

PROJET MEDNewJOB

Mise à jour et intégration du Activités T1.2
analyse des besoins des entreprises, des
profils professionnels et des systèmes de
qualification Enquête annuelle sur les
besoins en compétences Parcours de
l'enquête:

- Analyse du contexte
- Lien avec les systèmes de classification des personnalités professionnelles
- Élaboration de questionnaires sur les profils professionnels dans le secteur nautique
- Identification de nouvelles professions

Juin 2021



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

Résumé

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Prémisse | 3 |
| 2 | Cadre méthodologique identification des secteurs et des processus..... | 6 |
| 2.1 | Définition de la méthode de classification des macro-processus nautiques | 7 |
| 2.2 | L'identification et la définition technique des macro-processus | 11 |
| 2.3 | Analyse des systèmes de classification des figures professionnelles national et régional | 15 |
| 3 | Analyse des tendances du marché et des nouveaux défis..... | 18 |
| 4 | Identification profils professionnels impliqués dans le changement..... | 22 |
| 5 | Analyse des besoins de nouvelles compétences et/ou de nouveaux profils | 27 |
| 6 | Nouveaux profils professionnels identifiés | 34 |
| 7 | Conclusions..... | 38 |

1 Prémisse

Le projet MedNewJob prévoit « de réaliser une analyse annuelle, au niveau transfrontalier, de la demande actuelle et tendancielle pour les besoins professionnels des entreprises de l'économie bleue, des systèmes de compétences et de qualification au niveau territorial, avec le développement de tables de correspondance pour soutenir l'intégration et la mobilité sur le marché du travail transfrontalier ».

Il s'agit donc de définir une méthodologie d'analyse des besoins professionnels capable de prendre en compte certains aspects qui caractérisent les espaces économiques de l'économie Bleue, qui peuvent se résumer dans les sections suivantes:

- les caractéristiques transversales et l'étendue sectorielle de l'économie bleue qui génèrent une délimitation pas toujours facile des activités économiques incluses dans la zone d'influence, d'impact ou d'utilisation de la ressource maritime;
- une difficulté généralisée dans la définition homogène des systèmes de compétences et de qualification pour de nombreux secteurs de l'Economie Bleue, qui assurent d'une part une forte spécialisation des activités professionnelles, et d'autre part une forte « hybridation » entre les secteurs et les processus de travail, ce qui, dans les systèmes de normalisation des personnalités professionnelles, nécessite une interconnexion entre les différents secteurs et activités;
- les caractéristiques de mutation élevée et rapide des tendances et des tendances du marché de référence pour de nombreux secteurs de l'économie bleue, ce qui implique la nécessité d'un suivi continu basé sur une connaissance directe du secteur, avec principalement une analyse qualitative basée davantage sur les sensations et les attentes des opérateurs plutôt que sur l'analyse prospective des données statistiques.

De ces caractéristiques découle la nécessité de définir des méthodes et des outils d'analyse et de suivi visant à placer les systèmes de compétences dans le contexte des tendances et des défis du marché et selon des critères capables de combiner les caractéristiques de la spécialisation avec ceux de la transversalité. En outre, sur la base des objectifs du projet, l'analyse et les outils à développer devront faciliter la correspondance entre les définitions des secteurs d'activité entre les pays transfrontaliers et entre les régions italiennes pour promouvoir l'intégration et la mobilité sur le marché du travail transfrontalier, puis proposer des outils et des modèles de connexion capables de surmonter les différences de définition et de spécialisation entre archives et systèmes de rencontre entre l'offre et la demande dans les différents territoires, et favoriser, également pour le marché du travail, ce phénomène d'osmose entre différents secteurs, typique de l'économie de la mer. Pour respecter les objectifs du projet MedNewJob, il est nécessaire de reprendre quelques points fondamentaux pour définir les limites et les relations avec des secteurs parfois



complémentaires et d'autre part pour décrire la base d'information nationale relative aux personnalités professionnelles, aux systèmes de compétences et aux liens avec les activités économiques et avec les processus organisationnels qui y sont liés. Le premier point, déjà analysé et défini par le partenariat, est lié à la définition des zones et des secteurs appartenant à l'économie de la mer afin d'inclure dans le système d'analyse de cortège

développés, les différentes chaînes d’approvisionnement qui contribuent au développement économique dans la zone côtière et la mer en tant que ressource. La définition est conforme aux dispositions de l’UE, avec le choix d’attirer l’attention en termes d’analyse sur les domaines ou macro-secteurs suivants:

- Tourisme côtier et loisirs sportifs
- transport maritime et manutention de marchandises
- nautica&yachting
- pêche et aquaculture
- ressources énergétiques et minérales
- construction et réparation navales
- biotechnologie et protection marine

L’analyse actuelle et tendancielle des besoins professionnels des entreprises de l’économie bleue et des systèmes de compétences et de qualifications au niveau territorial dans le parcours suivi et décrit ci-dessous s’est concentrée sur les secteurs de compétence de Navigo et en particulier sur le nautique et le yachting, le tourisme côtier et la construction navale, puis en suivant une voie de développement en phases visant à définir d’une part une méthodologie d’analyse liée aux systèmes actuels de définition des compétences et d’autre part au marché et à ses tendances avec des aperçus ultérieurs des secteurs économiques analysés.

Les travaux de mise en place et de mise en œuvre de l’Enquête annuelle se sont développés en parallèle sur deux domaines d’activité, définis comme suit :

- A. Cadre méthodologique des systèmes d’analyse et de suivi des besoins professionnels et d’identification des processus de travail les plus soumis à la nécessité d’adaptation, d’approfondissement et de développement de nouvelles connaissances et compétences professionnelles
- B. Analyse sur le terrain des besoins professionnels liés aux processus identifiés.

Le tableau suivant montre la voie suivie et la méthode de développement des activités d’analyse et de suivi, qui peuvent représenter une méthodologie récurrente pour les secteurs économiques de l’économie bleue impliqués ici.



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

Tableau 1 – évolution de l'Enquête

| Domaines d'investigation | 1 Encadrement et identification des processus | 2 Analyse des tendances du marché et des nouveaux défis | 3 Identification des profils professionnels concernés par le changement | 4 Analyse des besoins de nouvelles compétences et/ou nouveaux profils |
|--------------------------|--|--|--|---|
| PHASES D'ENQUÊTE | | | | |
| Objectifs | Identifier une méthode capable de rapprocher les opérateurs économiques et le système de qualifications et de compétences au niveau transfrontalier. | Équipez-vous d'un système de dialogue avec les chaînes de production pour identifier les changements dans agir dans les processus | Répertorier les profils traditionnels et nouveaux impliqués dans les processus de changement | Approfondir sur le terrain l'analyse des besoins des profils et des compétences |
| Thèmes | <ul style="list-style-type: none"> • Secteurs, processus et ADA dans le système national et régional • Comparaison des processus métier et des processus décrits par les ADA • Identification des processus et des ADA en tant que nœuds de connexion et de connexion entre les processus de différents compartiments | <ul style="list-style-type: none"> • Tendances du marché • Attentes des opérateurs • Les nouveaux défis actuels • Les processus de travail impliqués dans les changements • Compétences clés pour le changement | <ul style="list-style-type: none"> • Identifier les profils les plus recherchés, les plus déficients et les plus innovants • Identifier les écarts entre les compétences clés requises par le marché et les compétences décrits par les systèmes | <ul style="list-style-type: none"> • Identifier les priorités en termes de compétences et de connaissances requises • Identifier de nouveaux profils ou compétences |



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | | | | |
|--------------------|--|--|---|--|
| Résultats attendus | Obtenir une méthodologie capable de surmonter les questions critiques du dialogue et de l'interconnexion | Connaissance qualitative des processus de changement | Comprendre l'impact des changements sur les processus et les compétences requis | Obtenir des opérateurs un cadre de priorités et d'attentes sur des profils spécifiques existant ou nouveau |
|--------------------|--|--|---|--|

2 Cadre méthodologique et identification des secteurs et des processus

Le cadre méthodologique des systèmes d'analyse et de suivi des besoins professionnels a contribué à définir les points suivants :

1. Définition d'une méthode de classification et de connexion entre les macro-processus dans lesquels une grande partie du travail et de l'activité de production de l'économie de la mer dans le secteur nautique est caractérisée. L'activité menée concernait la collecte et l'analyse des rapports les plus récents sur la situation actuelle et sur les tendances évolutives du système économique lié à la mer, en identifiant ses caractéristiques structurelles et sa dynamique de production et de service. Le résultat est une carte des processus, produits et services liés au cycle de vie des bateaux et à l'utilisation de la mer comme ressource touristique.
2. Analyse des systèmes de classification des figures professionnelles aux niveaux national et régional visant à définir les points de connexion entre les définitions « institutionnelles » liées à tous les services des politiques actives du travail et les phases, ou sub-processi, définies dans la cartographie construite au point précédent.
3. Analyse des secteurs de l'économie de la mer liés à la navigation de plaisance, aux grands yachts et au tourisme côtier, orientée en particulier pour identifier les tendances non seulement quantitatives mais aussi liées aux visions et attentes de changement des principaux processus de travail du secteur au cours de et après la pandémie de Covid 19.
4. Identification de la structure des données et des descriptions de profil pour la définition des principaux « nœuds » de connexion entre les processus, les activités et les figures professionnelles décrits en fonction des caractéristiques économiques et du marché (point 1) et par les systèmes institutionnels et les bases de données.
5. Conception d'outils et de méthodes de mise à jour et de vérification des descriptions décrites ci-dessus, à activer annuellement, afin d'améliorer le potentiel de satisfaction entre la demande et l'offre de travail grâce à une description des compétences clés plus actuelles et conformes au langage des entreprises et du marché.
6. Conception de modèles de rencontre entre l'offre et la demande de travail, le professionnalisme et les compétences, visant à expérimenter des formes de dialogue et la conception de formes partagées d'appariement sur la capacité du système marin à répondre aux défis du changement et de l'innovation technologique.

Ce qui suit décrit les tâches individuelles, en indiquant pour chacune la sortie définie et les tâches



du projet
auxquels ils fournissent des informations et des outils.

2.1 Définition de la méthode de classification des macro-processus nautiques

Les données et informations contenues dans les principaux rapports d'étude et d'analyse du secteur de la navigation de plaisance ont été collectées et analysées, dans le but, d'une part, d'acquérir les principales sources d'information qui alimenteront la plate-forme d'information du projet et, d'autre part, d'identifier les éléments nécessaires à la construction d'une ou plusieurs cartes. Les macro-processus inhérents au système d'approvisionnement et de satisfaction entre les besoins des différents chiffres qui représentent le marché final et l'offre de produits (bateaux et tous leurs composants) et de services (du réaménagement à la gestion des pratiques portuaires, des services portuaires touristiques à tous les services d'accueil et à la gestion du tourisme nautique).

Sur la base des informations recueillies, certaines tendances actuelles ont été résumées, qui ont un impact sur le marché du travail actuel et futur, ce qui a ensuite conduit à la construction du modèle de référence:

- la croissance dimensionnelle des nouveaux bateaux se poursuit, ce qui entraîne de nouveaux besoins tout au long du cycle de vie du bateau, de la conception à la production, en passant par la gestion et son utilisation nautique;
- le marché essaie de plus en plus de faire l'expérience de la mer et dans toutes ses formes de réalisation et de profiter du bateau comme lieu de divertissement de haut niveau;
- Les méga yachts représentent des systèmes complexes tout au long du cycle de vie : la production nécessite de nouvelles compétences et de nouvelles approches de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que pour le stockage et le réaménagement. L'artisan capable d'utiliser l'adaptabilité et la flexibilité pour servir le marché personnalisé doit souvent participer activement à toutes les phases, de la conception à la construction, jusqu'au lancement. Les services requis pour la gestion d'un méga-yacht représentent une chaîne d'approvisionnement complexe et articulée qui nécessite des personnalités professionnelles avec de nouvelles connaissances et compétences, ainsi que le tourisme côtier de plus en plus lié à la conception continue de « expériences » d'utilisation du territoire.

En substance, la façon de représenter les chaînes d'approvisionnement et les processus d'approvisionnement change et, par conséquent, les personnalités professionnelles impliquées dans les processus changent et sont mises à jour. Il s'agit d'identifier et de placer les phases de création de valeur pour le marché dans les catégories de spécialisation de phase, mais avec une forte attention aux interconnexions non seulement avec d'autres personnalités professionnelles impliquées dans les processus. en amont et en aval, mais aussi entre différentes chaînes d'approvisionnement, qui s'intègrent les unes aux autres pour répondre aux nouveaux besoins du marché.

Le modèle de mappage de macro-processus



L'exemple suivant concerne la navigation de plaisance dans son sens le plus large, mais le modèle de la « chaîne de valeur » peut être adopté pour tous les domaines et secteurs de l'économie bleue.

