BlueConnect

Collegare le MI-PMI ai mercati marittimi a forte potenziale di crescita

Progetto n. 148

T1.2.2

Rapporto regionale sui dati socio-economici

Territorio: LIGURIA

Data di consegna prevista: M6

Data di consegna effettiva: ...

Organizzazione responsabile: ...

Livello di diffusione		
PU	Pubblico	
CO	Confidenziale, solo per i membri del consorzio	**X**

Il presente progetto è cofinanziato dall'Unione Europea e dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale - Programma Italia-Francia Marittimo 2014-2020

Numero della documentazione da consegnare:	T1.2.2
Responsabile della documentazione da consegnare:	Federica Montaresi
Componente:	T1

Autore/i – in ordine alfabetico		
Nome	**Organzzazione**	**E-mail**
Adriana Battistini	Consulente ADSPMLO	adrianabattistini@gmail.com
Federica Montaresi	ADSPMLO	federica.montaresi@porto.laspezia.it
Dayla Villani	ADSPMLO	dayla.villani@porto.laspezia.it

Revisione del Documento			
Versione	**Data**	**Modifiche**	
		Tipo di modifiche	**Modificato da**

Sintesi
Il presente rapporto è frutto di un'indagine che ha interessato direttamente 52 porti del Sistema Portuale Ligure, il principale in Italia e uno dei più grandi in tutto il Mediterraneo. L'obiettivo è stato quello di analizzarne i dati socio economici, secondo tre settori di attività portuale che sembrano, oggi, sostenere la crescita dei porti: nautica da diporto e yachting; logistica; crociere e traghetti. Attorno a tali attività, si sviluppa circa il 12% della produzione e dell'occupazione regionale ligure, rendendo l'economia del mare una delle competenze più distintive del territorio. Ed è solo scoprendo i numeri e definendo le esigenze delle singole realtà portuali che si potranno realmente comprendere le opportunità di sviluppo dei traffici marittimi e dei commerci, del turismo, della logistica e proporre quindi una visione chiara per il futuro e la competitività della portualità ligure.

Indice

1 Descrizione regionale 5

1.1 Presentazione geografica della regione 5

1.2 Presentazione economica della regione 6

1.3 Presentazione portuaria della regione 8

2 I porti del territorio 10

2.1 Individuazione e sviluppo della metodologia 10

2.2 Principali indicatori 15

2.3 Avvisi espressi dai porti (domande aperte) 17

3 Le attività portuali 18

3.1 Trasporti marittimi : principali indicatori 18

3.1.1 Avvisi espressi dai porti (domande aperte) 21

3.1.2 Situazione generale e problemi specifici 21

3.2 Diporto & Yachting : principali indicatori 22

3.2.1 Avvisi espressi dai porti (domande aperte) 24

3.2.2 Situazione generale 24

3.1 Altri settori (pesca/riparazione navale) : principali indicatori 26

4 Il tessuto delle imprese in relazione con il porto 27

4.1 Principali indicatori 27

4.2 Analisi del tessuto imprenditoriale 29

4.3 Situazione generale e opportunità di sviluppo 31

5 Conclusione : Identificazione delle principali opportunità di sviluppo 33

Illustrazioni

Figura 1 5
Figura 2 6
Figura 3 11
Figura 4 25
Figura 5 30

Tabelle

Tabella 1 – Classificazione Sistema Portuale Ligure 15
Tabella 2 – Porti del territorio – Principali indicatori 17
Tabella 3 – Trasporti marittimi 19
Tabella 4 – Merci e Logistica 21
Tabella 5 – Diporto & Yachting 24
Tabella 6 – Pesca e Riparazione navale 26
Tabella 7 – Imprese sul sito portuale 28
Tabella 8 – Imprese sul sito portuale 28

Elenco delle abbreviazioni

APL: Autorità Portuale di Livorno

ADSPMLO: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

CCIAA: Promocamera - Azienda Speciale Camera di Commercio di Sassari

CCINCA – Camera di Commercio e dell'Industria Nizza Costa Azzurra

PMM: Polo del Mar Mediterraneo

MPI – PMI: micro piccole e piccole medie imprese

1 Descrizione regionale

1.1 Presentazione geografica della regione

La Liguria è una regione italiana a statuto ordinario dell'Italia nord-occidentale di 1 565 307 abitanti[1], con capoluogo Genova. I quattro capoluoghi di provincia sono pertanto: Genova, La Spezia, Savona, Imperia.

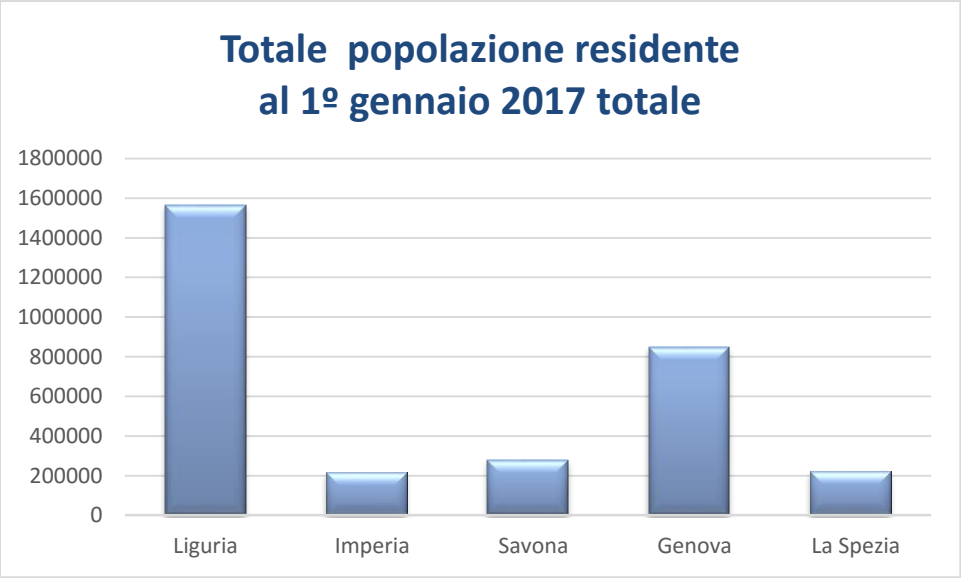


Figura 1

Bagnata a sud dal Mar Ligure, la regione confina a ovest con la Francia (regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra), a nord con il Piemonte e con l'Emilia-Romagna e a sud-est con la Toscana. La regione fa parte dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo e copre un'area di 5.410 km2, corrispondente all'1,8% della superficie nazionale e al 9,3% della macro area del Nord-Ovest.

[1] Dato Istat - Popolazione residente al 1° gennaio 2017

Figura 2

La presenza del mare, l'assenza di tratti pianeggianti e la protezione offerta dalle catene montuose delle Riviere di Ponente e di Levante, costituiscono caratteristiche morfologiche chiave per spiegare il clima favorevole di questa Regione. Le coste si estendono per quasi **345 km totali**, collocandosi come seconda Regione italiana per estensione di coste protette (132 km). La morfologia del territorio influisce anche sulla conformazione della rete infrastrutturale. I collegamenti stradali, autostradali e ferroviari si sono infatti sviluppati lungo due linee principali: seguendo il corso dei litorali costieri o lungo i principali fondovalle.

