La Nautica in Sardegna:
le prospettive di crescita di un sistema economico territoriale tra industria e turismo

a cura di

Gianfranco Benelli, Roberta Calatola, Alberto Ezza, Lucia Giovanelli, Francesco Morandi, Antonio Usai

Gruppo di ricerca del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali

Università degli Studi di Sassari

Introduzione ... 3
1. Il settore della nautica in Sardegna, uno sguardo d'insieme ... 5
1.1 Nota metodologica all'analisi economico-finanziaria ... 7
2. Analisi economico-finanziaria settoriale ... 9
2.1 Analisi economico-finanziaria settoriale: le aziende della cantieristica navale e servizi a supporto dell'attività sportiva ... 9
2.2 Analisi economico-finanziaria settoriale: le aziende dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua ... 11
3. Il settore della nautica in Sardegna: l'innovazione e le risorse umane per la competitività delle imprese e la crescita territoriale sostenibile ... 13
Conclusioni ... 17

Introduzione

Le origini della navigazione da diporto, intesa come navigazione a scopo sportivo e ricreativo e senza finalità di lucro, si perdono nella notte dei tempi.

Pur non avendo riferimenti specifici forse non è troppo azzardato ipotizzare che anche i nostri antenati nuragici, abili navigatori, potessero dilettarsi di tanto in tanto con le loro agili imbarcazioni, navigando occasionalmente per puro diletto lungo le coste dell'isola, così come probabilmente faranno, nelle epoche successive, fenici, punici, romani, e ancora più avanti, pisani, genovesi e catalano-aragonesi, ma anche, ci piace immaginare, gli esponenti delle famiglie giudicali.

Gli albori del diporto nautico vengono tradizionalmente fatti risalire al XVII secolo, quando re Carlo II Stuart si fece costruire un cutter per sfidare altri nobili in una gara di velocità nelle acque del Tamigi. Dei primi circoli tra armatori e proprietari di yachts si ricordano i leggendari *Water Club* di Cork, la *Cumberland Sailing Society* ed il *Royal Yacht Squadron*, tutti costituiti nel corso del XVIII secolo. In Italia venne fondato a Genova nel 1877 il Regio Yacht Club Italiano, sul cui esempio vennero poi istituiti molti altri club nautici in tutto il paese (se ne ricordano già 19, appena all'inizio degli anni Trenta).

Così anche in Sardegna i primi appassionati di sport nautici diedero vita a sodalizi, che testimoniano il radicamento di un fenomeno dalle origini tanto antiche quanto nobili, smentendo, in parte, la diffusa convinzione che i sardi siano un popolo legato più alla terra che al mare. Si ricorda il circolo Canottieri Ichnusa fondato a Cagliari nel 1881, la sezione della lega navale di Cagliari, costituita nel 1902, lo Yacht Club di Alghero del 1946, fino a giungere al prestigioso Yacht Club Costa Smeralda voluto dall'Aga Khan nel 1967, a cui in buona parte si deve far risalire la vocazione delle coste galluresi ad attrarre diportisti da tutte le latitudini.

Negli stessi anni '60 e '70 il diporto nautico si evolve anche nel nostro paese da fenomeno di èlite, passatempo di aristocratici e facoltosi appassionati, a fenomeno di massa che consente pure alle famiglie del ceto medio di accostarsi al mare ed alla navigazione per scopo di piacere.

Dagli albori ad oggi la nautica da diporto è cresciuta e si è evoluta in tutto il mondo, diventando una fattispecie complessa che accomuna proprietari ed armatori delle più piccole unità da diporto (i natanti e le moto d'acqua) a quelli dei superyachts (le navi da diporto).

Negli ultimi anni si sta assistendo ad un'evoluzione del diporto sempre più in termini di turismo nautico, come testimonia efficacemente anche un recente documento approvato dalla Conferenza delle Regioni che impegna il Governo al riconoscimento della nautica da diporto come segmento turistico e, soprattutto a valorizzare e promuovere il turismo nautico, sia nell'ambito dell'Hub digitale turistico - piattaforma nazionale da realizzare in conformità alle previsioni del PNRR, che nei piani di promozione dei prodotti e delle destinazioni turistiche italiane del Ministero e dell'ENIT ([1]) .

Nell'ambito di questa trasformazione, se da una parte diminuisce il numero degli armatori privati, vuoi per il calo demografico e vuoi per gli effetti della crisi economica, si registra comunque la crescita delle diverse forme di utilizzo commerciale, che consentono anche a soggetti non possessori di imbarcazioni, di trascorrere un periodo di vacanza, più o meno lungo, a bordo di unità da diporto.

Di tale fenomeno ha dovuto prendere atto il legislatore nazionale aggiornando il codice della nautica da diporto con il riconoscimento prima della locazione e del noleggio come forme contrattuali tipiche della navigazione da diporto, ma anche con la più recente introduzione di ipotesi nuove, presentate come varianti delle precedenti, che consentono di dare una veste contrattuale più adeguata a prodotti già da tempo esistenti nel mercato e particolarmente apprezzati dagli utenti (si pensi al *cabin charter* o ai contratti

([1]) Cfr. *O.d.g. Conferenza Stato-Regioni* del 16 marzo 2022 (doc. 22/43/CR09/C16), in cui, preso atto che la vacanza in barca, effettuata con i propri mezzi o attraverso la locazione ed il noleggio di unità da diporto, necessita nel nostro Paese di azioni di sostegno e attenzione da parte del legislatore con forme di facilitazioni fiscali, amministrative e promozionali, al pari di molte attività e servizi turistici, in modo da non penalizzare il settore e il suo importante indotto economico, ma consentirne lo sviluppo come avviene in altre nazioni del Mediterraneo, invita il Governo, tra le altre cose, a considerare le società di locazione e noleggio di unità da diporto come società di servizi turistici ai fini dell'applicazione in loro favore di forme di supporto e agevolazioni fiscali, come già avviene in altri paesi europei; ad adeguare la definizione normativa dei Marina Resort, in modo da non limitarne l'ospitalità solo a chi ormeggia con la "propria" unità da diporto; a considerare l'esclusione dall'ambito di applicazione della disciplina della "Direttiva Servizi", delle concessioni demaniali per strutture dedicate alla nautica da diporto in concessione ad associazioni sportive o senza fini di lucro in ragione delle peculiarità di tali realtà.

di noleggio collettivo dei natanti) ([2]). Non solo, ma anche la Regione Sardegna nell'ambito delle sue competenze legislative in materia di turismo, ha contribuito ad arricchire il quadro normativo, attraverso il riconoscimento, tra le strutture ricettive attraverso le quali si articola l'offerta di ospitalità turistica, dell'attività di *Boat and breakfast*, del *Marina resort* e, da ultimo, del cosiddetto "albergo nautico diffuso", aprendo la strada ad un nuovo ed originale modo di vivere l'unità da diporto e la vacanza in barca ([3]).

