

REPORT **RIVIERE DI LIGURIA & BLUE ECONOMY**
ANALISI E LINEE DI SVILUPPO



RIVIERE DI LIGURIA & BLUE ECONOMY **ANALISI E LINEE DI SVILUPPO**

	PREMESSA	pag. 5
1	INTRODUZIONE	pag. 9
1.1	Finalità ed obiettivi del Rapporto	pag. 9
1.2	Definizione di Economia del Mare e sua importanza (a livello nazionale ed europeo)	pag. 10
2	PREMESSA METODOLOGICA	pag. 15
2.1	Approccio metodologico	pag. 15
2.2	Gruppo di lavoro	pag. 18
3	PERIMETRAZIONE DELL'ECONOMIA DEL MARE	pag. 19
3.1	Declinazione dei sette settori	pag. 19
3.2	Concetto di "maglie lunghe" per la filiera della cantieristica	pag. 25
4	ANALISI DELL'ECONOMIA DEL MARE SUL TERRITORIO DELLE RIVIERE DI LIGURIA	pag. 27
4.1	Aspetti analizzati	pag. 27
4.2	Distribuzione delle imprese sul territorio	pag. 27
4.3	Forme giuridiche rilevate	pag. 31
4.4	Aspetti occupazionali	pag. 33
4.5	Dimensioni aziendali per classi di addetti	pag. 38
4.6	Distribuzione del fatturato	pag. 39
4.7	Distribuzione territoriale delle filiere della "Cantieristica" e della "Movimentazione merci e passeggeri" per macro-aree comunali	pag. 43
5	RISULTATI DELL'INDAGINE CAMPIONARIA QUANTITATIVA	pag. 55
5.1	Premessa	pag. 55
5.2	Sintesi dei risultati	pag. 55
6	ANALISI DELLE TEMATICHE CORRELATE ALLO SVILUPPO DELLA COMPETITIVITA' DELLE IMPRESE	pag. 63
6.1	Premessa	pag. 63
6.2	Quadro di sintesi	pag. 64
6.3	Filiera ittica	pag. 67
6.4	Filiera della cantieristica	pag. 71
6.5	Movimentazione merci e passeggeri	pag. 77
6.6	Servizi di alloggio e ristorazione	pag. 81
6.7	Attività sportive e ricreative	pag. 86
7	LINEE DI INDIRIZZO OPERATIVO	pag. 89
7.1	Premessa	pag. 89
7.2	Indirizzi operativi per l'internazionalizzazione	pag. 89
7.3	Indirizzi operativi per l'aggregazione tra imprese	pag. 90
7.4	Altri indirizzi operativi	pag. 92
7.5	Conclusioni	pag. 93



PREMESSA

Il presente report intende essere uno *strumento di lavoro* innovativo che, partendo da un'analisi quantitativa del macro aggregato di attività economiche della Blue Economy nelle tre province del territorio delle Riviere di Liguria, prosegue con un'analisi qualitativa strutturata su specifiche tematiche ritenute strategiche per lo sviluppo imprenditoriale dell'area geografica di riferimento.

Si configura, quindi, come uno *strumento* per gli addetti ai lavori poiché di supporto alla programmazione strategica degli Enti preposti e, pertanto, allo sviluppo ed al consolidamento competitivo delle singole filiere che costituiscono la Blue Economy. Ma è anche strumento divulgativo, in quanto di utilità alle imprese ed alla collettività per comprendere l'Economia del Mare, i settori economici in cui opera, con quali pesi, con quali numeri, con particolare riferimento ad occupazione e fatturato.

Costituisce altresì un *esempio d'integrazione tra analisi di tipo "desk" e di tipo "on field"*, con un coinvolgimento massivo delle imprese operanti nel macro aggregato della Blue Economy attraverso la somministrazione on-line di un questionario interattivo nonché interviste mirate a testimoni privilegiati. In particolare, vale la pena rilevare che le analisi desk si sono rivelate particolarmente complesse a causa della difficile gestione dei risultati ottenuti con la selezione dei Codici Ateco tramite il Servizio Ulisse². L'estrazione, poiché il codice Ateco non sempre definisce puntualmente l'effettiva attività svolta dall'azienda, ha dovuto essere integrata con altre attività come l'uso di analisi semantica³. È stato così generato un database "arricchito" con buone potenzialità di utilizzo, di aggiornamento e implementazione, che potrà fornire estrazioni mirate di anagrafiche e informazioni propedeutiche alla definizione di progettualità e attività concrete a favore delle imprese.

Il report si configura come la base da cui partire per l'*attuazione di una progettualità efficace, integrata e condivisa*, applicata nello specifico all'internazionalizzazione, che vede nelle risultanze del questionario massivo alle imprese (secondo una logica "bottom - up") un contributo all'individuazione di un'area geografica di interesse per i comparti produttivi della cantieristica navale e nautica, della movimentazione di merci/passeggeri.

