



Sardegna



**LO SCENARIO STRATEGICO
PER LO SVILUPPO DELLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE
DELLA SARDEGNA AL TEMPO DEL PNRR**

Presentazione della ricerca realizzata da CNA Sardegna

Luglio 2023

Indice

Introduzione e note di sintesi.....	5
L'economia della Sardegna	15
La struttura del valore aggiunto regionale.....	19
La struttura dell'occupazione	24
Il sistema delle imprese	27
I settori "strategici"	30
La produttività dell'economia della Sardegna	33
La produttività del lavoro in Sardegna	33
La produttività totale dei fattori.....	36
Un'analisi di frontiera efficiente: oltre 4 miliardi di ricchezza mancante.....	36
Il gap di produttività della Sardegna: le cause	39
Dimensioni delle imprese	40
Propensione all'innovazione e trasferimento tecnologico.....	41
L'indagine CNA sulla dotazione tecnologiche delle imprese sarde	42
Le performance digitali delle regioni italiane	46
Il capitale umano	47
La condizione dei più giovani (disoccupazione, NEET e precariato)	48
Finanziamento (banche, private equity).....	49
Bassa propensione all'internazionalizzazione	50
La qualità della governance del territorio.....	51
Le opportunità del PNRR nella corsa alla digitalizzazione e alla transizione ecologica	54
Divari territoriali: l'indice di competitività territoriale delle province della Sardegna	58
La congiuntura economica regionale	63
Occupazione: la fragilità del contesto regionale	64
Imprese: rallenta la crescita nelle costruzioni, continua il calo nei trasporti e nel commercio	66
Credito: il mercato del credito si irrigidisce.....	66
L'export: l'effetto prezzi alimenta la crescita nel 2022	68
Turismo: la ripresa del turismo internazionale e le aspettative per il 2023	68
Trasporto aereo: luci e ombre dal settore aeroportuale.....	70
Costruzioni: l'impatto del superbonus sull'economia della Sardegna.....	73
Settori strategici	77
Turismo: case vacanza e affitti brevi, il turismo residenziale	77
Modello di gestione multiservizio su piattaforma digitale	80
Turismo: la ristorazione 4.0	81

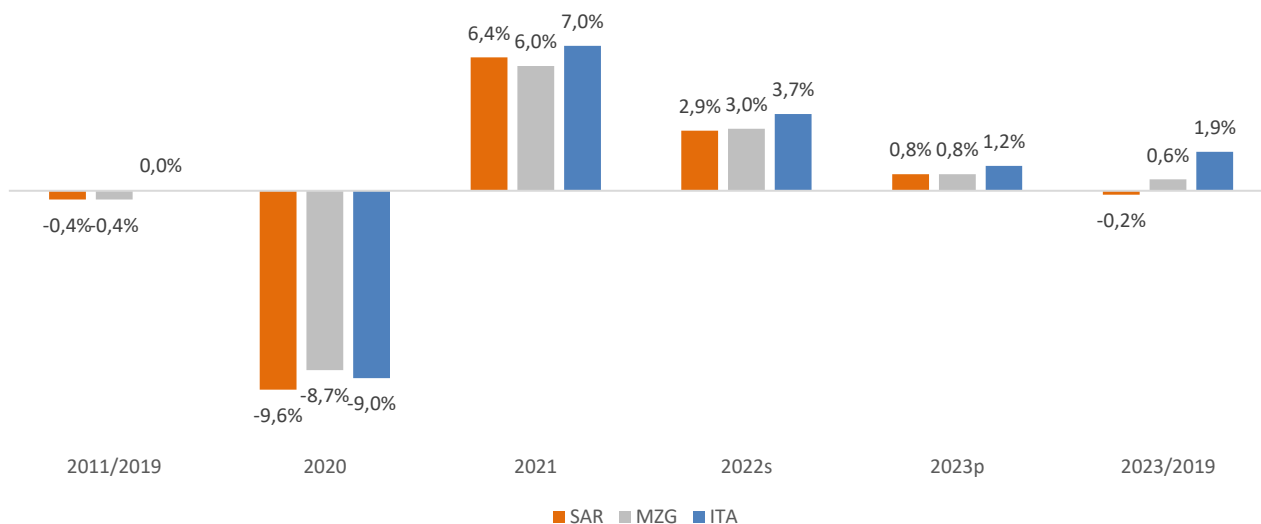
L'innovazione coinvolge anche i più piccoli	82
Agroindustria: agricoltura di precisione e innovazione nell'agroalimentare	84
La centralità dell'innovation broker	87
Il comparto vinicolo	88
Il comparto oleario	90
L'innovazione nel settore costruzioni: il cantiere digitale	93
Tecnologie innovative a servizio delle piccole imprese delle costruzioni	94
L'innovazione nel settore dell'autotrasporto	96
L'innovazione tecnologica per le piccole imprese	98

INTRODUZIONE E NOTE DI SINTESI

Le difficoltà di lungo termine

Nell'ultimo ventennio l'economia della Sardegna ha avuto grandi difficoltà a mantenere ritmi di crescita in linea con la media nazionale. Nel decennio pre-pandemico, in un contesto di stagnazione generale, l'Isola aveva fatto registrare un tasso di crescita medio persino negativo, mentre nel 2020 l'impatto della crisi sanitaria, e dei diversi lockdown attuati per contrastare la diffusione dell'epidemia, è stato decisamente più grave che altrove; anche nel periodo successivo l'economia sarda ha fatto fatica, tanto che alla fine dell'anno in corso, crisi energetica, inflazione, stretta monetaria e incertezza geopolitica, metteranno in discussione la capacità dell'Isola di raggiungere i livelli di attività del 2019.