Des chaînes de valeur ont été construites pour chaque phase du cycle de vie des maga-yachts, des macro-processus liés à la production de nouveaux bateaux, aux processus de gestion des yachts, en passant par les processus liés aux services pour son utilisation. Des domaines d'activité homogènes ont été identifiés pour chaque

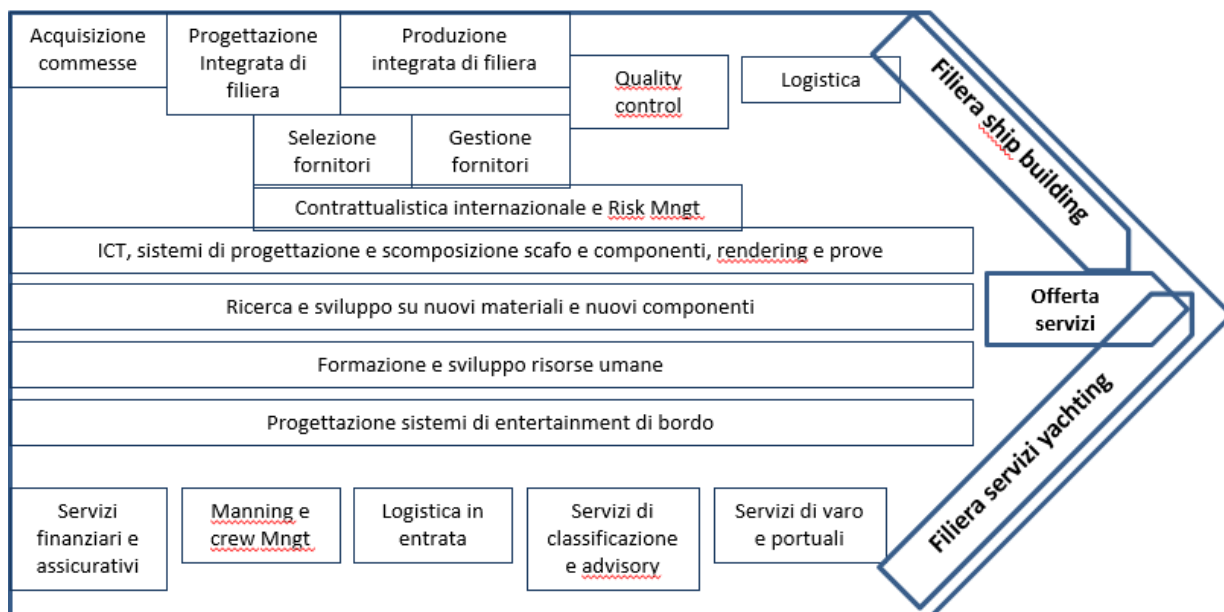
macro processus et chaque domaine d'activité a été recherché l'ADA spécifique du système de classification national italien, chaque ADA correspond ensuite aux figures professionnelles et le et Qualifications déjà présentes dans l'Atlas national du travail et dans les répertoires régionaux. Ces profils ont ensuite été élaborés et analysés dans le but d'identifier le degré de disponibilité et d'importance dans les centres pour l'emploi et dans les entreprises du secteur, comme décrit aux paragraphes 2 à 5 ci-dessous.

Les chaînes de valeur développées ci-dessous à titre d'exemple, représentent les flux et les concaténations entre les activités dites « primaires » directement liées au secteur identifié avec les codes ATECO (tels que 30.12.00 pour la construction de bateaux de plaisance et de sport), des différentes activités économiques de production et de soutien à l'offre de bateaux et de services tout au long de l'offre de bateaux et de services le cycle de vie du yacht. Leur interprétation nécessite un travail de regroupement par phases et macro processus.

Les chaînes de valeur sont toutes divisées en trois domaines ou chaînes d'approvisionnement et chacun d'entre eux prévoit des processus individuels qui seront ensuite retracés jusqu'à l'ADA du système de classification national et international.

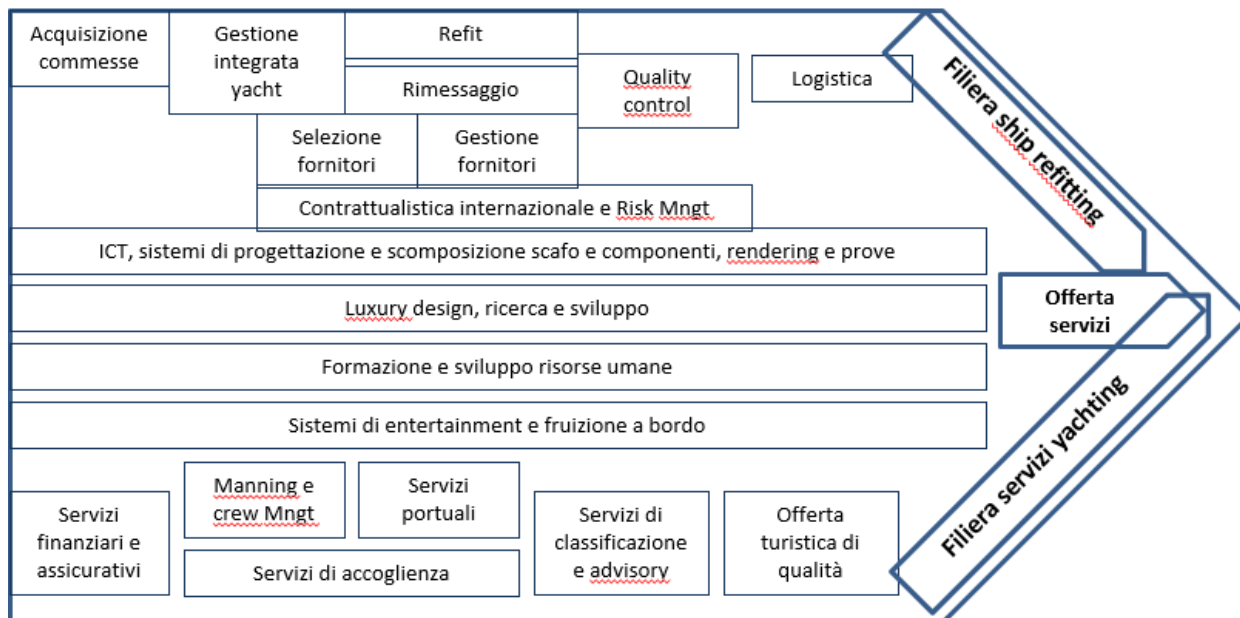
Tableau 2 - Les chaînes d'approvisionnement nautiques selon le système « Supply Chain Value Chain »

Produzione yacht

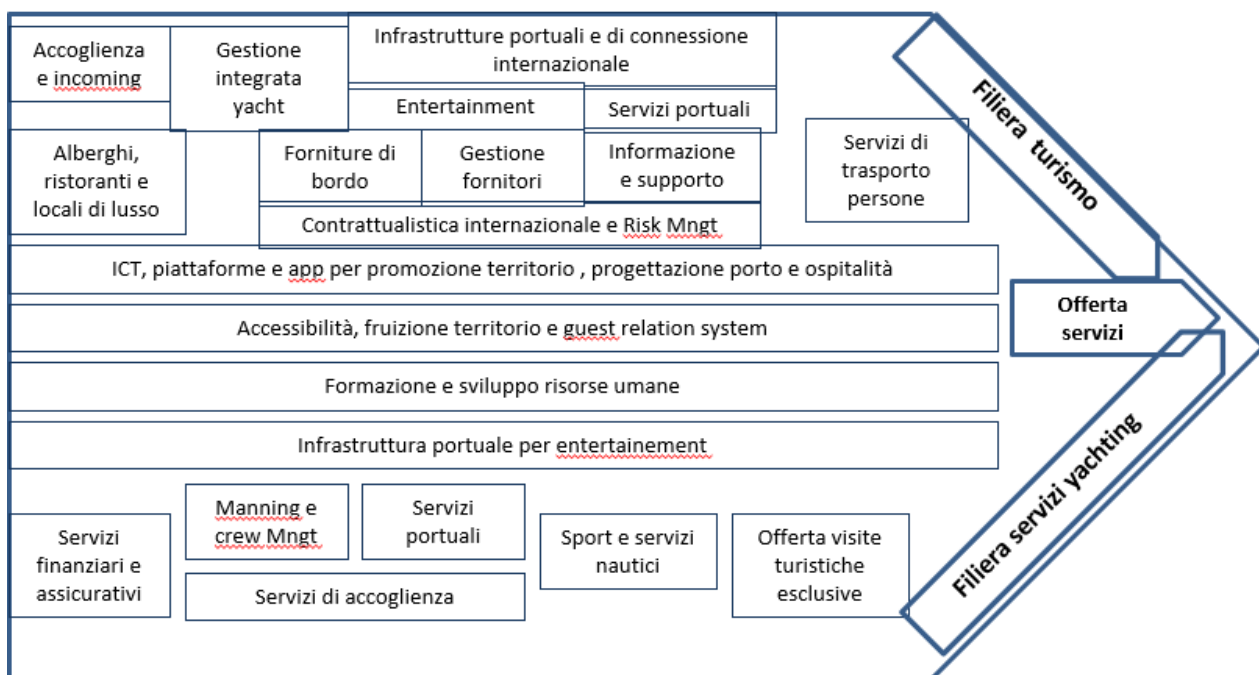




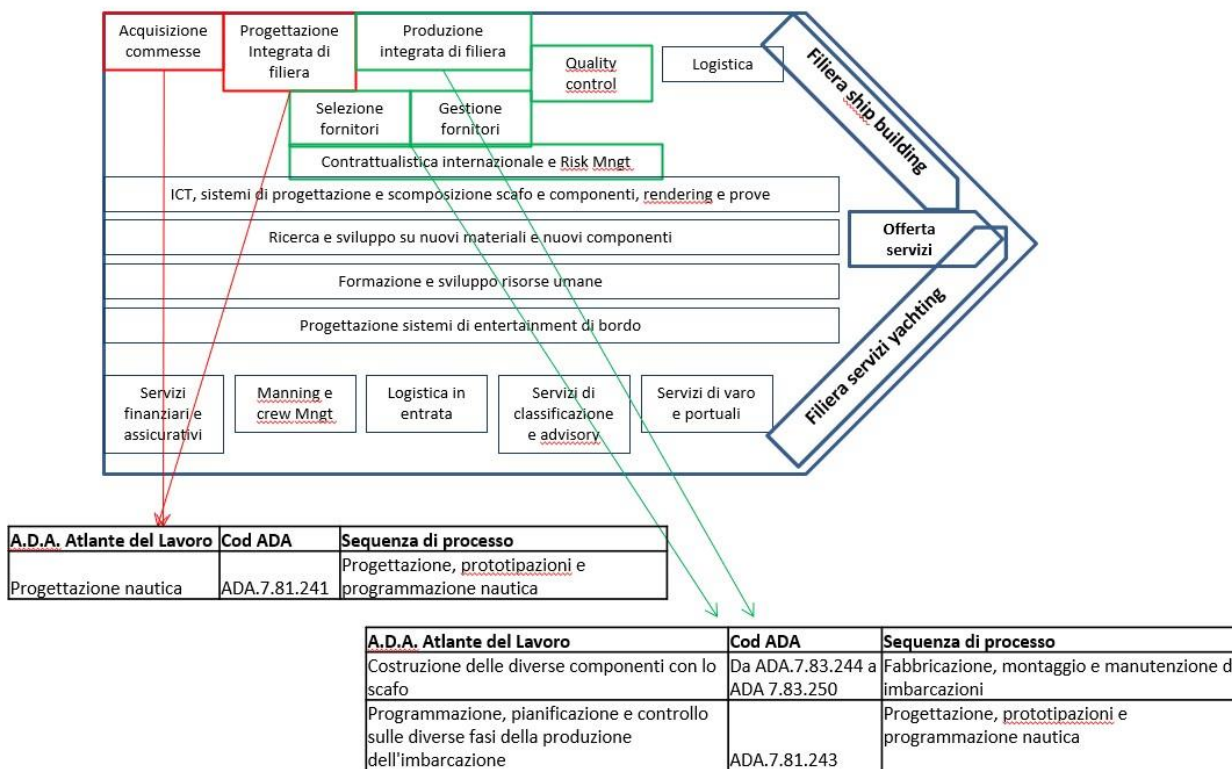
Gestione yacht



Fruizione yacht e territorio



Connessioni tra processi e ADA



Le système national de définition des qualifications et des chiffres professionnels permet de fixer à un niveau général le lien entre les regroupements d'activités représentés par l'ADA et les séquences de processus, à partir desquelles, avec quelques précisions, il est possible de établir des liens entre « système de l' valeur » et « système de travail », c'est-à-dire entre la forme de représentation des processus actuels relatifs au secteur avec toutes ses composantes et les figures professionnelles déjà envisagées et classées dans le contexte institutionnel. L'objectif de l'analyse initiale présentée ici était d'identifier ces liens entre les descriptions des processus reconnaissables par les entreprises et les opérateurs du secteur avec le ensemble de compétences liées aux figures professionnelles déjà définies par le système national et par les répertoires régionaux. L'analyse a été développée à plusieurs niveaux et par étapes successives, selon un parcours ainsi représenté et qui peut représenter uneméthodologie représentative pour tous les secteurs del'économie bleue où les difficultés typiques décrites ci-dessus génèrent des obstacles de communication et de partage entre le monde économique orienté vers les entreprises et les systèmes de classification et de certification des qualifications. et despersonnalités professionnelles.