Da qui l'attivazione concreta di sinergie operative tra Camera di Commercio, Camere di Commercio Italiane all'Estero, imprese e mondo associativo, per coinvolgere le imprese interessate al fine di verificare ed incrociare domande e offerte specifiche di prodotti e servizi.

Siamo infine consapevoli che quanto realizzato:

1) rappresenti una *fotografia statica* della Blue Economy sulle tre province liguri e che non consenta il raffronto di serie storiche, ma analizzi, per la prima volta, la composizione della stessa in un dato momento

2) rappresenti un *punto di partenza generale* che richiede opportune declinazioni nel caso di focus sulle specifiche sette filiere componenti la Blue Economy.

E' volontà della Camera di Commercio far seguire al presente Report successive attività che prevedano l'aggiornamento e l'affinamento di quanto realizzato, nonché il consolidamento di un interscambio costante con le imprese e tra le imprese, essenziale all'incremento delle relazioni all'interno della filiera coinvolgendo soprattutto le Grandi Imprese/big players che rivestono ruoli di capo-cluster.

⁽¹⁾ *Analisi desk e on field* - La prima è una ricerca che utilizza dati già esistenti, la seconda presuppone la raccolta di dati originali, mai osservati prima.

⁽²⁾ *Servizio "Ulisse"* – Servizio in uso al Sistema Camerale che consente l'estrazione di elenchi d'impresе secondo specifici parametri e filtri tra cui i Codici Ateco.

⁽³⁾ *Analisi semantica (detta anche text mining)* - Individuazione di una parola "chiave" nell'oggetto sociale o nella descrizione attività di un'impresa, che se presente, ha permesso l'inclusione dell'impresa nel data base di riferimento.



1.

INTRODUZIONE

1.1 Finalità ed obiettivi del Rapporto

La Camera di Commercio Riviera di Liguria (competente per le province di Imperia, La Spezia e Savona) e la sua Azienda Speciale Blue Hub sono rispettivamente il soggetto promotore ed il soggetto coordinatore dell'iniziativa progettuale per l'elaborazione del Report.

Il lavoro ha finalità d'indagine conoscitiva e di approfondimento sull'Economia del Mare, detta anche Blue Economy, sui territori delle tre province liguri, a motivo della particolare rilevanza in termini occupazionali e di valore creato che tale aggregato intersettoriale ha assunto, in particolar modo se rapportato al complesso dell'economia locale.

Il presente rapporto si pone, tra gli obiettivi primari, l'identificazione di specifiche tematiche su cui concentrare maggiormente gli sforzi per avviare successivamente un processo di crescita e maturità imprenditoriale che coinvolga, a vario titolo, le diverse filiere dell'Economia del Mare. Dall'analisi condotta emerge come i temi dell'**internazionalizzazione** e dell'**aggregazione tra imprese** risultino, a giudizio della stragrande maggioranza di testimoni privilegiati intervistati, di rilevanza strategica per lo sviluppo dell'Economia del Mare. A questa considerazione si contrappongono altresì il comportamento e l'approccio degli operatori di alcune filiere, spesso poco attenti o carenti di sensibilità o, talora, impossibilitati ad impostare strategie d'internazionalizzazione e d'aggregazione di impresa, per oggettive difficoltà aziendali o di contesto.

Inoltre, la fotografia sviluppata dal presente rapporto consente altresì di **delineare un quadro dell'offerta della Blue Economy in termini di consistenza e tipologie di imprese** appartenenti alle suddette filiere che la compongono.

Tale quadro d'offerta è strumentale al perseguimento di un **duplice obiettivo di carattere pratico ed operativo**, in riferimento alle due tematiche strategiche sopra evidenziate:

- individuare le modalità che consentano un più **efficace matching con una domanda di prodotti/servizi proveniente da mercati esteri**, in considerazione dell'importanza assunta dall'internazionalizzazione come volano indispensabile per la crescita aziendale, soprattutto delle piccole e micro imprese appartenenti all'Economia del Mare, e nella

consapevolezza che lo sviluppo di tale aggregato intersettoriale passa necessariamente attraverso una maggior apertura ai mercati stranieri

■ favorire l'avvio di processi atti a **potenziare le capacità aggregative delle imprese di micro e piccola dimensione**, concentrando così dei cluster aziendali intorno a specifiche iniziative progettuali o rafforzando le connessioni con la grande impresa nel suo ruolo di polo di sviluppo ed in grado di esercitare la funzione di traino.

1.2 Definizione di Economia del Mare e sua importanza (a livello nazionale ed europeo)

L'Economia del Mare si compone, secondo una consuetudine diffusa a livello nazionale che utilizza specifici codici della classificazione Ateco 2007⁴, di sette filiere la cui capacità produttiva è frutto del lavoro di una moltitudine di imprese che contribuiscono a generare valore aggiunto ed offrire occupazione.

