioni rilevate. Buono anche il posizionamento di Abruzzo, Molise e Basilicata, mentre più scarso è il risultato di Sardegna (2 specializzazioni), Calabria e Sicilia, quest'ultime con una unica specializzazione di area.

9.4 Internazionalizzazione, competenze e tecnologia

Prima di approfondire struttura e caratteristiche delle specializzazioni industriali rilevate, è utile completare il quadro generale sul contributo realmente offerto dalle filiere del Mezzogiorno introducendo categorie analitiche aggiuntive. Questo passaggio intermedio serve a conferire un fondamento analitico a considerazioni di carattere qualitativo sul valore economico e sociale generato dalle filiere nell'economia locale, nonché sul rispettivo contributo potenziale nell'intercettare le opportunità evolutive delle transizioni.

Lo studio prende in analisi una batteria di indicatori costruiti a partire da variabili di varia natura (e fonti differenziate) rappresentative di tre aree di dinamismo delle singole filiere: (1) internazionalizzazione, (2) competenze, (3) innovazione. Ogni dimensione contiene specifici indicatori (Tab. 2), ciascuno costruito aggregando i dati elementari riferiti ai settori "core" identificati dalla Tabella di raccordo (Tab. 1).

Tabella 2 Aree di dinamismo, indicatori e fonti

Aree di dinamismo	Indicatori	Fonte
Internazionalizzazione	1.1 Quota export su export Mezzogiorno	ISTAT - COMTRADE 2017-2023
	1.2 Quota export Mezzogiorno su export Italia	
	1.3 Variazione export 2017-2023	
Competenze	2.1 Retribuzione lorda media annua	INPS - 2022
	2.2 Retribuzione lorda media giornaliera	INPS - 2022
	2.3 Quota laureati su totale occupati	ISTAT - Forze di lavoro 2023
Innovazione	3.1 Numero di start-up attive	UNIONCAMERE 2019-2024
	3.2 Numero di brevetti	REGPAT-OCSE 2017-2022

Le elaborazioni riferite alle 3 aree di dinamismo e ai rispettivi indicatori sono riportate in Tab. 3 che presenta, per ciascuna filiera, il valore normalizzato tra 0-1 e successivamente indicizzato ponendo pari a 100 il valore medio delle 17 filiere. In generale, i valori riportati in Tabella indicano una marcata divaricazione tra filiere ad alto e basso punteggio in tutte le aree considerate, e in particolar modo negli indicatori riferiti all'innovazione. Nell'ordine, la dimensione associata alla proiezione internazionale dei settori centrali per le diverse filiere mostra un ottimo posizionamento per le filiere a maggiore vocazione industriale - Agroindustria, Chimica&Farmaceutica, Navale&Cantieristica e Aerospazio - dove il mercato estero è tra i principali mercati di sbocco e le esportazioni risultano in progressiva crescita. Nel campo delle competenze, in questa analisi approssimate con indicatori relativi alle retribuzioni (annue e giornaliere) e al titolo di studio degli occupati, si evidenzia il primato della Chimica&Farmaceutica, Aerospazio ed Elettronica&ICT, settori nei quali i salari risultano comparativamente più elevati della media e sono in maggior misura domandate competenze avanzate che richiedono un titolo di studio di livello terziario. Per le attività di brevettazione, il primato è detenuto dai settori della Chimica&Farmaceutica e dell'Elettronica&ICT, nei quali si concentrano anche le start-up.

Tabella 3 Punteggi delle 17 filiere meridionali nelle tre aree di dinamismo

	Agroindustria	Moda&Arredamento	Editoria	Chimica&Farmaceutica	Assistenza sanitaria	Automotive	Navale & Cantieristica	Ferrovioario	Aerospazio	Elettronica & ICT	Utensileria	Orologi&Gioielli	Utility	Edilizia	Turismo	Audiovisivo	Formazione
■ >125 ■ 100-125 ■ 75-100 ■ <75																	
Internazionalizzazione																	
1.1 Quota export su export Mezzogiorno	148	50	0	199	33	342	155	131	155	155	115	33	0	183	0	0	0
1.2 Quota export Mezzogiorno su export Italia	130	79	143	135	34	232	185	117	185	97	113	34	0	216	0	0	0
1.3 Variazione export 2017-2023	172	109	239	158	161	82	127	34	127	180	0	161	9	115	9	9	9
Competenze																	
2.1 Retribuzione lorda media annua	147	72	126	143	31	111	148	110	127	158	87	98	129	120	0	65	29
2.2 Retribuzione lorda media giornaliera	150	51	118	135	0	103	151	107	141	148	67	75	117	115	44	164	14
2.3 Quota laureati su totale occupati	14	0	141	263	250	40	111	33	131	130	8	38	49	14	105	181	191
Innovazione																	
4.1 Brevetti 2017-2022	15	23	12	395	21	20	0	19	0	970	8	8	6	52	53	40	60
4.2 Numero start-up attive 2019-2024	0	0	0	462	0	205	11	64	11	423	52	0	0	313	0	0	158

Fonte: elaborazioni Svimez su fonti varie.

Ripristinando il focus sulle filiere a vocazione industriale nelle quali il Sud registra una specializzazione di area, e integrando l'analisi con le tre dimensioni analitiche addizionali, i relativi punti di forza e debolezza si delineano con più chiarezza.