Al giorno d'oggi la nautica da diporto è un fenomeno sociale ed economico di ampia portata che coinvolge milioni di appassionati, di imprese, di lavoratori e, ovviamente, di imbarcazioni (nel senso più lato del termine).

Da un punto di vista economico si stima che solo in Italia, per rimanere in ambito nazionale, il diporto nautico corrisponda a circa il 2,37% del PIL annuo, con oltre 24.000 addetti, poco più di mezzo milione di unità per 166.000 posti barca e con un fatturato totale dell'industria nautica pari a circa sei miliardi di euro ([4]).

È innegabile quindi il rilievo non solo sociale del fenomeno, ma anche quello strettamente economico, per l'innegabile impatto del settore sulla filiera turistica (dall'industria cantieristica a quella della portualità turistica e dei servizi), ma anche sugli altri comparti che traggono benefici dallo sviluppo della nautica.

Non sfugge a nessuno quindi che la nostra regione, per i suoi 1850 chilometri di costa incontaminata, per la sua posizione al centro del Mediterraneo, per il clima mite e per le numerose insenature, ha tutti i requisiti per evolversi da una delle più ambite destinazioni estive dei diportisti italiani e di tutto il mondo, a vero e proprio polo nautico di rilievo internazionale in tutti i sensi, inteso come punto di riferimento per gli armatori, gli equipaggi e per tutti coloro che con l'industria nautica ci lavorano per 365 giorni all'anno.

Bene hanno fatto quindi l'amministrazione regionale così come il Cipnes e gli altri partner del progetto, ad investire sull'evento Fiera Nautica della Sardegna, anche per accendere un faro sul fenomeno diporto nautico che, va ricordato, già rappresenta una voce importante dell'economia isolana, che arricchisce la voce filiera turistica con un apporto in termini di fatturato, di addetti, di indotto, in continua crescita, come testimonia il breve report realizzato dal gruppo di studiosi del Dipartimento di Scienze economiche e aziendali dell'Università di Sassari che hanno analizzato i dati delle principali aziende della filiera operanti in Sardegna.

Ne è venuto fuori un quadro pieno ovviamente di luci, ma anche di ombre, comunque caratterizzato da una vivacità del tessuto imprenditoriale che ruota attorno al mondo della nautica da diporto, capace però, se ben supportato anche da investimenti pubblici e, soprattutto, da politiche di incentivazione opportunamente mirate, a favorire l'insediamento di nuovi operatori ed il consolidamento e la crescita di quelli già esistenti.

([2]) Il riferimento è alle modifiche ed integrazioni apportate al d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171 (Codice della nautica da diporto) dal d.lgs. 12 novembre 2020 n. 160 (c.d. «Correttivo» del codice della nautica da diporto), ed a quelle recentissime del d.m. 1 settembre 2021 in materia di utilizzazione commerciale dei natanti da diporto e delle moto d'acqua ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo-ricreativo in acque marittime e interne.

([3]) V. l.r. 21 giugno 2021 n. 13 (Riconoscimento dell'albergo nautico diffuso), che modifica la l.r. 28 luglio 2017 n. 16 (Norme in materia di turismo).

([4]) Cfr. i dati di Confindustria Nautica aggiornati a febbraio 2022 (*La nautica in cifre. Monitor n. 4. Trend di mercato 2021-2022*, Genova, 2022; *La nautica in cifre. Log. Analisi del mercato per l'anno 2020,* Genova, 2021).

1. **Il settore della nautica in Sardegna, uno sguardo d'insieme**

La nautica nel suo complesso, considerando la cantieristica e le attività sportive e portuali, rappresenta una filiera di importanza rilevante per l'economia regionale, strategicamente connessa al mercato turistico. La Sardegna, storicamente una terra orientata verso il mare, occupa un ruolo centrale nel panorama nazionale. Si prenda ad esempio l'attività portuale e la connessa ricettività. La Sardegna, infatti, è la seconda regione italiana per numero di porti attivi (118) preceduta solo dalla Sicilia e la prima per numero di posti barca disponibili (Fonte: Confindustria Nautica, 2022).

Per ragioni espositive, il settore può utilmente essere suddiviso in due principali sottoinsiemi: da un lato la filiera della **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** e dall'altro l'attività **dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua.** L'importanza del settore nell'economia sarda è confermata anche dal numero di aziende operative in regione nel 2020, oltre 1.800.

La filiera della **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** raccoglie oltre 1.600 imprese, caratterizzate da una profonda eterogeneità interna sia dimensionale sia organizzativa. Di queste, merita d'essere sottolineato, 587 sono localizzate in Gallura, la quale conferma la sua centralità nel contesto regionale. In linea con la tradizione imprenditoriale del nostro Paese, infatti, il settore è dominato da imprese individuali (si veda Tabella 1) le quali rappresentano il 46% dell'intero *cluster* e dalle forme societarie di persone (complessivamente il 57%). Le società di capitali hanno un peso limitato e la forma "per azioni", tipicamente destinata alle aziende di maggiore dimensione, rappresenta esclusivamente lo 0.5%. Emerge quindi un'ampia distribuzione di aziende ma, salvo poche eccezioni, con la configurazione di microimpresa.

Tabella 1. Distribuzione delle aziende della **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** per forma giuridica (Fonte Cipnes, 2022).

Forma giuridica	N. Aziende	%
Impresa Individuale	741	46,0%
Società A Responsabilità Limitata	451	28,0%
Società A Responsabilità Limitata Semplificata	148	9,2%
Società In Accomandita Semplice	110	6,8%
Società In Nome Collettivo	75	4,7%
Società A Responsabilità Limitata Con Unico Socio	39	2,4%
Società Cooperativa	24	1,5%
Società Per Azioni	8	0,5%
Associazione	3	0,2%
Società Costituita In Base A Leggi Di Altro Stato	3	0,2%
Società Per Azioni Con Socio Unico	3	0,2%
Consorzio	2	0,1%
Consorzio Con Attività Esterna	1	0,1%
Contratto Di Rete Dotato Di Soggettività Giuridica	1	0,1%
Società Consortile A Responsabilità Limitata	1	0,1%
Società Cooperativa A Responsabilità Limitata	1	0,1%
Società Di Fatto	1	0,1%
Totale complessivo	**1612**	**100,0%**

La ridotta dimensione emerge anche dall'osservazione dell'aspetto occupazionale. Le aziende osservate, infatti, impiegano nel 2020 una media di 6 addetti mentre la mediana della distribuzione è pari ad 1. La distanza fra le due misure segnala una rilevante diversità dimensionale e una concentrazione degli addetti in un numero ristretto di aziende di grandi dimensioni. Le aziende quindi in larga parte occupano un numero piuttosto limitato di addetti ed è presente una rilevante concentrazione nelle aziende *leader* del settore: nelle prime 20 per dimensione, infatti, opera il 53% degli addetti rilevati nella filiera.