L'objectif principal de cette analyse est d'identifier une nouvelle façon de relier les macro-processus inclus dans les chaînes de valeur des chaînes d'approvisionnement de l'économie de la mer, l'identification des zones d'activité (ADA) déjà définies par le système national auquel des ensembles de connaissances sont connectés. et des compétences prédéfinies et à leur tour liées àdes figures professionnelles existantes et définies.



La vue d'ensemble de ces connexions vous permet d'utiliser le descripteur ADA comme point de connexion à partir duquel identifier les zones qui ne sont pas couvertes ou qui ne sont que partiellement attribuables à des processus de travail réels.

De cette manière, la recherche de nouvelles figures professionnelles requises par l'innovation de processus apparaît comme une conséquence immédiate de la comparaison entre la situation réelle du marché et le système existant, identifiant à la fois les lacunes descriptives de la simple mise à jour des compétences requises, à traiter en tant que formation continue, ou de nouveaux chiffres car ils ne sont absolument pas prévus dans le cadre national et régional.

La caractéristique de chevauchement fréquent entre les besoins de spécialisation requis par le marché du travail pour certains profils et la réalité du travail qui oblige à utiliser des domaines d'expertise appartenant à d'autres ADA et à d'autres personnalités professionnelles déjà classées, impose la nécessité d'un Lors de l'analyse descriptive des connaissances et des compétences requises d'un profil existant ou nouveau, une attention particulière est accordée à l'observation des processus de travail. La segmentation des processus utilisés ici dans l'exemple est celle proposée par le modèle « Value Chain » de Porter comme un schéma logique capable de segmenter les processus de travail dans une seule organisation ou dans l'ensemble de la chaîne de production et qui permet de représenter dans toutes les situations et dans tous les modes d'offre au marché les catégories de macro-processus à articuler ultérieurement.

La méthodologie suivie a conduit à l'identification des principaux processus macro du secteur nautique, du tourisme nautique et du tourisme nautique, qui sont ensuite liés au système ADA et aux figures professionnelles des répertoires nationaux et régionaux. Les principaux processus de la chaîne d'approvisionnement, que nous interprétons ici comme des macro-processus, sont décrits ci-dessous pour représenter le cadre de référence de l'analyse ultérieure. La liste suit une classification basée sur le type d'offre et de production sur le marché, du cycle de conception, de production et de gestion des super yachts aux services pour la navigation de plaisance et le tourisme.

2.2 L'identification et la définition technique des macro-processus

Du projet au lancement de super yachts

Conception et cycle de conception: c'est un processus qui implique divers sujets et différents opérateurs dans un parcours traditionnellement développé selon la logique de la « Spirale du Projet » qui voit les mêmes éléments de conception considérés à différents niveaux de détail à partir d'un concept (idée), faisabilité, conception approximative avant la signature du contrat et ensuite à la signature impose révisions fréquentes avec des outils de dessin et de calcul structurel de l'ensemble et de chaque composant du système navire/yacht. Coordonnées avec le client, ingénieurs navals, concepteurs techniques spécialisés (imbrication, pipeline, calculs de structure et de coque, experts en matériaux et assemblages, concepteurs d'installations et d'assemblages Intérieurs.

Devis et négociation: parallèlement à l'élaboration du projet technique, le devis global est développé, nécessaire à la signature du contrat. L'estimation est également un processus parallèle à la conception et caractérisé par des estimations et des calculs économiques visant à trouver l'optimisation économique du projet de yacht et la négociation commerciale avec le système client.



Planification et contrôle de la commande : la complexité d'un grand yacht en tant que travail composé de pièces et de systèmes de sous-traitance articulés et caractérisés par diverses opérations de assemblage et

L'assemblage nécessite un processus de planification et de contrôle de l'efficacité, de l'efficacité et de la qualité constante tout au long du processus, de la conception à la qualité.

Gestion de la chaîne d'approvisionnement et des sous-traitants : de la sélection à l'implication et à la gestion de la chaîne de sous-traitance, il existe des activités et des processus étroitement liés aux phases de conception, de programmation et de contrôle, ainsi qu'aux phases de production.

Production de coque: les processus de production varient en fonction du matériau, de la taille et de la forme de la coque. De la fibre de verre à l'acier, les processus et les profils professionnels impliqués dans les activités de production changent.

Production de superstructures: les ponts qui composent la superstructure sont conçus pour être produits, souvent par des fournisseurs externes, avec l'utilisation de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques de production visant à alléger la structure tout en maintenant des exigences de solidité élevées.

L'extinction et l'installation de systèmes et de systèmes de propulsion : ce sont des processus qui impliquent des opérateurs hautement spécialisés et de plus en plus intégrés aux autres phases de production. Les dimensions, les dimensions des systèmes, le câblage et les systèmes de propulsion sont des éléments qui doivent être intégrés au cycle de commande et aux besoins de maintenance ultérieurs. ou le réaménagement du bateau.

Aménagements intérieurs et menuiserie: processus de travail de plus en plus orientés vers l'exclusivité et l'artisanat de haute qualité avec une attention aux connexions et intégrations nécessaires avec les autres composants du système de yacht et avec des innovations en termes d'instrumentation technique et de domotique embarquée, combinées à la recherche de matériaux éco-durables.

Peinture: les techniques et les conditions d'efficacité des processus de peinture des différentes parties du yacht, du travail vivant à la coque, aux ponts et à la superstructure, nécessitent des connaissances techniques et des compétences d'application de plus en plus sophistiquées.

Développement de systèmes d'instrumentation et de divertissement embarqués: l'électronique et la numérisation font partie intégrante du yacht et des fonctions d'utilisation à la fois pour la navigation, sécurité et temps libre à bord. Le développement d'appareils, d'applications logicielles et de connexions embarquées nécessite des processus de pointe capables d'offrir au marché de nouvelles solutions et Fonctionnel.

Logistique et manutention: les chantiers navals de la zone transfrontalière se caractérisent par des espaces de travail souvent conçus pour les petits bateaux, qui ces dernières années ont tendance à augmenter la taille moyenne des yachts commandés apparaissent insuffisants pour les nouveaux superyachts, les processus de production doivent donc être équipés de compétences et de processus parallèles pour gérer les mouvements des composants et des différentes pièces de production du yacht, jusqu'à la programmation de la lancer.



Gestion et contrôle de la qualité: il s'agit d'un processus transversal qui implique toutes les phases et les opérateurs impliqués dans les processus de conception et de production. Le système de contrôle de la qualité du site doit trouver l'équilibre entre la recherche de normalisation des opérations élémentaires et la nécessité de personnalisation de tous les composants et tous les systèmes de chaque yacht en production.

Concentrez-vous sur les processus de réaménagement

Tous les macro-processus décrits concernent également des activités de radoub, qui n'apparaît plus comme un secteur d'entretien périodique et de stockage des bateaux mais comme un véritable secteur de production avec des ordres de travail souvent similaires à la production du neuf. Évidemment, chaque processus dans le cas de la transformation d'un yacht existant prend des besoins et des caractéristiques différents de ceux du processus de travail sur une nouvelle construction. De la conception à l'estimation et à toutes les étapes de la production, le secteur du radoub se caractérise par les mêmes processus indiqués ici, mais avec des caractéristiques et des conditions de travail différentes. Ces différences peuvent affecter certaines activités, telles que la logistique, l'équipement et la peinture, mais les systèmes de compétence se chevauchent facilement et sont interchangeable entre la production d'un nouveau yacht et la transformation d'un yacht existant.

Prestation de services nautiques

Processus et systèmes de classification navale: ce sont les processus qui conduisent à la classification et à l'inspection périodique des yachts, impliquant des organismes de classification spécifiques et des études techniques inspection et vérification également pendant les cycles de conception et de production décrits ci-dessus.

Gestion de l'équipage et de l'équipage: les équipages de super yachts sont souvent composés de dizaines de personnes ayant des rôles et des expériences différents qui nécessitent une sélection spécifique et des services administratifs et de gestion douanière, en plus de tous les services de réception et de divertissement dédiés.

Services de gestion et de contrôle de la sécurité et de l'environnement: il s'agit de processus pour la fourniture de divers services, de plus en plus nécessaires et requis pour le respect des réglementations en matière de santé, de sécurité et d'environnement.

Gestion de la location: le développement du marché de la location et des formes d'hospitalité à bord des super yachts nécessite des processus innovants et de qualité de prestation et de gestion des services de location.

-- Fournitures embarquées : la gestion du yacht pendant tout le cycle de vie nécessite des systèmes et des processus de travail pour la disponibilité de tout ce dont vous avez besoin pour l'exploitation, l'entretien et l'utilisation du yacht. Il s'agit d'organiser des systèmes d'approvisionnement capables de répondre aux exigences d'un marché sophistiqué et attentifs à l'exclusivité et à la qualité des approvisionnements. Actuellement, les systèmes d'approvisionnement occupent également les espaces liés au tourisme ou aux productions d'élite et de qualité locale dans le domaine agroalimentaire.

Services financiers et d'assurance: la formule de location ou d'autres formules pour l'utilisation de grands yachts par des sociétés de gestion, des fonds d'investissement ou des sociétés de charter sont fondamentales pour le développement du secteur.



Services de courtage et de gestion de yachts : ce sont ces services organisés de gestion de super yachts, qui dans certains cas organisent d'autres catégories de processus décrits ici.

Services de soutien en mer : des fournitures à la gestion des urgences ou à la gestion des hôtes et des équipages.

Activités sportives et de loisirs: ce sont des processus d'organisation de l'offre de services et activités de loisirs pour les équipages et les invités de grands yachts. Ce sont des services à programmer

et d'être assoupli aux demandes exclusives de chaque commandant et propriétaire. Toujours sur cette catégorie de services, il est important de noter le lien étroit avec les processus et les services les plus typiques du tourisme d'élite.

Ports et tourisme

Réception et gestion des débarquements et des amarres: cette catégorie comprend divers sous-processus liés à la gestion de la marina et de la marina et comprend les services à la personne, pour l'accueil, l'information, la communication et la sécurité, et des services aux yachts et à leur équipage pour l'assistance à l'amarrage et la planification de l'atterrissage en termes d'infrastructure caténaire et de divers systèmes d'ancrage et amarrage sur le quai.

Services d'information: nécessitent des processus de planification et de contrôle derrière la nécessité d'une information opportune et complète aux capitaines et aux plaisanciers sur le sujet de l'accueil, de la disponibilité des sièges, des services portuaires et de l'offre touristique loisirs de la région.

Services techniques nautiques portuaires: impliquent les différents processus d'entretien et d'entretien des quais, des quais et des services pour la fourniture des services publics nécessaires aux yachts en transit ou à l'arrêt.

Communication et interface : chaque marina représente le terminal de contact entre l'offre du territoire et la mer. La gestion de la communication et de l'information est essentielle pour rendre disponible la connexion entre les yachts et le territoire.

Entrant et définition d'offres touristiques personnalisées et flexibles: processus d'analyse et de définition de propositions exclusives pour le tourisme nautique côtier. Il s'agit de processus spécifiques et étroitement liés aux services nautiques généraux mais orientés vers une forme particulière de « gestion des destinations » qui combine l'itinéraire ou les itinéraires par mer avec les meilleures propositions pour l'utilisation du territoire.

Secteur de la restauration, de l'alimentation et de la livraison: processus de sélection, dégustation et organisation d'itinéraires gastronomiques et viticoles exclusifs.

Traitement C et intégration entre les processus

Un thème dominant en termes de compétences et de connaissances est la preuve d'une recherche croissante de collaboration tout au long des chaînes d'approvisionnement de production, de construction navale et de réaménagement, ainsi que de la fourniture de services pour les ports nautiques et le tourisme côtier. Les domaines d'expertise nécessaires pour opérer dans des phases ou des activités spécifiques des chaînes de valeur nécessitent une expansion de ce domaine de connaissances en amont et en aval. L'installation de systèmes embarqués doit interagir avec l'équipe de projet déjà dans la définition des spécifications de conception et l'estimation, ainsi que la gestion des débarquements d'une marina ou d'une marina doit interagir avec l'accueil et l'offre touristique de la territoire.