Figura 1 - Tassi di crescita del Pil a confronto (var. % a valori costanti)



Fonte: Elaborazioni CNA su dati Istat

Le previsioni per il 2023

Non a caso, le ultime previsioni della CNA per il 2023 indicano che la Sardegna, nonostante uno scenario atteso di lenta normalizzazione della congiuntura nazionale e internazionale¹, ancora una volta dovrebbe fare peggio della media generale, con una crescita attesa pari al +0,8% (+1,2% la previsione per il PIL italiano). Sull'economia dell'Isola pesano molteplici fattori di debolezza: l'irrigidimento delle condizioni del credito si inserisce in un contesto caratterizzato da problemi di liquidità e da un sistema finanziario più fragile che altrove; l'edilizia è attestata in forte rallentamento per via dell'esaurirsi della spinta degli incentivi fiscali, ed è proprio il settore delle costruzioni, in particolare il mercato della riqualificazione energetica, ad aver alimentato buona parte della crescita regionale nell'ultimo biennio²; in un contesto di inflazione più elevata (13,2% alla fine del 2022, contro una media nazionale dell'11,5%, e ancora 9,0% a marzo 2023, contro una media del 7,6%)³,

¹ Per una descrizione dello scenario previsionale si veda il secondo capitolo di questo rapporto sulla congiuntura economica regionale

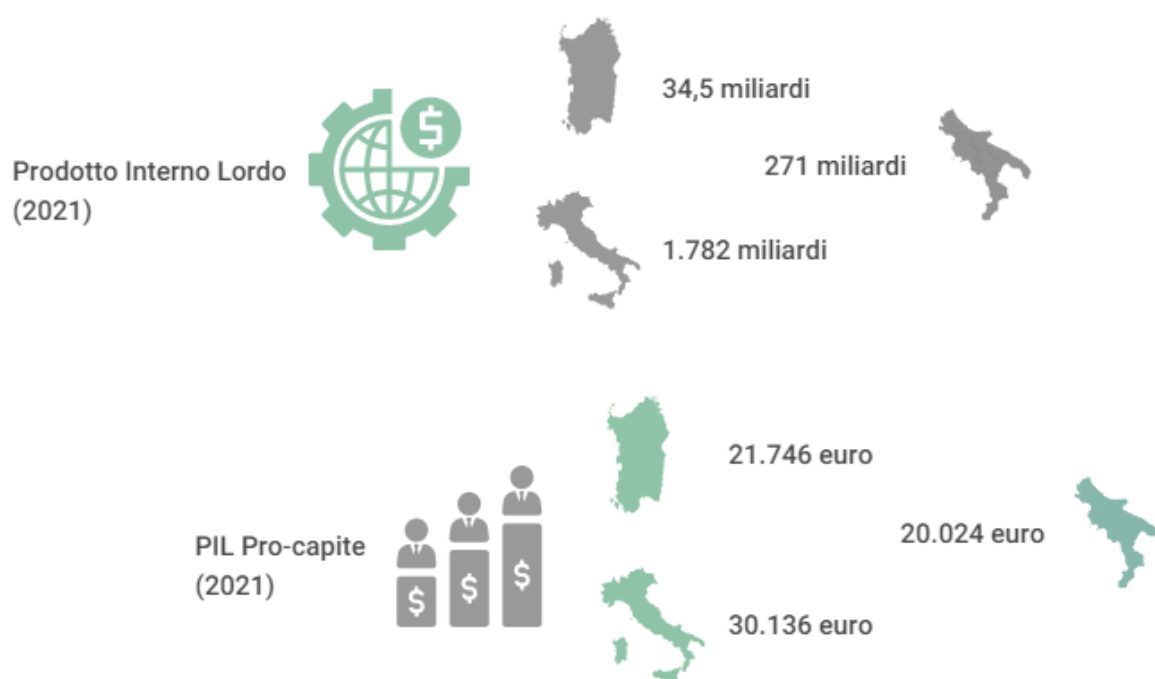
² Mostriamo come gli investimenti attivati dal solo supercbonus abbiano contribuito alla variazione del PIL nel 2022 per 1,8 punti percentuali di crescita; in sostanza, oltre il 61% della crescita dell'anno passato sarebbe da ascrivere a lavori di riqualificazione incentivati con il 110%

³ La Sardegna è la terza regione italiana per saldo negativo delle partite correnti in rapporto al PIL, e questo incide sull'inflazione regionale attraverso il canale dei costi di trasporto e dei prezzi alle importazioni

L'ECONOMIA DELLA SARDEGNA

Nel 2021²⁰ la Sardegna ha prodotto beni e servizi per un valore complessivo di 34,5 miliardi di euro. L'Isola è la 14-sima regione italiana per dimensione economica e la 15-sima in termini di reddito pro-capite. In questo capitolo analizzeremo l'economia regionale con l'obiettivo di metterne in luce le peculiarità, i settori strategici, i punti di forza e le criticità, con un focus sui temi della produttività, della sostenibilità, dell'innovazione e della digitalizzazione dei processi.