1.2 PRESENTAZIONE ECONOMICA DELLA REGIONE

L'economia della Liguria è principalmente basata sulle attività commerciali, sull'industria, sul turismo e sull'agricoltura. L'industria ligure è generalmente associata ai grandi poli produttivi che sorgono nelle periferie dei maggiori centri urbani come i capoluoghi di provincia. L'importazione di materie prime attraverso i porti ha sviluppato quindi l'industria siderurgica, petrolchimica, chimica e metalmeccanica. Nel 2015 la Liguria ha generato a livello aggregato un valore di **45,7 miliardi di Euro**, pari al 2,3% del Prodotto Interno Lordo nazionale. Secondo il rapporto "Economia del Mare" Unioncamere[2], La Liguria è la regione in cui l'economia del mare ha un peso maggiore sul tessuto imprenditoriale locale, grazie ad

[2] V° edizione rapporto sull'Economia del Mare - UnionCamere

un'incidenza delle aziende della blue economy pari al 9% sul totale imprenditoriale regionale. Questo aspetto ha senz'altro contribuito allo sviluppo di diverse attività[3]:

- **Cantieristica**: un settore suddiviso in tre comparti principali: 1) Cantieri Navali specializzati nella costruzione di grandi Navi. Il comparto ospita alcuni tra i più importanti cantieri navali d'Europa, che eccellono soprattutto nella realizzazione delle grandi navi da crociera; le provincie di La Spezia e Genova coprono il 9% della quota complessiva di export nazionale del settore. 2) unità militari di superficie e sommergibili, navi a tecnologia duale, componentistica navale, oltre alla ricerca e innovazione. 3) Produzione di imbarcazioni a motore di dimensioni superiori ai 60 metri e dei mega-yacht (Cantieri Baglietto, Admiral, Mondomarine, Perini, San Lorenzo ecc.).
- **Logistica**: settore importante soprattutto in relazione alla portualità. I porti liguri oggi movimentano circa il 36,0% dei container in transito negli scali nazionali (il 55,0%, se si esclude il transhipment). Da sottolineare la presenza sul territorio di importanti realtà quali il Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata e la Scuola Nazionale di Logistica e Trasporti, oltre che avanzati centri di ricerca nel settore della logistica, industria high tech, e una rete di aziende che impiega complessivamente 15.000 addetti.
- **Nautica da diporto**: Sui 345 km della Costa Ligure si trovano tra i più belli e suggestivi porticcioli di Italia, una costa frastagliata verde e ricca di naturali bellezze, meta e rifugio degli appassionati della nautica da diporto. La regola dei numeri potrebbe far pensare che ogni 6/7 km di costa si incontra un porticciolo, in realtà dei circa 22.000 posti barca registrati, il 43% sono concentrati nei comuni di Genova, La Spezia, Savona, Carrara.
- **Croceristica**: la Liguria ospita ogni anno circa 2,5 milioni di crocieristi e si conferma la prima Regione per numero di passeggeri movimentati in Italia (22% del totale nel 2016) ed è quarta per toccate nave (15,8% del totale, dietro a Lazio, Sicilia e Campania). In particolare, lo scalo portuale della Spezia è quello che ha registrato la maggior crescita nel numero di turisti crocieristici

[3] elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Assoporti e altre fonti, 2017

movimentati nell'ultimo decennio in Italia (tasso medio annuo composto pari a +22,7% tra 2007 e 2016 rispetto al +2% di Savona e al +7,7% di Genova)

- **Traghetti**: La conformazione naturale del territorio Ligure ha favorito lo sviluppo di una efficiente rete di traghetti che connette la regione stessa al resto dell'Italia, alle isole maggiori ed ad alcuni importanti porti del Mediterraneo. Particolarmenti attivi in questa tipologia di traffico i porti di Genova e Savona.
- **Turismo**: dal potenziale ancora inespresso, che ha visto raddoppiare le presenze di visitatori stranieri tra il 2000 e il 2016, raggiungendo quota 2,1 milioni.

Attorno a tali attività, si sviluppa circa il 12% della produzione e dell'occupazione regionale, rendendo l'economia del mare una delle competenze più distintive del territorio ligure[4].

1.3 PRESENTAZIONE PORTUARIA DELLA REGIONE

La Liguria rappresenta il **principale sistema portuale italiano** ed uno dei più grandi di tutto il Mediterraneo, grazie anche la favorevole posizione geografica, al centro dell'area industriale e commerciale del Nord Italia e del Sud Europa.

I porti liguri sono oggi scali polivalenti, attrezzati per accogliere ogni tipo di nave e per ogni tipo di merce: contenitori, merci varie, prodotti deperibili, rinfuse solide e liquide, prodotti petroliferi. Senza dimenticare l'importante volume di traffico-passeggeri traghetti, sia quale home port delle principali compagnie crocieristiche e la vivace attività diportistica. Il Sistema Portuale Ligure, a seguito della riforma delle Autorità Portuali[5], è caratterizzato da una nuova governance che fa capo a due Autorità di Sistema Portuale: Autorità di Sistema del mar Ligure Occidentale (Porti di Genova, Savona e Vado Ligure; Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale (Porti di La Spezia e Marina di Carrara). Tra le competenze delle nuove autorità di sistema rientrano il coordinamento di progetti transnazionali per la definizione di strategie comuni dei Paesi del Mediterraneo, sul trasporto intermodale e sulle tematiche della sicurezza marittima.

[4] Rapporto Liguria 2022, 2017, The European House Ambrosetti

[5] Il 4 agosto 2016 è stato approvato il Decreto legislativo n.169, che riorganizza, razionalizza e semplifica la disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge n.84 del 28 gennaio 1994, prevedendo che i 57 porti di rilievo nazionale siano coordinati da 15 Autorità di sistema portuale, cui viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area.

Il sistema portuale della liguria si sviluppa attorno **3 poli commerciali principali**:

1. Il **porto di Genova**[6] - in posizione baricentrica rispetto ai principali mercati di origine e destinazione italiani o del mediterraneo delle merci, si colloca lungo le rotte internazionali di collegamento con le principali aree geoeconomiche interessate dagli scambi commerciali con l'italia e rappresenta un punto di riferimento per lo short sea shipping internazionale e mediterraneo. Il bacino si estende ininterrottamente per 22 km lungo la costa, con una superficie totale di 7 milioni di mq , e con 25 terminal, attrezzati per accogliere ogni tipo di nave per ogni tipo di merce: contenitori, merci varie, prodotti deperibili, metalli, forestali, rinfuse solide e liquide, prodotti petroliferi e passeggeri, con una serie completa di servizi complementari, dalle riparazioni navali, allestimento navi telematica e l'informatizzazione. Con oltre 51,3 milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2015, il porto di Genova rappresenta una realtà polivalente, con una forte presenza industriale costituita dalle imprese di costruzione e riparazione navale, oltreché una meta di rilevanti flussi passeggeri grazie a traghetti e crociere. Il porto rappresenta uno dei principali scali Europei e costituisce il terminale Mediterraneo del Corridoio Europeo Reno-Alpi. In ambito nazionale Genova è il primo porto per traffico diretto, nel settore dei container, con 2,2 milioni di TEU movimentati nel 2015 e più in generale nella movimentazione di merci non rinfusiere.
2. Il **porto Savona-Vado** - È situato in adiacenza del centro storico di Savona e nel bacino di Vado Ligure. Le attività portuali, gestite da terminalisti privati, coprono ogni settore del trasporto marittimo, merci (container, general cargo, rinfuse solide e liquide) e passeggeri (crociere e traghetti). Savona Vado è uno dei primi porti crocieristici del Mediterraneo e un "ponte" per la Corsica, disponendo di una efficiente e moderna stazione marittima e fondali naturali profondi.
3. Il **porto della Spezia**[7] **-** È il secondo porto in Italia per i servizi diretti verso l'hinterland e principale gateway del sistema industriale e dei consumi del Nord Italia. E' situato nella parte più settentrionale del Golfo della Spezia, al centro dell'arco costiero che