Il est donc nécessaire de fournir des processus et des activités d'intégration efficace ou de



facilitation et de collaborations, non seulement comme nous l'analyserons plus tard pour des profils professionnels spécifiques, mais aussi de nouvelles activités réelles d'animation, de développement et de gestion des relations de la chaîne d'approvisionnement. Ce besoin est également évident grâce aux données structurelles des secteurs concernés, telles qu'exprimées ci-dessous.

de l'analyse des tendances du marché, qui constatent une forte fragmentation des activités de production et de la prestation de services, avec des spécialisations de phases ou d'activités.

Ce besoin de collaboration et d'intégration organisationnelle tout au long de la chaîne d'approvisionnement génère de nouveaux besoins professionnels à la fois en termes d'élargissement des compétences requises des rôles et des profils professionnels, et en identifiant de nouvelles figures professionnelles capables de gérer les processus d'intégration, tels que décrit dans les paragraphes suivants.

2.3 Analyse des systèmes de classification des personnalités professionnelles aux niveaux national et régional

D'après la définition des processus ainsi décrits, une méthodologie a été trouvée pour la relier aux systèmes de classification des politiques actives du travail aux niveaux national et régional. Le modèle développé au cours de la phase d'analyse sectorielle, centré sur la chaîne de valeur, décrit d'une part les méthodes de réalisation du travail de chaque processus individuel et les compétences nécessaire à leur réalisation, le système institutionnel de professionnalisme décrit les figures professionnelles liées aux ADA individuelles, reconnaissables et codifiées, et représentant des regroupements d'activités et de processus facile à identifier. À partir des ADA individuelles et du secteur identifié avec le code ATECO spécifique, les chiffres professionnels déjà classés et reconnus à la fois au niveau national et dans les différentes régions sont identifiés à l'aide de l'Atlas national du travail.

D'un point de vue méthodologique, on a tenté d'identifier un système de comparaison facile à utiliser entre les processus réels analysés ou décrits par les entreprises et les descriptions des normes macro-processi représentées par les ADA. Cependant, il reste évident la nécessité et la plus grande facilité du système d'entreprise de raisonner les processus de travail dans l'identification des besoins et des compétences professionnels, dans un secteur où les méthodes d'exécution de processus apparemment standard dans Les réalités varient d'une entreprise à l'autre, ce qui crée d'autres difficultés et criticités dans l'utilisation efficace des systèmes de rencontre entre la demande et l'offre de main-d'œuvre basés sur des normes de processus et de compétences. Ces variations fréquentes par rapport aux processus prédéfinis sont cependant partiellement surmontables grâce à la méthodologie proposée ici, où pour chaque processus il est proposé d'appliquer différents ADA et différents descripteurs de compétences et connaissances requises.

Le système national italien est basé sur une base de données nationale, l'Atlas du travail et des qualifications (http://atlantelavoro.inapp.org/atlante_lavoro.php), qui définit les chiffres professionnel selon le Code Ateco, les séquences de processus de travail et les Domaines d'Activité (A.D.A.). L'Atlas est un outil fondamental pour la planification, la gestion et l'évaluation des initiatives d'apprentissage tout au long de la vie et pour le fonctionnement du système d'adéquation entre l'offre et la demande de main-d'œuvre. L'Atlas guide et définit une méthode de classification des



unités professionnelles pour toutes les régions et peut être mis à jour et complété par des procédures spécifiquement définies par la législation nationale. Les registres régionaux des professions en dépendent, qui décrivent souvent de manière encore plus ponctuelle et complète les processus de travail, les activités, les résultats des processus et les compétences nécessaires. Les unités professionnelles représentent la classification statistique nationale et guident la description des principales professions liées à l'ADA et, selon la méthodologie suivie ici, aux processus de la chaîne d'approvisionnement décrits ci-dessus.

Le schéma de travail par phases proposé ici puis représenté par un exemple d'utilisation des CLASSIFICATIONS INAPP – Atlas du travail et de l'ISTAT est donc le suivant :

- A. définition des processus de valeur tout au long de la chaîne d'approvisionnement (comme décrit dans le paragraphe précédent)
- B. l'identification et la connexion des ADA liés au macro processus décrit (parfois plusieurs ADA s'écoulent dans un macro processus ou une séquence de processus selon la nomenclature sectorielle)
- C. L'Atlas du travail propose d'afficher les « Qualifications », ossia les Figures Professionnelles, défini dans les répertoires des régions italiennes
- D. par ailleurs, le MÊME ADA est proposé aux Unités Professionnelles codifiées par un Code Professionnel ISTAT.

L'exemple graphique montre cette connexion :

- A. Procédé ou famille de procédés : Mise en place et installation de systèmes et propulsion
- B. Référence ADA: ADA.10.08.01 (ex ADA.7.87.262) - Assemblage d'équipements mécaniques à bord

Représenté comme suit par l'Atlas du travail:

Dettaglio Area di attività

- SETTORE 10 Meccanica, produzione e manutenzione di macchine impiantistica
- PROCESSO - Montaggio e manutenzione di apparati meccanici, elettrici ed elettronici, idraulici, termici navali e nautici
- SEQUENZA DI PROCESSO - Montaggio/installazione di apparati meccanici, di impianti idraulici, termici, elettrici ed elettronici nautici e navali

ADA.10.08.01 (ex ADA.7.87.262) - Montaggio di apparati meccanici a bordo

| ATTIVITÀ  | RISULTATI ATTESI  |
|--|--|
| Assemblaggio/montaggio/fissaggio e messa in opera di apparati meccanici e oleodinamici di bordo (organi di governo, pompe di esercizio, pompe incendio, centraline oleodinamiche, mezzi di sollevamento) | RA1: Montare gli apparati meccanici a bordo della nave, provvedendo preventivamente all'interpretazione del disegno tecnico degli apparati meccanici, programmando e realizzando le diverse fasi di assemblaggio, montaggio, fissaggio e messa in opera degli apparati meccanici e oleodinamici di bordo |
| Interpretazione del disegno tecnico degli apparati meccanici delle imbarcazioni | |
| Programmazione delle fasi di montaggio del motore di imbarcazioni | |
| Collaudo degli apparati meccanici ed oleodinamici di bordo | RA2: Eseguire le prove e controlli di collaudo degli apparati meccanici ed oleodinamici di bordo, verificando il corretto posizionamento dei supporti e valutando l'efficienza degli apparati meccanici di bordo |
| Valutazione dell'efficienza degli apparati meccanici di bordo | |
| Verifica del corretto posizionamento dei supporti | |

- C. Les « qualifications », c'est-à-dire les figures professionnelles, définies dans les répertoires des régions italiennes, représentaient ce qui suit:



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

Visualizza tutte le Qualificazioni dell'ADA

Qualificazioni che coprono tutti i RA dell'ADA

| Qualificazione | Repertorio | RA coperti | RA1 | RA2 |
|--|------------|------------|-----|-----|
| Meccanico motorista navale | Campania | 2 | X | X |
| Montatore meccanico nautico | Campania | 2 | X | X |
| Montatore meccanico nautico | Liguria | 2 | X | X |
| Meccanico motorista navale | Liguria | 2 | X | X |
| Meccanico motorista per nautica da diporto | Marche | 2 | X | X |
| Tecnico della installazione, manutenzione, riparazione e collaudo di motori su imbarcazioni - Meccanico Motorista Navale | Toscana | 2 | X | X |

Qualificazioni che coprono uno o più RA dell'ADA

D. Unités professionnelles codées avec CODE CP2011 ISTAT (Catégories professionnelles)

Codici ISTAT CP2011 associati all'ADA

| Codice | Titolo |
|-----------|------------------------------|
| 6.2.3.8.1 | Attrezzisti navali |
| 6.2.3.8.2 | Meccanici e motoristi navali |

Codici ISTAT ATECO associati alla sequenza di processo

| Codice Ateco | Titolo Ateco |
|--------------|--|
| 30.12.00 | Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive |
| 33.15.00 | Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori) |
| 30.11.02 | Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche (esclusi i sedili per navi) |

Le système national des ADA et des professions représente donc la base d'informations sur laquelle il est nécessaire d'opérer pour toutes les activités planifiées d'analyse des besoins, qui seront rapportées cependant, à ces descriptions, ou aux modifications et ajouts aux descriptions existantes, et à partir de là, nous identifierons des outils capables de favoriser la rencontre entre les entreprises et les parties prenantes développer la mobilité transfrontalière de la main-d'œuvre.

Il est utile de noter que les descriptions de l'ADA et des professions et métiers qui leur sont associés, bien qu'elles soient utilisées en partie pour la conception de la formation ou pour l'analyse des flux d'entrée et de sortie du travail et qu'elles ne partent que de la figure professionnelle en tant qu'entité standardisée et mal liée aux processus, représentent plutôt un outil utile et valable pour encadrer les activités liées aux processus et aux résultats attendus en tant qu'éléments spécifiques qui caractérisent la figure professionnelle.

Il existe également une interprétation difficile de la part des entreprises et des opérateurs économiques qui ne sont pas inclus dans la logique de fonctionnement du système descriptif et statistique national. Cette situation limite l'utilisation et la diffusion du système aux non-experts. Pour la définition de « profil » ou de « figure professionnelle », on parle de « Qualifications » ou de « Unités et catégories professionnelles ». Dans un contexte international, comme dans le cas du partenariat transfrontalier, il est également difficile de trouver la correspondance entre Français « Qualifications », Unités professionnelles et Métiers ou



Emploi/vocation dans les pays anglo-saxons.

Nous pensons qu'il est nécessaire de proposer dans les forums appropriés une plus grande clarté et une plus grande clarté dans l'utilisation des termes liés aux profils professionnels et sur ceux-ci pour pouvoir relier ou interpréter le système européen de qualification et les différents pays.

À partir de l'analyse approfondie des interconnexions décrites ici pour toutes les activités des processus décrits dans le paragraphe précédent, il est possible de noter certains aspects positifs et d'autres aspects négatifs en termes d'adéquation et d'exhaustivité descriptive. Les principales questions critiques liées à la recherche de connexions et de connexions entre les activités économiques, les processus de travail et les descriptions de base des personnalités professionnelles sont représentées par certains points auxquels il faudra répondre partiellement grâce aux résultats de l'analyse annuelle du projet. En particulier:

- pour de nombreuses personnalités professionnelles liées à des secteurs spécifiques de l'économie de la mer, tels que la construction navale et la navigation de plaisance, il existe des descriptions déjà définies par l'Atlas national des professions, mais qui ont été déclinées et développées avec des critères différents dans les régions du partenariat;
- dans des secteurs moins spécifiques, tels que le tourisme côtier, les descriptions sont les suivantes :
souvent mal spécialisé dans l'économie de la mer
- bon nombre des descriptions et déclinaisons régionales ont besoin d'un système de mise à jour capable de rendre les compétences et les capacités requises par le marché plus actuelles et plus cohérentes.

À cet égard, il est proposé d'expérimenter des outils et des méthodes de comparaison avec les entreprises afin de développer des outils de mise à jour de ces informations.

3 Analyse des tendances du marché et des nouveaux défis

Les données relatives au secteur, de la construction navale aux services nautiques et touristiques, montrent en 2020 une stabilité substantielle sinon même une croissance pour certains secteurs malgré les conséquences de la pandémie. Le carnet de commandes des principaux chantiers navals de super yachts semble s'agrandir, les activités de refit ont connu une année 2019–2020 en croissance substantielle du chiffre d'affaires et de certaines activités telles que le tourisme charter ou élitet semblent croître avec une forte concentration de la demande pendant les mois d'été à la fin des restrictions imposées par la pandémie. D'après l'analyse réalisée par le bureau de recherche Confindustria en décembre 2020¹, les entreprises du secteur nautique semblent les plus optimistes quant aux prévisions futures, seulement 7% des entreprises membres déclarent en 2021 une contraction du chiffre d'affaires, bien qu'elles soient en décembre 2020 toujours en pleine urgence pandémique. C'est un signe fort de confiance et d'optimisme quant aux prévisions de croissance dans les années à venir.