Figura 5 – I numeri dell'economia della Sardegna: Prodotto interno lordo e PIL pro-capite (2021, Sardegna, Italia e Sud)



Fonte: Elaborazioni CNA su dati Istat

La bassa vocazione all'export manifatturiero

Anche uno sguardo preliminare ad un numero limitato di variabili aggregate restituisce l'idea di un sistema socio-economico unico nel panorama nazionale. In primo luogo, a differenza di molte regioni italiane, la Sardegna **non possiede un'economia orientata all'export manifatturiero**, sebbene, analizzando il dato aggregato in rapporto al PIL, l'Isola mostri numeri superiori a quelli della maggior parte delle regioni meridionali; il valore dei beni venduti all'estero nel 2021²¹, infatti, ha rappresentato il 16,1% dell'economia dell'Isola, meno della media nazionale (28,8%) ma significativamente di più del dato del Mezzogiorno (13,0%). Se però si entra nel dettaglio delle componenti dell'export isolano si scopre che la stragrande maggioranza delle esportazioni proviene da un solo settore, quello della lavorazione degli idrocarburi. Al netto del settore petrolifero la quota dell'export sardo sul PIL crolla al 3,8%, mentre cala solo marginalmente al livello medio generale. Quanto detto è confermato dall'analisi della bilancia commerciale, sia con l'estero, sia con il resto del

²⁰ Ultimo anno di disponibilità per le statistiche ufficiali sui conti economici territoriali al momento in cui si scrive

²¹ Qui si considera sempre l'ultimo anno disponibile per le statistiche ufficiali o il quello più significativo in funzione dell'evoluzione del contesto socio-economico generale (es. impatto delle misure di contenimento pandemico nel 2020)

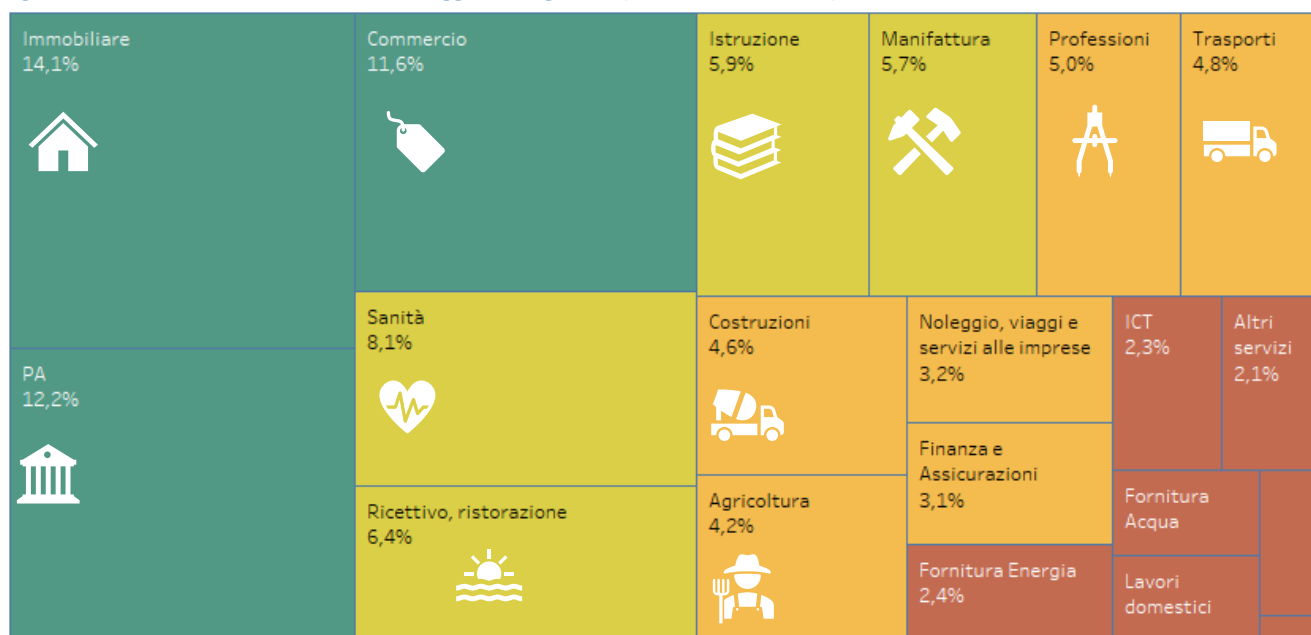
Le peculiarità dell'economia isolana

diversificata, e dalla spesa pubblica, corrente e in misura minore in conto capitale (vedi gli investimenti in costruzioni). Più che altrove, le imprese sarde sono caratterizzate da dimensioni modeste e operano, anche per via di un range di attività prettamente locale (provinciale se non ristretto al proprio comune), in un contesto competitivo tendente al ribasso, circostanza che, come vedremo, rallenta il trasferimento tecnologico e impatta sui livelli di produttività di tutto il sistema. Nei prossimi paragrafi entreremo nel dettaglio della struttura dell'economia della Sardegna con l'obiettivo di individuare i settori più importanti e fare luce sul problema della bassa produttività dell'economia isolana, della scarsa propensione all'innovazione e alla digitalizzazione dei processi.

La struttura del valore aggiunto regionale

Cominciamo con l'analizzare il contributo dei singoli settori al PIL regionale. Al momento in cui si scrive l'Istat mette a disposizione le statistiche dettagliate sul valore aggiunto dei territori per gli anni 2019 e 2020. Considerando le limitazioni agli spostamenti individuali e le interruzioni alla normale attività economica dovute ai vari lockdown nazionali e regionali che hanno colpito alcuni settori più di altri (es. turismo, viaggi, servizi alla persona, industria) è opportuno limitare l'analisi ai dati pre-crisi sanitaria.