Il settore portuale aggrega 211 aziende nel territorio regionale, di queste oltre la metà svolge la propria attività nel territorio gallurese. Come descritto dalla Tabella 2, il settore ha una distribuzione per forma giuridica diversa rispetto al precedente. La natura dell'attività, infatti, limita la presenza delle imprese individuali al 20% a favore di forme associative di capitali scelte da oltre il 50% delle aziende operanti in Sardegna.

Tabella 2. Distribuzione delle aziende dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua per forma giuridica (Fonte Cipnes, 2022).

Forma giuridica	N.Aziende	%
Società A Responsabilità Limitata	78	37,0%
Impresa Individuale	43	20,4%
Società A Responsabilità Limitata Semplificata	20	9,5%
Società In Nome Collettivo	17	8,1%
Società Cooperativa	16	7,6%
Società In Accomandita Semplice	12	5,7%
Società A Responsabilità Limitata Con Unico Socio	11	5,2%
Società Cooperativa A Responsabilita Limitata	4	1,9%
Consorzio	3	1,4%
Consorzio Con Attività Esterna	3	1,4%
Società Consortile A Responsabilità Limitata	2	0,9%
Associazione	1	0,5%
Società Cooperativa Consortile	1	0,5%
Totale complessivo	**211**	**100,0%**

Le aziende del settore portuale presentano un profilo dimensionale eterogeneo, caratterizzato dalla presenza di un numero ristretto di grandi imprese come evidenziato dalla distanza fra media degli addetti (5.79) e mediana (2).

1.1 Nota metodologica all'analisi economico-finanziaria

La definizione della metodologia per l'analisi economico-finanziaria dei due settori è stata guidata dalla volontà di identificare un adeguato *punto di equilibrio* fra la volontà di rappresentare nel suo complesso i due sottosettori della **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** e **dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua** e la possibilità di accedere a dati oggettivi, comparabili ed omogenei. Il punto di equilibrio fra le due citate necessità apparentemente confliggenti è stato individuato nell'utilizzo dei dati economico-finanziari (per gli esercizi 2019 e 2020) estratti dai bilanci di esercizio depositati dalle aziende obbligate in tal senso dalla normativa civilistica. Se, numericamente, questa scelta riduce il numero di aziende osservate, la rappresentatività del campione utilizzato è garantita dal fatto che queste rappresentano la parte più rilevante della quota di mercato. Inoltre, l'utilizzo di una normativa omogenea, di schemi di rendicontazione obbligatori, di criteri di valutazione e prassi contabili consolidate rende possibile la comparazione spazio-temporale dei dati economico-finanziari.

L'estrazione è stata operata utilizzando il database Analisi Informatizzata delle Aziende (AIDA) di Bureau van Dijk, il quale raccoglie e cataloga i dati economico-finanziari, merceologici, anagrafici e di *governance* delle imprese obbligate al deposito dei bilanci. Al fine di supportare l'analisi sono stati generati, per ciascun settore della nautica preso in esame, tre dataset: il primo, relativo alle aziende operanti nel territorio regionale, il secondo relativo al *distretto* gallurese (utilizzando in entrambi i casi i numeri identificativi di queste ultime) e il terzo, con funzione di *benchmark*, riferito al panorama nazionale (estrazione operata il 4 aprile 2022). Il campione nazionale è stato estratto utilizzando i codici ATECO esposti nella seguente Tabella 3

Tabella 3. Elenco dei codici ATECO utilizzati.

	Cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva
26.70.1	Fabbricazione di elementi ottici e strumenti ottici di precisione
26.51.1	Fabbricazione di strumenti per navigazione, idrologia, geofisica e meteorologia
30.11.0	Fabbricazione di sedili per navi
30.12.0	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
33.15.0	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)
33.20.0	Installazione di macchine ed apparecchiature industriali
38.31.2	Cantieri di demolizione navali
46.14.0	Intermediari del commercio di macchinari, impianti industriali, navi e aeromobili, macchine agricole, macchine per ufficio, attrezzature per le telecomunicazioni, computer e loro periferiche
46.69.1	Commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto
46.69.9	Commercio all'ingrosso di altre macchine e attrezzature per l'industria, il commercio e la navigazione
47.64.2	Commercio al dettaglio di natanti e accessori
77.21.02	Noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto (inclusi i pedalò)
77.34.00	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
	Servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
52.22.09	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua

La seguente Tabella 4, invece, sintetizza le variabili estratte per l'analisi. Per favorire una maggiore comparabilità dei dati si è deciso di osservare la dinamica economico-finanziaria per il biennio 2019-2020 e di considerare il 2019 come ideale *baseline* pre-pandemico da utilizzare come parametro di confronto per valutare e dimensionare l'impatto della crisi sanitaria legata alla Covid-19. Conclusivamente l'analisi è stata svolta su un campione di 571 aziende sarde per **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** e utilizzando i dati di 10.408 aziende italiane quale *benchmark*, mentre sono 124 le aziende sarde e 1.452 le aziende italiane **dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua.**

Tabella 4. Variabili utilizzate nell'analisi

Indicatori utilizzati nell'analisi – Anni 2019 e 2020 (valori assouti espressi in migliaia di euro)	
Dipendenti	Amm. Immob. Immat.
Totale attivo	Amm. Immob. Mat.
Costi ricerca e pubblicità	Risultato operativo
Totale immob. Materiali	Valore aggiunto
Totale immob. Finanziarie	Totale oneri finanziari
Totale immob. Immateriali	Risultato prima delle imposte
Totale patrimonio netto	Utile/perdita di esercizio
Capitale sociale	Indice di liquidità
Utile/perdita di esercizio	Indice di indebitam. A breve
Totale debiti	Indice di indebitam. A lungo
Banche entro	Debt/equity ratio
Banche oltre	Debiti v/banche su fatt. (%)
Fornitori entro	Durata ciclo commerciale (gg)
Fornitori oltre	Durata media dei crediti al lordo iva (gg)
Debiti a breve	Durata media dei debiti al lordo iva (gg)
Debiti a oltre	Redditività del totale attivo (roa) (%)
Ricavi vendite e prestazioni	Redditività delle vendite (ros) (%)
Tot. Val. Della produzione	Redditività del capitale proprio (roe) (%)
Costi della produzione	Costo lavoro per addetto
Totale costi del personale	Valore aggiunto pro-capite

2. Analisi economico-finanziaria settoriale

2.1 Analisi economico-finanziaria settoriale: le aziende della cantieristica navale e servizi a supporto dell'attività sportiva

Così com'è ravvisabile per l'intero territorio nazionale, il sottosettore della cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva ha subito gli effetti dell'evento *shock* della pandemia di SARS-CoV-2.