[6] All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure.
[7] All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è stata attribuita la gestione dei porti della Spezia e Marina di Carrara.

va da Genova a Livorno, e grazie all'eccellente posizione geografica è il porto di riferimento dei mercati della pianura padana, della Svizzera e dell'Austria, arrivando fino alla Baviera. E' inoltre il primo porto in Italia per percentuale di traffico a mezzo ferrovia raggiungendo una percentuale di circa il 35%. All'interno di una rada di circa 1500 ettari protetta da una diga foranea di circa 2,2 km che ne assicura l'operatività tutti i giorni dell'anno, il porto della Spezia dispone di 5,1 km di banchine e 575.000 m² di aree disponibili servite da una rete di 17 km di binari ferroviari e 3,500 km di strade. I pescaggi arrivano fino a 14 m consentendo l'accosto alle navi portacontainer di ultima generazione. Nel 2016 il porto ha registrato una movimentazione totale di 1.272.425 TEU, coprendo una quota del 12% circa del traffico italiano che per il 2016 si è attestato a 10,5 milioni di TEU. Il peso percentuale di La Spezia sul traffico container nazionale, compreso il transhipment, si attesta al 13%; escludendo il Transhipment, il porto spezzino sviluppa il 21% dei flussi totali nazionali di import-export via mare. Per quanto riguarda il traffico crocieristico, il 2016 si è chiuso con una flessione del 24% sul 2015, principalmente dovuta alla sensibile riduzione delle attività di home porting. Sono transitati complessivamente 507.531 passeggeri (-24%) di cui 499.248 alla Spezia, 8.113 a Portovenere e 170 a Lerici. I passeggeri in homeport imbarcati e sbarcati ai terminal crociere sono stati 7.400 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 144 (-18,1%).

Attorno a questi 3 poli principali si è strutturata col tempo l'attività marittima di altre realtà portuali di medio – piccole dimensioni.

2 I porti del territorio

2.1 INDIVIDUAZIONE E SVILUPPO DELLA METODOLOGIA

Il lavoro di studio, raccolta e analisi dati socio- ecomici del sistema portuale ligure si è articolato principalmente in tre fasi:

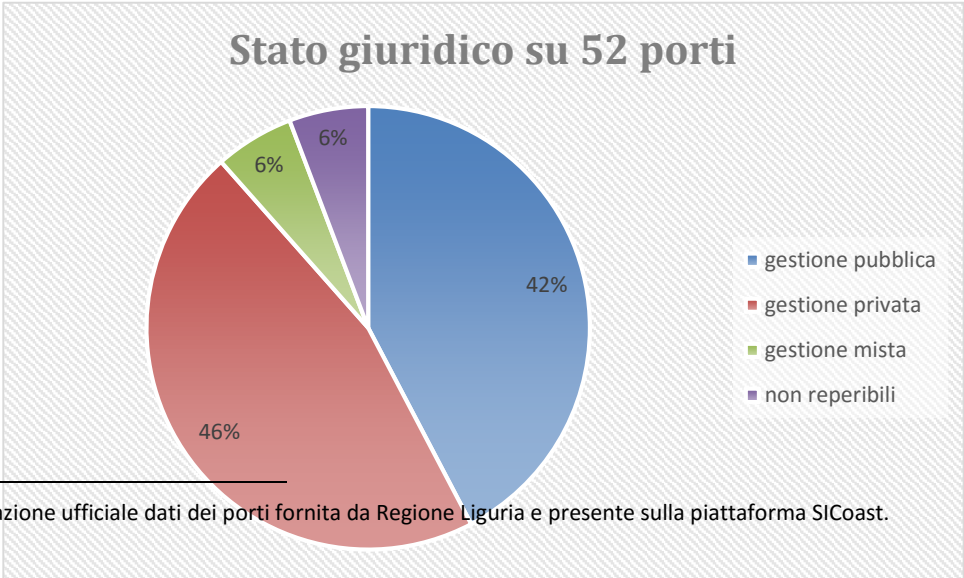
1 **Fase preliminare** - di fotografia generale[8] del sistema portuale ligure che portato ad una mappatura iniziale di 59 porti sul territorio (vedi tabella 1) e all'individuazione delle caratteristiche principali degli stessi. Tale classificazione ha compreso anche il Porto di Marina di Carrara, pur geograficamente collocato nella regione Toscana, ma che a seguito della riforma portuale è stato inserito nella governance dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale.

2 **Fase di indagine** - di classificazione "reale" del sistema portuale ligure, nella quale sono stati per primi indagati i principali porti del sistema portuale ligure (Genova, La Spezia, Savona-Vado) e, in secondo luogo, le altre realtà portuali di piccola-medio dimensione. Su 59 porti indagati, 52 sono quelli effettivamente censiti:

- 7 di essi potrebbero esser ritenuti non classificabili in quanto**:**
  - ✓ *Ventimiglia (non agibile per cantiere aperto); Capo Pino (Non agibile per autorizzazioni); Marina di Carrara (inclusa nel Porto di Carrara); Castello dei Sogni (non agibile); Genova Porto Rifugio (incluso nel Porto di Genova)*
  - ✓ *i porticioli di Framura, Isola di Gallinara, Circolo Velico non sono stati visionati in quanto realtà molto piccole con numeri inferiori a 10 unità.*

Quindi di 59 porti, 52 sono quelli realmente censiti (di 3 porti su 52 - Le Grazie, Cadimare, Levanto - pur essendo marine di medie dimensioni, non è stato possibile reperire direttamente i referenti, e verificare i dati). Il numero di risposte effettive da parte dei porti è quindi 49.

Uno dei fattori che poi porterà alle considerazioni dei capitoli successivi riguarda lo statuto giuridico dei 52 porti censiti.



[8] Classificazione ufficiale dati dei porti fornita da Regione Liguria e presente sulla piattaforma SICoast.

Figura 3

Nei porti a gestione pubblica le attività portuali sono affidate a società di gestione (a partecipazione pubblica) che si occupano di molteplici attività di servizio per conto del Comune, rendendo difficile per esempio reperire l'interlocutore di riferimento. Al contrario, nei porti a gestione privata gli interlocutori si sono mostrati spesso restii a fornire informazioni specifiche, da un lato, per mancanza di personale da dedicare a tale attività e, dall'altro, per poca fiducia nei confronti di iniziative/progetti di questo tipo che a detta loro non portano ricadute concrete sul territorio.

3 **Fase di screening** - dello scenario portuale regionale ovvero di individuazione dei principali indicatori e analisi degli stessi per la definizione delle esigenze delle singole realtà portuali.