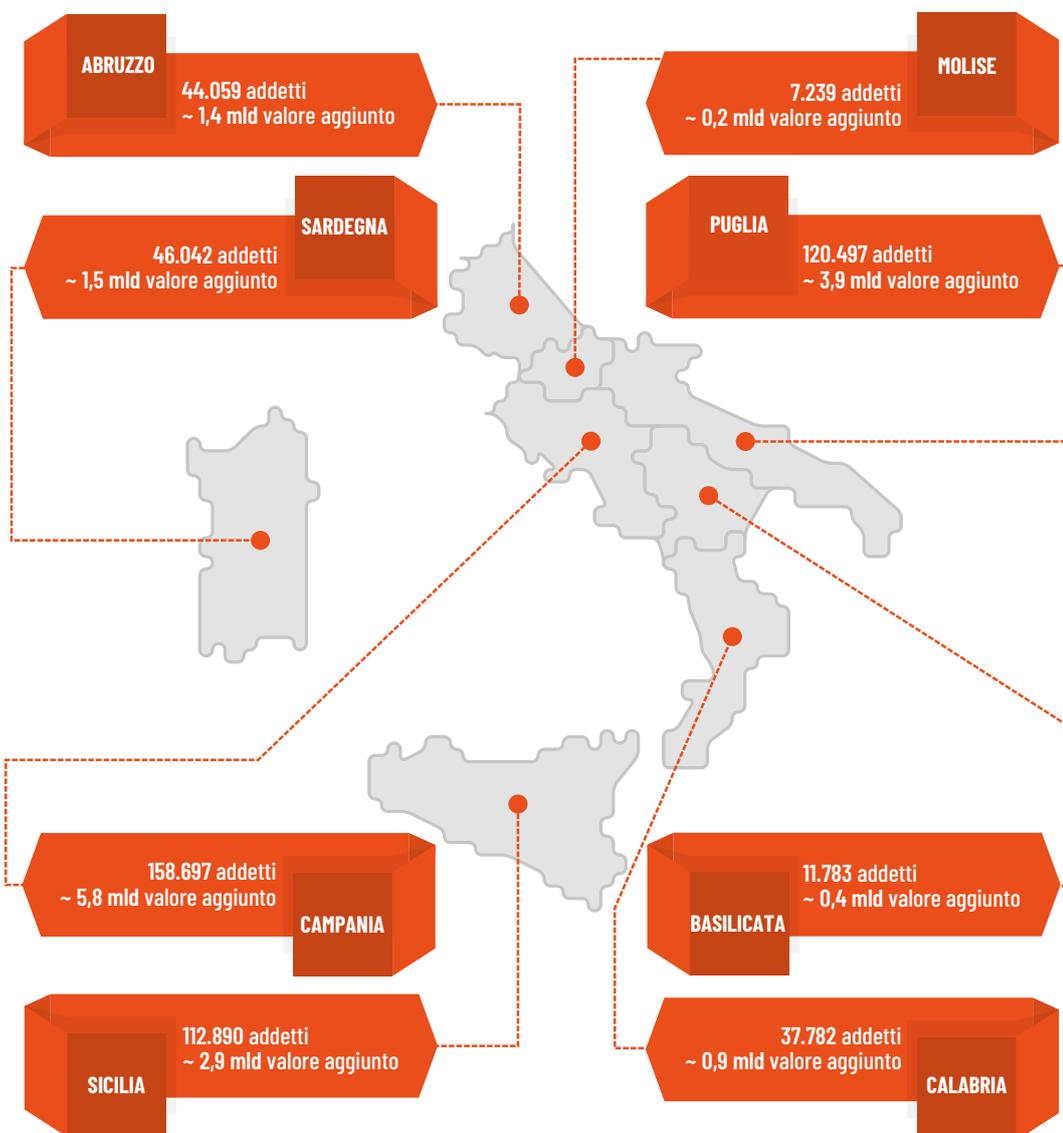
- La filiera meridionale dell'Agroindustria presenta una scarsa vocazione innovativa, ma di contro vanta un'ottima posizione competitiva sul fronte dell'internazionalizzazione, con l'export agroalimentare sempre più centrale per le esportazioni del Sud e del Paese in generale. Tutto il comparto, che subisce più di altri le pressioni del cambiamento climatico, sperimenta una crescente necessità di ammodernamento e di adozione di nuovi processi produttivi, abilitati dal nuovo paradigma digitale.
- La filiera dell'Automotive, cuore pulsante dell'industria italiana, è il settore sul quale si giocherà la sfida europea nel cambiamento strutturale del sistema produttivo. Il grado d'insediamento dell'industria automobilistica al Sud, testimoniato tra gli altri fattori anche dalla buona performance internazionale, espone il Mezzogiorno ai grandi rischi e potenzialità che ne derivano, vincolando la sopravvivenza delle imprese specializzate nella filiera al salto trasformativo della riconversione all'elettrico.
- La filiera meridionale Navale&Cantieristica è l'asset produttivo della logistica futura dei traffici commerciali. Colli di bottiglia nelle catene di approvvigionamento, "regionalizzazione" degli scambi, aumento dei traffici intraeuropei, fanno del vantaggio posizionale del Mezzogiorno nel Mediterraneo una soluzione concreta per sostenere l'aumento dei traffici commerciali e compensare la pressione sulle reti del Nord, anche alla luce del necessario riequilibrio modale del sistema trasportistico italiano per finalità ambientali. In questo contesto, sono evidenti gli spazi di mercato che si aprono per la filiera e il ruolo chiave che il Mezzogiorno assume in questa partita assolutamente primaria.
- La filiera meridionale dell'Aerospazio colloca il Sud sulla frontiera tecnologica. Il comparto, e l'indotto che vi gravita attorno, assorbe competenze avanzate, crea posti di lavoro qualificati e offre retribuzioni comparativamente più elevate. L'implicazione diretta è un'azione di contrasto effettiva alla "fuga dei cervelli" e al lavoro povero, con effetti di contenimento dei fenomeni di spopolamento e degiovanimento nelle aree meridionali. Le conseguenze positive si estendono al mondo delle università e ai centri di ricerca, creando un connubio vincente tra imprese e istituti di ricerca dove il risultato è la reciproca capacità di mettere a sistema le richieste, da parte delle prime, e le competenze da parte delle seconde.
- La filiera meridionale dell'Edilizia presenta una forte caratterizzazione regionale. In ragione dell'elevato potenziale di attivazione che la contraddistingue, gli effetti espansivi della domanda restano in gran parte "trattenuti" sul territorio. Nella recente congiuntura, l'offerta del comparto, e quella dell'indotto, sono state entrambe largamente attivate dalle politiche espansive seguite alla crisi pandemica, con gli investimenti in costruzioni che hanno trainato la ripresa post-pandemica nel Mezzogiorno.

9.5 Le filiere industriali di specializzazione meridionale

Agroindustria. Il primato, per indice medio di specializzazione (pari a 1,53) è dell'Agroindustria che, sulla base delle elaborazioni, risulta assorbire al Sud una quota di addetti sul totale economia extra-agricola (settore pubblico escluso) superiore alla media nazionale. Date le caratteristiche che li contraddistinguono, il comparto e i settori ad esso connessi rientrano senza dubbio nella rosa delle filiere "strategiche" sulle quali si giocheranno le grandi sfide economiche e sociali connesse al cambiamento climatico, come il contrasto al degrado dei suoli, la tutela della biodiversità e la sicurezza alimentare. La capacità di risposta e adattamento del comparto sono legate a doppio filo alle traiettorie evolutive offerte dalle tecnologie digitali (Internet of Things, Intelligenza artificiale, sensoristica e sistemi automatizzati di gestione e supporto alle decisioni) e verdi (es. agrivoltaico, sistemi di produzione circolare, efficientamento della risorsa idrica etc.), nonché alla promozione degli investimenti orientati al potenziamento dell'offerta di infrastrutture di trasporto e sistemi di logistica a minore impatto ambientale. In questo settore ad



Figura 9 La filiera dell'Agroindustria: distribuzione regionale degli addetti e del valore aggiunto



Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

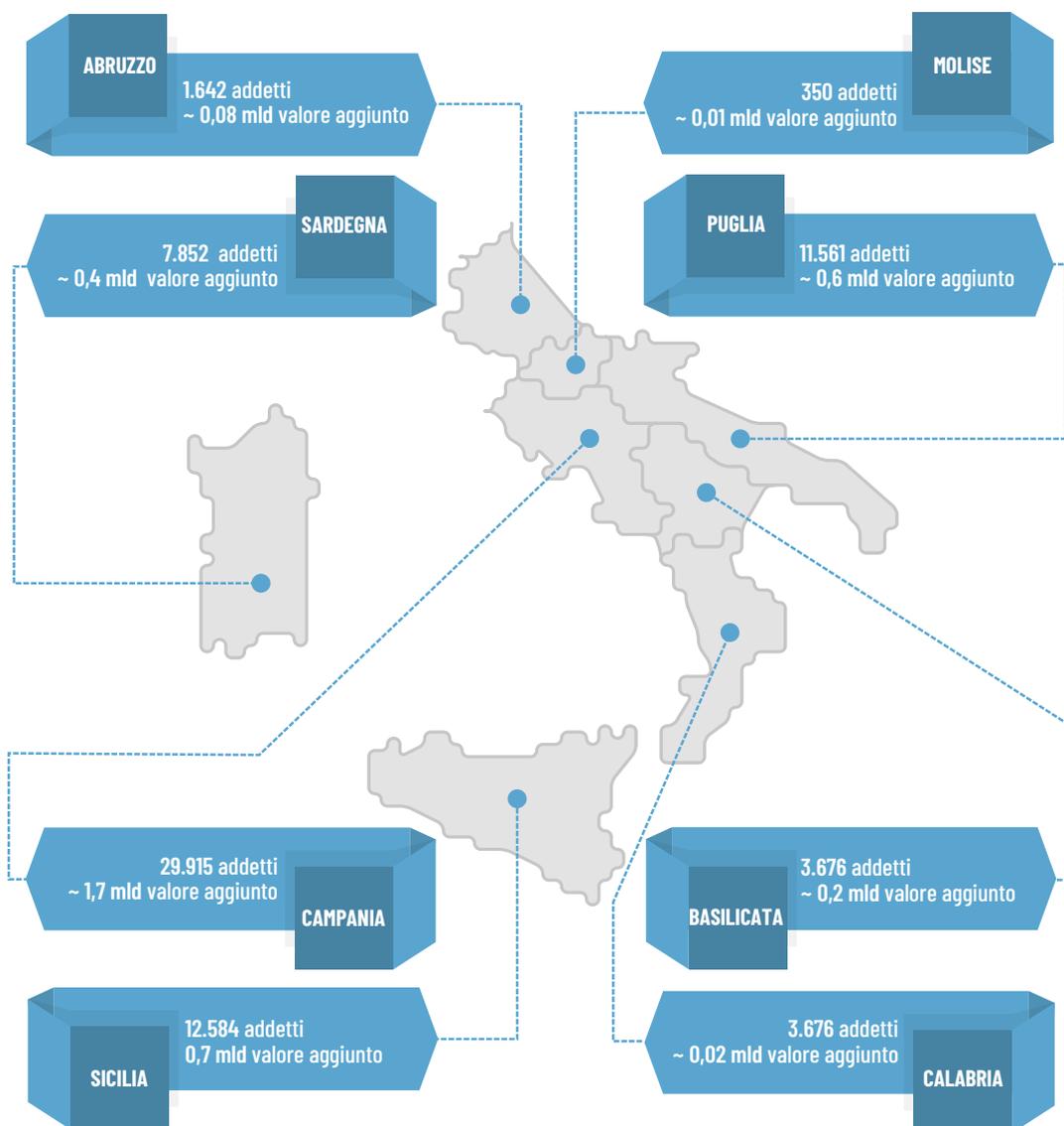
alto potenziale trasformativo, il Mezzogiorno presenta una vocazione consolidata che lo colloca in posizione di vantaggio nel nuovo contesto economico globale. Per dimensione economica, la filiera dell'Agroindustria coinvolge, a livello di area, circa mezzo milione di addetti (538.988) occupati presso 63.674 imprese e distribuiti principalmente in Campania (29,4%), Puglia (22,4%) e Sicilia (20,9%) (Fig. 9). Complessivamente, il valore aggiunto realizzato nell'intero comparto meridionale si attesta a 17,3 miliardi, per il 33,6% riconducibili alla Campania, il 23% alla Puglia e 17,1% alla Sicilia. Sono queste 3 economie, dunque, a trainare la specializzazione di area in ragione di specificità produttive differenti⁸. Considerando anche il contributo dell'agricoltura, con 74 Indicazioni Geografiche, è la Sicilia la

⁸ A questo proposito, è opportuno ricordare come le evidenze analitiche tengono conto esclusivamente delle attività extra-agricole, conferendo particolare peso alla componente industriale e al suo indotto (packaging in plastica, cartone, e vetro con coperchi in metallo, etichettifici, bilance, tubi per irrigazione, macchine per molini e pastifici, piccole macchine agricole, sugheri, etc.). La scelta di mantenere scorporata la componente agricola nasce dall'esigenza di preservare la coerenza analitica rispetto alle analisi di Censimento ISTAT tradizionalmente costruite sulle imprese extra-agricole. Ne consegue che il contributo all'economia di mercato della filiera diviene ancora più rilevante tenendo in considerazione anche il segmento "a monte", ossia quello inerente

prima regione del Mezzogiorno in termini di valore aggiunto generato complessivamente dall'intero settore Agroindustria, con un importo totale che sale a 4,5 miliardi (il 5,6% del valore aggiunto regionale). Il primato della Sicilia è da ricondursi alla produzione vitivinicola che vale circa mezzo miliardo (24 certificazioni DOP e 7 certificazioni IGP) e all'estensione delle colture biologiche che contribuiscono al 25,8% del totale delle superfici coltivate in regione (il target del Green Deal europeo è il 25%). Questi risultati spiegano l'ottima performance dell'export Agroindustria siciliano (da 1 a 1,6 miliardi tra il 2015-2022), trainato soprattutto dall'exploit della componente di trasformazione alimentare (+46,7% nel 2019-2022). Da evidenziare come l'Agroindustria siciliana vanti una vasta rete di collaborazioni con enti di ricerca pubblici e privati e coinvolga attivamente quattro atenei locali nell'offerta educativa connessa a questo ambito disciplinare. La Puglia (64 etichette tra DOP, IGP e STG) condivide con la Sicilia la specializzazione nella produzione di vini, che ha trainato l'export agroalimentare della regione negli ultimi anni, superando il valore di 1 miliardo di euro. La Puglia si attesta seconda, dopo la Sicilia, per quota di biologico sul totale superfici coltivate, per un valore del 25%. Risulta rilevante anche la specializzazione della regione nella produzione dei prodotti da forno e farinacei, settore che impiega poco meno del 10% degli occupati del settore manifatturiero regionale e che processa anche prodotti coltivati esternamente al perimetro regionale. Da evidenziare il contributo centrale della Puglia nel sistema cooperativistico nell'OI (organizzazione interdisciplinare) Pomodoro da Industria del Centro-Sud: in questa regione si produce oltre il 30% del prodotto fresco coltivato su base nazionale e lavorato, in buona parte, presso il sistema industriale della vicina Campania, dove si concentra l'industria di lavorazione e trasformazione di frutta e ortaggi. La Campania infatti, oltre realizzare il 17% della produzione agricola nazionale, dopo Sicilia e Puglia, presenta un'intensa concentrazione di industrie per la lavorazione di prodotti freschi conservati, in larga parte destinati ai mercati esteri. Queste realizzano il 20% del valore aggiunto realizzato complessivamente dal "cuore" della filiera agroalimentare (4,3 miliardi di euro: 4% dell'economia regionale).