In Sardegna, nel primo anno post-pandemia, un primo effetto negativo è ravvisabile nella diminuzione del numero medio di dipendenti, *proxy* della dimensione media delle imprese del sottosettore. La media dei dipendenti del settore cala del 9,92% mentre stabile si mantiene il valore mediano dell'indicatore. La differenza segnata dai due indicatori statistici ci permette inoltre di evidenziare un ulteriore aspetto: l'eterogeneità delle aziende osservate, e la presenza di un ristretto numero di grandi aziende che influenza i valori medi, ma non quelli mediani. Le imprese della zona della Gallura assecondano l'andamento regionale, con una diminuzione significativa del numero medio di dipendenti rispetto al 2019 (- 48,5%).

Per quel che attiene al fatturato medio, il trend nel biennio 2019-2020 attesta una decrescita a livello nazionale (-12,86%), e la Sardegna – e la zona della Gallura nel dettaglio – non possono che assecondare questo andamento (-18,1% e -38,63% rispettivamente). La mediana del fatturato delle aziende sarde si riduce, invece, del 14,1%. Anche in questo caso, la differenza dei risultati per media e mediana permette di attuare considerazioni aggiuntive facendo riferimento all'eterogeneità dimensionale delle imprese sarde: le prime dieci imprese per dimensione, che passano dal rappresentare il 72% del fatturato complessivo nel 2019 al 63% del 2020, registrano una diminuzione del 20,3% dei ricavi delle vendite. Le restanti imprese del sottosettore, invece, registrano una contrazione del fatturato del -6,4%. In altre parole, le imprese di più piccola dimensione riescono a limitare maggiormente gli effetti negativi dell'interruzione forzata delle attività sul fatturato.

La stessa dinamica è ravvisabile nella zona della Gallura, mentre a livello nazionale sono le imprese più grandi che gestiscono meglio la condizione di crisi (diminuzione del valore medio di 12,8 punti percentuali, e del valore mediano di 18,2). Integrando l'analisi con l'osservazione dei costi della produzione per le imprese sarde si evince una diminuzione che asseconda quella del fatturato. Complessivamente, il valore medio dei costi della produzione cala del – 4,3% (mediana: -14,1%) così come dei costi del personale, fattore produttivo centrale per la filiera, che, in media, si contraggono del 21,3% (mediana: -13,7%), entrambi in linea con la contrazione dei ricavi delle vendite (media:18,1%; mediana -14,17).

Osservando il totale delle attività nel biennio, si evince un'evoluzione negativa a livello italiano. Situazione contraria per le imprese del sottosettore in Sardegna, che registrano una crescita dell'attivo. Nel dettaglio, l'evoluzione positiva del totale medio delle attività risulta più marcata rispetto a quello mediano, (rispettivamente, +18,7% e +10,4%). Nel biennio 2019-2020, pertanto, sono state principalmente le imprese di più grandi dimensioni ad effettuare investimenti. Tramite l'osservazione degli indici di indebitamento a breve e a lungo periodo si evince poi che tali nuove attività hanno condotto all'aumento del finanziamento a lungo termine e alla modifica del *mix* di finanziamento. L'indice di indebitamento a lungo registra infatti un aumento sia del valore medio che del valore mediano, e una contestuale diminuzione dei due valori relativi all'indice di indebitamento a breve. Per quel che attiene alla Gallura, al contrario, sono le imprese di più piccole dimensioni ad aver registrato una crescita delle loro attività, con la medesima tipologia di forme di indebitamento.

Il risultato netto dell'esercizio delle imprese sarde registra nel biennio una diminuzione del valore medio del 42,5%, ed un aumento del valore mediano del 13,9%. Le imprese della Gallura assecondano questo andamento, con una diminuzione del valore medio del 80% ed un aumento del valore mediano del 36,6%. In altre parole, nel primo anno post-pandemia le aziende sarde – e galluresi in particolare - di più piccola dimensione riescono ad ottenere un incremento del risultato netto, diversamente da quanto ottenuto dalle imprese di più grande dimensione.

Infine, tra gli indici di redditività, spicca l'andamento positivo del valore mediano del ROS delle imprese del sottosettore nel contesto sardo: la redditività unitaria delle vendite delle imprese sarde di più piccola dimensione cresce in media di 2,4 punti percentuali rispetto al periodo pre-pandemia (2019), e lo fa in un contesto nazionale di generale peggioramento (contrazione del valore mediano del ROS del 4,8%). Nel contesto socioeconomico che le aziende hanno affrontato nel 2020 a causa della crisi sanitaria, tale risultato è spiegabile dall'incremento dell'efficienza nell'esercizio dell'attività produttiva e nella migliore gestione dei costi operativi. Andamenti non positivi per gli altri indici, analogamente a quanto osservabile a livello nazionale. Tra di essi, il ROA delle imprese in Sardegna (e di quelle galluresi nel dettaglio) è l'indice che, in media, registra il peggioramento più marcato, ma la diminuzione percentuale del valore mediano è nettamente inferiore rispetto a quella del valore medio. Se ne deduce che le conseguenze sulla redditività del capitale complessivamente investito siano state relativamente più contenute per le imprese di più piccola dimensione (-31,5% per le imprese sarde, e – 41,8% per le imprese del particolare contesto gallurese). Relativamente contenuto il peggioramento del rendimento offerto in media agli investitori di rischio delle imprese sarde (contrazione del ROE di 4,6% punti percentuali), se comparato con quello registrato in media a livello nazionale (-18,4%).

2.2 Analisi economico-finanziaria settoriale: le aziende dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua

Il settore delle attività di *trasporto marittimo e per vie d'acqua* rappresenta un elemento centrale nella più ampia filiera turistica, filiera che rappresenta una colonna portante dell'economia regionale, anche in considerazione della tradizionale vocazione *sea and sun* del turismo sardo. La Sardegna, grazie alla sua posizione baricentrica nel Mar Mediterraneo rappresenta uno snodo cruciale per le attività da diporto e non sorprende la sua rilevanza nel mercato nazionale.

L'analisi economico-finanziaria alla base di questo *report* ha individuato 124 aziende operanti nel territorio dei quali sono disponibili informazioni dal flusso contabile del bilancio d'esercizio. Di queste, 65 operano nel territorio della Gallura.