Figura 11 – Contributo dei settori al valore aggiunto regionale (valori correnti, 2019)



Fonte: Elaborazioni CNA su dati Istat (* include fitti imputati)

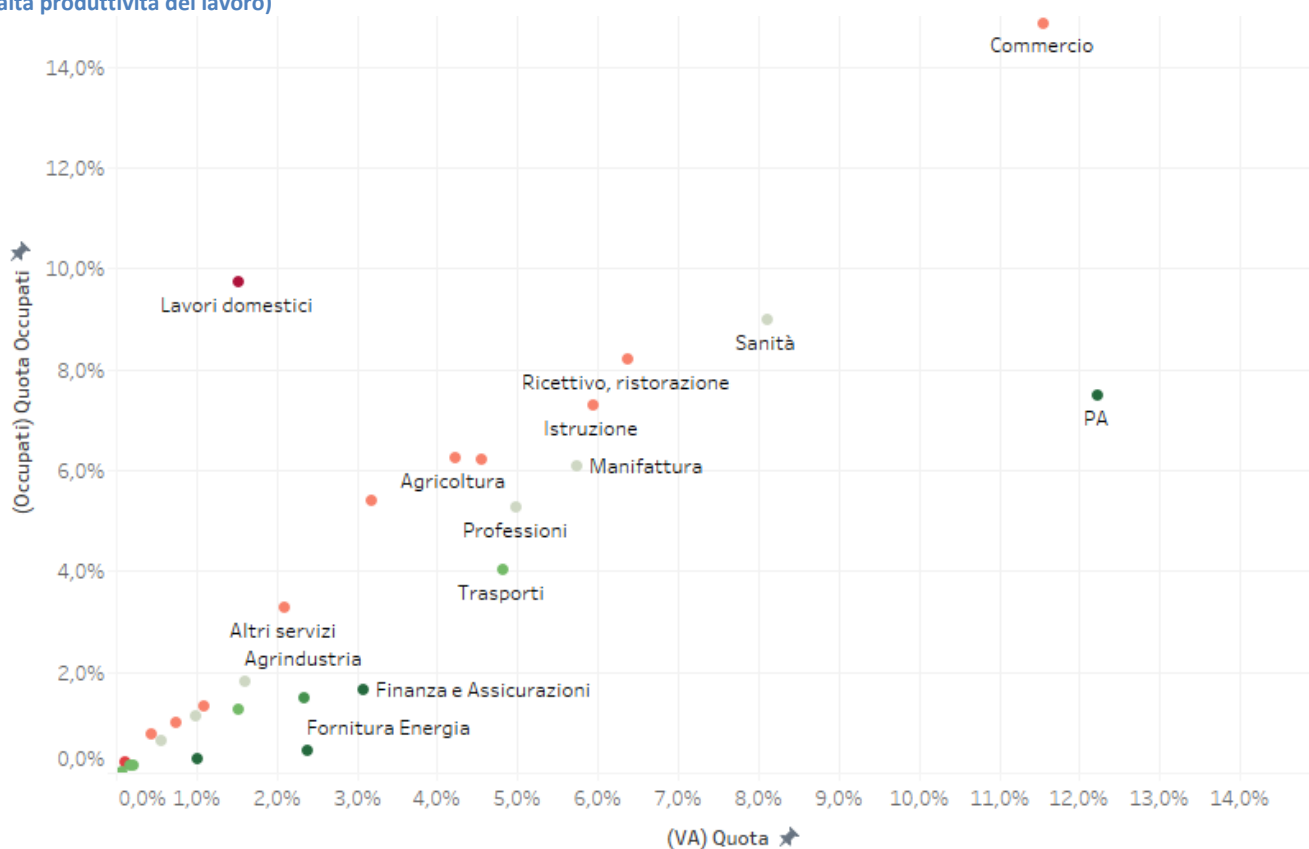
Circa il 14% del PIL regionale (4,5 miliardi nel 2019 su un totale di 31,8²³) deriva da attività del **settore immobiliare**. Va però precisato che in contabilità nazionale nella voce ATECO corrispondente confluiscono i cosiddetti **fitti imputati**, ovvero, il reddito che l'abitazione di proprietà genererebbe se posta a rendita nel mercato della locazione. Senza entrare nel merito delle difficoltà intrinseche nella stima di queste quantità, ci limitiamo a osservare che esse rappresentano la stragrande maggioranza

²³ Il dato fa in realtà riferimento al valore aggiunto (PIL al netto delle imposte sulle produzioni e sulle importazioni); in questo paragrafo, semplificando, impiegheremo i termini PIL e valore aggiunto alla stregua di sinonimi

La struttura dell'occupazione

La stessa tipologia di analisi può essere condotta esaminando il contributo dei singoli settori all'occupazione regionale. Nel passaggio dal peso economico al peso occupazionale il fattore di conversione è dato dal livello di produttività del lavoro (calcolato in rapporto agli occupati o alle ore lavorate): settori con un più alto livello di produttività registreranno un contributo inferiore a quello sul valore aggiunto in termini occupazionali, e viceversa. Più avanti approfondiremo il tema della produttività dei settori, qui ci limitiamo a replicare l'analisi precedente alla ricerca di ulteriori caratteristiche distintive del sistema produttivo regionale.