Navale&Cantieristica. La specializzazione strutturale del Mezzogiorno nei comparti Navale&Cantieristica (indice di specializzazione pari a 1,28) – filiera che comprende tutte le attività connesse alla domanda di servizi portuali quali mezzi di trasporto, arredamento per mezzi di trasporto su acqua, macchine e attrezzature per la loro realizzazione, infrastrutture e servizi di trasporto su acqua – è essenzialmente motivata dal vantaggio posizionale del Mezzogiorno nella geografia del Mediterraneo. Questo settore, strettamente connesso al trasporto marittimo, è un ambito di business destinato a ricoprire una centralità crescente nella geografia futura dei traffici commerciali. Le interruzioni nelle catene di approvvigionamento del post-pandemia hanno già determinato, almeno in parte, un fenomeno di "regionalizzazione" degli scambi, con un accorciamento effettivo delle distanze percorse dalle merci e una riduzione nel numero di attori coinvolti. Il fenomeno potrebbe intensificarsi per i beni realizzati dai comparti strategici come l'Automotive e i settori tecnologicamente avanzati. Per queste merci è plausibile assistere a un progressivo accorciamento dei traffici e un contestuale ulteriore allontanamento commerciale tra i due grandi blocchi mondiali: USA e Cina. Per l'Europa si presenta la possibilità concreta di reshoring di attività estere a favore di una rilocalizzazione interna ai confini dell'Unione, con un conseguente aumento degli scambi intraeuropei. In questo scenario, le attività di cantieristica navale, logistica e attività portuale del Mezzogiorno assumono un ruolo centrale per sostenere l'aumento dei traffici commerciali e compensare la pressione sulle reti del Nord (valichi alpini, porti e aeroporti) già a rischio saturazione. Le infrastrutture portuali e retroportuali del Mezzogiorno sono, infatti, una valida alternativa di itinerario al sistema infrastrutturale dei valichi alpini, attualmente concentrato lungo la direttrice del Brennero che rappresenta la principale porta d'ingresso verso i mercati dell'Europa del Nord e Centro-orientale. Il trasporto su acqua, che si snoda lungo le Autostrade del Mare come le dorsali Adriatica e Tirrenica (combinato con il trasporto su ferro per collegare tappe internazionali come Marsiglia, Barcellona, Venezia, Trieste, Koper, Rieka) rappresenta una valida e percorribile modalità complementare al trasporto stradale, offrendo anche un contributo

alla produzione di materie prime fresche in parte destinate alla trasformazione industriale, un segmento che, per esigenze e tempi di lavorazione, è spesso localizzato in prossimità dell'industria che ne processa i prodotti.


Figura 10 La filiera Navale&Cantieristica: distribuzione regionale degli addetti e del valore aggiunto


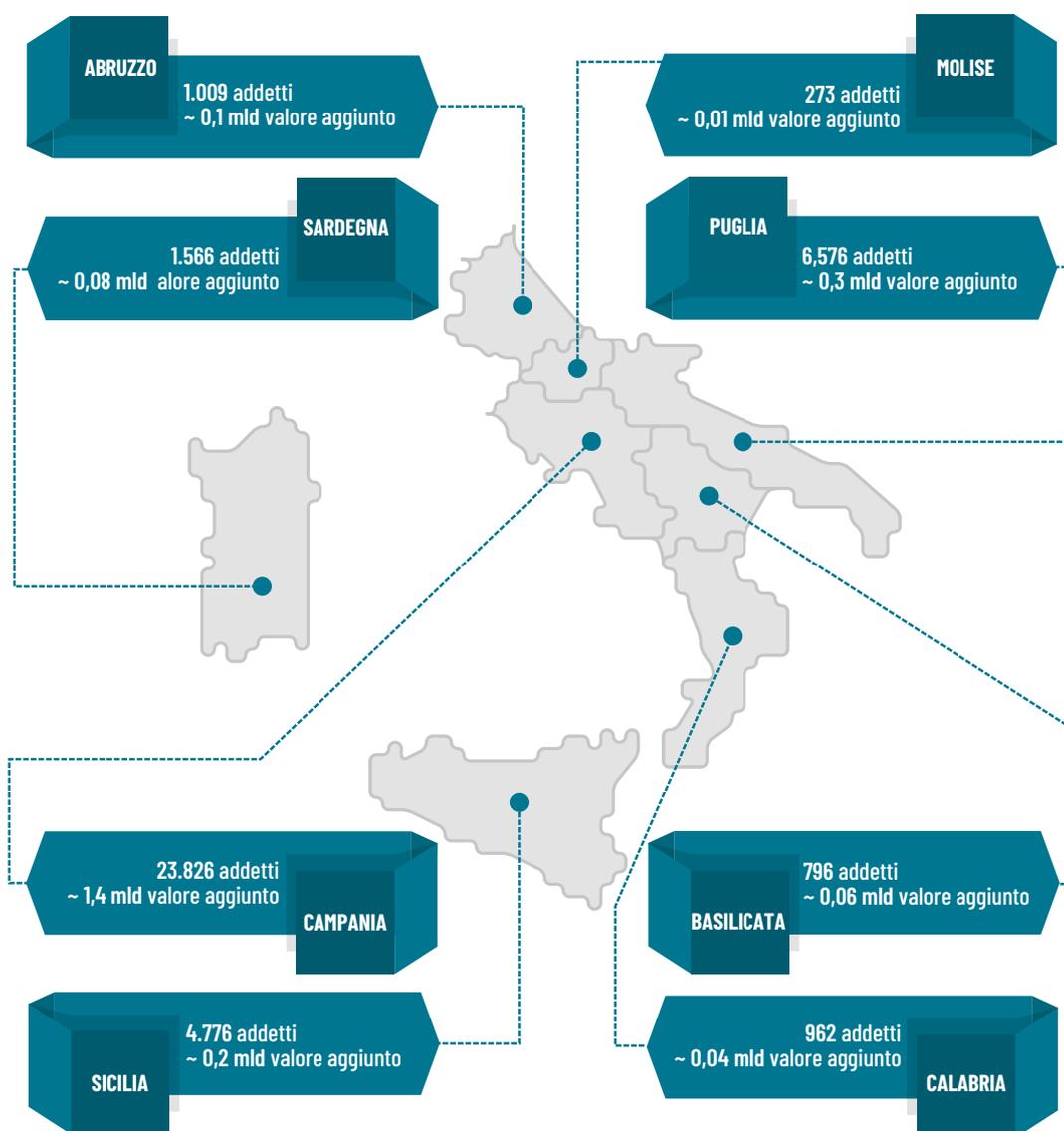
Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

concreto agli obiettivi di conversione modale fissati a livello europeo. Entro il 2050, il 50% degli spostamenti stradali con percorrenze superiori ai 300km dovrà plausibilmente passare a modalità alternative. Per andare in questa direzione, è necessario potenziare nei prossimi anni il trasporto combinato marittimo di breve e medio raggio, rafforzando il sistema di linee marittime, prevalentemente lungo i corridori costieri Nord-Sud tra porti e retroporti, con servizi RO-RO (carichi roteabili) a maggiore frequenza, dai quali avviare le merci alla distribuzione diffusa a corto raggio e con mezzi elettrificati o alimentati da carburanti a basso impatto ambientale. Una valida opzione per conseguire gli ambiziosi obiettivi climatici al 2030 fissati dal pacchetto Fit for 55 per il settore dei trasporti italiano (taglio del 43,7% delle emissioni climalteranti rispetto ai livelli del 2005) è quindi sostenere con misure di incentivazione alla filiera, il combinato marittimo a servizio dei porti lungo la penisola, oltre che delle isole maggiori, nel Tirreno, nell'Adriatico e nello Ionio. Il raggiungimento dell'obiettivo del pacchetto Fit for 55 al 2030 è vincolato allo spostamento di 15 milioni di tonnellate di merci dalla strada al cabotaggio, un passaggio che farebbe incrementare di 20 p.p. la quota modale di trasporto marittimo, portandola al 35%. Nel quadro delineato, che fa emergere con

forza l'urgenza di un riequilibrio modale del sistema trasportistico italiano con finalità ambientale, sono evidenti gli spazi di mercato che si aprono per la filiera Navale&Cantieristica, cuore produttivo e logistico del trasporto marittimo, e il ruolo chiave che il Mezzogiorno assume in questa partita assolutamente primaria.