In primo luogo, i dati evidenziano la minore dimensione media (e mediana) delle aziende operanti nel territorio sardo rispetto al campione di riferimento nazionale. Questo si può apprezzare sia dal numero di addetti mediamente operanti in ciascuna azienda – rispettivamente 9,39 per il contesto italiano e 6,34 per il mercato sardo – sia valutando il totale dell'attivo patrimoniale. Questa grandezza, che sintetizza valore del capitale investito e disponibile per l'esercizio dell'attività produttiva, permette un confronto intrasettoriale e di identificare la variabilità nella dimensione delle realtà produttive. Il valore medio del capitale investito dalle aziende sarde è di 3,59 milioni di euro per il 2020, in aumento del 45% rispetto ai dati 2019 mentre per le aziende italiane è di 4,84 milioni di euro (+10% rispetto al 2019). Per entrambi i raggruppamenti territoriali va, inoltre, evidenziata la distanza esistente fra l'indicatore medio e mediano (quest'ultimi si assestano rispettivamente a 506 mila euro per la Sardegna e 481mila euro per il campione italiano) testimoniando la rilevante eterogeneità dimensionale dei due campioni e la presenza di un numero ristretto di grandi aziende. Interessante l'analisi del mix di finanziamento e, in particolare, la dinamica debitoria delle aziende analizzate in relazione all'incremento del valore del capitale investito. Le aziende del campione italiano hanno modificato la composizione del finanziamento aumentando il peso specifico del patrimonio netto come testimoniato dalla riduzione del *Debt-Equity ratio* che cala 3,45 del 2019 al 2.27 del 2020. Osservando le componenti principali della misura si nota un aumento medio del valore dei debiti (+6,3%) inferiore a quello del Patrimonio netto che cresce del 17%. Le aziende sarde presentano dati analoghi al campione nazionale: si riduce nel biennio *Debt-Equity ratio* (da 1,18 a 0,47). Con riferimento a quest'ultimo dato è utile valutare come, in media, le aziende sarde presentino un indebitamento inferiore rispetto al dato nazionale e una forte capitalizzazione. Questo può essere interpretato come una potenziale condizione di solidità e, allo stesso tempo, testimoniare la possibilità di ampliare gli investimenti con un incremento ragionato dell'esposizione debitoria.

L'analisi dei dati economici permette, inoltre, di valutare l'impatto della crisi sanitaria ed economica conseguita alla diffusione della pandemia nel 2020 e alle conseguenti misure di contenimento dell'infezione che hanno limitato la mobilità degli individui e causato una rilevante crisi economica a livello internazionale. Le aziende oggetto d'osservazione hanno visto ridursi, in media, il loro fatturato di oltre il 10% rispetto al 2019 con variazioni analoghe fra il campione di aziende nazionale (-11,3%) e regionale (-12,1%). Similmente, si è ridotto anche l'ammontare dei costi sostenuti nel periodo sebbene – come è ragionevole attendersi per la presenza di costi fissi non eliminabili – la riduzione complessiva è stata minore. Complessivamente, infatti, le aziende portuali nazionali hanno ridotto l'ammontare dei costi della produzione del 8,4% (media 2020: 1,45 milioni) mentre le aziende sarde del 4,8%. Merita in tal senso di essere evidenziata la contrazione del costo sostenuto per il personale che è passato dai 460 mila euro medi annui del 2019 ai 445 del 2020 (-3,4 %) in Italia e dai 246 mila euro medi annui del 2019 ai 223 nel 2020 (-9,13 %) in Sardegna. Giova però sottolineare come le aziende osservate, pur in un panorama di crisi così marcato, abbiano mantenuto una redditività operativa positiva. Questa configurazione reddituale, la quale osserva e misura l'esercizio del *core business* aziendale, mostra sì una marcata riduzione dei valori medi (-54% Italia, -75% in Sardegna) ma i valori medi e mediani segnano valore positivo evidenziando la capacità delle imprese osservate di generare valore in misura superiore ai costi operativi complessivamente sostenuti. Considerazioni analoghe possono essere evidenziate osservando l'indice di

redditività delle vendite – il *Return on Sale – ROS* determinato quale rapporto fra il reddito operativo e le vendite – il quale passa dal 4,15% al 3,4% in Italia e dal 5,9% al 4% in Sardegna testimoniando però il mantenimento di una marginalità positiva sulle vendite operate.

La *resilienza* delle aziende osservate e la loro flessibilità nell'adattarsi ad uno scenario internazionale così mutato si riflette anche nella redditività globale di queste ultime. Le aziende, infatti, pur affrontando le conseguenze della crisi pandemica nel biennio osservato, hanno globalmente mantenuto la capacità di generare più valore di quello complessivamente consumato e di ottenere risultati economici d'esercizio positivi. La redditività globale delle aziende nazionali si è mantenuta mediamente positiva. Il confronto, per superare la rilevante differenza dimensionale esistente nei *cluster* territoriali osservati, può essere utilmente portato avanti utilizzando il *Return on Equity* (ROE), indice che rapportando l'utile dell'esercizio prodotto dall'azienda al patrimonio netto aziendale vincolato dai soci sintetizza il rendimento dell'azienda in forma percentuale agevolando i confronti perché elimina le distorsioni dimensionali. Il ROE per le aziende osservate si mantiene positivo nel biennio pur riducendosi nel suo valore attestandosi al 4,57% in Italia e al 7,1% in Sardegna. Il confronto 'spaziale' fra i due raggruppamenti proposti permette inoltre di evidenziare la maggiore redditività globale delle aziende sarde e un tendenziale migliore profilo di rendimento da offrire agli attuali – e ai potenziali – investitori in capitale di rischio.

3. Il settore della nautica in Sardegna: l'innovazione e le risorse umane per la competitività delle imprese e la crescita territoriale sostenibile

Le analisi economiche e finanziarie, realizzate sui dati di bilancio delle imprese del comparto nautico, restituiscono un quadro generale di temporanea sofferenza delle aziende in relazione agli effetti della pandemia. La Sardegna, in linea con il contesto nazionale, conferma i dati negativi del 2020 rispetto al 2019, con evidenza di uno stop a seguito di un quinquennio di crescita consolidata, ma con una capacità di ripresa superiore alla media nazionale. Infatti, nel 2021, secondo uno studio di Assonautica, il comparto ha registrato una crescita tra il 10% ed il 40% rispetto ai due anni precedenti[5].

In questo scenario è dunque importante capire quali sono gli asset intangibili che, al di là della fase congiunturale, possono consentire alla filiera di riagganciare il percorso di crescita, all'interno del quale aree territoriali come la Gallura dimostrano l'esistenza di un cluster specializzato nell'economia del mare che, anche in periodo critici, mostra una vitalità in linea con i parametri nazionali dei territori più virtuosi.

La capacità delle imprese, sia piccole e medie che micro nella veste giuridica di imprese individuali, devono gran parte della loro vitalità alla tendenziale disponibilità ad investire (v. paragrafo precedente) e alla costante ricerca di personale specializzato per le lavorazioni strategiche per l'intero comparto.

Questi due elementi, l'innovazione e la qualità delle risorse umane, rappresentano i driver che, oltre le corrette risultanze contabili, consentono di lavorare sulla prospettiva del mercato.