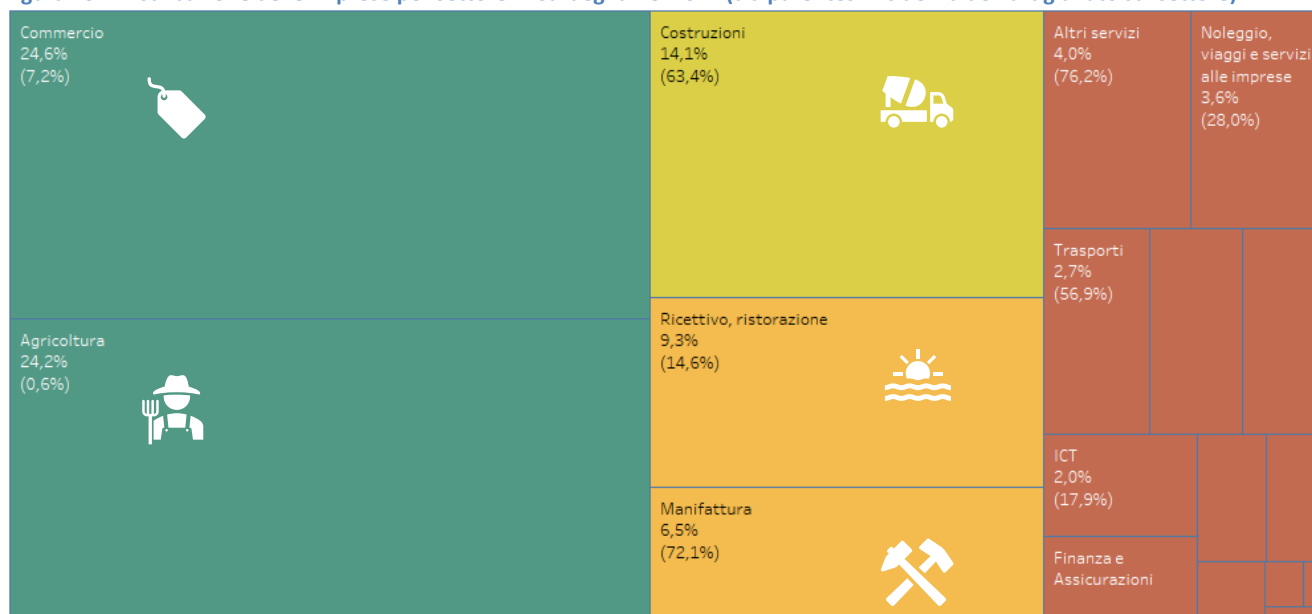
Figura 16 – Relazione tra quota settoriale sul valore aggiunto e quota settoriale sull'occupazione in Sardegna (in verde i settori a più alta produttività del lavoro)



Fonte: Elaborazioni CNA su dati Istat

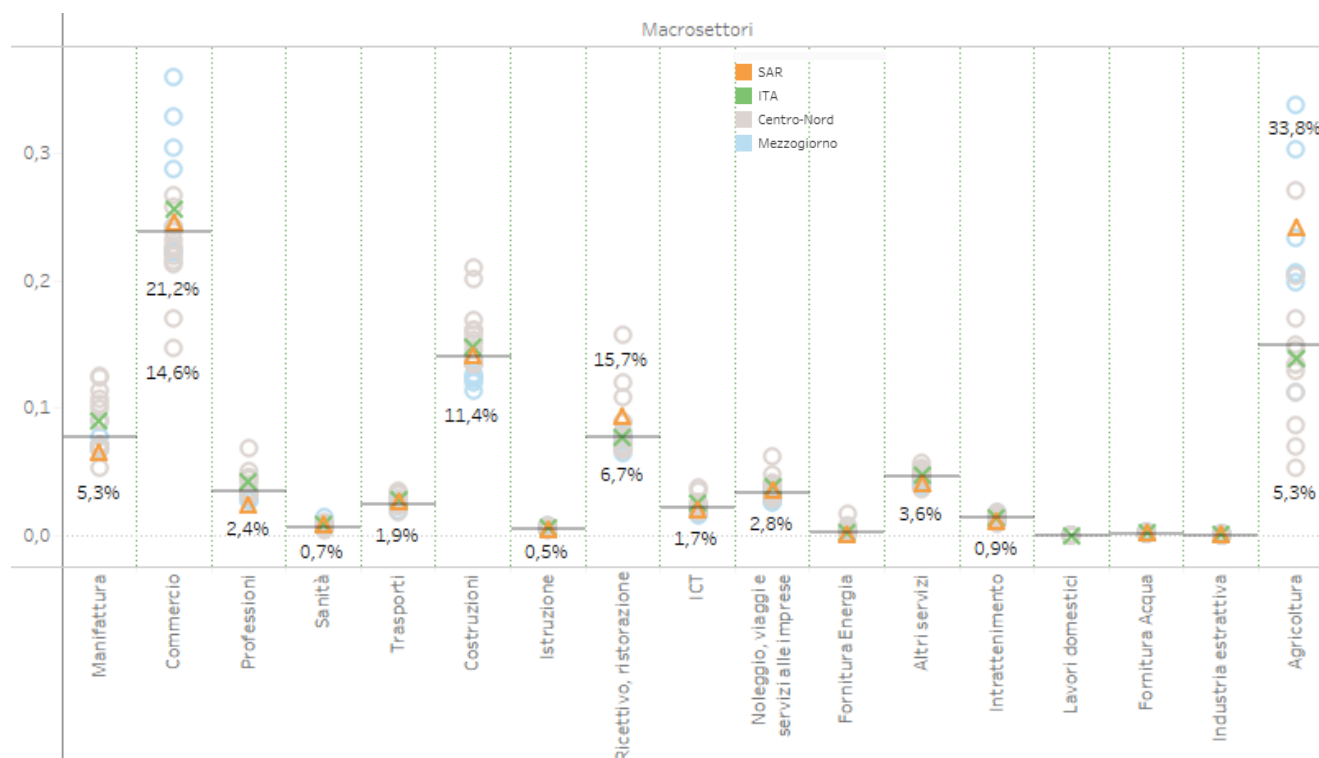
Rispetto a quanto emerso dall'analisi dei pesi economici, spicca il contributo all'occupazione derivante dai lavori domestici, ovvero, attività di famiglie e convivenze (compresi i condomini) come datori di lavoro per personale domestico. Si parla di circa 60 mila occupati impiegati come colf e badanti, giardinieri, portinai, custodi, governanti, baby-sitter, istitutori, etc. Si tratta di attività a basso valore aggiunto ma, come vedremo nel confronto con le medie generali, particolarmente rilevanti nel cotesto socio-economico regionale.