	COMUNE	REGIONE	NOME PORTO	NOTE
1	**GENOVA**	Liguria	Porto di Genova	
2	ARENZANO	Liguria	Porto di Arenzano	
3	CHIAVARI	Liguria	Porto Turistico Internazionale	
4	GENOVA	Liguria	Marina Molo Vecchio	
5	GENOVA	Liguria	Marina Genova Aereoporto	
6	GENOVA	Liguria	Genova - Nervi	
7	GENOVA	Liguria	Marina Fiera	
8	GENOVA	Liguria	Porto rifugio di Genova	*Non reperibile*
9	GENOVA	Liguria	Marina Porto Antico	
10	GENOVA	Liguria	Porticciolo Duca degli Abruzzi	
11	LAVAGNA	Liguria	Porto di Lavagna	
12	PORTOFINO	Liguria	Porto rifugio	
13	RAPALLO	Liguria	Porto Turistico internazionale "Carlo Riva"	
14	RAPALLO	Liguria	Porto Pubblico	
15	RAPALLO	Liguria	Castello dei Sogni	*Non*

				classificabile
16	SANTA MARGHERITA LIGURE	Liguria	Porto rifugio	
17	SESTRI LEVANTE	Liguria	Porto commerciale	
18	IMPERIA	Liguria	Porto di Imperia Porto Maurizio	
19	BORDIGHERA	Liguria	Porto Pubblico	
20	DIANO MARINA	Liguria	Porto Pubblico	
21	IMPERIA	Liguria	Porto di Oneglia - Molo Asno	
22	RIVA LIGURE	Liguria	Impianto nautico minore	
23	SAN BARTOLOMEO AL MARE	Liguria	Impianto nautico minore	
24	SAN LORENZO AL MARE	Liguria	Marina di San Lorenzo	
25	SAN REMO	Liguria	Porto Sole	
26	SAN REMO	Liguria	Capo Pino	*Non classificabile*
27	SAN REMO	Liguria	Porto Pubblico	
28	SANTO STEFANO AL MARE	Liguria	Marina degli Aregai	
29	SANTO STEFANO AL MARE	Liguria	Impianto nautico minore	
30	TAGGIA	Liguria	Impianto nautico minore	
31	VENTIMIGLIA	Liguria	Impianto nautico minore	*Non classificabile*

32	**LA SPEZIA**	Liguria	Porto della Spezia	
33	AMEGLIA	Liguria	Bocca di Magra	
34	FRAMURA	Liguria	Framura-Ciamia	*Non classificabile*
35	LA SPEZIA	Liguria	Cadimare	*Non reperibile*
36	LA SPEZIA	Liguria	Assonautica A. De Benedetti	
37	LA SPEZIA	Liguria	Porto Mirabello	
38	LA SPEZIA	Liguria	Porto Lotti	
39	LERICI	Liguria	Porto pubblico Lerici	
40	LERICI	Liguria	Pertusola-Muggiano	
41	LEVANTO	Liguria	Impianto nautico minore	*Non classificabile*
42	MONTEROSSO AL MARE	Liguria	Circolo Velico	
43	PORTOVENERE	Liguria	Porto rifugio di Porto Venere	
44	PORTOVENERE	Liguria	Marina del Fezzano	
45	PORTOVENERE	Liguria	Le Grazie	*Non reperibile*
46	VERNAZZA	Liguria	Porto pubblico Vernazza	
47	**SAVONA**	Liguria	Porto di Savona-Vado	
48	ALASSIO	Liguria	Porto 'Luca Ferrari' - Marina di Alassio	
49	ALBENGA	Liguria	Porto dell'isola Gallinara	*Non classificabile*
50	ANDORA	Liguria	Marina di Andora	
51	CELLE LIGURE	Liguria	Cala Cravieu	
52	FINALE LIGURE	Liguria	Porto di Capo San Donato	
53	LOANO	Liguria	Marina di Loano	
54	SAVONA	Liguria	Darsena Santa Lucia	
55	SAVONA	Liguria	Zona Funivie	
56	SAVONA	Liguria	Vecchia Darsena	
57	VARAZZE	Liguria	Marina di Varazze	

58	Carrara	Toscana	Porto di Carrara	
59	Carrara	Toscana	Marina di Carrara	*Marina inclusa nel Porto di Carrara*

Tabella 1 – Classificazione Sistema Portuale Ligure

2.2 PRINCIPALI INDICATORI

L'analisi del contesto regionale, ha avuto sin dall'inizio l'obiettivo di condurre, da un lato, alla definizione di un quadro conoscitivo d'insieme, dall'altro alla delineazione delle specificità portuali. Tuttavia, il riscontro diretto con gli stessi porti ha messo ben presto in luce un problema di classificazione dei porti[9] e una certa disomogeneità della lista di indicatori presentati che non può tenere conto, nel complesso, delle specificità delle singole realtà. Questo fattore, ha fatto sì che molti porti per esempio non abbiamo fornito alcuni dati considerati ai fini dell'indagine come "obbligatori", non solo per questioni "strutturali" ma soprattutto di contesto. D'altro canto, per fornire un valore di riferimento "reale" dal punto di vista quantitativo, il tasso di risposta dovrebbe esser calcolato piuttosto in base al valore reale regionale, ovvero 52 porti censiti.

Tasso di risposta %	**PRINCIPALI INDICATORI**			
Elaborazione piattaforma Osservatorio				
	Caratteristiche del porto	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**[10]
	Numero di porti sul territorio	**52**	49	94,23%
88,14%	Numero di porti che gestiscono un campo boe	**7**	32	65,31%
6,78%	Numero di posti nel campo boe	**271**	4	7,8%[11]
88,14%	Superficie totale (m²)	12.308.538	19	36,5%[12]

[9] Per es. il decreto Burlando suddivide i porti in tre categorie: turistici veri e propri, approdi (sezioni turistiche in porti commerciali) e punti di ormeggio. La mappatura effettuata in base delle tre attività ha reso molto difficile effettuare una classificazione sostanziale del sistema portuale, essendo nella realtà suddiviso più per area di competenza demaniale.
[10] Calcolato sulla base del numero di risposte effettive diviso per il numero reale di porti presenti sul territorio ovvero 52 porti.
[11] Il numero reale di posti in campo boe è di 271.

88,14%	Numero di porti con : • Attività Diporto & yachting	49	49	94,23%
8,47%	• Attività Trasporto passeggeri	5	6	11,5%
6,78%	• Attività Trasporto merci	4	4	7,6%
88,14%	Dipendenti fissi[13]	597	20	
16,95%	Dipendento stagionali	25		
10,17%	Ricavi 2016 (k€)[14]	8.529.598	6	11,5%
8,47%	Fatturato 2016 (k€)	2.003.795	5	9,6%
3,39%	Imposta fondiaria 2016 (k€)	314	1	1,9 %
11,86%	Canoni 2016 (k€)	122.570	6	11,5%
6,78%	Altre imposte e tasse 2016 (k€)	72.167.844	4	7,7%
	Attrezzature	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
66,10%	Numero di porti attrezzati di stazioni di rifornimento	21	39	75%
88,14%	Numero di porti attrezzati di rampe di varo / alaggio	30	42	80,7%
47,46%	Numero di posti auto (parcheggio)	10.762		
	Ambiente	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
88,14%	Numero di porti attrezzati di sistemi di pompaggio di acque reflue	22	33	63,4%
88,14%	Numero di porti realizzando dragaggi periodici	12	20	38,4%
88,14%	Numero di porti attrezzati di sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti delle navi	37	39	75%

[12] La superficie totale reale è di 12.308.538; hanno risposto solo 4 porti (quelli commerciali).
[13] Indicatore non è realistico in quanto tiene conto del num dipendenti solo di alcune realtà che ruotano attorno i porti (per es. i porti principali fanno riferimento al num dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale non tenendo conto quello di altre realtà – dato difficile da reperire).
14 Dati su fatturato, ricavi ecc. non attendibili. Per le società pubbliche il bilancio essendo pubblico è composto da imposte fondiarie, canoni e altre imposte/tasse, quindi di difficile declinazione all'interno dell'indagine; per le società private non è stato semplice reperire i dati a causa della molteplicità delle attività gestite.