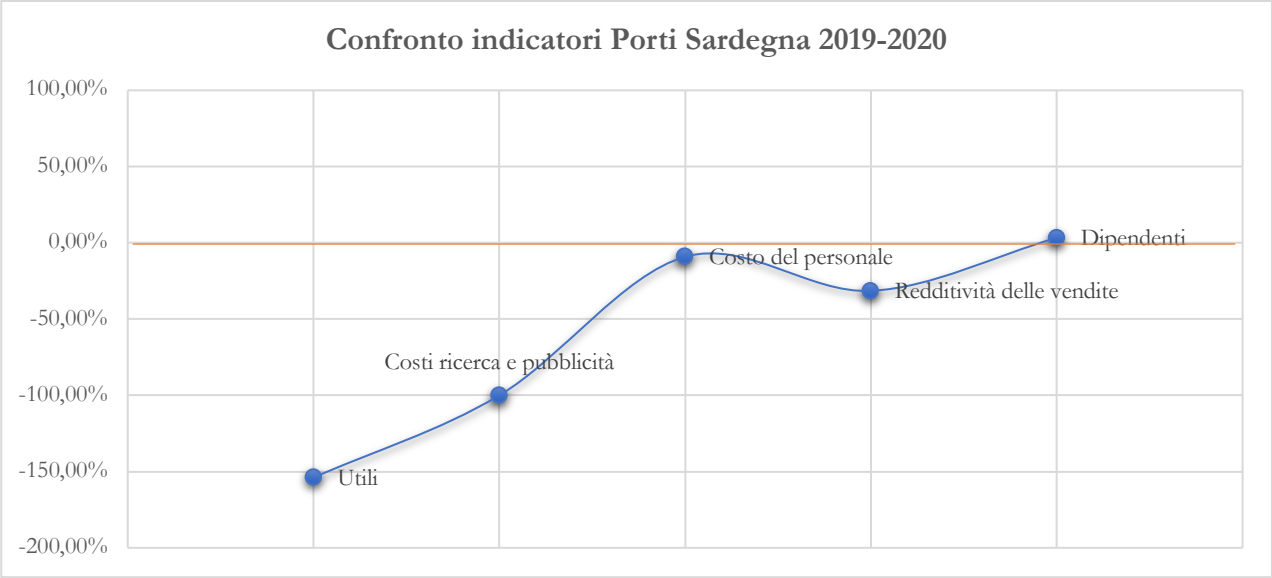
Infatti, se da un lato la voce **Ricerca e Sviluppo** presente nei bilanci utilizzati per le elaborazioni tecniche non è sempre attendibile per comprendere la vera capacità delle imprese di competere nel medio e lungo periodo, dall'altro, la stessa vocazione per la crescita può essere analizzata considerando elementi qualitativi che interessano sia la **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** che l'attività **dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua.** Entrambi i settori, anche nell'analisi approfondita degli indicatori di bilancio, confermano questa visione, con aumento dei debiti a m/l termine per possibili nuovi investimenti, consistenze patrimoniali e marginalità positive a dimostrazione di una costante valorizzazione delle attività realizzate, soprattutto nell'ambito del sistema economico territoriale a vocazione turistica. Proprio in questo ambito i dati mostrano come nel segmento dei **servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua**, i porti turistici della Sardegna, nel 2020 hanno registrato rispetto al 2019 un decremento medio degli utili (-153,95%), così come dei costi in ricerca e pubblicità (-100%), del personale (-9,13%) e della redditività delle vendite (-31,48%), ma, un incremento nel numero medio dei dipendenti (+3,29%).

Sempre più diportisti, infatti, fanno tappa nelle coste della regione, mostrando una preferenza per la parte nord-orientale, in cui sono presenti il 43,48% dei porti di tutta la Sardegna, il maggior numero di posti barca dell'Isola ed il 66% dei posti di maxi-yacht e giga-yacht[6].

[5] I dati tendenziali medi evidenziati dallo studio di Assonautica (2022) confermano la reattività del settore che presenta *asset immateriali* in grado di incidere positivamente sulla resilienza delle imprese.

[6] Fonte: Magellano Store Blog (2/2021) - "La Gallura prova a ripartire dai maxi yachts - MagellanoStore Blog"

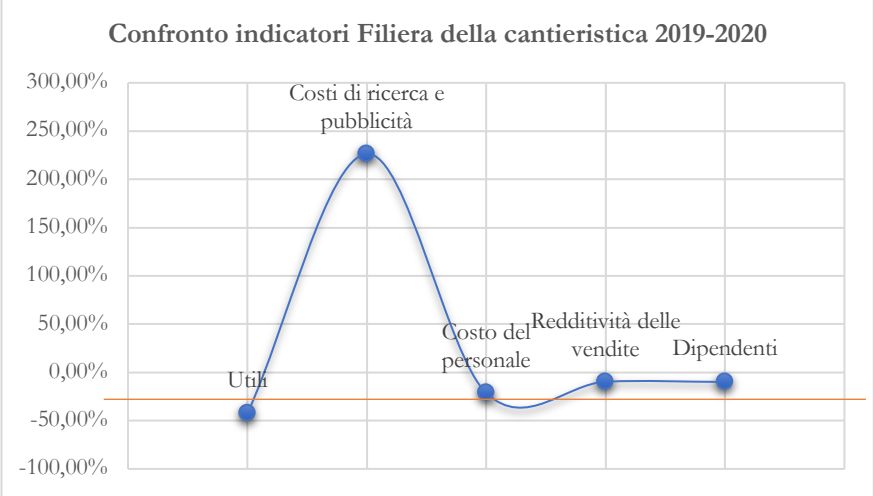
Grafico 1: Confronto indicatori Porti Sardegna 2019-2020



Fonte: nostre elaborazioni su estrazione dati da Analisi Informatizzata delle Aziende (AIDA) di Bureau van Dijk – periodo di riferimento 2019-2020).

Per quanto riguarda la filiera della cantieristica, in generale, in Sardegna, c'è stato un decremento nel numero medio dei dipendenti aziendali (-9,92%), negli utili aziendali (-42,50%), nei costi del personale (-21,34%) e nella redditività delle vendite (-9,70%), ma, pur con le riserve espresse in precedenza, un incremento medio nei costi di ricerca e pubblicità (+226,38%).

Grafico 2: Confronto indicatori Filiera della cantieristica Sardegna 2019-2020



Fonte: nostre elaborazioni su estrazione dati da Analisi Informatizzata delle Aziende (AIDA) di Bureau van Dijk – periodo di riferimento 2019-2020).

Quest'ultimo dato ci incuriosisce e ci spinge ad analizzare in modo più approfondito la dimensione qualitativa degli investimenti aziendali nel settore, alla ricerca di un segnale che confermi l'interesse delle imprese per la ricerca e l'innovazione di prodotto e servizio, soprattutto nell'ottica della sostenibilità quale nuova fonte del vantaggio competitivo.