Figura 23 – Distribuzione delle imprese per settore in Sardegna nel 2022 (tra parentesi incidenza dell'artigianato sul settore)



Fonte: Elaborazioni CNA su dati Movimprese

Figura 24 – Struttura delle imprese attive a confronto (percentuale sul totale, regioni italiane, Sardegna triangolo, Italia croce)



Fonte: Elaborazioni CNA su dati Movimprese

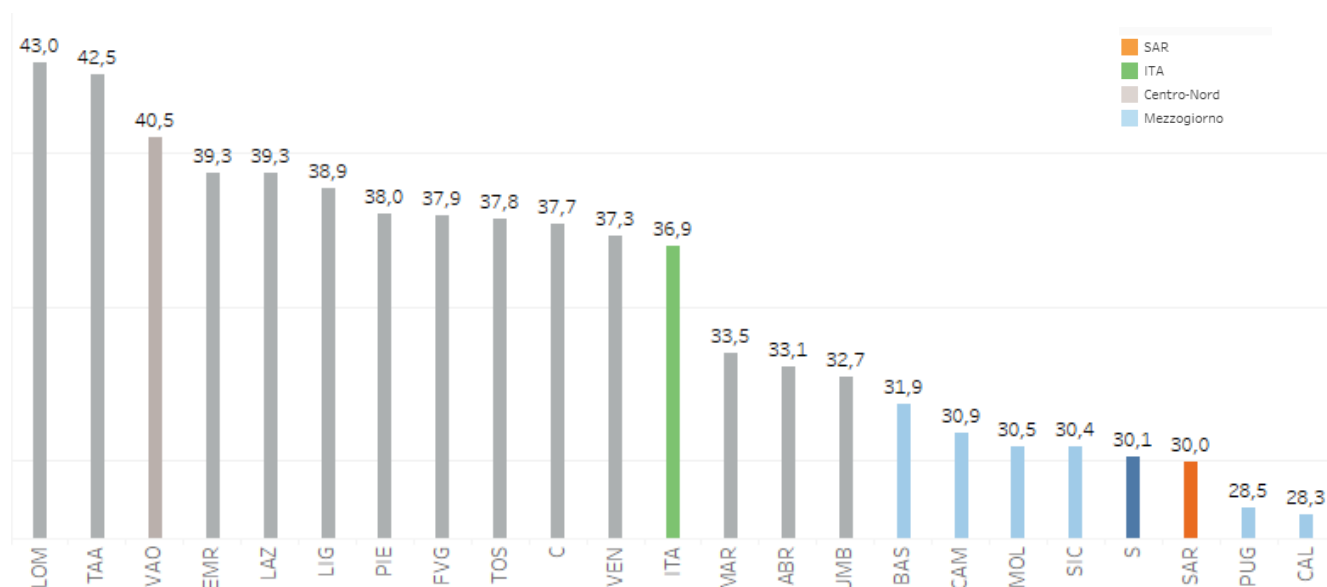
La produttività dell'economia della Sardegna

Dopo aver individuato alcune caratteristiche peculiari del sistema economico regionale ci concentriamo sullo studio della sua capacità di produrre beni e servizi, e di farlo in maniera più o meno efficiente. A questo scopo si introduce il concetto di produttività: in termini generali, mutuando dal contesto microeconomico, la produttività è definita come il rapporto tra l'output generato e alcune misure degli input utilizzati nel processo produttivo. Solitamente le misure di produttività fanno riferimento alla **produttività oraria**, definita come valore aggiunto per ora effettivamente lavorata durante il periodo (con questo si intende ore lavorate, regolari e non regolari, anche se non retribuite), il **Pil per addetto** (Pil in rapporto alle unità di lavoro standard a tempo pieno) e la cosiddetta **produttività multifattore (TFP)**. Quest'ultima cerca di misurare l'output economico in rapporto a tutti gli input, ovvero, definisce il contributo alla crescita del Pil che non è possibile attribuire alla mera crescita dei fattori (lavoro e capitale) ed è correlata con il progresso tecnologico e, più in generale, con il miglioramento del livello di efficienza del sistema produttivo (tecnico, organizzativo, amministrativo, infrastrutturale, umano, allocativo, etc.).

La produttività del lavoro in Sardegna

È naturale, in primo luogo, chiedersi quanto il sistema economico della Sardegna sia competitivo in termini di produttività del lavoro. Facendo riferimento al periodo pre-pandemico, il rapporto tra valore aggiunto e ore lavorate durante l'anno colloca l'Isola al terzultimo posto in Italia, con appena 30 euro di valore aggiunto per ora lavorata, un dato da comparare con i circa 37 euro medi registrati al livello nazionale.