88,14%		Numero di porti attrezzati di barriere anti-inquinamento	19	19	36,5%
25,42%		Numero di porti con certificazioni ambientali	15		
		Lavori & Progetti	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
5,08%		Totale importo dei lavori condotti 2015-2016	3.383.773	3	
3,39%		Totale dei lavori annunciati 2017-2018	2.015.470	3	
		Imprese /servizi	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
88,14%		Numero di imprese sul sito	899	23	
88,14%		Numero di imprese fuori sito che lavorano per i porti	1.844	22	

Tabella 2 – Porti del territorio – Principali indicatori

2.3 AVVISI ESPRESSI DAI PORTI (DOMANDE APERTE)

- **I servizi più importanti da implementare nei prossimi anni per favorire lo sviluppo portuale:**

  I servizi da implementare variano a seconda dell'entità e le attività specifiche dei porti. In linea generale, si possono distinguere due macro categorie: i porti principali, quelli "strategici" della regione Liguria (La Spezia-Carrara, Savona-Vado, Genova) che rispondono efficacemente alla domanda di trasporto di ampi bacini di traffico commerciale e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, e che puntano su servizi di potenziamento delle infrastrutture con impatti ambientali sostenibili, e su miglioramenti dei livelli di efficienza e grado di accessibilità, attuale e potenziale. D'altro canto, i porticcioli diportistici manifestano esigenze di potenziamento dei servizi portuali e una migliore fruibilità degli spazi a contorno in favore dell'attività portuale e della città.
- **Numero di porti che hanno risposto**: 10 porti hanno risposto alle domande aperte.
- **Temi più ricorrenti**: digitalizzazione e snellimento delle procedure; superamento delle barriere burocratiche e politiche; normative poco chiare.

- **Priorità annunciate:** Velocizzazione delle procedure dei processi logistici; potenziamento dei servizi portuali e una migliore fruibilità degli spazi a contorno in favore dell'attività portuale e della città; barriere di protezione alle banchine.
- **Principali difficoltà incontrate:** barriere politiche e burocratiche, esistenza di sistemi non interoperabili armonizzati con le piattaforme informatiche.
- **Eventuali sperimentazioni richieste**: Centro Unico dei Controlli (Sportello Unico Doganale); Autostrade del mare.

3 Le attività portuali

3.1 TRASPORTI MARITTIMI : PRINCIPALI INDICATORI

Tasso di risposta %	PRINCIPALI INDICATORI : TRASPORTI MARITTIMI			
	ATTVITA PASSEGGERI (crociere, traghetti, trasporto costiero)			
	Trasporto passeggeri traghetti	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**[15]
3,39%	Numero di porti in questione	2	2	100%
3,39%	Stagionalità dell'attività annuale	2	2	100%
3,39%	Principali provenienze, destinazioni	Sardegna,Corsica,Autostrada del Mare,Corsica	2	100%
3,39%	Numero di passeggeri 2016	2.390.509	2	100%
1,69%	Numero di veicoli	802.625	1	50%
1,69%	Volume merci (in tonnellate)	4.081.635	1	50%

	Trasporto passeggeri costieri	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**[16]
3,39%	Numero di porti in questione	6	2	33,3%

[15] Calcolato sulla base del numero totale di porti che effettivamente svolgono l'attività di trasporto passeggeri traghetti.

[16] Calcolato sulla base del numero totale di porti che effettivamente svolgono l'attività di trasporto passeggeri costieri ovvero n.6.

3,39%		Stagionalità dell'attività	2	2	33,3%
3,39%		Principali provenienze, destinazioni	LA SPEZIA, LERICI, PORTOVENERE, CINQUE TERRE,genova imperia santuario dei cetacei	2	33,3%
3,39%		Numero di passeggeri 2016	3000	2	33,3%

		Trasporto passeggeri crociere	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**[17]
6,8%		Numero di porti in questione	4	4	100%
6,8%		Stagionalità dell'attività annuale	4	4	100%
6,8%		Principali provenienze, destinazioni	4	4	100%
6,8%		Numero di passeggeri 2016	1.541.778	4	100%
3,4%		Numero di scali 2016	185	2	50%
6,8%		Numero di passeggeri in transito	896.244	4	100%
5,08%		Numero di passeggeri con destinazione finale	645.534	3	75%

Tabella 3 – Trasporti marittimi

		ATTIVITA MERCI E LOGISTICA			
		Trasporto merci	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**[18]
6,8%		Numero di porti in questione	4	4	100%
6,8%%		Stagionalità dell'attività annuale	4	4	100%
6,8%		Principali provenienze, destinazioni	Merci Varie,CONTAINERIZZATE,	1	25%

[17] Calcolato sulla base del numero totale di porti che effettivamente svolgono l'attività di trasporto passeggeri crociere ovvero 4.
[18] Calcolato sulla base del numero totale di porti che effettivamente svolgono l'attività merci e logistica ovvero 4.

			MERCI VARIE, RINFUSE,Merci Varie,VARIE		
6,8%		Volume (in tonnellate) 2016	19.535.530	4	100%
5,08%		Superficie di stoccaggio (m²)	785.000	3	75%
		Merci alla rinfusa	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
6,8%		Numero di porti in questione	4	4	100%
1,7%		Principali provenienze, destinazioni	4	1	25%
6,8%		Volume (in tonnellate) 2016	13.273.963	4	100%
		Carichi (pacchi) pesanti	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
1,7%		Numero di porti in questione	1	1	25%
		Principali provenienze, destinazioni		0	0%
1,7%		Volume (in tonnellate) 2016	896.658	1	25%
		Rimorchi e insieme di veicoli stradali	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
5,08%		Numero di porti in questione	3	3	75%
1,7%		Principali provenienze, destinazioni	3	1	25%
5,08%		Volume (in tonnellate) 2016	8.036.938	3	75%
		Container	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
6,8%		Numero di porti in questione	4	4	100%
3,4%		Principali provenienze, destinazioni	Estremo Oriente,Medio Oriente,Nord Africa,Nord Centro e Sud America,Europa,FAR EAST, MIDDLE EAST,	2	50%

			NORD AMERICA, AFRICA, EUROPA		
6,8%		Numero TEU 2016	3.657.714	4	100%
1,7%		Superficie di stoccaggio (m²)	480.000	1	25%

Tabella 4 – Merci e Logistica

3.1.1 Avvisi espressi dai porti (domande aperte)

- **I servizi più importanti da implementare nei prossimi anni per favorire gli sviluppi nel settore dei trasporti marittimi:** container; passeggeri; merci varie; liquide e solide; Autostrade del mare; estendere l'area di riferimento commerciale della domanda ai bacini della Svizzera, della Baviera e della regione del Baden-Wuttemberg, acquisendo quote di mercato ad oggi servite dai porti del nord Europa; lavori di dragaggio per adeguare i fondali alla nuova domanda; individuare soluzioni per l'uso di GNL come carburante alternativo per le navi ; semplificazione e velocizzazione delle procedure dei processi logistici; sviluppo delle strutture ferroviarie; sviluppo attività per le crociere**.**
- **Numero di porti che hanno risposto**: 3 (Genova, Savona, La Spezia, Carrara) ovvero i porti principali della Liguria.
- **Temi più ricorrenti**: semplificazione e velocizzazione delle procedure e dei processi.
- **Priorità annunciate**: semplificazione delle procedure.
- **Principali difficoltà incontrate**: barriere burocratiche.

3.1.2 Situazione generale e problemi specifici

CROCIERE: In Liguria sono 3 i porti interessati dall'attività crocieristica (La Spezia, Savona, Genova), confermandosi la prima Regione per numero di passeggeri movimentati in Italia.

