

L'Economia - Mezzogiorno Campania - Lunedì 5 Dicembre 2022

imprese fuori da catene del valore

In Italia poco meno di un'impresa manifatturiera su tre partecipa alle grandi catene internazionali del valore, che si sono via via affermate nella prima metà degli anni '90 come approccio della nuova globalizzazione. L'idea guida è configurarsi come un modello organizzativo che si basa sulla frammentazione del processo produttivo in singole fasi, svolte in imprese diverse che operano in tutto il mondo. Un esempio tipico può essere quello dell'Alenia, impresa con importanti stabilimenti al Sud, che assume un ruolo intermedio nelle catene globali del valore, e vende ad altre imprese, a cominciare dalla Boeing, azienda finale in quanto assembla le diverse parti dell'aereo che vende poi alle compagnie aeree di diversi paesi.

Come sempre, la ripartizione territoriale si discosta notevolmente dal dato nazionale pari al 31,5%. Nel Nord ovest sono addirittura quasi il 40%, e più in generale nel Centro Nord sfiorano il 35%, dato che al Mezzogiorno cala a un modesto 19,2%. È questo uno dei motivi che provocano la crisi profonda di gran parte dell'apparato produttivo meridionale. I dati, contenuti nel Rapporto Svimez sull'economia e la società del Mezzogiorno 2022, consentono di fare opportune riflessioni sulla discrasia tra le diverse aree del Paese. Un'indagine del Met (Monitoraggio Economia e Territorio), il centro studi guidato da Raffaele Brancati, mette in evidenza come siano soprattutto le grandi e le medie imprese a partecipare alle catene globali del valore, e ciò spiega perché il Sud sia ancora così indietro. Ancor più quando si tratti di aziende piccole e piccolissime, che sono la stragrande maggioranza nelle regioni meridionali, perché in quest'ultimo caso la percentuale già bassa crolla ulteriormente al di sotto del 19%. Mentre se si guarda alle imprese che fanno parte di una catena del valore nazionale, sono le micro e le piccole a primeggiare. Si tratta, soprattutto, di quelle attività note come subforniture. E la Germania aiuta il «Made in Italy» a raggiungere i paesi lontani. Il Bel Paese primeggia soprattutto nei servizi.

L'elaborazione fatta dall'associazione presieduta da Adriano Giannola e diretta da Luca Bianchi scende maggiormente nel dettaglio, riuscendo a fornire non solo il dato territoriale meridionale ma anche quello delle singole regioni. La Puglia è quella che maggiormente è inglobata nelle catene internazionali del valore, con una percentuale del 22,5%, seguita dalla Campania, che si ferma al 21,6%. In effetti sono le uniche due, perché tutte le altre di fatto ne restano escluse: Sicilia al 17,3%, Basilicata al 12,7%, Calabria a un modestissimo 12%. Valori ben lontani da quelli della Lombardia, inglobata al 41,5%, il Veneto al 37,4%, l'Emilia-Romagna al 34,3%. La conclusione è pressoché scontata, la difficoltà di competere con successo sui mercati internazionali rappresenta una palla al piede dell'industria meridionale, che è arduo riuscire a rimuovere. Per farlo servirebbe una costante e massiccia azione dello Stato, «che non deve limitarsi a fare il regolatore ma deve agire da attore», spiega Giannola, al fine di sostenere le aziende del Sud aiutandole a inserirsi in un'effettiva integrazione internazionale. «Ciò che serve — incalza la Fondazione Masi — sono politiche per un'adeguata gestione della globalizzazione». In quest'ottica il reshoring, cioè il rimpatriare attività produttive all'estero, rientra nelle più ampie politiche di attrazione degli investimenti, nazionali e stranieri, che costituisce uno dei nodi finora irrisolti della politica industriale soprattutto al Sud. In quanto, per raggiungere quest'obiettivo bisogna preliminarmente riuscire ad aumentare l'attrattività del territorio, sul quale pesano le storiche diseconomie di un'armatura infrastrutturale inadeguata, di una carenza di manodopera specializzata, di una burocrazia opprimente e di una scarsa produttività per addetto. Un'indagine della Banca d'Italia mette in evidenza come nelle regioni del Nord e del Centro la domanda estera contribuisca alla produzione regionale ben più che in quelle del Mezzogiorno, dove è molto più rilevante il ruolo della domanda nazionale. Per arrivare alla sconcertante conclusione che il Mezzogiorno è periferico anche nella geografia dei rapporti di fornitura internazionali. Nel Bollettino dell'Associazione nazionale di cartografia, Lucia Simonetti, ricercatrice alla Federico Secondo di Napoli, sentenzia che «le filiere produttive più competitive, in cui il Mezzogiorno dimostra maggiori capacità di innovare e di aprirsi con successo ai mercati internazionali, sono le cosiddette 4A: agroalimentare, abbigliamento moda, automobilistica, aeronautica che, unitamente al settore farmaceutico, assumono una cospicua rilevanza in virtù delle loro interdipendenze con il sistema economico nazionale e internazionale, ma anche per il rilevante effetto indotto e occupazionale generato».

Poco meno del 70% delle imprese alimentari della filiera meridionale è concentrato in tre regioni: Sicilia, nelle province di Palermo e Catania, Campania, tra Napoli e Salerno e Puglia, a Bari e Lecce. La filiera dell'abbigliamento moda, che ha subito duri colpi durante la pandemia, è ubicata soprattutto in Campania e Puglia con qualche presenza in Sicilia. L'automotive è localizzato, a sua volta, in Campania nella provincia di Napoli e a Bari in Puglia. La filiera aeronautica meridionale, vede il ruolo preminente della Campania, seguita dalla Puglia, dove il settore è rappresentato soprattutto dal polo aeronautico di Brindisi. Infine, per quel che riguarda l'industria farmaceutica, le due regioni che fanno la parte del leone sono, in prima fila la Campania, la cui filiera, è concentrata in particolare in provincia di Napoli, e la Sicilia nel polo farmaceutico di Catania. In definitiva, il Mezzogiorno potrebbe essere ulteriormente attrattivo nell'area mediterranea come polo di insediamenti produttivi high tech, di servizi avanzati alle imprese, di infrastrutture logistiche, dai porti alle vie del mare, con interporti collegati alla modernizzazione ferroviaria e aeroportuale. Senza tralasciare ovviamente i centri di conoscenza.