Al Sud, la filiera occupa complessivamente circa 70mila addetti e realizza poco meno di 4 miliardi di valore aggiunto. La Campania, che assorbe il 32% della filiera (Fig. 10), ospita importanti attività imprenditoriali connesse al trasporto e alla movimentazione merci che si snoda attorno ai Porti di Napoli/Castellammare e Salerno. La Puglia (21% degli occupati della filiera), con i suoi 865 Km di costa che lambiscono i mari Adriatico e Ionico, offre importanti opportunità di sviluppo nelle connessioni funzionali tra le aree interne e retroportuali facendo leva su un articolato sistema di aree portuali, che si estende da Manfredonia a Taranto. Un ulteriore rilevante direttrice di sviluppo, legata alle potenzialità industriali delle tecnologie rinnovabili, è offerta dal contributo della cantieristica navale alla costruzione di piattaforme per l'eolico offshore, un ambito produttivo da rafforzare in modo integrato con investimenti in infrastrutture strategiche da realizzare nei porti di Taranto e Brindisi. La Sicilia, che accoglie il 19% degli addetti della filiera, presenta un vantaggio posizionale tale da godere dello status potenziale di hub logistico del Sud Europa. I porti siciliani sono in costante crescita con incrementi annui, nel 2023, del +1,7% e del +1,9% in termini di tonnellate di merci movimentate, rispettivamente presso i porti di Messina e Palermo. Molto rilevante nell'isola è il contributo del settore nautico che conta 1.700 piccole e medie imprese attive principalmente nella manutenzione e riparazione delle imbarcazioni per un totale di 6mila addetti distribuiti principalmente nelle province di Messina, Palermo e Catania.

Aerospazio. La specializzazione meridionale nell'Aerospazio colloca il Mezzogiorno nella rosa dei comparti ad alta intensità tecnologica e quindi in posizione di vantaggio rispetto a tutti i vettori di sviluppo che abilitano la crescita di un territorio. In primo luogo, quando presenti e radicate nei sistemi produttivi locali, le attività ad elevato contenuto tecnologico attraggono investimenti esterni e alimentano processi di innovazione e internazionalizzazione, con effetti tangibili anche sulla produttività aggregata dell'area. A questo proposito, è da rilevare la presenza di effetti positivi di spillover che si estendono anche alla rete di fornitura che, per una quota non trascurabile di sub-fornitori principali, tende a localizzarsi in prossimità dell'impresa leader. La prossimità spaziale tra clienti e fornitori è, in questi casi, un riflesso diretto del rapporto "esclusivo" che si instaura tra le parti, in ragione di saperi e conoscenze specifiche che sono condivise e che si apprendono in un percorso comune, dove il ricorso alla co-progettazione e all'iper-specializzazione rendono la relazione di fornitura stabile, robusta e difficilmente sostituibile. L'industria dell'Aerospazio, per le caratteristiche del bene finale prodotto, è tra le più complesse in termini di beni intermedi (materie prime e componentistica elettronica) e lavorazioni domandate esternamente e, per queste ragioni, in grado di attivare un indotto particolarmente esteso con effetti moltiplicativi sulla ricchezza e sull'occupazione tra i più elevati. In secondo luogo, il comparto dell'Aerospazio si contraddistingue per intensità di competenze altamente qualificate: un occupato su quattro è in possesso di un titolo di studio di terzo livello. La concentrazione di laureati presso i settori high-tech assume una centralità ancora più rilevante all'interno del mercato del lavoro meridionale che, per limiti strutturali di composizione settoriale e rarefazione del sistema produttivo, esprime una domanda di lavoro qualificato ancora insufficiente per assorbire l'offerta locale, con ingenti perdite nette di giovani che si spostano all'estero e, in misura maggiore, verso le regioni del Centro-Nord. L'implicazione diretta del rafforzamento del presidio meridionale in questo comparto è quindi un'azione di contrasto effettiva alla "fuga dei cervelli" e al lavoro povero. Infine, in considerazione dell'effervescenza che il settore mostra sul fronte dell'innovazione, a partire dalle invenzioni tutelate da brevetto fino alle innovazioni incrementali di processo e di prodotto che prendono luogo anche internamente alla catena di fornitura, sono da evidenziare anche le numerose collaborazioni esterne, con centri di ricerca pubblici e privati, che si attivano a livello locale. Le attività di ricerca e sviluppo rivestono infatti un ruolo chiave all'interno di molti dei percorsi evolutivi delle imprese del comparto, che possono avere come genesi proprio quella di uno spin-off universitario. In questo contesto, il connubio vincente che si osserva tra imprese e istituti di ricerca è il risultato di una reciproca capacità di mettere a sistema le richieste,


Figura 11 La filiera dell'Aerospazio: distribuzione regionale degli addetti e del valore aggiunto


Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

da parte delle prime, e le competenze da parte delle seconde.

A livello di macroarea, la filiera meridionale dell'Aerospazio vale oltre 2 miliardi di valore aggiunto e occupa complessivamente 40mila addetti, di cui circa la metà localizzati in Campania e poco meno di 7mila in Puglia (Fig. 11). Sono queste due regioni, infatti, a denotare una specializzazione regionale nel comparto che emerge analizzando i dati di struttura, ossia quelli riferiti all'occupazione presso le unità locali. È opportuno ricordare, a questo proposito, come specialmente nel caso del comparto dell'Aerospazio, le aziende leader presidiano il territorio meridionale in forma di unità locale e, per queste ragioni, i dati di Censimento tendono a sottostimare il reale contributo che le regioni del Sud apportano alla filiera.