Figura 30 – Produttività oraria (euro per ora effettivamente lavorata, regioni italiane, 2019)



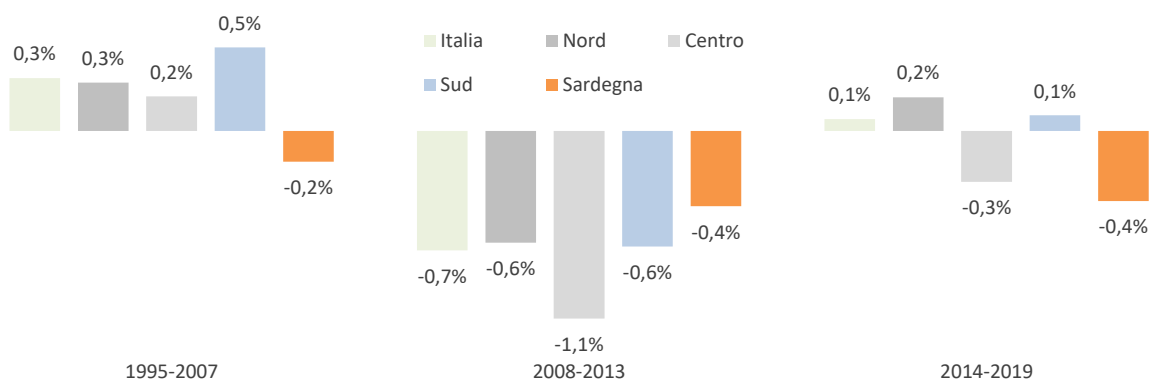
Fonte: Elaborazioni CNA su fonti varie

Il dato dell'Isola appare ancora più sconcertante se paragonato con gli standard delle regioni più competitive del Nord Italia, come Lombardia (43 euro), Trentino Alto Adige (42,5), oppure Valle d'Aosta, Emilia Romagna e Lazio (circa 40 euro). Si potrebbe pensare che un risultato così deludente

Il gap di produttività della Sardegna: le cause

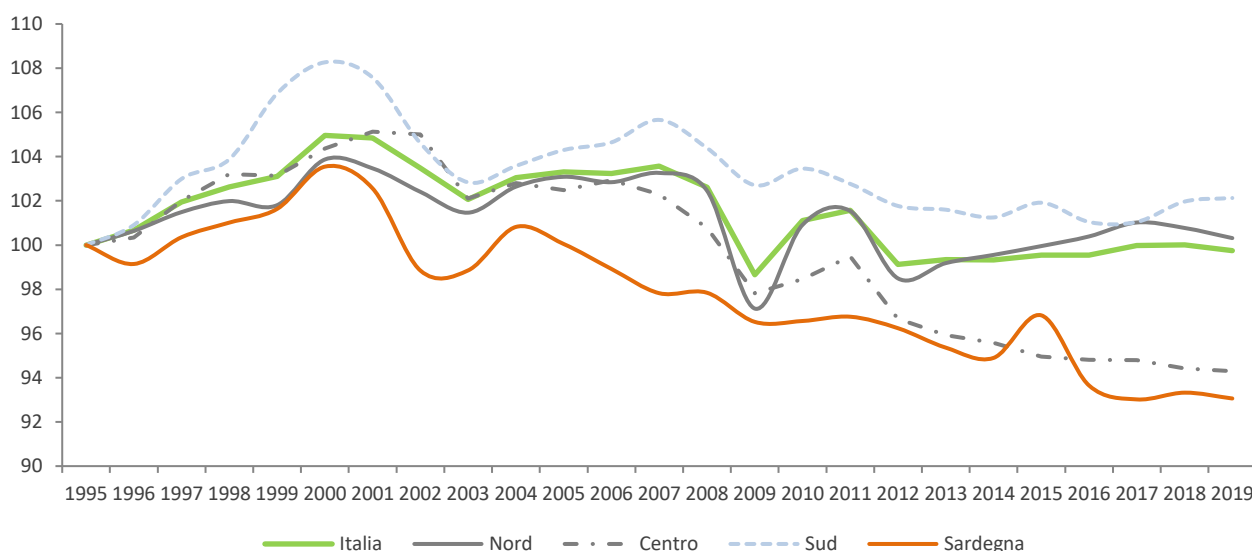
Il tema della bassa produttività dell'economia della Sardegna è da considerarsi centrale non solo per le sue dimensioni (abbiamo appena visto che mancano all'appello, a seconda del settore, tra i 12 e i 44 p.p. di valore aggiunto esclusivamente a causa di inefficienze nella gestione dei processi produttivi²⁶) ma anche poiché frutto di tendenze che si protraggono da molti anni. Sebbene, infatti, un trend nella diminuzione della produttività aggregata si registri anche al livello nazionale, in Sardegna il calo della produttività è stato più accentuato e progressivo, specialmente nel periodo successivo alla crisi finanziaria. Tra 2014 e 2019 in Sardegna la produttività del lavoro, misurata come PIL per ora lavorata, è diminuita del -0,4% ogni anno, mentre al livello nazionale l'efficienza produttiva è cresciuta a un tasso medio annuo del +0,1%.

Figura 38 – Crescita annua media della produttività oraria nei periodi (euro costanti a valori 2015 per ora lavorata)



Fonte: elaborazione e stime CNA su dati Istat

Figura 39 – Andamento della produttività del lavoro (euro costanti a valori 2015 per ora lavorata, 1995=100)



Fonte: elaborazione e stime CNA su dati Istat

²⁶ Si veda la figura Figura 37 – Distanza dalla frontiera efficiente per settori (Sardegna, 2019)