Le marché nautique mondial avait présenté en 2019 des données annuelles en croissance pour la



dixième année consécutive après la crise mondiale de 2008. Tous les marchés nautiques matures ont présenté des chiffres en croissance à la fois en termes de bateaux neufs immatriculés et en termes de chiffre d'affaires mondial du secteur de la construction navale et des services.^{deux}

¹ Moniteur « Nautica en chiffres » 2020/21 Confindustria Nautica

² Rapport nautique 2019 - AIC

Le dynamisme du secteur semble être déterminé par la poursuite jusqu'à l'automne 2019 d'un cadre économique international favorable dans lequel la confiance des consommateurs et la propension à dépenser dans le secteur nautique bénéficient de faibles niveaux d'inflation, de taux d'intérêt à des niveaux historiquement bas, et de l'évolution des instruments financiers, en particulier dans les principaux pays acheteurs pour tous les secteurs nautiques, principalement les États-Unis, ainsi que les pays d'Europe du Nord.

Du point de vue de la production, les données disponibles apparaissent encore plus intéressantes dans le domaine de l'innovation et de l'emploi. La sortie progressive de la crise de 2007 et 2008 a conduit à une sélection de producteurs dans tous les pays, réduisant progressivement le nombre de grands sites de production de yachts mais en même temps générant une augmentation progressive de la capacité d'investissement dans de nouveaux emplois et technologies par les chantiers navals qui ont survécu à la crise. Ce phénomène s'affronte surtout dans les pays européens et en particulier en Italie, où l'augmentation de l'emploi n'est pas encore évidente et démontrable mais, comme le confirme l'analyse sur la tête décrite ci-après, a montré des signes d'augmentation au cours de l'année 2019. Dans certains pays, l'augmentation de la demande de main-d'œuvre a été de nature à rendre difficile la recherche de ressources professionnelles et en particulier de personnel qualifié pour la production du secteur.

Les données de l'ICOMIA saisissent la structure globale du secteur dans le monde entier.

- Environ 100 000 entreprises nautiques actives dans le monde
- Plus d'un million d'employés « directs »
- 33 millions d'embarcations de plaisance dans le monde
- 25 mille entre la marina et les installations d'hébergement nautique
- Plus de 46 milliards d'euros de chiffre d'affaires nautique total, dont environ 20 milliards générés par la construction navale
- Un nombre remarquable de plaisanciers dont 143 millions aux États-Unis, 37 millions sur le continent européen, 12 millions au Canada, 5 millions en Australie.

L'analyse des visions stratégiques et des changements en cours dans le secteur au niveau mondial met en évidence certains défis mondiaux qui peuvent avoir un impact significatif dans les années à venir.

Le vieillissement de la population de yachting avec un nombre croissant de jeunes entrant dans le secteur nautique, un élément qui d'une part affecte les stratégies des principaux chantiers navals et d'autre part modifie les caractéristiques de conception des nouveaux yachts et pousse à la recherche de instruments et dispositifs capables d'améliorer l'accessibilité des structures et la maniabilité des bateaux.

Il y a aussi un changement progressif de mentalité du consommateur nautique, de plus en plus attiré par des objectifs expérientiels et moins par le simple fait d'être le propriétaire d'un bateau, le bateau et le yacht en tant que symbole de statut et objet exclusif cède également la place à de nouvelles formes d'utilisation. Dans cette nouvelle vision et attente du consommateur moyen, il y a aussi une diminution de l'utilisation du yacht pour les longues croisières et une utilisation croissante des week-ends et des jours uniques en mer, un phénomène qui s'est considérablement développé dans la période qui a suivi les restrictions Covid 19 à l'été 2020.



D'un point de vue technologique, même les bateaux et leur utilisation nécessitent un mode d'utilisation en connexion constante avec le monde à travers le web et à travers des services et des outils faciles d'accès et durables. Les bateaux deviennent de plus en plus « intelligents », faciles à conduire grâce à la gestion et au contrôle intégré de tous les systèmes embarqués, y compris le divertissement et le confort. Dans cette attention portée aux connexions web et aux réseaux sociaux, tous les services d'information et de communication nécessitent une réorganisation et une approche différente du consommateur.

Même les entreprises manufacturières sont progressivement appelées à repenser les yachts, tant dans les interventions nouvelles que dans les interventions de réaménagement, en tant qu'objets à gérer pour l'ensemble du « cycle de vie », où les services après-vente ils jouent un rôle de plus en plus important dans les choix des consommateurs. Le cycle de vie est également évalué et valorisé de plus en plus en termes de durabilité environnementale, d'orientation et d'intérêt progressif pour la réduction des émissions, avec la croissance conséquente de la propulsion hybride ou entièrement électrique comme dans le secteur automobile, de l'utilisation de matériaux recyclables ou faciles à éliminer.

A partir de ces éléments, un recours de plus en plus décisif aux activités de R&D s'est répandu, dans un processus d'industrialisation progressive du secteur au niveau mondial.

La conséquence de l'industrialisation a entraîné une contraction du nombre total de chantiers navals opérant dans le secteur des super yachts en raison de l'utilisation accrue des investissements et de la recherche et de l'augmentation continue de la taille moyenne des nouveaux yachts commandés, ce qui nécessite une plus grande capacité à gérer la complexité de la production et une plus grande capacité à diriger la chaîne de production et les services après-vente. Cela se produit grâce à un marché animé tant dans les nouvelles constructions, que dans le « courtage » du parc d'occasion, un marché qui enregistre un nombre important ou de nouvelles commandes qui augmentent encore en taille moyenne. Le marché est de plus en plus sélectif et caractérisé par des chantiers dont la solidité et l'organisation doivent pouvoir faire face en permanence à la demande d'une clientèle étendue au niveau mondial, de plus en plus exigeante et consciente de leur rôle. de force devant la construction navale.

Le *leadership* de l'industrie européenne de la construction navale se consolide davantage avec les producteurs italiens, néerlandais et allemands, poussés en particulier par la tendance au gigantisme. La primauté de l'industrie italienne de la construction navale est consolidée, ce qui, pour la septième année consécutive, voit trois groupes / chantiers navals du pays dans les premières positions du classement de la production mondiale en termes de nombre de commandes et qui voit la part de marché italienne pour les yachts de plus de 30 mètres équivaut à un pourcentage désormais fixé sur 40% des commandes mondiales.

Le secteur du carénage, analysé chaque année par Superyacht Times, a vu au cours de la période de trois ans 2017-2019 sur de grands yachts de plus de 40 mètres de long un nombre d'interventions égal à 1 654 sur 1 116 bateaux et exploités par au moins 100 chantiers navals dans le monde. Avec 400 interventions, également dans ce secteur du secteur nautique, l'Italie est le leader du marché en termes d'unités travaillées, devant les États-Unis et la France.

La navigation de plaisance est en train de changer et changera beaucoup plus dans les années à venir. Le client est à la recherche d'un moyen de plus en plus vert, gratuit, sûr et technologique et déclenche des innovations à la fois dans le produit et dans le processus. Cela conduira le secteur de la production à rechercher des figures capables d'être plus transversales, de planifier et d'avancer sur des concours internationaux.

Cela dit, les principales directions du changement peuvent être résumées dans les points suivants:

- Recherche de nouvelles relations stratégiques entre la production et les services



- Nouveaux modèles organisationnels pour la gestion des commandes de grands yachts avec révision conséquente des relations et des systèmes de gestion de la chaîne d’approvisionnement, avec de nouvelles relations et de nouveaux rôles entre le leader et les sous-traitants
- Nécessité de nouvelles approches du marché avec des services et de nouvelles propositions d’offres visant à attirer de nouvelles sources et à fidéliser les clients actuels
- Nouvelles technologies pour l’accessibilité du bateau et des services

- Recherche de nouvelles façons de concevoir, produire et gérer le yacht, tout au long de son cycle de vie, dédiées à la durabilité, la circularité et la réduction de l'impact sur l'environnement.

C'est en un mot la situation du secteur à la fin de 2020, avec les premières données de 2021 encore plus positives en termes de demande et d'intérêt du marché

Les nouveaux domaines de développement du secteur et les compétences requises sont donc liés aux trois domaines de développement suivants :

- A. La numérisation des processus et des services**, qui nécessitent une forte poussée vers l'application de techniques de mise en réseau, l'intégration entre les systèmes et le développement de logiciels et d'applications pour effectuer à distance le contrôle des processus, qui, dans la navigation de plaisance, sont souvent caractérisées par une fragmentation excessive ou la fourniture de services. Dans ce contexte et dans la tendance au développement du secteur, le besoin de nouvelles connaissances et compétences est identifié, souvent lié à l'intégration et à l'expansion des compétences. Par exemple, la figure du charpentier de marine doit également être capable de s'interfacer avec de nouveaux outils de conception partagés, d'interpréter les dessins techniques et de connaître le système de bateau dans son ensemble. De nouvelles personnalités professionnelles ont également été définies pour le secteur, qui pourraient en partie être couvertes par des profils communément associés à d'autres secteurs économiques.
- B. Révision des processus dans une perspective de durabilité**, ce domaine de développement, qui implique à la fois la construction de bateaux et de services toujours plus attentifs à l'impact environnemental, nécessite la capacité de redessiner le bateau, à la fois pour de nouveaux projets et pour le réaménagement, avec des solutions plus respectueuses de l'environnement. Cette orientation concerne les nouveaux matériaux pour la production de bateaux et de yachts ayant un impact moindre sur la fin de vie et dans la recherche de matériaux et composants recyclables, elle concerne également la conversion de la propulsion en hybride ou électrique et les adaptations qui en découlent. L'infrastructure portuaire. Les nouvelles compétences sont donc liées à des figures dans la conception, la gestion et la maintenance de ces innovations. C'est peut-être le domaine de développement qui offre plus de place à la définition de nouveaux profils professionnels parce qu'ils ne sont pas actuellement envisagés dans les répertoires actuels, également en vérifiant la possibilité d'élargir et de mettre à jour les ensembles de compétences attribuées aux personnalités professionnelles existantes.
- C. Révision des services en vue de l'accessibilité et de la durabilité**, qui représente une tendance de plus en plus répandue de la demande et qui, en tant que telle, nécessite de nouvelles capacités pour la conception et le développement de nouveaux services et de nouvelles propositions commerciales par l'ensemble du secteur nautique. Cette



évolution nécessite des compétences transversales pour mettre en réseau l'offre de forfaits touristiques accessibles et innovants et de nouvelles méthodes d'organisation pour faciliter leur utilisation. Cela nécessite également que l'ensemble de la chaîne de construction et de réapprovisionnement de la construction navale et du réaménagement de la production conçoive et fabrique des outils et des dispositifs plus attentifs à l'environnement et au bien-être à bord. et dans les services portuaires.

4 Identification des profils professionnels impliqués dans le changement

Comme décrit dans les rapports précédents, l'analyse et l'identification des figures professionnelles à mettre à jour ou à inclure dans les répertoires régionaux ont été effectuées en soumettant initialement aux Centres pour l'emploi et les opérateurs du secteur une liste de profils et de métiers pour obtenir une première indication sur la fréquence des recherches pour ces profils, du point de vue des centres d'emploi toscans et d'autre part d'obtenir une première indication d'importance de la part des entreprises en ce qui concerne les profils définis.

La liste des profils professionnels était initialement composée d'environ 40 profils commerciaux pour la construction navale et le réaménagement, 30 profils pour la navigation de plaisance et le yachting et 12 pour le tourisme nautique. Aux profils traditionnels ont été ajoutés à la liste quelques nouvelles figures, inexistantes dans les répertoires et peu présentes sur le marché, ce sont des figures nouvelles ou innovantes d'intérêt potentiel en raison des changements en cours dans le secteur.