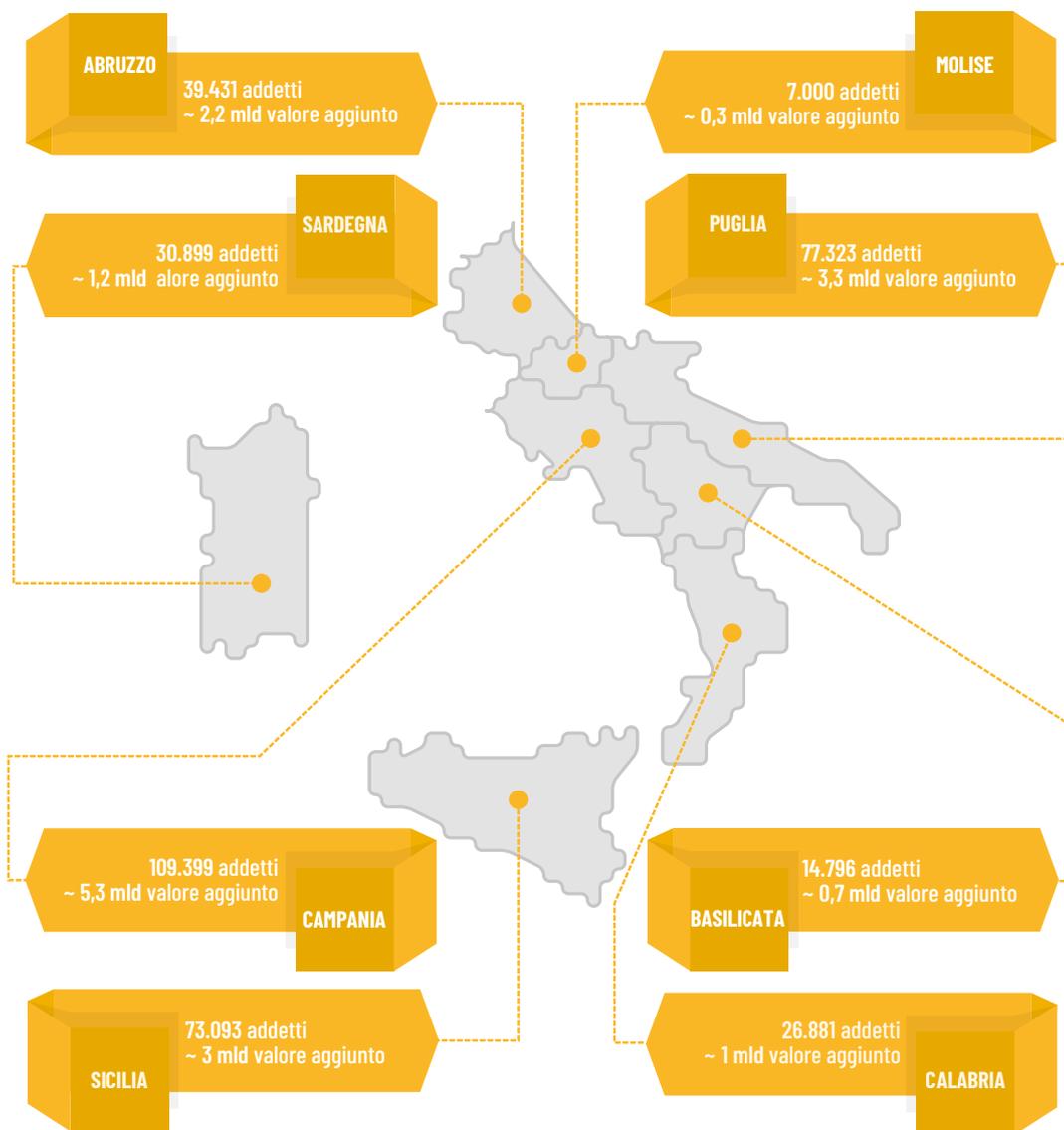
Nel caso campano, la filiera dell'Aerospazio svolge un ruolo primario sia per presenza industriale che per il livello delle tecnologie utilizzate. L'industria dell'Aerospazio campana è caratterizzata da una catena del valore molto ampia, da una struttura produttiva ad alta intensità di capitale e da una significativa attività di ricerca e sviluppo. Sul territorio, la filiera è organizzata in forma distrettuale, una modalità che ha garantito la creazione di un eco-

sistema molto competitivo, grazie alla contemporanea presenza di grandi aziende specializzate e piccole-medie imprese fornitrici, quest'ultime all'avanguardia nella componentistica di supporto. Alle imprese aerospaziali "core", infatti, si aggiungono un centinaio di piccole e medie imprese in qualità di subfornitori di secondo e terzo livello (officine meccaniche, progettazione, elettronica, informatica, ecc.), al passo con il progresso tecnologico e in grado di soddisfare gli standard elevati richiesti dall'industria aerospaziale. Al loro fianco, le grandi imprese sviluppano e adottano l'elevata conoscenza tecnologica a disposizione, collaborando con i numerosi centri di ricerca presenti sul territorio, in modo da presidiare la frontiera dell'innovazione. L'aver coinvolto molte imprese non strettamente appartenenti al comparto, creando un sistema produttivo vario e dinamico, con effetti spillover su tutto il territorio, è stato l'elemento strategico per rafforzare la capacità competitiva di questo sistema. Rilevante è la presenza del Distretto Tecnologico Aerospaziale della Campania – DAC S.c.a.r.l. e del Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (CIRA), che possono svolgere un ruolo molto importante, tra l'altro, nel supporto alle idee imprenditoriali e nel rafforzamento dell'importante tassello del trasferimento tecnologico, sfruttando anche le collaborazioni con l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI), l'Agenzia Spaziale Europea (ESA), l'Istituto Nazionale di Astrofisica (INAF) e le Università. Il sistema aerospaziale in Puglia si caratterizza per la presenza di player internazionali attorno ai quali si è gradualmente, e parzialmente, sviluppata una filiera locale ancora da completare favorendo l'attrazione di nuove imprese e promuovendo azioni di rafforzamento infrastrutturale che consentirebbero una specializzazione ancora più ampia e diversificata.

Edilizia. Una ulteriore specializzazione meridionale a vocazione tradizionalmente industriale da evidenziare è quella nella filiera dell'Edilizia, che a livello nazionale vale complessivamente 120 miliardi di valore aggiunto e impiega oltre 1,7 milioni di occupati. Il Mezzogiorno vi contribuisce con il 21,6% degli addetti e il 14,3% del valore aggiunto, cifre che in valori assoluti si traducono in 378.821 occupati e 17,2 miliardi di reddito. Campania, Puglia e Sicilia contano rispettivamente 109mila, 77mila e 73mila addetti e generano complessivamente il 70% del valore aggiunto meridionale dell'intero comparto (Fig. 12). In Abruzzo e Sardegna, gli addetti nella filiera si attestano a 40mila e 31mila, per un valore aggiunto totale di 3,4 miliardi. Da evidenziare come, a livello di composizione merceologica dei beni e servizi realizzati dalle imprese appartenenti alla filiera, nel caso specifico delle costruzioni, il Mezzogiorno presenta numero di attori industriali marcatamente inferiore alla media nazionale. Al Sud, le imprese manifatturiere che operano sui diversi segmenti dell'Edilizia sono infatti il 20% del totale: una quota più che dimezzata rispetto al dato nazionale, pari a 49%. Su base nazionale, delle oltre 165mila imprese (>3 addetti) che appartengono alla filiera, solo una quota marginale è attiva sui mercati esteri: le attività di export interessano unicamente il 6% delle imprese, quelle di import l'8%. Queste percentuali scendono ulteriormente per la parte di filiera localizzata nel Mezzogiorno, dove l'internazionalizzazione è appannaggio del 3% delle imprese. Parte di questo scostamento territoriale va ricercato nelle già documentate differenze settoriali che, a livello di struttura, caratterizzano la filiera nelle diverse aree del Paese. Nelle regioni del Centro-Nord si osserva una presenza più capillare di imprese industriali che formano l'indotto, le quali, per le caratteristiche dei prodotti realizzati, sono naturalmente più orientate agli scambi commerciali con l'estero rispetto a imprese che operano direttamente nel settore edile, segmento "core" della filiera. Al contrario, la marcata rispondenza tra settore e filiera nel caso meridionale (circa il 60% delle imprese della filiera dell'Edilizia presentano un codice Ateco riconducibile ai settori "core" della filiera) determina una propensione media all'export, così come all'import, sensibilmente più contenuta. In generale, la scarsa connessione con le reti produttive internazionali indica come la filiera dell'Edilizia sia fortemente circoscritta all'interno del perimetro nazionale e subnazionale, e quindi contraddistinta da una forte caratterizzazione regionale. Per queste ragioni, l'impatto delle misure direttamente orientate a sostenerne il consolidamento e lo sviluppo resta in gran parte "trattenuto" sul territorio, con effetti positivi sull'economia e sull'occupazione locale. A questo proposito, è utile ricordare come, nella recente congiuntura, l'offerta del comparto, e il relativo indotto, siano state entrambe largamente attivate dalla domanda, privata e pubblica, generata dalle politiche espansive seguite alla crisi pandemica. In particolare, data la natura degli incentivi offerti dal Superbonus e, soprattutto, degli investi-