- **Problematiche attuali**: Berthing allocation policies - ovvero assenza nella stragrande maggioranza dei porti crocieristici di una regolamentazione trasparente dei criteri di allocazione degli ormeggi in banchina; Infrastrutture - difficoltà dei porti di adeguare velocemente le proprie infrastrutture in risposta ai cambiamenti del mercato

crocieristico (gigantismo navale, alimentazione lng); difficile integrazione porto- città e impatto sul territorio – aumentano criticità verso il turismo crocieristico accusato, spesso impropriamente, di "lasciare poco" sul territorio e di essere la causa di inquinamento atmosferico (emissioni e fumi), visivo ed acustico.

- **Miglioramenti e sviluppi attessi**: regolamentazione trasparente; nuovi investimenti per il miglioramento dell'efficienza delle strutture portuali, dei sistemi di accessibilità e dell'accoglienza dei crocieristi; possibilità di risanamento e miglioramento delle condizioni ambientali dell'area portuale, cercando anche di limitare l'impatto del traffico crocieristico sull'ambiente con nuove soluzioni e tecnologie.

TRAGHETTI: Dall'indagine, 6 porti hanno dichiarato di effettuare servizi di traghetti. I terminali di Genova, Savona sono i più importanti, da Genova il più grande, servizi per la Sardegna, Corsica, Sicilia (Via del Mare e grandi navi Veloci) Barcellona in 18 ore Tangeri (46ore). La Spezia con servizi costieri per le Cinque terre, Imperia e Carrara oltre ad altri porti minori con servizi stagionali collegano via mare le principali attrazioni turistiche locali.

TRASPORTO MERCI & LOGISTICA: sono 4 i territori interessati dall'attività logistica (La Spezia, Carrara, Savona, Genova).

- **Problemattiche attuali**: difficoltà legate all'esistenza di sistemi non interoperabili armonizzati con le piattaforme informatiche.
- **Miglioramenti e sviluppi attessi**: Razionalizzazione e ottimizzazione dei sistemi informatici, adeguamento delle strutture alle nuove esigenze del mercato,Centro Unico dei Controlli (Sportello Unico Doganale).

3.2 DIPORTO & YACHTING : PRINCIPALI INDICATORI

Tasso di risposta %

INDICATORI			
	Valore totale	Num risposte	Tasso di risposta

					effettivo %[19]
52,2%		**Stagionalità annuale**	**31**	31	63,26%
		Capacità (posti galleggianti)	**Valore totale**	**Num risposte**	**Tasso di risposta effettivo %**
88,14%		Numero totale di posti	22.681	46	93,87%
11,86%		Numero di posti affittati	3.995		
11,86%		Numero di posti pubblici	851		
3,39%		Numero di abbonati annuali 2016	637		
5,08%		Numeri di posti professionisti	54		
32,20%		Numero di posti < 8 m	4851		
27,12%		Numero di posti 8 a 12 m	2625		
25,42%		Numero di posti 12 a 18 m	1549		
18,64%		Numero di posti 18 a 24 m	419		
20,34%		Numero di posti 24 a 65 m	452		
10,17%		Numero di posti > 65 m	38		
		Capacità (posti a secco)			
25,4%		Numero di posti	441		
		Capacità (posti barca in campo boe)			
22,03%		Numero di posti in campo boe	271		
		Frequentazione (in notti)			
		Numero totale di notti 2016	41806		
1,7%		Numero passaggi durata media < 1anno e > 1 mese	132	1	2 %
1,7%		Numero passaggi durata breve < 1 mese e > 3 giorni	120	1	2 %

[19] Calcolato sulla base del numero di risposte effettive diviso per il numero reale di porti che realmente effettuano l'attività di diporto & yachting sul territorio, ovvero 49.

3,4%		Numero scale < 3 giorni	334	2	4 %
33,9%		Servizi di portineria	14	21	42,85%

Tabella 5 – Diporto & Yachting

3.2.1 Avvisi espressi dai porti (domande aperte)

- **Servizi da implementare nei prossimi anni per accompagnare lo sviluppo del diporto e dello yachting**: ampliamento dei posti barca, porti hi-tech, digitalizzazione dei servizi portuali, sicurezza, snellimento burocratico.
- **Numero di posti che hanno risposto**: 7 marine hanno risposto alle domande aperte
- **Temi più ricorrenti:** ampliamento posti barca, miglioramento servizi ed attrezzature
- **Principali difficoltà incontrate**: Le barriere incontrate da parte delle marine riguardano principalmente difficoltà burocratiche e politiche. Tuttavia, se si guarda ai numeri del 2016, in relazione ai posti barca, in Liguria[20]si registra un incremento rispetto all'anno precedente del 10%. Un trend confermato anche dall'indagine in oggetto, che ha censito un totale di posti barca pari a 22.681, su una base di 46 risposte effettive. Se da un lato c'è stato quindi un ampliamento delle strutture già esistenti e una lenta ripresa rispetto agli anni precedenti[21], dall'altro, alcune marine risultano essere ancora in stato di sofferenza o liquidazione.
- **Innovazioni attese:** Alla luce dei ragionamenti fatti in precedenza, la domanda sulle innovazioni attese è risultata per la maggioranza delle marine come secondaria, in quanto in primis sussiste un problema di superamento di barriere burocratiche e politiche.

3.2.2 Situazione generale

- **Capacità e categorie di posti**: Dei 46 porti che hanno risposto direttamente, 20 di essi sono a gestione pubblica con 11.851 posti barca e 26 privati con 10.830 posti

[20] Dal rapporto sul diporto nautico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 2016, si è censito, su una base 75 unità da diporto iscritte nei registri degli Uffici Marittimi Periferici e in quelli degli U.M.C. al 31/12/2016, un numero di posti barca pari a 25.374, registrando un incremento del 10% rispetto al 2015.

[21] Il settore diportistico è stato penalizzato negli ultimi anni dalla crisi e da imposte sulle imbarcazioni che penalizzavano l'Italia rispetto la Francia con la conseguente migrazione. Fenomeno che è rallentato da quando anche in Francia nel corso del 2017 si sono applicate imposte simili a quelle Italiane.

barca (di questi, 3 sono a partecipazione pubblica). Le unità con più di 800 posti barca sono solo in 9, ricoprendo il 48% del mercato.

N° porti	%		N° posti barca	%
9	19,56	più di 800 posti barca	10783	**47,55**
13	28,26	da 400 A 800 posti barca	7176	31,64
12	26,09	da 200 a 400 posti barca	3308	14,58
12	26,09	fino a 200 posti barca	1414	6,23
46	100		22681	100

Figura 4

Dei circa 22.000 posti barca registrati, il 43% è concentrato nei comuni di Genova, La Spezia, Savona, Carrara. In questo ambito, attraverso le concessioni gestite dalle Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure (GENOVA/SAVONA, LA SPEZIA/CARRARA, molte società private hanno sviluppato la loro attività di diporto (n. 11 porti privati intervistati con Concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema). Imperia e tutti gli altri comuni del litorale Ligure, attraverso le amministrazioni pubbliche comune/settore demanio marittimo gestiscono le marine da Diporto:

a) o direttamente con il proprio personale o stipulando accordi di servizio con società specializzate; in questo caso sono stati intervistati n. 20 porticcioli a gestione pubblica.

b) oppure attraverso concessioni a società private o associazioni sportive/amatoriali o a società private a partecipazione pubblica; in questo caso sono stati indagati n. 15 Porticcioli a gestione privata o mista.

- **Problematiche particolari**: alcune marine come Portofino, Santa Margherita, Rapallo, Lerici, Taggia, Vernazza manifestano problematiche relative allo spazio per posti barca anche per conformazione naturale; la maggior parte delle marine vorrebbe invece migliorare i servizi, ampliare i posti barca ma le difficoltà principali sono legate alla lentezza burocratica soprattutto per quelle a gestione pubblica.