Anche in ambito europeo la definizione di Blue Economy comprende tutte le attività umane che utilizzano il mare, le coste e i fondali come risorse per attività industriali nonché lo sviluppo di servizi, quali ad esempio: acquacoltura, pesca, biotecnologie marine, turismo marittimo, costiero e di crociera, trasporto marittimo, logistica portuale e settore cantieristico navale e nautico, energie rinnovabili marine inserite in un'ottica di sostenibilità.

Così come si evince dal recente rapporto "The 2018 annual report on EU Blue Economy"⁵, sono sei i settori identificati secondo Eurostat SBS e la classificazione NACE⁶ che ricalcano, ad eccezione della filiera "Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale", i medesimi settori analizzati dal presente studio.

Sulla base dei dati contenuti nel predetto rapporto, l'Economia del Mare è un settore in costante crescita che produce, a livello europeo, un giro d'affari di 566 miliardi di € e che rappresenta l'1,3% del PIL della Unione Europea, generando 174 miliardi di € di valore aggiunto e dando lavoro a 3,5 milioni di persone in tutta Europa.

Consapevole di ciò l'Unione Europea è da tempo in prima linea per definire una "governance" congiunta intesa a sviluppare un quadro condiviso e di stretta collaborazione con gli altri Paesi extra-UE e sostenere, attraverso la strategia a lungo termine "Blue Growth", avviata nel 2012, la crescita sostenibile nei sei settori componenti l'Economia del Mare, incentivando la promozione della ricerca, del trasferimento tecnologico e del partenariato tra ricerca scientifica e settore industriale.

A livello nazionale invece, sulla base dei dati riportati nel recente "VII Rapporto sull'Economia del Mare" presentato ad Ottobre 2018 dalla Camera di Commercio di Latina su dati 2017, sono circa 195.000 le imprese che appartengono al macro aggregato intersettoriale della Blue Economy, le quali incidono numericamente per il 3,2% sul totale delle imprese e, in termini monetari, del 2,9% sull'economia nazionale, producendo un valore aggiunto pari a 45,3 miliardi di Euro.