Infatti, soprattutto nel comparto nautico, l'innovazione risulta fondamentale sia per soddisfare le esigenze turistiche (sempre più orientate verso la sostenibilità di prodotto e di servizio e verso un turismo esperienziale, capace di favorire il contatto con l'autenticità dei luoghi visitati), sia per contribuire realmente ad uno sviluppo sostenibile, che possa permettere all'economia locale di crescere, preservando le ricchezze naturali. Da un'indagine realizzata nel marzo 2022[7] su un campione di oltre 300 aziende operanti nei settori della **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** e **dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua** operanti nella Regione Sardegna, emerge che un numero sempre maggiore di imprese sono consapevoli dell'importanza strategica della sostenibilità quale leva competitiva (98,31%) anche se, allo stato attuale, il percorso verso l'implementazione di pratiche sostenibili (il 17,54% sostiene di non aver implementato mai delle pratiche sostenibili nella propria azienda) e acquisizione di certificazioni ambientali (il 40,35% dei rispondenti dichiara di non aver mai ottenuto una certificazione ambientale) risulta essere lungo ed impegnativo. In generale, la maggior parte delle aziende che hanno partecipato all'indagine si trovano d'accordo sul fatto che il settore nautico possa essere reso maggiormente sostenibile (62,75%) e che la sostenibilità nel settore in futuro sarà importante per rimanere competitivi sul mercato (56,86%) e per migliorare l'immagine aziendale (64,71%).

Tenuto conto dei dati osservati, emerge che la competitività futura si baserà in misura crescente sull'innovazione trasversale a più settori, in grado di generare valore contemporaneamente per i soggetti appartenenti alla cantieristica navale e al mondo dei servizi, dove la componente di R&S sarà affidata a soggetti terzi in grado di sostenere la dinamicità e la prospettiva del settore nell'ottica di una convergenza funzionale tra aree di specializzazione produttiva. È il caso, ad esempio, delle innovazioni proposte nella dimensione IoT (Internet of Things), che, grazie alla costante ricerca e prototipazione da parte di centri di ricerca pubblici e privati, consentiranno di sviluppare una tecnologia per la produzione di energia 100% green grazie ad un ormeggio intelligente che, catturata l'energia del moto ondoso, la trasformerà in energia elettrica, con spinta alla qualificazione sia delle soluzioni produttive, grazie ai natanti ibridi o con tecnologia *foil*[8], che della gestione delle unità da diporto nella rete dei porti[9].

Questo nuovo scenario produttivo consentirà di migliorare le performance dell'intero cluster dell'economia del mare, sia per le imprese che per il sistema territoriale, che vedrebbe una maggiore attrattività a beneficio di investitori e visitatori. Infatti, recenti indagini (Assonautica 2022) confermano la crescente sensibilità dei diportisti verso la sostenibilità, con possibilità per le mete più innovative di sviluppare sistemi di offerta di prodotti e servizi ad alto tasso di penetrazione nel mercato.

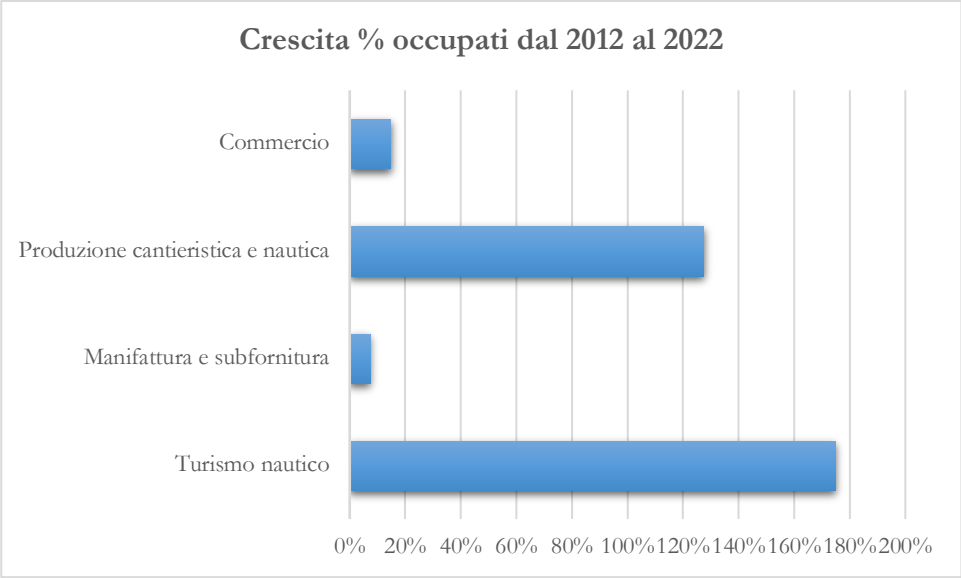
Riguardo la componente *risorse umane*, tra il 2012 ed il 2022, secondo uno studio dell'Osservatorio del Mercato del Lavoro dell'ASPAL (2022), si nota un costante incremento delle assunzioni nel comparto nautico, con una significativa crescita degli occupati nell'ambito del turismo nautico (+175% rispetto al 2012), della manifattura e subfornitura (+7,35%), nella produzione cantieristica e nautica (+127,4) e nel commercio (+14,85%) e un decremento nei servizi di manutenzione, riparazione e refit (-5,79%).

[7] Fonte: Tourism Plus, spin off dell'Università degli studi di Sassari – indagine su "L'impatto delle risorse umane sulla sostenibilità del sistema mare" (in corso di pubblicazione).

[8] Natanti alimentati da carburanti tradizionali e gas.

[9] Fonte: Nautica, il settore si evolve grazie all'IoT - Adnkronos.com – 7/2021.