Les tableaux suivants montrent les développements des réponses reçues des différents opérateurs économiques et des centres toscans pour l'emploi, qui ont indiqué les chiffres les plus demandés, les plus difficiles à trouver et les plus innovants ou émergents. Les tables ont été faites pour la construction navale, le tourisme et les ports et Ychting Refit & Repair.

| ZONES | PROFILS PROFESSIONNELS LES PLUS POPULAIRES | Profils professionnels plus déficients | Personnalités professionnelles nouvelles ou émergentes |
|---|--|---|---|
| CONSTRUCTION ET RÉPARATION NAVALES | Ingénieurs navals Ingénieurs mécaniciens Ingénieurs en électronique Concepteurs navals Architecte d'intérieur naval Techniciens programmeurs logiciels Concepteurs d'administrateurs système | Bodybuilder nautique Charpentier assembleur de bord Programmeurs techniques Logiciel expert de simulations fonctionnelles Architecte d'intérieur naval Techniciens programmeurs logiciels Concepteurs d'administrateurs système | Techniciens des ventes et du marketing (demandes russes et chinoises) Technicien pour le développement de nouvelles technologies pour le recyclage des matériaux Expert IoT Expert en modélisation et analyse de données Experts en applications Développeur de logiciels techniques pour la domotique Développeur de logiciels techniques pour équipements géospatiaux |



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

Ingénieurs en énergie

Chimistes

Concepteurs de
divertissement à bord

Concepteurs de moteurs et
d'installations

Pourvoiries

Charpentiers à bord
assembleurs

Ingénieurs en énergie

Chimistes

Concepteurs de
divertissement à bord

Concepteurs de moteurs et
d'installations

Charpentiers assembleur de
bord

Développeur de logiciels
techniques pour la
cartographie marine
électronique
Technicien d'activités de
recherche
et développement
Technicien de planification, de
contrôle de manutention et
de stockage d'entrepôt
Chef de projet/service à la
clientèle



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | | | |
|--|--|---|--|
| | Soudeurs Mécanique navale Charpentiers et tapissiers Techniciens en électronique Techniciens d'instrumentation embarqués Charpentiers en bois Charpentiers métalliques Installateur/Mainteneur de systèmes électriques, électromécaniques et électroniques Installateur/Mainteneur de systèmes de plomberie et de chauffage conditionnement Ajusteur mécanique Monteur mécanique Chef de projet Chef de bateau Gestionnaire de services Ouvrier en peinture de résine Soudeur tubulaire Experts en logistique industrielle | Soudeurs Mécanique navale Charpentiers et tapissiers Techniciens en électronique Techniciens d'instrumentation embarqués Ajusteur mécanique Monteur mécanique Architecte d'intérieur de bateau Chef de bateau Gestionnaire de services Ouvrier en peinture de résine Soudeur tubulaire Experts en logistique industrielle | |
|--|--|---|--|

| ZONES | PROFILS PROFESSIONNELS LES PLUS POPULAIRES | Profils professionnels plus déficients | Personnalités professionnelles nouvelles ou émergentes |
|---|---|--|--|
| TOURISME CÔTIER ET ACTIVITÉS SPORTIVES RÉCRÉATIVES | Moniteurs de sports nautiques Instructeurs de voile Agents de voyages Intermédiaires touristiques et de vente en ligne Organismes de l'offre Touriste Organismes de visites culturelles et environnemental Organismes d'événements Experts en marketing et communication | Organismes de l'offre Touriste Organismes de visites culturelles et environnementales | Responsable de la relation client |



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | | |
|--|--|--|
| Escortes et guides Comptables et professions similaires Animateurs touristiques et professions similaires Sauveteurs et professions assimiler Pilotes Assistants du Congrès Gestionnaires d'entrepôt | | |
|--|--|--|



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| ZONES | PROFILS PROFESSIONNELS LES PLUS POPULAIRES | Profils professionnels plus déficients | Personnalités professionnelles nouvelles ou émergentes |
|-------------------------------|---|---|---|
| NAUTICA & YACHTING | <p>Concepteurs de bateaux de plaisance Concepteurs nautiques</p> <p>Ingénieurs mécaniciens et navals Concepteur naval nautique</p> <p>Architecte d'intérieur de bateau Concepteurs nautiques</p> <p>Pourvoiries Charpentiers métalliques Charpentiers en bois</p> <p>Installateur/Mainteneur de les installations électriques, électromécanique, électronique Installateur/Mainteneur de systèmes de plomberie et de climatisation Charpentiers de marine et artisans Charpentiers Techniciens de réglage, mécaniciens Experts en matériaux innovants pour la navigation de plaisance, Manutentionnaire</p> <p>Resinatore Grand opérateur de manutention Fer à souder Peintre</p> | <p>Monteurs : carrossier nautique Bodybuilder à bord</p> <p>Chef de projet Supply Chain</p> | <p>Concepteurs de logiciels de réalité virtuelle Experts en matériaux innovants pour la navigation de plaisance Experts en refonte énergétique Concepteurs de nouvelles technologies pour la navigation de plaisance Consultants en TIC et services de télémaintenance E-learning, simulations virtuelles pour l'apprentissage, etc... Geolocalizzazioni intégré ed innovant Services météorologiques innovants Experts en intervention d'urgence pour bateaux et en systèmes de surveillance et de gestion environnemental Gestionnaire de port touristique</p> <p>Experts et gestionnaires de cycle de vie bateau</p> <p>Experts en élimination</p> <p>Responsable Qualité</p> <p>Gestionnaire de bien-être</p> <p>IoT e System Integration Manager</p> |



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | | |
|---|---|--|
| Coibentatore Tapissier Fer à souder Bateau en chef/arpenteur Chef de projet/Capocommessa Chef de projet Supply Chain | | |
| Officiers de navigation de plaisance Officiers mécaniciens de l' sport | Tour opérateur spécialisé dans les ports et yachting Opérateur portuaire | Développeurs d'applications Gestionnaire vert du port |



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | | | |
|--|---|--------------------------------------|--|
| | Skipper Planificateur de navire Personnel récréatif Recommandateurs d'expédition Médiateurs maritimes Experts nautiques Instructeurs de voile Moniteurs de sports nautiques Plongeurs Consultants en certification Consultants en marketing et achats Gestionnaire des services récréatifs Techniciens d'agence nautique Cuisiner à bord Tour opérateur spécialisé pour les ports et le yachting Opérateur portuaire | Gestionnaire des services récréatifs | |
|--|---|--------------------------------------|--|

L'objectif était d'obtenir un cadre de référence sur les chiffres, les métiers et les profils professionnels selon une description libre et facile à interpréter pour les opérateurs du secteur et pour les centres pour l'emploi et de détecter, non pas tant des données statistiques descriptives et qualitatives sur les sentiments et les expériences de ces dernières années sur le marché du travail.

La définition des chiffres les plus recherchés de ces dernières années a été basée sur des demandes de confirmation concernant les descriptions fournies par Navigo, qui ont toutes trouvé une réponse positive, c'est-à-dire la présence effective de ces profils dans les demandes de postes pour le secteur de référence au cours des dernières années. Les chiffres de base et saisonniers typiques du marché du travail dans le tourisme (serveurs, sauveteurs, barmans, etc.) ont été délibérément exclus de l'enquête pour séparer les éléments et les besoins structurels de ceux liés à la saison ou à l'évolution à court terme du marché et, en tout état de cause, l'intention était de se concentrer sur les profils les plus proches du monde de la navigation de plaisance et des services connexes. L'enquête ne portait pas sur le nombre de personnalités professionnelles recherchées, mais simplement sur la question de savoir si des recherches de ces chiffres avaient été détectées au cours de la dernière période.

Le résultat le plus évident est que presque tous les chiffres proposés dans l'enquête ont trouvé un intérêt de la part du marché du travail, démontrant le dynamisme et l'étendue des profils que le vaste secteur de la navigation de plaisance et du yachting est en mesure d'animer. Dans cette



première phase des travaux d'enquête, qui s'est déroulée entre l'automne 2019 et les premiers mois de 2020, donc dans une situation pré-Covid, la liste des profils sur lesquels elle a été étudiée est volofactoriellement désorganisée et non classée par processus de travail, chaque chiffre répertorié est considéré comme un élément à part entière et auto-défini sur la base de l'expérience acquise dans le secteur. Les données révèlent donc une grande reconnaissabilité parmi les initiés de ces descriptions mûries davantage à partir de la connaissance du terrain que des statistiques et que beaucoup de ces chiffres plus traditionnellement connus et reconnaissables trouvent efficace

les possibilités de placement, n'étant pas incluses parmi les chiffres déclarés par les opérateurs comme difficiles à trouver.

Parmi les profils difficiles à trouver, il existe de fortes différences entre la situation qui a émergé dans les trois secteurs analysés. La construction navale et la chaîne de production apparaissent comme les domaines de rencontre les plus difficiles entre la demande et l'offre de main-d'œuvre, les chiffres professionnels les plus demandés apparaissent souvent comme manquants, c'est-à-dire difficiles à trouver et à faire correspondre avec les besoins des entreprises.

Cette situation nécessite un approfondissement, qui a ensuite été effectué dans les phases suivantes de l'enquête, pour identifier les causes et les besoins professionnels réels. Un exemple important est à prendre pour certaines figures traditionnelles, telles que allestitori et montatori, qui apparaissent parmi les plus demandées et parmi les moins disponibles, bien qu'il s'agisse de chiffres de base fréquemment disponibles dans d'autres chantiers navals ou de crises d'entreprises dans le secteur. Parmi les éléments qui ont émergé, il est utile de souligner ici, qui a ensuite été abordé dans les groupes de discussion, que de nombreuses professions du secteur ne trouvent pas un changement générationnel adéquat, ne sont pas acceptées et prises en compte. prise en compte par les jeunes demandeurs d'emploi. Cet aspect doit être souligné comme un problème critique et une menace pour l'avenir de la construction navale, ce qui nécessite une action de sensibilisation et de communication dans les écoles. et dans les instituts techniques pour représenter le secteur et stimuler un intérêt et une passion qui risquent en partie de se disperser.

Dans le secteur du tourisme nautique et de l'offre de services pour la navigation de plaisance, la situation est différente et il y a une plus grande capacité à répondre aux besoins du marché et de l'offre de travail, souvent motivée par la plus grande capacité d'adaptation à la fois de la part de l'offre et de la demande de main-d'œuvre en ces secteurs. Seulement pour certains profils recherchés, les opérateurs déclarent qu'ils n'ont pas trouvé ce que le marché avait demandé, dans ces cas ce sont ces chiffres de l'interconnexion entre les secteurs, tels que les experts de l'offre nautique expérientielle, appelée de diverses manières mais tombant toujours sur la nécessité de relier l'offre de services nautiques et de tourisme nautique à l'offre de qualité du territoire.

En raison de la situation qui s'est dégagée surtout pour les processus de la chaîne de production avant la phase d'approfondissement des besoins professionnels et de formation, il a été nécessaire de procéder à l'identification des figures professionnelles considérées comme stratégiques ou en tout cas d'intérêt pour mieux comprendre les aspects liés à la disponibilité et aux compétences richieste.

Après une nouvelle phase d'analyse et de comparaison avec les Centres pour l'emploi des zones côtières et avec certains interlocuteurs privilégiés du secteur de la construction navale et des services une liste restreinte a été définie, également partagée avec les partenaires du projet pour procéder ultérieurement à l'analyse prévue au moyen de questionnaires et de groupes de discussion.

Les profils professionnels et les personnalités professionnelles à étudier plus avant ont été



identifiés sur la base de motivations précises et peuvent représenter des types spécifiques concernant d'autres profils présentant des caractéristiques similaires. Ces profils sont les suivants :

- ✓ Gestionnaire de service de la Nautica en considération de l'importance acquise ces dernières années par les services de soutien à la gestion de l'ensemble du cycle de vie du yacht et de son accessibilité et de sa disponibilité maximales;

- ✓ Chef de projet de la chaîne d’approvisionnement nautique, qui représente la figure de la coordination des fournisseurs dans la logique de l’ingénierie collaborative et dans la gestion du réseau entre les clients et les fournisseurs de commandes de production et de réaménagement.
- ✓ L’ingénieur d’usine embarqué et l’installateur embarqué sont des figures typiques et traditionnelles du secteur de la production, mais qui, d’après l’analyse, semblent difficiles à trouver et à répondre aux besoins des entreprises.
- ✓ Experts en matériaux composites et innovants, les nouveaux matériaux d’un point de vue technologique et technico-organisationnel nécessitent de nouvelles compétences et techniques d’assemblage et de traitement dans la production.
- ✓ Les programmeurs de logiciels pour la domotique et les applications, la domotique embarquée, l’accessibilité des services nautiques et la communication entre les plaisanciers et les opérateurs locaux nécessitent de plus en plus d’outils de support numériques.
- ✓ Technicien en marketing touristique, la nécessité d’interpréter les nouveaux besoins d’exclusivité, d’isolement et d’utilisation de la mer et du territoire caractérisent un secteur souvent encore basé sur des logiques non alignées sur les besoins actuels du tourisme international.
- ✓ Opérateur marina en charge de l’accueil des yachts, le port et la marina dans les régions tyrrhéniennes représentent des lieux non seulement d’amarrage mais de tourisme d’élite, car ils nécessitent de nouvelles façons de gérer les relations avec les clients.
- ✓ Yacht Manager, la taille moyenne des yachts augmente et leur gestion et maintenance nécessitent une nouvelle attention à l’environnement, l’exclusivité et l’accessibilité, l’organisation des services externes prend une nouvelle importance à bord des super yachts

5 Analyse des besoins de nouvelles compétences et/ou de nouveaux profils

Ce paragraphe du rapport illustre les résultats finaux de la première enquête menée auprès des entreprises du secteur nautique et des grands yachts concernant les problèmes critiques et le potentiel de développement des profils professionnels les plus récents requis par le marché et ses tendances évolutives. C’est la phase d’enquête qui, après avoir identifié les profils les plus importants et stratégiques parmi ceux jugés recherchés et peu disponibles, vérifie les besoins de compétence pour les personnalités les plus demandées ou jugées les plus importantes et stratégiques tant par les opérateurs des Politiques Actives du Travail que par les entreprises du secteur.