Dal predetto rapporto emerge altresì che, se si considera anche il



Fig. 1/1

Le filiere dell'Economia del Mare

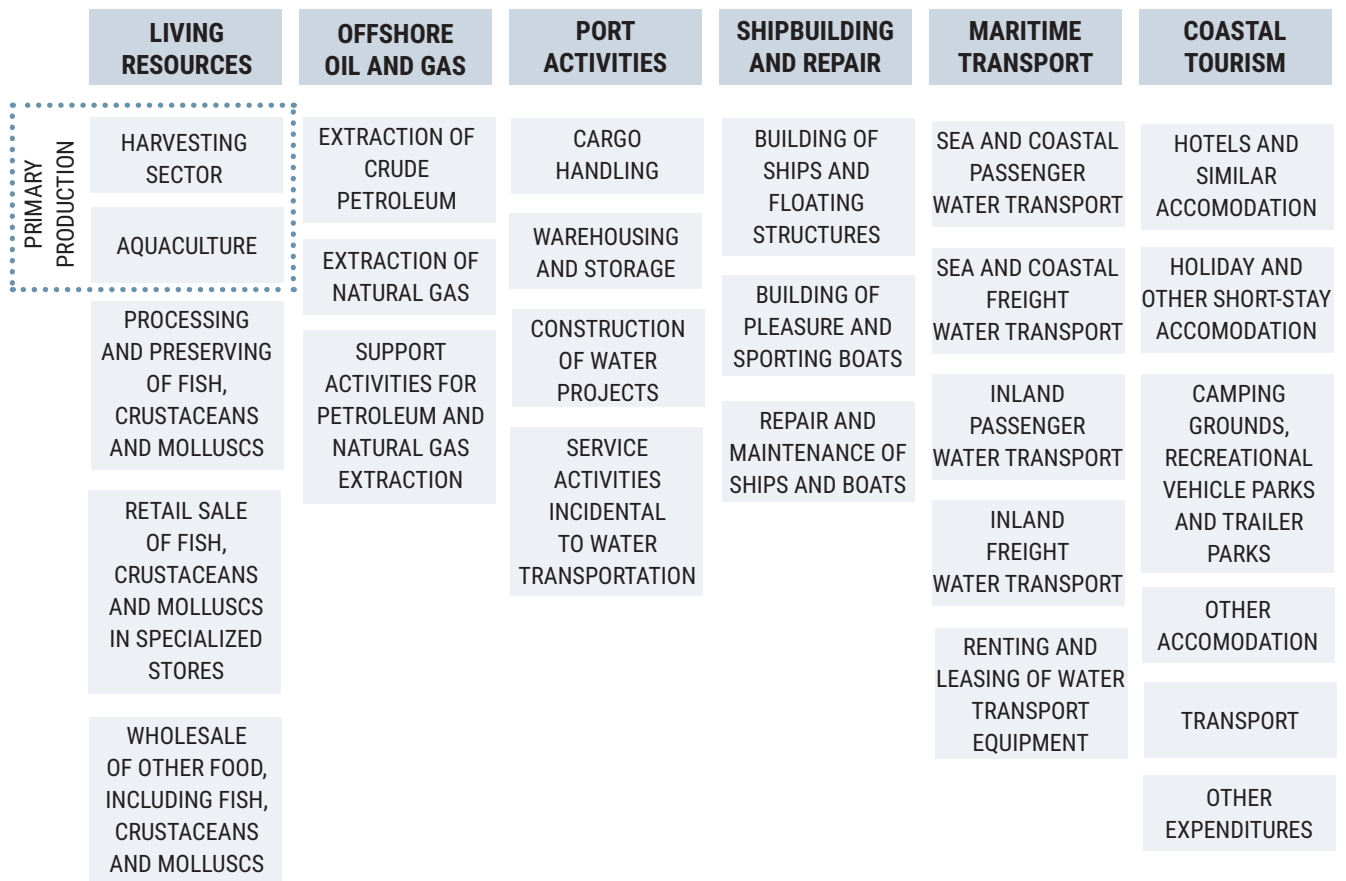


Fig. 2/1

I settori della Blue Economy secondo Eurostat SBS

Fonte: *The 2018 annual report on EU Blue Economy* - Eurostat SBS

⁽⁴⁾ L'Ateco 2007 è la classificazione ufficiale adottata dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) per le rilevazioni statistiche nazionali di carattere economico. L'Ateco 2007 è la versione nazionale della classificazione NACE (Rev. 2) definita in ambito europeo ed approvata con regolamento della Commissione n°1893/2006.

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/maritime-affairs/sites/maritimeaffairs/files/2018-annual-economic-report-on-blue-economy_en.pdf

⁽⁶⁾ Eurostat SBS (Structural Business Statistics) sono le analisi di settore dell'ufficio statistico dell'Unione Europea che utilizza la classificazione NACE (Nomenclature générale des activités économiques).

valore aggiunto prodotto dall'indotto, pari ad oltre 85 miliardi di Euro, l'incidenza complessiva sul totale del sistema produttivo risulta pari all'8,5%, equivalente ad una stima di oltre 130 miliardi di Euro. Il che significa, in altri termini, che ogni Euro prodotto dalla Blue Economy ne genera, grazie all'indotto, altri 1,9 Euro, ed è soprattutto nella filiera della "Cantieristica", grazie al mercato export, che ciò si verifica in maniera più significativa.

Il succitato rapporto delinea altresì un quadro informativo da cui emerge un tessuto imprenditoriale che traccia una dinamica in crescita, con un incremento di circa 18.000 aziende nel periodo 2011-2017, pari ad un +10,5%, valore decisamente ragguardevole, tanto più se paragonato al -0,6% registrato dal complesso degli altri settori economici. Inoltre, la forza lavoro conta nella Blue Economy circa 880.000 occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale.

Se si scende nell'analisi delle filiere caratterizzanti l'Economia del Mare, spiccano quelle connesse al Turismo, costituite dai "Servizi di alloggio e ristorazione" e dalle "Attività sportive e ricreative" che, insieme, coinvolgono circa 404.000 occupati, pari a circa il 46% del totale della Blue Economy.

Al secondo posto si colloca la filiera della "Cantieristica", che dà lavoro ad oltre 134.000 persone. Segue poi la filiera della "Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale" con oltre 126.000 occupati, quella "Ittica" con oltre 105.000 e la "Movimentazione merci e passeggeri" con

103.000 addetti.

A livello regionale, è la **Liguria** quella in cui l'Economia del Mare spicca per il maggior peso delle sue aziende sull'intero sistema economico nazionale, con un valore pari al 9,2% del totale delle imprese. Seguono poi a distanza la Sardegna ed il Lazio, con rispettivi valori del 5,8% e del 5,4%, a cui si accodano Sicilia (4,8%), Calabria e Marche con pari valore (4,5%).