SETTORI STRATEGICI

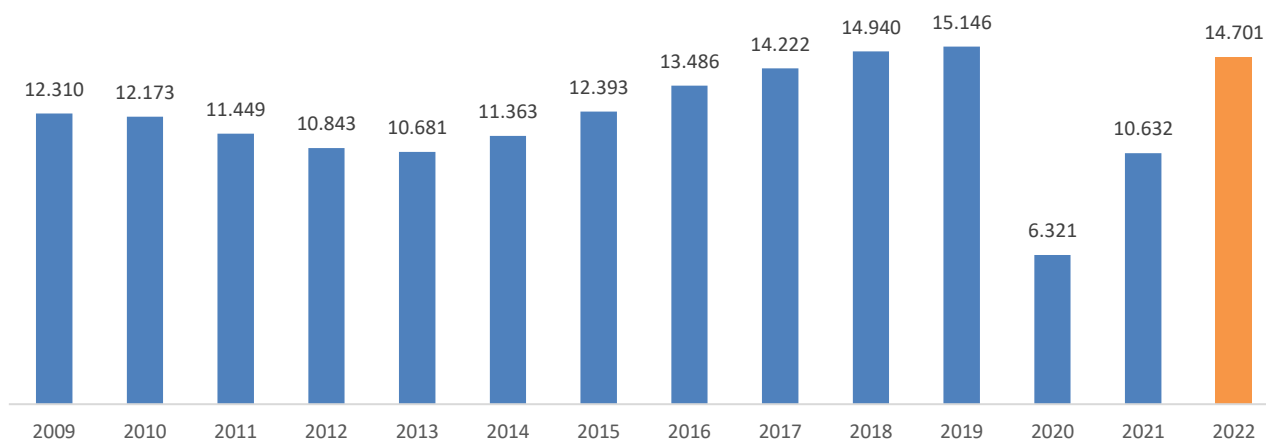
In questo capitolo approfondiremo i settori individuati come strategici nella prima parte dello studio: turismo, agroindustria, costruzioni e trasporti. Ricordiamo che per settore strategico si intende un settore particolarmente rilevante per l'economia dell'Isola, sia in termini di peso sulle dinamiche economiche (sempre superiore alle medie nazionali), sia in termini di potenzialità di crescita in ottica di innovazione, digitalizzazione e miglioramento della gestione dei processi. Per ogni settore si propone un'analisi delle tendenze più recenti e delle innovazioni che ne stanno influenzando lo sviluppo, con attenzione particolare al contesto economico e produttivo regionale. Ogni trattazione si conclude tracciando possibili ambiti di sviluppo particolarmente adatti al contesto delle piccole e medie imprese della nostra Regione.

Turismo: case vacanza e affitti brevi, il turismo residenziale

Flussi turistici sopra i livelli pre-crisi

Partiamo dal turismo, come noto, nel corso dell'ultimo decennio il settore ha registrato una forte crescita. Dal 2013 al 2019 le strutture ricettive ufficiali presenti in regione hanno registrato circa 4,5 milioni di presenze turistiche in più, pari ad un incremento del 42%, e dopo la brusca caduta del 2020, conseguenza delle misure restrittive adottate per far fronte all'emergenza sanitaria, nei due anni successivi la dimensione dei flussi ha recuperato, giungendo alle 14,7 milioni di presenze commentate nel capitolo precedente, un valore non distante dal livello del 2019.

Figura 92 – Presenze turistiche complessive in Sardegna nelle strutture ricettive ufficiali (valori espressi in migliaia)



Fonte: Elaborazioni e stime Cresme su dati ISTAT

Alloggi privati in affitto un terzo dell'offerta ricettiva

Lo sviluppo turistico ha sicuramente beneficiato dello sviluppo dell'offerta aeroportuale, specialmente da e verso i principali scali del centro-nord Europa (Germania, Francia e Regno Unito)³³, ma un ruolo importante è da attribuire alla sempre maggiore disponibilità di servizi online che, in Sardegna come nelle altre principali località turistiche, nell'ultimo decennio ha determinato una vera e propria rivoluzione nell'organizzazione delle vacanze, sempre più incentrata su un'offerta consumer-to-consumer.

³³ Come visto nel capitolo precedente, sebbene in un contesto di crescita delle tariffe e rimodulazione dei voli, l'offerta aeroportuale dell'Isola rimane competitiva, almeno durante il periodo estivo di massima domanda turistica

Figura 106 – Modello avanzato di promozione dell’innovazione nel settore costruzioni



Fonte: Cresme

L’innovazione nel settore dell’autotrasporto

Le problematiche: isolamento e carenze strutturali

In Sardegna, il trasporto merci su strada affronta problematiche specifiche; l’**isolamento geografico**, infatti, porta a un **aggravio dei costi e dei tempi di transito**; la necessità di un trasbordo su nave o aereo, oltre ad introdurre una voce di costo aggiuntiva, aumenta i tempi di transito e, nel caso il mezzo raggiunga il punto d’imbarco in ritardo, si cumula un’ulteriore attesa di 24 ore per l’imbarco successivo. La **bassa qualità dei collegamenti stradali interni**, peraltro, rende problematica la movimentazione interna delle merci; nelle località più popolate, infatti, soprattutto nel periodo estivo, il traffico congestionato aumenta i tempi e i costi di consegna, mentre per molte località interne, collegamenti affidati a strade strette e tortuose aumentano il rischio di incidenti. Negli ultimi anni il problema dei costi è divenuto ancor più pressante, in relazione soprattutto alla **spirale inflazionistica** determinata dall’aumento del prezzo delle materie prime energetiche, con ripercussioni a cascata sul **prezzo del carburante e sul costo dell’attraversamento marittimo**. Un’altra questione deriva dall’**anzianità del parco veicolare**, pari a 10 anni e 5 mesi per gli autocarri di stazza inferiore a 3,5 tonnellate e a oltre 20 anni per quelli di stazza superiore, valori tra i più alti in Italia (ACI, 2011), con evidenti ricadute sull’efficienza del servizio, sui costi di manutenzione e sulla sostenibilità ambientale dell’attività. Un altro problema, ribadito in più occasioni dagli operatori del settore, riguarda i tempi d’attesa per l’effettuazione della revisione dei veicoli, che presso la Motorizzazione Civile di Cagliari può arrivare a 14 mesi, a fronte di una frequenza prevista dalla legge pari ad un anno per i veicoli più pesanti e a due anni per quelli più piccoli.