Figura 12 La filiera dell'Edilizia: distribuzione regionale degli addetti e del valore aggiunto



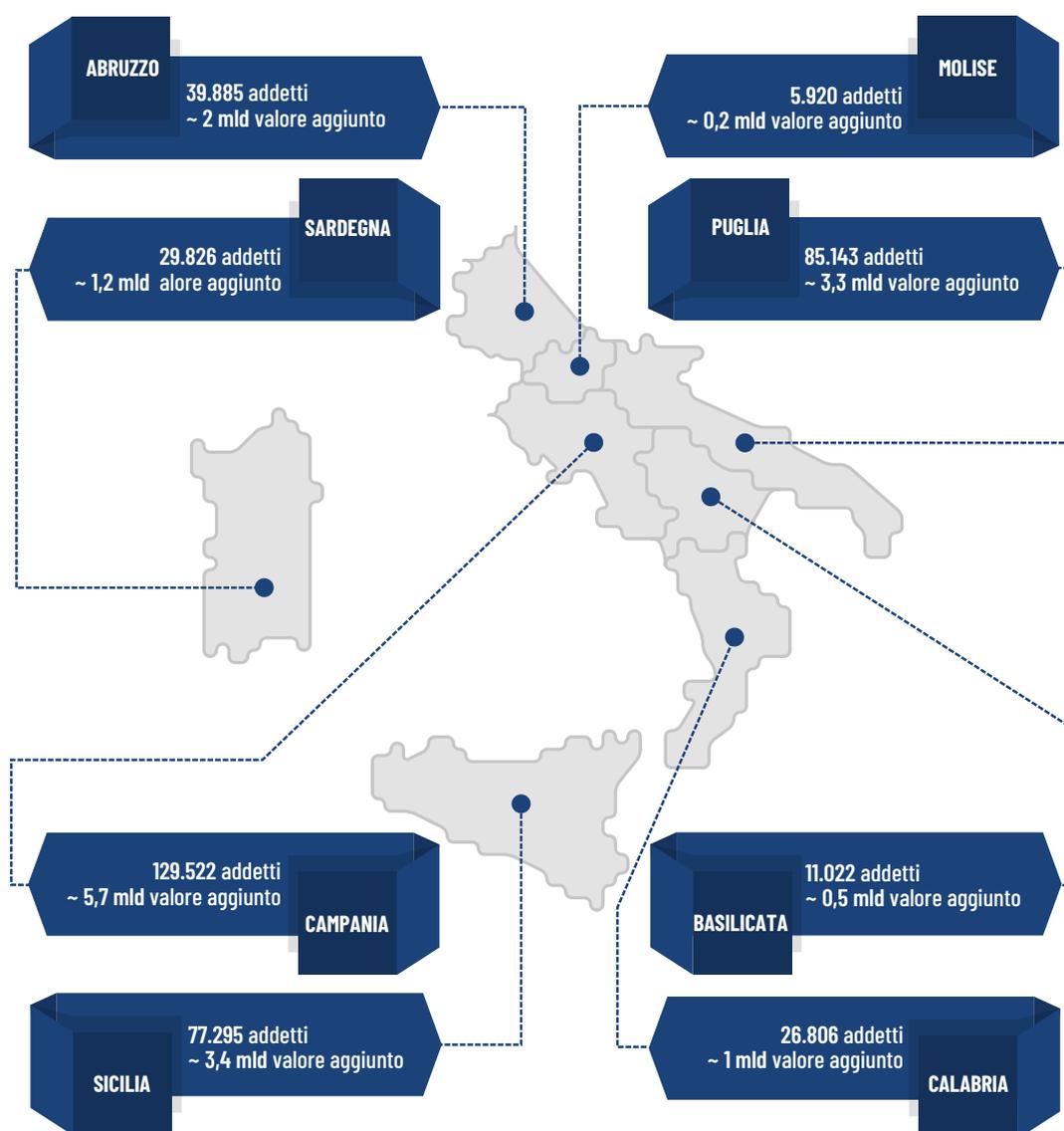
Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat.

menti promossi dal Pnrr indirizzati in larga parte alla realizzazione di opere e infrastrutture, il comparto edilizio ha potuto beneficiare di un forte impulso di domanda, tale da trainare la ripresa post-pandemica in tutto il Paese. Nel Mezzogiorno, si è aggiunto lo stimolo impresso dall'accelerazione della spesa dei fondi europei della coesione per la chiusura del ciclo di programmazione 2014-2020. Questi elementi hanno determinato, nel complesso, un incremento significativo degli investimenti in opere pubbliche, più intenso al Sud (+50,1%) che al Centro-Nord (+37,6%). Nel solo 2023 poco meno del 40% della crescita complessiva dell'area meridionale è da attribuire a questa specifica componente. Tra il 2022 e il 2023, il valore aggiunto del comparto è incrementato, in termini reali, del +6,2% (contro il +3,5 % della media nazionale di circa). Rispetto ai livelli del 2019, nel 2023 gli occupati nel settore dell'edilizia sono aumentati al Sud di oltre 97mila unità, una variazione percentuale del +25,5 % (+12,2% nel Centro-Nord). Alla luce di tali considerazioni, la filiera dell'Edilizia presenta caratteristiche tali da essere inclusa tra le più rilevanti nel contesto meridionale in ragione dell'elevato potenziale di attivazione, in termini di crescita e di occupazione, che esercita sull'economia locale.

Automotive. La specializzazione del Mezzogiorno nella filiera dell'Automotive (con indice di specializzazione medio pari a 1,04) assume una rilevanza cruciale nell'attuale momento storico. L'intera filiera europea dell'Automotive si trova ad affrontare un cambiamento epocale legato, tra gli altri fattori, all'accelerazione della spinta legislativa verso la decarbonizzazione dell'economia con lo stop alla vendita di auto e furgoni a motore termico a partire dal 2035. Questo passaggio radicale richiederà il ripensamento di tutta la filiera con radicali azioni, e investimenti, da mettere in campo per agganciare i driver tecnologici, di scala globale, non solo energetici (elettrico, idrogeno, carburanti sintetici, biocarburanti) ma anche legati alla digitalizzazione e alla guida autonoma. Nel contesto europeo, l'Italia gioca un ruolo rilevante, collocandosi in settima posizione per produzione di autoveicoli e al terzo posto nel sistema della componentistica (dopo la Germania). Questo risultato si deve in gran parte al Sud continentale, che rappresenta il cuore produttivo della filiera Automotive italiana. Nel Mezzogiorno, si produce l'85% dei veicoli (circa



Figura 13 La filiera dell'Automotive: distribuzione regionale degli addetti e del valore aggiunto



Fonte: elaborazioni Svinez su dati Istat.