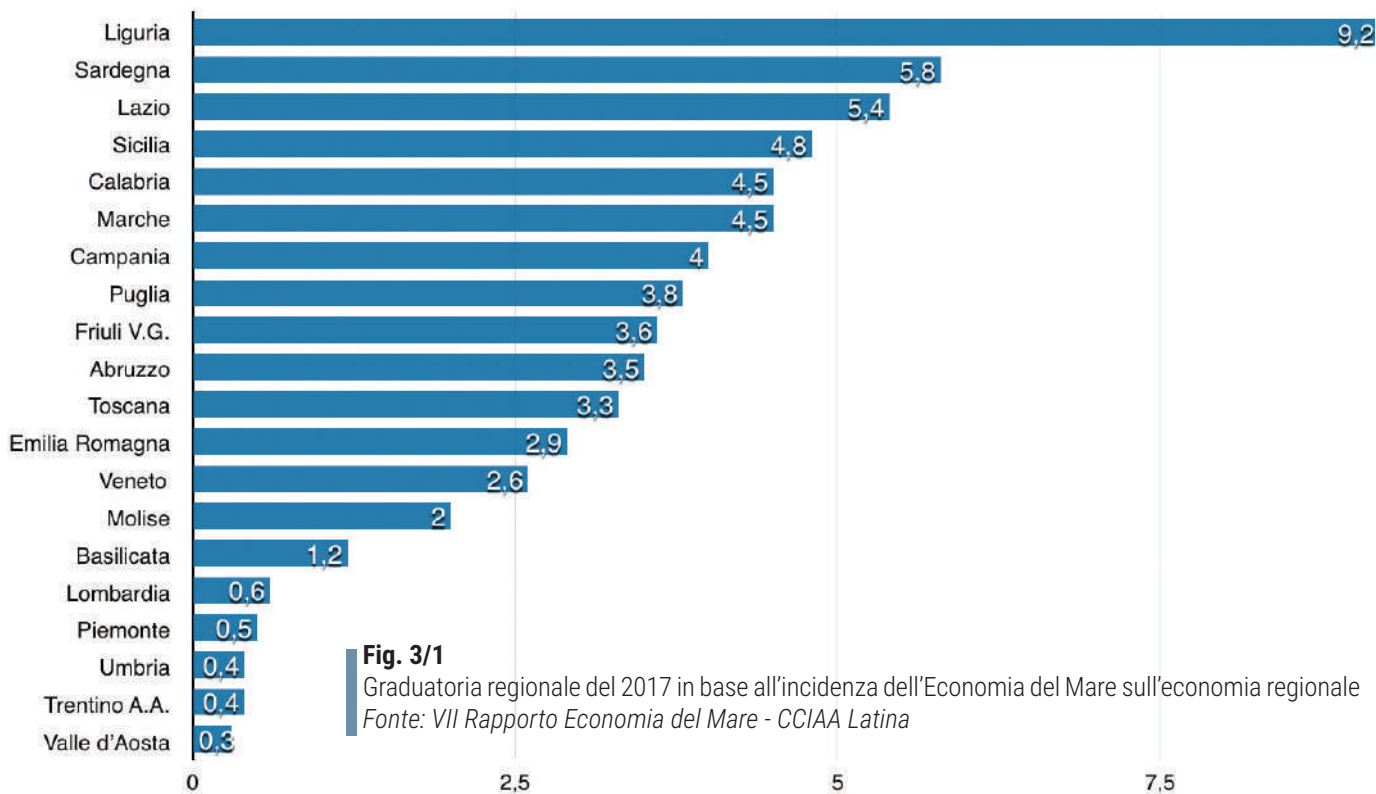
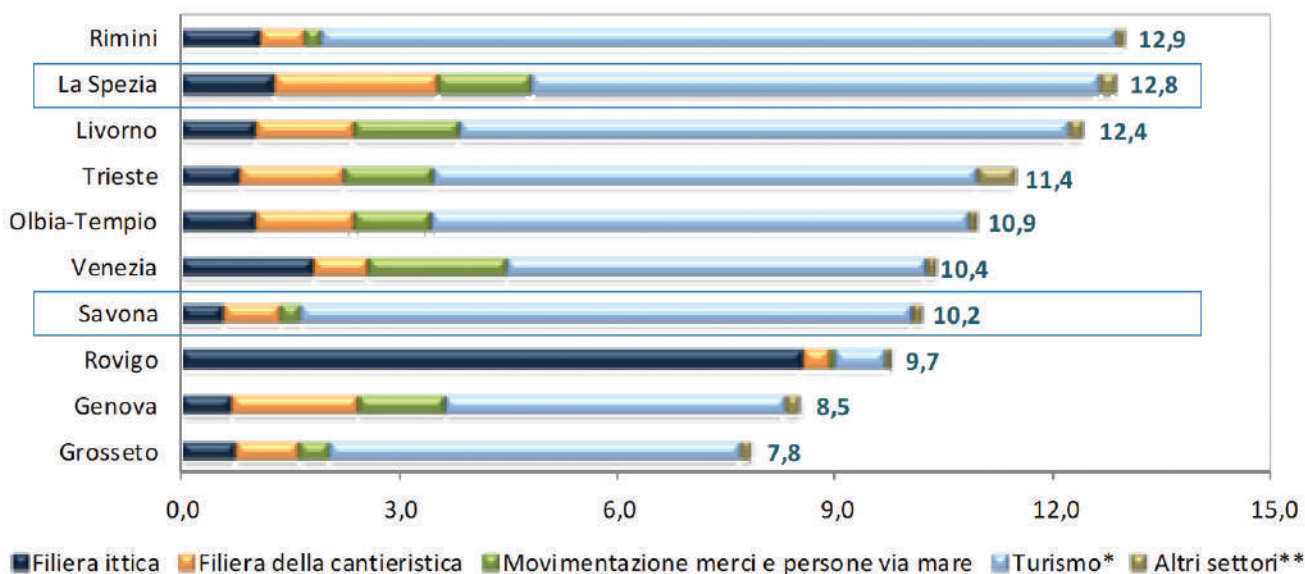