Le thème que nous voulions aborder à cette étape de l’enquête était d’identifier :

- les compétences et les connaissances les plus demandées aujourd’hui et difficiles à trouver pour les profils existants, dans toutes les définitions et classifications des répertoires



cependant attribuables à un profil existant commun;

- pour les nouveaux profils, une première définition de l'importance des systèmes de connaissances et des compétences les plus recherchés.

L'analyse a été effectuée en administrant un questionnaire préparé et approuvé lors des réunions précédentes du partenariat. Les questions posées aux entreprises ne prévoyaient pas d'approfondir les processus et les activités nécessaires au profil, l'enquête était plutôt



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

orienté vers un cadre des tendances et des principales attentions du secteur visant à la définition des « compétences clés » difficiles à trouver et en tant que tel l'objet de réflexions ultérieures et d'études approfondies sur le sujet des besoins de formation et de l'accompagnement au rôle. Dans le cas des nouveaux profils, l'activité d'étude complémentaire a ensuite été menée par le biais de groupes de discussion afin de mieux clarifier et décliner ces nouvelles figures professionnelles.

La structure du questionnaire, administré en partie en ligne et en partie directement avec des entretiens réalisés par vidéoconférence, à la suite des restrictions imposées par la pandémie, se compose de trois parties ou domaines d'enquête.

La première partie concernait les problèmes de disponibilité des principaux profils requis par le marché, la collecte d'informations a été réalisée avec 4 questions, toutes avec des choix multiples et des scores à attribuer, selon le schéma suivant.

1. Une enquête récente a montré que certaines figures professionnelles du secteur Nautique sont recherchées par les entreprises mais sont difficiles à trouver. Vous êtes-vous aussi retrouvé dans cette situation ?

a. Oui, parfois, jamais

2. Comment évaluez-vous le niveau d'importance de ces chiffres? (0 – Nul, 1 – Très peu, 2 – Peu, 3 – Moyennement, 4 – Recherché, 5 – Très recherché)

- a. Service Manager della Nautica
- b. Chef de projet de chaîne d'approvisionnement nautique
- c. Ingénieur d'usine embarqué
- d. Bodybuilder à bord
- e. Programmatori software per domotique e app
- f. Technicien en marketing touristique
- g. Expert en matériaux composites et innovants
- h. Opérateur de marina en charge de l'accueil des yachts
- i. Gestionnaire de yacht

3. Comment évaluez-vous le niveau de disponibilité de ces chiffres? (0 - Il n'est pas trouvé, 1 - Très difficile, 2 - Difficile, 3 - Quand le besoin est trouvé, 4 - Tout à fait disponible, 5 - Facilement disponible)



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

- a. Service Manager della Nautica
- b. Chef de projet de chaîne d'approvisionnement nautique
- c. Ingénieur d'usine embarqué
- d. Bodybuilder à bord
- e. Programmatori software per domotique e app
- f. Technicien en marketing touristique
- g. Expert en matériaux composites et innovants
- h. Opérateur de marina en charge de l'accueil des yachts
- i. Gestionnaire de yacht

4. Quelles sont, à votre avis, les raisons pour lesquelles il est difficile de trouver la bonne personne?

- a. Manque d'expérience dans l'industrie
- b. Mauvaises connaissances techniques

- c. Manque de formation
- d. Mauvaises connaissances réglementaires et administratives
- e. Niveau d'autonomie insuffisant
- f. Mauvaises compétences en informatique
- g. Connaissance des langues
- h. Caractère et aspects relationnels
- i. Autre

Le deuxième domaine d'investigation a été mis en place pour identifier brièvement les domaines de compétence et de connaissance considérés comme les plus importants et stratégiques pour certaines des personnalités professionnelles identifiées, C'est:

- Bodybuilder à bord,
- Programmeur logiciel pour la domotique et les applications,
- Traitement expert des composites et des matériaux innovants,
- Gestionnaire de yacht,
- Responsable du service de la marina.

Pour ces chiffres, il a été demandé d'attribuer un ordre d'importance pour certains domaines de connaissances et de compétences, selon le schéma suivant.

5. Si nous analysons, à titre d'exemple, la figure de indique quel est l'ordre d'importance de affecter aux zones suivantes :

- a. Capacité à analyser les interdépendances entre toutes les composantes du « système » du bateau et son cycle de vie (nouvelle construction, réaménagement, amarrages au port, divertissement, ...)
- b. Connaissance du secteur/de la chaîne d'approvisionnement
- c. Connaissances techniques spécifiques requises du rôle (informatique, technologique, réglementaire, administratif)
- d. Compétences en planification d'emploi
- e. Connaissances linguistiques
- f. Capacité d'utiliser l'équipement et les outils de travail de façon autonome
- g. Possession de licences et/ou certificats spécifiques
- h. Savoir travailler en équipe
- i. Savoir établir des relations avec le client

Le troisième domaine de l'enquête concernait la position de l'entreprise interrogée par rapport aux besoins futurs en matière de placement, a demandé quels chiffres professionnels étaient les plus importants pour son entreprise dans les années à venir et quel aspect prioritaire sera requis dans les années à venir lors de la sélection et de l'évaluation des candidats potentiels.



Les entreprises interrogées sont réparties comme suit par Région et territoire :

- ✓ Toscane: 11, dont 4 chantiers navals, 2 refit et sous-traitants, 2 agences charter, 1 courtier et 2 marinas

- ✓ Ligurie: 6, dont 2 chantiers navals, 1 designer, 2 marinas, 1 agence de service et courtier
- ✓ Sardaigne: 3, 1 chantier de radoub, 2 ports
- ✓ PACA : 2 1 chantier naval et 1 concepteur nautique

Le traitement des réponses vous permet de définir les points suivants pour chaque question :

1. Dans toutes les régions et tous les territoires, la majorité des répondants déclarent avoir eu du mal à trouver les chiffres professionnels nécessaires à leur entreprise. 83% du total déclarent avoir eu des difficultés, et un seul répondant en France déclare n'avoir jamais eu de difficultés.
2. Les chiffres les plus recherchés sont également les plus difficiles à trouver comme le montre le tableau suivant :

| Figure professionnelle | % d'importance | % de points attribués à difficulté à trouver | % de points attribués à facile à trouver |
|--|-----------------------|---|---|
| Service Manager della Nautica | 9% | 7% | 4% |
| Chef de projet de chaîne d'approvisionnement nautique | 12% | 9% | 2% |
| Ingénieur d'usine embarqué | 14% | 10% | 1% |
| Bodybuilder à bord | 10% | 10% | 1% |
| Programmeurs logiciels pour la domotique e application | 10% | 10% | 1% |
| Technicien en marketing touristique | 7% | 6% | 5% |
| Expert en matériaux composites et innovants | 12% | 10% | 1% |
| Opéra teur portuaire agent de réception de yacht touristique | 6% | 7% | 4% |
| Gestionnaire de yacht | 8% | 9% | 2% |

Note : Les pourcentages correspondent à la somme des scores attribués par rapport au total des points de 1 à 5

Les chiffres les plus difficiles à trouver, mais jugés importants et recherchés, sont :

- ✓ le chef de projet de la chaîne d'approvisionnement
- ✓ le technicien d'usine embarqué
- ✓ le carrossier embarqué
- ✓ le programmeur SW pour la domotique et l'application
- ✓ l'expert en matériaux composites et innovants

3. Les principales raisons invoquées par les personnes interrogées concernant la difficulté de trouver les chiffres recherchés sont réparties presque également sur toutes les propositions décrites dans le questionnaire, avec une prévalence de:
 - a. Mauvaises connaissances techniques
 - b. Manque de connaissances des langues et des ordinateurs
 - c. Expérience et niveau d'autonomie insuffisants

4. Le questionnaire proposait ensuite une analyse approfondie des domaines d'expertise les plus importants pour certaines des personnalités professionnelles énumérées, certains domaines décrits comme prévus. analyser le degré d'importance recherché, et donc le niveau de besoin, pour trois catégories de connaissances, de compétences et d'aptitudes :
 - ✓ Connaissances de base
 - ✓ Connaissances techniques
 - ✓ Connaissance des processus, c'est-à-dire capacité à connecter les activités dans le système de commande ou dans la chaîne de prestation de services
 - ✓ Compétences générales

En détail, le tableau suivant présente le degré d'importance globale attribué aux différents domaines d'expertise décrits. Le tableau décrit le pourcentage des scores sur le total des votes attribués à chaque compétence.

**Interreg****MARITTIMO-IT FR-MARITIME**Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale*Med New Job*

| Domaines d'expertise | Chiffres professionnels analysés | | | | |
|---|----------------------------------|--|-------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| | Bodybuilder à bord | Programmeur logiciel pour la domotique et les applications | Expert en matériaux innovants | Gestionnaire de yacht | Responsable de service Porto |
| Connaissances de base | | | | | |
| Connaissance du secteur/de la chaîne d'approvisionnement | 13% | 13% | 12% | 8% | 8% |
| Connaissances linguistiques | 11% | 9% | 11% | 8% | 11% |
| Capacité d'utiliser l'équipement et outils de travail pour travailleurs autonomes | 10% | 10% | 12% | 16% | 13% |
| Compétences techniques spécifiques | | | | | |
| Possession de licences et/ou des attestations spécifiques | 11% | 14% | 10% | 10% | 16% |
| Connaissances techniques spécifiques requises du rôle (informatique, technologique, réglementaire, administratif) | 11% | 7% | 10% | 12% | 13% |
| Compétences en matière de processus | | | | | |
| Compétences en programmation de l' travail | 12% | 9% | 10% | 12% | 10% |



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|
| Capacité à analyser les interdépendances entre toutes les composantes du « système » du bateau et son cycle de vie (nouvelle construction, réaménagement, amarrages au port, divertissement, ...) | 14% | 14% | 12% | 11% | 13% |
| Compétences générales | | | | | |
| Savoir travailler en équipe | 10% | 14% | 15% | 9% | 9% |
| Savoir comment établir des relations avec le client | 8% | 9% | 9% | 11% | 12% |

Bien que les réponses obtenues soient réparties de manière assez égale entre les différentes catégories de compétences, il est utile d'identifier pour chaque chiffre les priorités exprimées par les entreprises interrogées.

Pour le carrossier de bord, les domaines de compétence liés aux connaissances techniques et à la connaissance des processus prévalent, il est important de noter que les deux éléments « Connaissance du secteur / chaîne d'approvisionnement » et « Connaissance des interdépendances des processus » prévalent sur les autres, montrant la nécessité d'élargir la vision d'une figure traditionnelle dans le secteur construction navale. Cette expansion nécessite une plus grande capacité à interpréter les besoins en amont et en aval du processus et nécessite une meilleure connaissance des autres activités de la chaîne d'approvisionnement. Il est également important de noter l'importance accordée à la connaissance linguistique également pour une figure de production opérationnelle, témoignant de l'internationalisation progressive des relations même dans les plus strictement productif.

La situation change pour les chiffres de service, le Yacht Manager et le Service Manager de la Marina, qui ont une plus grande importance de l'acquisition de « licences », y compris ici la licence nautique ou d'autres brevets, et les compétences plus relationnelles des compétences linguistiques à la relation avec le client est perçue comme le besoin d'une plus grande capacité d'écoute et de connaissance des besoins du client, combinée à la capacité de démontrer ses informations d'identification (licences).

Pour les deux figures « innovantes » ou nouvelles, c'est-à-dire non encore codifiées pour le secteur nautique, à savoir le « Programmeur SW pour la domotique et les applications » et l'« Expert en matériaux innovants », une meilleure connaissance de la chaîne de production et de toutes ses interconnexions est nécessaire, démontrant que un besoin ou une innovation ne peut être séparé des analyses d'impact sur l'ensemble du processus de production et sur l'ensemble du cycle de vie du bateau.

En un mot, les besoins professionnels les plus évidents pour les chiffres de production traditionnels sont la connaissance des processus et les interdépendances entre les opérations d'assemblage et d'installation de l'usine avec les autres phases en amont et en aval. Une entreprise écrit « un carrossier ou un installateur d'usine devrait également participer au processus de conception ... », un élément clé est donc l'expansion du rôle technique spécialisé vers une plus grande capacité à adaptation et échange d'informations avec tous les rôles de gestion de l'ordre de construction ou du réaménagement.

Pour les profils de service, une connaissance du secteur combinée à des compétences relationnelles et d'écoute et à la planification du travail est importante. Pour ces chiffres, le mélange de connaissances techniques et de compétences relationnelles est important afin de garantir une plus grande capacité d'adaptation aux changements dans les demandes des clients.