3.1 ALTRI SETTORI (PESCA/RIPARAZIONE NAVALE) : PRINCIPALI INDICATORI

Tasso di risposta %	PRINCIPALI INDICATORI			
	PESCA	Valore totale	Num risposte	Tasso di risposta effettivo %[22]
25,4%	Numero di porti in questione	**15**	15	28,8%
32,2%	Numero di posti	359		
16,9%	Numero di pescatori professionisti	225		
	Volume (en tonnellate) 2016			

Tasso di risposta %	RIPARAZIONE NAVALE / BACINO DI CARENAGGIO		
25,42%	Superficie in m²	1.049.245	-
6,8%	Numero di posti galleggianti	243	-
	Dipendenti 2016		-
	Numero di manutenzioni 2016		-
	Numero di imprese utenti		-

Tabella 6 – Pesca e Riparazione navale

PESCA:

- **Situazione sul territorio**:

  Il settore della pesca e dell'acquacoltura in Liguria, pur interessato da forti criticità sia fisiologiche sia contingenti, presenta caratteristiche di eccellenza che vanno tutelate con un attenta politica di intervento da parte delle istituzioni pubbliche. Da

[22] Calcolato sulla base del numero di risposte effettive diviso per il numero reale di porti presenti sul territorio ovvero 52 porti.

sottolineare le attività di miticoltura ed acquacoltura del Golfo della Spezia che rappresenta un'eccellenza del settore.

- **Opportunità di innovazione**: affermazione di un ruolo strategico della pesca e dell'acquacoltura liguri come veicolo di sviluppo economico e produttivo; sviluppo di una politica per le imprese di settore capace di coniugare l'attività economica con la durabilità, conservazione e gestione delle risorse del mare, attraverso il perseguimento di modelli di uso e gestione sostenibile delle risorse ittiche; valorizzazione dei prodotti, tracciabilità e sicurezza alimentare; coinvolgimento istituzioni e attori locali.

4 Il tessuto delle imprese in relazione con il porto

4.1 PRINCIPALI INDICATORI

Tasso di risposta %	PRINCIPALI INDICATORI		
	IMPRESE SUL SITO PORTUALE		
	Attività principali	Numero	Tasso imprese %
15,25%	Amministrazione	2	2,74%
15,25%	Rifornimento carburante	1	1,37%
15,25%	Commerci e servizi relativi alle attività portuali	40	54,80%
0,00%	Commerci e servizi non marittimi ma localizzati sul sito portuale	0	0,00%
15,25%	Attrezzatura , manutenzione e riparazione navale	20	27,40%
15,25%	Gestione portuale	5	6,85%
15,25%	Nolleggio e vendita di imbarcazioni	1	1,37%
0,00%	Manifestazioni / Viaggi	0	0,00%

15,54%		Pesca professionale	2	2,74%
15,25%		Ricerca / Insegnamento	1	1,37%
0,00%		Trasporti	0	0,00%
0,00%		Lavori	0	0,00%
15,25%		***Numero totale di imprese sul sito portuale***	73	100,00%

Tabella 7 – Imprese sul sito portuale

Tasso di risposta %		**IMPRESE FUORI SITO LAVORANDO PER I PORTI**		
		Attività principali	**Numero**	**%**
		Amministrazione		
		Rifornimento carburante		
		Commerci e servizi relativi alle attività portuali		
		Attrezzatura , manutenzione e riparazione navale		
		Gestione portuale		
		Nolleggio e vendita di imbarcazioni		
		Manifestazioni / Viaggi		
		Pesca professionale		
		Ricerca / Insegnamento		
		Trasporti		
		Lavori		
		Autres		
		Numero totale di imprese fuori sito portuale ma lavorando per il porto		

Tabella 8 – Imprese sul sito portuale

4.2 ANALISI DEL TESSUTO IMPRENDITORIALE

Attrarre imprese e generare imprenditorialità è oggi una priorità strategica per il sistema portuale ligure, per richiamare investimenti e diventare sempre più competitivo nello scenario globale.

L'indagine non ha portato ad una vera e propria identificazione della tipologia o dell'attività d'impresa fuori e dentro il sito portuale, quanto piuttosto ad un quadro quantitativo d'insieme dei poli produttivi che ruotano attorno ad essi. Questo è dovuto, in primo luogo, alla diversa specificità delle realtà portuali e alla complessità dei diversi ambiti di competenza demaniale. A tal proposito, l'identificazione della tipologia d'impresa dovrebbe seguire la suddivisione in base a due tipologie d'impresa:

- ✓ *Imprese portuali concessionarie*: L'impresa portuale concessionaria (ossia il "terminalista portuale") espleta, organizza e gestisce direttamente, in virtù della titolarità di una concessione demaniale marittima di aree e banchine marittime, l'insieme delle operazioni e dei servizi portuali afferenti il ciclo delle operazioni portuali.
- ✓ *Imprese non concessionarie*: autorizzate a svolgere operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della legge 84/1994 s.m.i. Un' impresa portuale non concessionaria in conto terzi è un soggetto che espleta, con un contratto di appalto e avendo la direzione e la responsabilità su personale e mezzi, operazioni portuali di carico, scarico e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale per conto di terzi (vettori marittimi, caricatori, ricevitori) senza essere titolare di una concessione demaniale rilasciata ai sensi dell'art. 18 della L. 84/94 s.m.i. Come previsto dalla L 84/1994 s.m.i. art. 18 comma 7, un'impresa portuale non concessionaria può esercitare operazioni portuali per conto terzi di imbarco, sbarco e movimentazione in genere delle merci, su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, solo dopo avere ottenuto apposita autorizzazione da parte dell'Autorità di Sistema responsabile ed essere stata iscritta in apposito Registro tenuto dalla stessa.

Alla luce di ciò sono state individuate:

- ✓ 141 imprese nel sito ai sensi dell'art.18; 1314 imprese fuori sito ai sensi dell'art. 68 – Porto della Spezia;

- ✓ n. 25 nel sito; 216 fuori sito - Porto di Savona;
- ✓ n. 478 imprese sul sito – Porto di Genova.

Le principali attività dichiarate all'interno del sito portuale riguardano poi la cantieristica e il commerci/servizi relativi alle attività portuali.

Altri dati statistici

Secondo il rapporto di UnionCamere sull'economia del mare 2016 La Liguria è la regione in Italia in cui l'economia del mare ha un peso maggiore sul tessuto imprenditoriale locale, grazie ad un'incidenza delle aziende della blue economy pari al 9% sul totale imprenditoriale regionale.