Fig. 3/1 Graduatoria regionale del 2017 in base all'incidenza dell'Economia del Mare sull'economia regionale
 Fonte: VII Rapporto Economia del Mare - CCIAA Latina

Fig. 4/1 Incidenza Economia del Mare su totale economia provinciale
 Fonte: VII Rapporto Economia del Mare - CCIAA Latina



* Servizi di alloggio-ristorazione e attività sportive e ricreative.

** Industria delle estrazioni marine, attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale.

Le province italiane dove la Blue Economy svolge un ruolo importante nell'ambito delle proprie economie territoriali sono Rimini e **La Spezia**, ai primi posti per peso delle aziende dell'Economia del Mare sul tessuto imprenditoriale provinciale, pari, rispettivamente al 12,9% e al 12,8%; seguono poi Livorno (12,4%), Trieste (11,4%), Olbia Tempio (10,9%), Venezia (10,4%), **Savona** (10,2%) e, ancora dopo, Rovigo, Genova e Grosseto.

La classifica cambia se si va a considerare l'incidenza del valore aggiunto e degli occupati dell'Economia del Mare sul totale dell'economia provinciale: Trieste e Olbia Tempio risultano in testa, rispettivamente, per valore aggiunto (15,5%) e per occupati (15,8%); seguono poi Rimini (13,1% di incidenza di valore aggiunto e 14,0% di incidenza degli occupati), **La Spezia** (12,0% di incidenza di valore aggiunto e 14,1% di incidenza degli occupati), Genova (12,6% di incidenza di valore aggiunto, 11,7% di incidenza degli occupati), **Savona** (10,2% in riferimento al valore aggiunto e 11,9% agli occupati), e **Imperia** (8,9% di incidenza di valore aggiunto e 10,8% di incidenza degli occupati).

Tab. 1/1
Prime posizioni nella graduatoria provinciale del 2017 in base all'incidenza del valore aggiunto e degli occupati creati dall'economia del mare sul totale dell'economia

VALORE AGGIUNTO			
Pos.	provincia	Incid. % su tot. economia	V.A. (mil. di euro)
1	Trieste	15,5	1.132,5
2	Rimini	13,1	1.169,0
3	Olbia-Tempio	13,0	425,2
4	Genova	12,6	3.341,4
5	La Spezia	12,0	709,9
6	Livorno	11,8	970,1
7	Savona	10,2	718,2
8	Ogliastra	9,7	90,1
9	Imperia	8,9	403,9
10	Trapani	8,6	525,7

Fonte: VII Rapporto Economia del Mare - CCIAA Latina

OCCUPAZIONE			
Pos.	provincia	Incid. % su tot. economia	Occupazione (migliaia)
1	Olbia-Tempio	15,8	10,2
2	La Spezia	14,1	13,4
3	Rimini	14,0	21,4
4	Trapani	13,5	18,0
5	Livorno	13,2	18,9
6	Trieste	13,1	14,2
7	Ogliastra	12,0	2,4
8	Savona	11,9	13,8
9	Genova	11,7	47,3
10	Imperia	10,8	8,4

Fonte: VII Rapporto Economia del Mare - CCIAA Latina

Tale quadro testimonia come **le tre province liguri** costituenti il territorio delle Riviere di Liguria **appaiano, quindi, nella top ten a livello nazionale** per l'importante incidenza assunta dalla Blue Economy sul totale dell'economia locale, generando un'occupazione complessiva di 35.600 addetti ed un valore aggiunto pari ad oltre 1,8 miliardi di Euro.

Crescenti tassi d'imprenditorialità, produzioni di eccellenza ed aumento dei livelli di occupazione, a cui si aggiunge una forte competitività in campo internazionale, hanno fatto raggiungere nel 2017 all'export della cantieristica e del settore ittico nazionale, nel suo insieme, quota 5,1 miliardi di Euro, avendo già registrato un'espansione nel 2016, rispetto all'anno precedente, di oltre 1,3 miliardi di Euro: numeri che mettono bene in evidenza l'importanza strategica che la Blue Economy ha ormai assunto sia a livello nazionale che in vari territori provinciali, connotandoli fortemente.