760.000), con produttori finali localizzati nell'area della Val Di Sangro, a Melfi e Pomigliano d'Arco, la presenza di assemblatori a Isernia e una fitta rete di componentistica (carrozzeria, parti, accessori e motori ma anche progettazione e testing e manutenzione) nutrita da piccole e medie imprese che ruota attorno a grandi player nazionali e internazionali, diffusa principalmente in Abruzzo, Campania, Basilicata, Puglia e Molise. In totale, la filiera Automotive meridionale vale 17,6 miliardi di euro e occupa quasi mezzo milione di addetti (450.418). Il 32% degli occupati è concentrato in Campania, il 21% in Puglia e 19% in Sicilia. In valori assoluti, è da evidenziare il dato occupazionale del Molise (5.920) e quello della Basilicata (11.022) (Fig. 13). Attualmente, per effetto dello spiazzamento della riconversione green e la riorganizzazione interna dei grandi attori industriali che operano nel comparto, il settore sta attraversando un periodo di crisi importante: tra il 2000-2019 il numero di veicoli in Italia è sceso da 1,7 milioni a 900mila, con una perdita annua del 3% e la riduzione della quota mondiale dal 3% all'1%. In particolare, gli stabilimenti produttivi lucani stanno registrando volumi produttivi di molto inferiori ai livelli di saturazione, con fasi di stop and go e turnistica giornaliera ridotta. La perdita di competitività è segnalata anche dal presidio pugliese in cui si evidenzia la necessità di accompagnare il progresso tecnologico, per preservare le competenze e l'occupazione in questo ambito produttivo. Questi temi sono oggetto del Capitolo 10 interamente dedicato alle opportunità e alle difficoltà del Mezzogiorno nel cavalcare il potenziale trasformativo di questo comparto cruciale per tutta l'economia nazionale.

9.6 Competitività e coesione nei processi di transizione

La ripresa economica omogenea a livello territoriale che ha caratterizzato il periodo post-Covid si lega alle politiche pubbliche espansive, che hanno supportato gli investimenti pubblici e privati - specialmente nelle Costruzioni, via Pnrr e Superbonus - e i consumi, sostenendo il reddito disponibile nella fase pandemica e contenendo l'impatto dello shock inflazionistico. Viceversa, sono mancate politiche industriali ambiziose, che avrebbero dovuto indirizzare il cambiamento strutturale del Paese rispetto alle sfide e alle opportunità aperte dal nuovo scenario globale, segnato da importanti riconfigurazioni energetiche e produttive. Da questo punto di vista, ha pesato l'impostazione del "Pnrr delle imprese", orientato al consolidamento dell'esistente anziché all'identificazione e al supporto delle priorità produttive e delle specializzazioni strategiche. Preservando un approccio orizzontale concentrato sulla leva fiscale, gli incentivi 4.0 hanno seguito la distribuzione spontanea delle imprese, senza alcuna strategia di cambiamento alle spalle, manifestando effetti asimmetrici tra Nord e Sud. Un passo in avanti potrebbe derivare dalla riforma della Zes Unica che, superando la frammentazione territoriale, tenta di rafforzare il presidio nazionale delle politiche industriali per il Sud. L'anello mancante, anche in questa riforma, sono gli strumenti discrezionali e selettivi di cui dovrebbero dotarsi le politiche industriali per sostenere fattivamente settori e filiere strategiche, una volta definite e individuate⁹.

Eppure, la nuova geografia economica degli equilibri produttivi e commerciali tra, e con, le maggiori potenze mondiali e la riconfigurazione delle global supply chain offrono all'Italia, soprattutto nel Mezzogiorno, una grande opportunità di sviluppo nel contesto europeo. A partire dalle più consolidate esperienze industriali nella Chimica, nella Farmaceutica e nell'Aerospazio, il Sud vanta un'accumulazione di competenze e conoscenze - spesso inutilizzate e in fuga verso altre aree - tale da poter intercettare, se adeguatamente accompagnate da un disegno di politica industriale condiviso e prospettico, le esigenze produttive lungo le filiere chiave per l'autonomia strategica europea.

Al contempo, la transizione obbligata verso le tecnologie pulite offre al Sud la possibilità di programmare un modello di sviluppo alternativo che, diversamente da quello del Novecento, coniughi sviluppo industriale e sostenibilità ambientale. Questo modello potrà avere impatti significativi solo se l'installazione di capacità rinnovabile sarà

⁹ NewSvimez, Politica industriale e coesione, tra Mezzogiorno e Europa, Estate 2024.

regolata e accompagnata dall'espansione della capacità produttiva delle tecnologie chiave, come pannelli e relativa componentistica, batterie, pale eoliche, elettrolizzatori.

In altre parole, il Mezzogiorno non deve essere visto unicamente come hub di produzione di energia rinnovabile da esportare verso le industrie del Nord o del Centro Europa, o come luogo di transito di quella prodotta nei paesi del Nord Africa. Se non si crea un tessuto industriale e occupazionale diffuso e robusto nei territori, è a rischio la tenuta del patto sociale, e i primi sintomi si intravedono già in alcune regioni. Le innovazioni tendono a creare vincitori e vinti, a livello sociale e territoriale. Il grado di coesione dipenderà dal peso e dalle caratteristiche delle politiche pubbliche di accompagnamento a questi processi e la sfida è tenere insieme competitività e coesione nei processi di transizione.

Sebbene non manchino le esperienze positive sul territorio, rimane irrisolto il nodo della politica industriale e degli strumenti consoni a perseguirne efficacemente gli obiettivi. Se gli strumenti esistenti funzionano per le filiere da rafforzare, allo stesso tempo arrancano nel promuovere le filiere posizionate sulla frontiera tecnologica, che necessitano di strumenti specifici e ingenti risorse, presentando significative barriere all'ingresso per i nuovi attori industriali.

Le transizioni interessano prioritariamente le filiere strategiche di frontiera (fotovoltaico, eolico, semiconduttori, intelligenza artificiale), ma riguardano anche gli ambiti produttivi maturi e i settori tradizionali che costituiscono colonne portanti delle nostre economie, i quali dovrebbero essere riorientati con strumenti di politica industriale attiva verso processi produttivi sostenibili. Esempi lampanti di questa esigenza sono la filiera dell'Agroindustria, che da un lato fa registrare nel Mezzogiorno una dinamica dell'export estremamente positiva e superiore alla media nazionale, ma dall'altro è esposta a erosioni continue di valore aggiunto per effetto dei cambiamenti climatici. Oppure la filiera globale dell'Automotive, che vede la Cina sulla frontiera tecnologica nella transizione all'elettrico e gli Stati Uniti vantare la leadership nel segmento digitale del comparto. Nonostante le multinazionali europee investano in R&S più del doppio dei loro concorrenti giapponesi o statunitensi e più del triplo dei competitor cinesi, l'industria automobilistica europea è in grave difficoltà, con la produzione che rallenta e un gap competitivo che si allarga.

In una fase storica caratterizzata da una vistosa accelerazione del processo di cambiamento strutturale, con conseguente ridefinizione della geografia produttiva e tecnologica globale, si pone dunque il tema di una politica industriale forte e coordinata a livello europeo, specie in considerazione delle iniziative significative poste in essere da Cina e Stati Uniti.

Nel nuovo scenario globale, il modello export-oriented tedesco a cui l'Ue si è affidata mostra gravi segnali di cedimento in termini di crescita, a partire proprio dalla Germania. La domanda interna sarà sempre più cruciale per stimolare investimenti, salari, produttività e innovazione, ma il cambio di intonazione delle politiche di bilancio europee va nella direzione opposta. Il consolidamento fiscale che discende dal nuovo Patto di stabilità rischia di avere non solo un impatto negativo sulla dinamica della domanda aggregata, ma potrebbe anche indebolire l'intero sistema industriale continentale. La nuova fase in cui sembra timidamente avviarsi la politica industriale in Europa rischia di schiantarsi contro politiche fiscali restrittive. L'idea di mettere al riparo almeno gli investimenti - il "debito buono" - dalle regole di disciplina fiscale non è sufficiente, perché perde di vista la rilevanza della spesa corrente per il sostegno alla domanda interna e il finanziamento dei servizi pubblici essenziali.