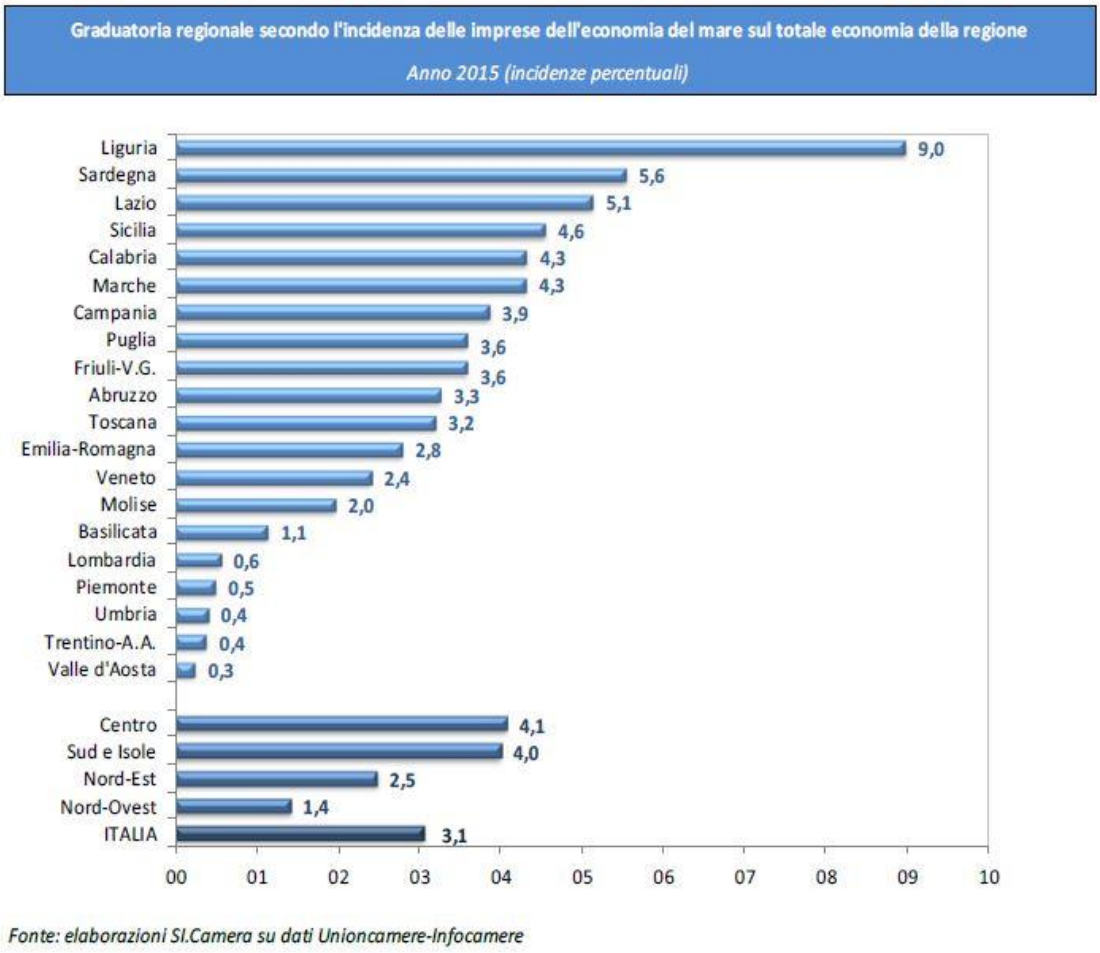


Figura 5

Secondo la ricerca dalla società di consulenza e revisione PwC, sempre sull'anno 2015 la "blue economy", l'insieme di produzione e servizi che riunisce porti, armamento, cantieristica, nautica, pesca, turismo e professioni, vale undici miliardi di euro di fatturato aggregato. E nonostante la crisi, infatti, la blue economy si rivela un settore complessivamente in crescita. Secondo il campione preso in esame dalla ricerca (1.173 aziende[23]), ben il 78,43% (cioè 920) è formato da imprese sotto i 5 milioni; il 9,97 (117) fra 5 e 10, il 5,46 (64) fra 10 e 20, il 3,58 (52) fra 20 e 50 e solo l'1,17 (20) superiori a 50. Guardando ai dati per voce, il settore armamento e shipping da solo vale il 50,82% dei ricavi complessivi, seguita da Logistica e Trasporti (28,57%), mentre distanziate appaiono tutte le altre: Cantieristica e riparazioni navali (8,24), Turismo e accoglienza (4,84), lavoro e commercializzazione dei prodotti ittici (3,62) e attrezzature tecnico-sportive (1,87), e le altre attività connesse (1,94).

4.3 SITUAZIONE GENERALE E OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

Sulla base delle analisi condotte, appare evidente come lo sviluppo del sistema portuale ligure, inteso come realizzazione delle opportunità di crescita che il settore evidenzia, dipenderà da fattori generati dall'interazione fra tutti gli attori coinvolti: le Autorità di Sistema Portuale, il sistema delle reti di trasporto, le istituzioni, il territorio e le sue interazioni con altri stakeholder. Questi fattori saranno gli elementi "trainanti" dello sviluppo futuro. Se da un lato Logistica e Shipping hanno sicuramente un peso maggiore nei porti a "grande dimensione", dall'altro, il potenziale del turismo e l'importanza dell'innovazione restano elementi di grande forza su cui fare leva per lo sviluppo. L'analisi del territorio, ha messo inoltre in forte evidenza come per conformità e posizione geografica i porti liguri possano giocare un ruolo strategico all'interno dell'area del Nord-Ovest. Per abbattere i vincoli burocratici e infrastrutturali che oggi frenano il pieno sviluppo del paese, il ricorso alle nuove tecnologie sarà fondamentale, così come un rapido adeguamento dei processi decisionali e operativi a contesti in continuo cambiamento ed una visione integrata delle varie componenti pubbliche e private che presiedono alle varie fasi della catena commerciale.

[23] Si tratta, di società attive con sede legale od operativa in Liguria, che appartengono al settore blue economy identificato sulla base dei codici Arteco, mentre le informazioni necessarie per la selezione delle aziende e le analisi sono state tratte da dati di bilancio disponibili sulla banca dati Aida.

Potranno rispondere efficacemente allo sviluppo del traffico quei porti che mostrano di possedere visione strategica nella realizzazione delle infrastrutture, adeguato grado di accessibilità e livelli di servizio che rispondano alle esigenze del mercato e degli utenti, in un quadro di compatibilità ambientale. Fondamentale saranno le partnership pubblico/private e la realizzazione di quelle infrastrutture a supporto dello sviluppo di porti.

5 Conclusione : Identificazione delle principali opportunità di sviluppo

Le potenzialità di sviluppo di ciascun porto sono desumibili dalla lettura incrociata tra stato attuale delle infrastrutture e domanda, da cui emergono le esigenze con cui si dovrà misurare la capacità del sistema portuale. Nello specifico:

- **Logistica**: lo sviluppo del settore logistico interessa evidentemente i 4 porti commerciali della regione. E la sfida riguarda primariarmente: l'accessibilità multimodale del territorio, cioè la capacità di raggiungere i territori a costi competitivi; l'attuazione dello sportello unico dei controlli; le procedure innovative relative allo sdoganamento (fast corridors & pre-clearing); le semplificazioni per la realizzazione dei dragaggi; la velocizzazione e semplificazione delle procedure; sviluppo delle Autostrade del Mare; il rafforzamento del coordinamento centrale delle politiche e la riforma della governance. La dimensione digitale diventa una condizione necessaria, anche se non sufficiente, per adeguare i servizi logistici alle sfide della globalizzazione. Pertanto fondamentali saranno gli investimenti infrastrutturali, le procedure, i regolamenti amministrativi, l'informatizzazione della catena logistica.
- **Nautica diporto & Yachting**: necessari interventi ancor più incisivi e mirati, finalizzati non soltanto all'ammodernamento dei porti, al contemporaneo recupero, consolidamento e valorizzazione dei punti di sbarco dedicati alla nautica da diporto, ma anche a destinare maggiori investimenti per favorire la buona occupazione nel settore industriale del diporto nautico e del relativo indotto, in collaborazione con le istituzioni pubbliche e private coinvolte, allo scopo di migliorare la competitività dell'intero comparto, sempre nel rispetto delle coste italiane e dell'ambiente marino
- **Crociere & traghetti**: La Liguria è la prima regione d'Italia, con 2,5 milioni di croceristi stimati nel 2016. Un settore dalle grandi potenzialità e che quindi necessita di condizioni infrastrutturali e commerciali favorevoli per servire al meglio questo mercato, combinando qualità dei servizi al passeggero con offerta turistica del territorio.