2.

PREMESSA METODOLOGICA

2.1 Approccio metodologico

Il presente lavoro d'analisi si sviluppa fundamentalmente su tre direttrici:

- **un'indagine statistica** di tipo quantitativo basata sull'interrogazione di un data base circoscritto d'impresе che, per codice Ateco, appartengono ai sette comparti di attività convenzionalmente ricompresi nell'Economia del Mare e che, per residenza, sono collocate almeno in una delle tre province del territorio delle Riviere di Liguria. Tale indagine ha dato luogo ad un totale di 8.606 imprese censite

- **una raccolta di dati ed informazioni** su otto tematiche specifiche inerenti alla Blue Economy, mediante invio massivo di un questionario di intervista a 6.071 aziende del totale sopra indicato, a cui hanno risposto oltre 959 unità

- **un'indagine qualitativa** basata su interviste ad un panel di testimoni privilegiati, costituito da ruoli manageriali di 47 aziende e 19 rappresentanti di organismi istituzionali, finalizzata a cogliere il "sentiment" proveniente dalle varie filiere che compongono il macro aggregato in analisi.

Per quanto concerne la **prima direttrice**, le imprese oggetto dell'analisi sono state estratte dal Registro Imprese delle Camere di Commercio, utilizzando il servizio Ulisse. Sono entrate così nel campo di osservazione le imprese "registrate" e filtrate tramite specifici codici Ateco, considerando le sedi e le unità locali ubicate fuori provincia. L'elenco è stato quindi affinato, tenendo conto della presenza dell'impresa sul territorio (nel caso di sede ed unità locali nella medesima provincia, si è tenuto conto di una sola occorrenza). Sono state altresì aggiunte ulteriori posizioni "indotte", selezionate tramite procedure di analisi semantica, prevalentemente appartenenti alla filiera della "Cantieristica" in quanto tali aziende, pur svolgendo attività legate alla realizzazione del prodotto "imbarcazione", risultano registrate secondo codici ATECO non contemplati convenzionalmente nella Blue Economy.

Oltre ai dati presenti nell'archivio pubblico del Registro Imprese che riguardano i dati "denunciati" agli uffici camerali, ovvero i dati anagrafici (denominazione, codice fiscale, partita Iva, N° REA, indirizzo, attività) ed il codice ATECO, che dal 2014 sono allineati con le codifiche dichiarate all'Agenzia delle Entrate, gli elenchi sono stati "arricchiti" con dati relativi a:

- il bilancio, per le società di capitale che hanno l'obbligo di depositare annualmente il bilancio presso il Registro Imprese
- gli addetti, di fonte Inps al 31 marzo 2018, ed in particolare:
 - “dipendenti “a libro paga”, che derivano dalle denunce mensili UNIEMENS che ogni impresa è tenuta a redigere per ogni suo dipendente
 - “indipendenti”, che riguardano titolari ed eventuali collaboratori familiari iscritti nei comparti INPS del commercio, dell’artigianato e dell’agricoltura.

Il data base così generato e definito “arricchito” potrà anche essere utilizzato per ulteriori analisi, revisionato, aggiornato e/o implementato da nuove anagrafiche d’imprese. Per ciò che attiene alla **seconda direttrice**, le aziende contattabili sono state individuate mediante la predisposizione di una mailing list in cui fosse presente un indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) per singola impresa, a cui è stata successivamente inviata la richiesta di compilazione di un questionario strutturato on-line.

Si riportano di seguito le otto tematiche su cui vertevano le domande del predetto questionario:

- internazionalizzazione
- aggregazione di imprese
- trasferimento tecnologico/digitalizzazione Impresa 4.0
- formazione
- collaborazione con enti ricerca / università
- opportunità d’investimento in aree locali
- accesso al credito e finanza d’impresa
- supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all’estero.

Infine, relativamente alla **terza direttrice**, per rilevare un quadro informativo di maggior dettaglio inerente le necessità di sviluppo competitivo delle imprese dell’Economia del Mare, sono state realizzate interviste mirate ad un campione costituito da ruoli manageriali di imprese e da referenti di organismi istituzionali, quali testimoni privilegiati rappresentativi dei comparti di attività appartenenti alla Blue Economy presenti sui territori provinciali di riferimento.