Pour les chiffres innovants, il est clair qu'il ne suffit pas d'être un bon développeur technique ou un expert en innovation matérielle, sans connaissance du secteur et de ses intérêts, les connaissances



techniques ne permettent pas d'obtenir des résultats en termes d'adéquation du profil aux besoins de la Entreprises.

Ces éléments mettent en évidence trois besoins fondamentaux :

1. **planification de cours de recyclage et de formation continue pour les employés ou pour les personnes temporairement hors du marché du travail, orientée vers la présentation et l'analyse de l'ensemble des processus de conception et de production;**
2. **former des personnalités professionnelles capables d'interpréter les changements typiques du secteur, en les dotant d'outils et de modèles d'interprétation des processus et des attentes des clients en dehors ou à l'intérieur de la chaîne d'approvisionnement;**
3. **les nouvelles figures professionnelles sont souvent le résultat d'un achèvement ou d'une intégration de profils existants, d'un achèvement visant à la connaissance sectorielle ou d'un achèvement visant de nouvelles technologies de figures déjà en activité dans le secteur.**

Les nouvelles tendances analysées, en termes de profils les plus importants dans les années à venir et en termes de compétences prioritaires envisagées pour ces profils, présentent une image globale conforme à ce qui a été exprimé dans l'analyse des besoins en compétences sur les chiffres professionnels spécifiques décrits ci-dessus.

Les chiffres prioritaires prévus pour les années à venir ont été décrits comme suit :

- En Toscane, le chiffre dominant avec 40% des réponses est un chiffre défini comme « Service /Chef de projet de la chaîne d'approvisionnement nautique » suivi de la figure du gestionnaire de yacht.
- En Ligurie et PACA, en revanche, l'accent est davantage mis sur la numérisation des processus de conception et de gestion de la production avec la demande d'«experts en conception dans un environnement avancé ».
- Les entreprises sardes interrogées proposent à l'avenir des « experts en stockage et en réaménagement ».

Ces rapports sur les tendances en termes de besoin de professionnalisme dans le secteur sont mieux exprimés dans l'analyse des compétences requises pour ces rôles, où les concepts de « flexibilité » et de « capacité de collaboration client-fournisseur » dominant, ainsi que dans l'amélioration et l'adaptation de toutes les compétences techniques. Dans cette logique, la forte demande d'une figure de « responsable de service nautique » ou de « chef de projet supply chain » s'explique par la perception d'un besoin fondamental : la plus grande capacité d'intégration et de collaboration dans les processus et dans les relations qui voyaient traditionnellement chaque phase caractérisée par la recherche du « spécialiste », aujourd'hui, en plus des connaissances spécialisées, une vision plus large et une nouvelle attention à tous les outils de visualisation, de communication et de gestion des flux de production et de prestation de services sont nécessaires.

6 Nouveaux profils professionnels identifiés

Suite à l'élaboration des réponses aux questionnaires, 4 Groupes de Discussion ont été organisés dans le but de mieux définir les besoins liés aux personnalités professionnelles nouvelles ou



innovantes afin de mieux encadrer le rôle que ces profils devront développer dans le domaine des processus et des activités dans le secteur. Ces nouveaux chiffres ont été introduits comme des besoins réels de compétences et de rôles professionnels supplémentaires par rapport aux chiffres professionnels déjà existants. Dans la gestion des groupes de discussion, il a été tenu compte des conclusions qui ont émergé de la phase d'analyse précédente, à savoir la nécessité d'élargir et d'intégrer les compétences des figures traditionnelles et déjà codifiées. Le

Les chiffres analysés dans les groupes de discussion sont liés à un manque de professionnalisme ou au besoin réel de nouveaux rôles professionnels dans le secteur.

L'objectif du Focus était d'établir conjointement avec les entreprises concernées une première fiche récapitulative pour les nouveaux profils mis en évidence par les analyses précédentes. Les conclusions de cette analyse sont représentées ci-dessous, à la suite de l'échange et des propositions qui ont émergé des opérateurs économiques.

Il est important de souligner, cependant, que les profils décrits ci-dessous peuvent concerner à la fois de nouvelles personnalités professionnelles, comme le prévoient les experts et l'Atlas national du travail, qui peuvent jouer leur rôle avec une inclusion dans le personnel des entreprises appartenant à la secteur de référence, à la fois sous forme professionnelle en tant qu'experts pour soutenir plus d'entreprises dans le secteur.

Le domaine analysé dans le Focus est principalement celui de la production de construction navale, du réaménagement et de la sous-traitance et des services nautiques dans la logique de gestion du cycle de vie, tel qu'exprimé dans la phase initiale de l'enquête. Les nouveaux profils professionnels suivants ont été décrits :

- Expert en nouveaux matériaux pour la navigation de plaisance
- Project & Service Manager di filiera nautica
- Programmeur-installateur logiciel pour la domotique embarquée

Vous trouverez ci-dessous une présentation sommaire des descriptions de ces chiffres et des domaines possibles de développement du professionnalisme qui y sont liés.

| | |
|-----------------|--|
| Titre du profil | Technicien expert de nouveaux matériaux pour la navigation de plaisance |
|-----------------|--|



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | |
|-------------|---|
| Description | <p>La recherche continue de performance, de réduction du bruit, de résistance aux contraintes de la coque nécessite la capacité d'appliquer des matériaux innovants déjà appliqués avec succès dans d'autres à la navigation de plaisance secteurs, de l'aérospatiale à l'automobile. Cette capacité d'application nécessite une attention particulière tant dans la phase de conception de la coque et de la superstructure que dans les phases de production et d'assemblage. Les nouveaux matériaux composites permettent un allègement considérable de la coque et de la superstructure avec une meilleure performance globale du yacht en mer.</p> <p>Les nouveaux matériaux sont également liés à la capacité effective de réduire l'impact environnemental du yacht pendant tout le cycle de vie, ils doivent être plus facilement recyclables et avoir un impact environnemental plus faible.</p> <p>Le traitement de ces matériaux, la capacité d'application et l'assemblage, le collage et la peinture de nouveaux matériaux nécessitent un ensemble de compétences en chimie et en physique combinées à la connaissance des processus et des méthodes d'assemblage et de traitement sur site. Le profil du technicien des nouveaux matériaux combine les connaissances de base avec celles des applications de chantier pour soutenir le concepteur et le directeur de production dans les choix les plus techniques et opérationnels adaptés aux spécifications du matériau.</p> |
|-------------|---|



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | |
|--|--|
| Domaines d'application – situations typiques | Il peut s'agir d'un nouveau chiffre requis par les principaux chantiers navals ou l'expert qui soutient les entreprises de la chaîne d'approvisionnement dans la meilleure application de la nouveaux matériaux. |
|--|--|

| | |
|--|---|
| Titre du profil | Chef de projet/service di filiera nautica |
| Description | <p>La nouvelle organisation du cycle de production des principaux chantiers navals de grands yachts, à la fois pour le neuf et pour le réaménagement, se caractérise par une décentralisation de la production de tous les principaux composants du yacht, en maintenant dans le chantier naval principal le processus d'assemblage des différentes pièces fabriquées par des sous-traitants spécialisés. La gestion du projet d'un nouveau yacht ou le réaménagement d'un bateau nécessite une coordination de nombreuses phases de travail effectuées par des fournisseurs externes qui doivent respecter les spécifications de construction, les délais et les coûts en ligne avec le projet initial. Le PM de la chaîne d'approvisionnement interagit avec les sous-traitants et avec leresponsible de production du leadyard, contrôle l'exécution de l'ordre de fabrication dans son ensemble, fournit un support technique aux sous-traitants pour analyser tous les composants et les coordonner à l'avance assemblée. Il fournit également un support de service pour la gestion du yacht après la mise à l'eau, afin de réduire sa complexité en cas de maintenance et de stockage.</p> <p>C'est une figure d'intégration technique et de coordination, réduit la complexité de la commande et les inefficacités opérationnelles et logistiques des relations de la chaîne d'approvisionnement.</p> |
| Domaines d'application – situations typiques | Il est principalement une figure à soutenir par le chef de chantier et au « boat manager » pour la gestion de l'ensemble de la chaîne de sous-traitance |

| | |
|-----------------|---|
| Titre du profil | Programmeur logiciel pour les systèmes de contrôle embarqués et domotiques |
|-----------------|---|



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | |
|-------------|--|
| Description | <p>Le défi de la numérisation ne concerne pas seulement les processus de conception et de production, mais implique l'ensemble du cycle de vie du bateau. Aujourd'hui, le bateau doit être intelligent et équipé d'outils et d'appareils de pointe d'un point de vue technologique, une gestion intégrée de tous les équipements et de tous les outils est de plus en plus nécessaire, souvent peut également être contrôlé à distance. Les compétences requises pour le développement de tels systèmes nécessitent des connaissances techniques informatiques avancées, sur la programmation d'applications et les systèmes de contrôle (capteurs, outils techniques, entraînement d'appareils, etc.). et une connaissance approfondie des aspects techniques de la gestion des yachts. La nouvelle figure de programmeur est capable de combiner les besoins et les demandes du propriétaire et du commandant avec le potentiel des nouvelles technologies, il est un intégrateur de systèmes logiciels, d'applications et d'instruments cloud pour la gestion dello yacht</p> |
|-------------|--|



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

| | |
|--|---|
| | Dans son rôle, il fournit aux installateurs et aux concepteurs les spécifications techniques et le potentiel de développement de l'accessibilité et de la gestion intelligente du bateau. |
| Domaines d'application – situations typiques | Il est une figure recherchée et demandée à la fois par les chantiers navals du neuf et du réaménagement, ainsi que par les armateurs et les commandants et par les agences de services nautiques. |

7 Conclusions

Le chemin suivi pour l'enquête a pris plus de temps que prévu en raison des restrictions dues à la pandémie et du blocage temporaire qui en a résulté de nombreuses activités liées à la navigation de plaisance, mais a permis d'approfondir les aspects structurels de la système de rencontre entre la demande et l'offre de main-d'œuvre dans le secteur nautique pour identifier, en plus des besoins et des compétences professionnelles, quelques lignes d'évolution possibles pour une meilleure capacité à intercepter les changements en cours dans le secteur.

L'expérience acquise en 2020 et 2021 a montré que le secteur nautique peut faire face à des urgences telles que le Covid grâce à son dynamisme et à sa capacité à se déplacer sur des productions ou dans des territoires plus adaptés à l'évolution des entités. Cependant, il est nécessaire de noter que l'un des principaux problèmes critiques pour l'avenir du secteur en Italie et dans les pays méditerranéens est la difficulté de répondre à la demande et à l'offre de main-d'œuvre, qui reste l'une des questions à aborder également en tenant compte de la le vieillissement du personnel dans le secteur et les difficultés à générer un chiffre d'affaires efficace.

Comme l'indique déjà le rapport, on espère qu'un certain nombre de mesures encourageront une meilleure capacité à répondre à ces questions cruciales :

- activer des actions de sensibilisation et de communication auprès des jeunes pour reprendre cet intérêt pour l'économie de la mer et pour l'excellence nautique italienne qui risque de disperser les capacités et le potentiel de développement;
- concevoir pour le secteur des systèmes et des outils pour accompagner le rôle pour les nouveaux placements, qui aident à surmonter le manque de connaissances et de compétences que seule l'expérience dans le domaine peut fournir;
- analyser le secteur pour les processus et les activités, pas pour des spécialisations professionnelles spécifiques, qui sont aujourd'hui de plus en plus appréciées pour collaborer et s'intégrer dans des processus complexes et articulés;
- les chaînes de production sont le point fort de l'excellence italienne et nécessitent des interventions de formation continue visant à mettre à jour les systèmes de compétences traditionnelles, en particulier dans le domaine de l'évaluation et de la collaboration dans la logique de « l'ingénierie concurrente ».

Les besoins professionnels qui ont émergé de l'enquête confirment ces besoins et se concentrent sur l'analyse du nouveau phénomène de numérisation et d'industrialisation des processus en vue de l'intégration et de la participation au développement d'un système unique capable de gérer le yacht pendant tout le cycle de vie. En fait:

- les compétences les plus demandées et actuellement jugées manquantes, pour les personnalités professionnelles traditionnelles, sont celles liées aux processus et aux interdépendances entre les activités, tant dans la production que dans les services;



- les chiffres de connexion entre la navigation de plaisance et le tourisme sont nécessaires pour accorder une plus grande attention au client et à ses attentes, en surmontant la logique de segmentation marketing pour qu'un service soit géré « un à un » ;



- les défis de la numérisation et de la durabilité nécessitent l'identification, par la formation et l'accompagnement au rôle, de nouvelles figures professionnelles dédiées à une meilleure interprétation des fonctionnalités et des opportunités de la numérisation à bord et de la nouvelle techniques de production visant à réduire l'impact des matériaux utilisés et la gestion du yacht.