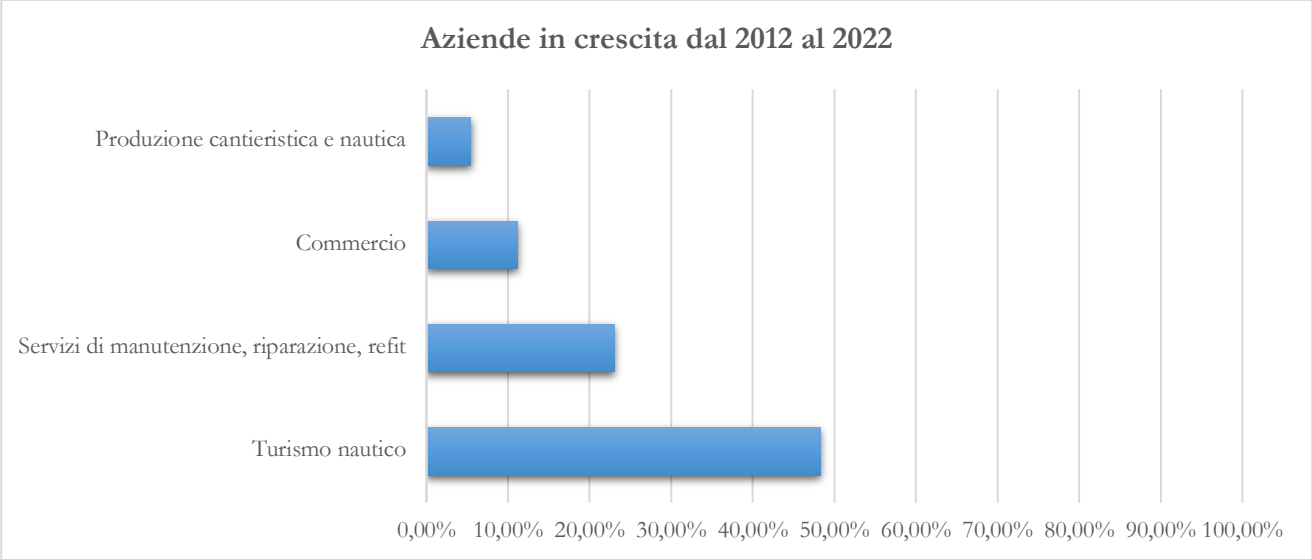
Grafico 4: Crescita % occupati nel comparto nautico nel 2022 rispetto al 2012



Fonte: Osservatorio del Mercato del lavoro – ASPAL (2022)

Sul versante imprese, si evidenzia la crescita di quelle operanti nel turismo nautico (+48,25%), nell'ambito di servizi di manutenzione, riparazione e refit (+23%), nel commercio (+11,11%) e nella produzione cantieristica e nautica (+5,45%), con una diminuzione delle unità operanti nell'ambito della manifattura e subfornitura (-13%).

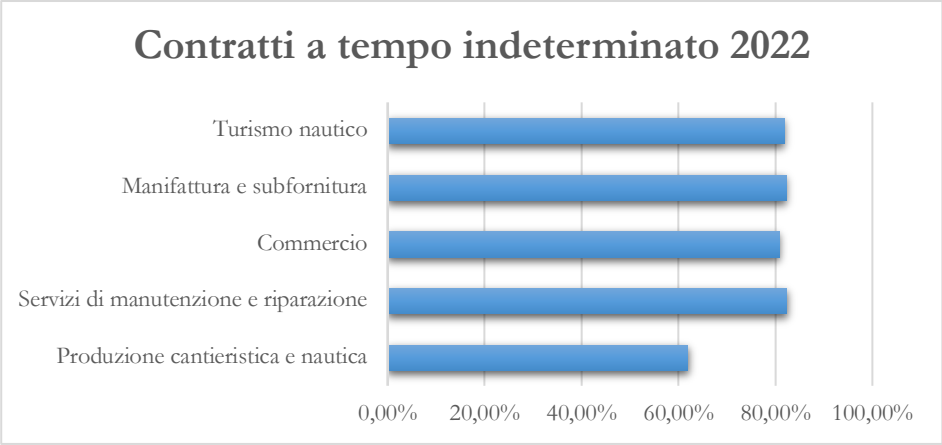
Grafico 5: Aziende in crescita nel 2022 rispetto al 2012



Fonte: Osservatorio del Mercato del lavoro – ASPAL (2022)

Un altro dato positivo riguarda i dipendenti assunti a tempo indeterminato che, nell'ambito della produzione cantieristica e nautica sono pari al 61,95%, nell'ambito dei servizi di manutenzione e riparazione sono l'82,38%, nel commercio l'80,79%, nella manifattura e subfornitura l'82,19% e nel turismo nautico l'81,79%.

Grafico 6: Contratti a tempo indeterminato nel comparto nautico ad aprile 2022



Fonte: Osservatorio del Mercato del lavoro – ASPAL (2022)

I dati mostrano un quadro dinamico delle imprese operanti nel mondo della nautica che, nell'ambito di una crescita esponenziale del numero delle aziende nel decennio 2012-2022, si caratterizza per una maggiore vivacità nel segmento del turismo nautico e nei servizi di manutenzione e riparazione con la predominanza di lavoratori stabili, contro una costante concentrazione delle attività produzione/costruzione in soggetti di dimensioni medie e impiego di lavoratori discontinuo.

Conclusioni

Le analisi fin qui condotte confermano l'importanza dei settori della **cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva** e **dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua** nell'economia della Sardegna, con una presenza capillare sull'intero sistema regionale e la formazione di cluster ad alto valore aggiunto soprattutto nel nord-est dell'Isola. Con una ampia possibilità di determinare le tendenze evolutive grazie a nuove analisi qualitative che, unitamente ai dati di bilancio, possano aiutare ad identificare i reali fattori critici di successo dell'intero sistema dell'economia del mare.

I dati disponibili, pur restituendo una realtà dinamica in grado di resistere a fasi critiche congiunturali, non consentono di apprezzare completamente la reale consistenza di un settore che nell'isola potrebbe rappresentare la giusta sintesi tra l'economia industriale, il mondo dei servizi e il sistema turistico

Infatti, se oggi è più facile esemplificare la composizione qualitativa del settore *produttivo* della nautica tramite le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, i cantieri navali, le aziende di manutenzione e riparazione di navi commerciali ed imbarcazioni da diporto e le aziende che si occupano del commercio di natanti, è altrettanto corretto evidenziare che le stesse non restituiscono la complessità dell'intero comparto che oggi conta altre tipologie di azienda che spaziano "dall'industria del legno, le aziende di fabbricazioni di prodotti in metallo, ad aziende di design, all'industria tessile e ad altre industrie"[10]. E la stessa problematica esiste per la componente servizi che, all'interno dell'economia del mare, rappresenta il trait d'union con l'industria delle vacanze.

Tale criticità, emersa anche nell'analisi dei comparti tramite i codici ATECO, conferma la necessità di un approccio multi-sistemico alla nautica, da intendersi quale modello di integrazione produttiva che, sfuggendo alle analisi quantitative, richiede un approccio nuovo e fondato sulla raccolta sistematica dei dati qualitativi a supporto della comprensione delle dinamiche che governano la creazione di valore.

In questo senso, l'approccio proposto considera la propensione all'innovazione e le risorse umane come due elementi qualificanti e trasversali in grado di fungere da collante tra le diverse anime economiche

[10] Invitra - Nautica e cantieristica (incubatore-invitra.eu)

della nautica, superando l'elemento dimensionale e concentrandosi sulla visione della filiera in relazione alla soluzione proposta sul mercato.

I due elementi qualificanti, intercettati sulla base di dati contabili e di mercato, potranno essere la base delle future ricerche, al fine di favorire la crescita del settore a beneficio dell'economia della Sardegna.