Tab. 1/2

Distribuzione delle imprese intervistate per provincia ligure ricadenti nell’ambito amministrativo della CCIAA Riviera di Liguria

Filiera della Blue Economy	province liguri			Totale	Valore %
	SP	IM	SV		
A. Ittica	2	0	0	2	4,3
B. Industria estrazioni marine	0	0	0	0	-
C. Cantieristica	7	4	2	13	27,7
D. Movimentaz. merci e passeggeri	3	0	4	7	14,9
E. Servizi di alloggio e ristorazione	3	6	6	15	31,9
F. Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	0	1	0	1	2,1
G. Attività sportive e ricreative	2	2	5	9	19,1
Totale	17	13	17	47	
Valore %	36,2	27,7	36,2		100

Nella tabella a pag. 16 viene evidenziata, per ognuna delle tre province, la distribuzione del numero di imprese campionate ed appartenenti ai comparti di attività componenti la Blue Economy.

La composizione del campione ha cercato di mantenere il peso che le varie filiere assumono nella realtà del contesto territoriale di riferimento.

Si può osservare che il panel analizzato è costituito, prevalentemente, da aziende appartenenti al comparto dei "Servizi di alloggio e ristorazione" e da quello della "Cantieristica". Tale focus deriva, per le prime, in forza della loro numerosità, mentre per le seconde, per l'impatto occupazionale ed economico generato. Da notare che il segmento di attività denominato "Industria estrazioni marine" non è stato oggetto di analisi qualitativa, in quanto le aziende di tale comparto risultano numericamente esigue sul territorio regionale, tanto più, poi, se la loro consistenza viene comparata con quella delle altre filiere della Blue Economy. I soggetti istituzionali intervistati hanno consentito di delineare dei quadri informativi settoriali afferenti ai territori di competenza, andando così ad integrare i punti di vista forniti dalle 47 aziende interpellate ed appartenenti ai sette comparti dell'Economia del Mare.

Tab. 2/2
Panel di istituzioni
oggetto di intervista

	Istituzione	provincia
1	Confindustria	SP
2	Confartigianato	SP
3	CNA	SP
4	Confcommercio	SP
5	Confesercenti	SP
6	AdSP Mar Ligure Orientale	SP
7	Agenzia Dogane e Monopoli	SP
8	DLTM	SP
9	Consorzio Tecnomar	SP
10	Confindustria	SV
11	Confartigianato	SV
12	CNA	SV
13	Confcommercio	SV
14	Confesercenti	SV
15	Confindustria	IM
16	Confartigianato	IM
17	CNA	IM
18	Confcommercio	IM
19	Confesercenti	IM

Nella tabella 2/2 sono evidenziate le istituzioni oggetto d'intervista e suddivise per le tre province di appartenenza. Infine si sottolinea come l'indagine si sia focalizzata sulle otto tematiche già rilevate nella descrizione della precedente direttiva, cercando di individuare elementi di competitività aziendale o di filiera e al contempo le criticità, in modo da favorire così la miglior comprensione delle necessità di sviluppo dei

settori che le aziende del panel rappresentano in qualità di testimoni privilegiati.

2.2 Gruppo di lavoro

L'azienda Speciale Blue Hub della Camera di Commercio Riviera di Liguria, su delega della CCIAA, ha coordinato le attività progettuali avvalendosi del supporto operativo di Infocamere Scpa, società delle Camere di Commercio per l'innovazione ed i servizi digitali e di EIDOS Soc. Coop., società di consulenza di direzione.

I lavori si sono svolti in sinergia con Confindustria La Spezia che, nell'ambito dell'internazionalizzazione, ha individuato l'area geografica di riferimento che identifica la domanda potenziale estera che il sistema dell'offerta locale della Blue Economy può soddisfare. Si è collaborato anche con il Comune della Spezia che ha intrapreso, nei settori dell'Economia del Mare, specifiche attività autonome.



3. PERIMETRAZIONE DELL'ECONOMIA DEL MARE

3.1 Declinazione dei sette settori

Spesso le capacità di sviluppo d'interesse economie nazionali, piuttosto che di sistemi produttivi territoriali, dipendono dal numero e tipo di risorse che la natura rende disponibili alle comunità locali e dalla capacità di quest'ultime di tutelare e valorizzare le predette risorse.

A tale riguardo il mare è senza dubbio una tra le più diffuse ed importanti risorse a livello mondiale, tanto da divenire l'elemento strategico per molte attività economiche, non costituendo esclusivamente un valore paesaggistico ma rappresentando il fulcro dello sviluppo, in grado di plasmare storia, cultura e, quindi, la vita economico-sociale di interi territori.

Partendo da questa consapevolezza, il sistema camerale ha potenziato negli ultimi anni un'attività di analisi e studi delle filiere del mare, talora a carattere nazionale e, in altri casi, a livello locale. Questo interesse è stato determinato dalla volontà di colmare carenze informative, soprattutto di tipo quantitativo, fondamentali per favorire il disegno di efficaci linee strategiche per lo sviluppo di questo importante segmento imprenditoriale formato da tutte quelle attività che, o per il loro diretto collegamento con il mare o per una loro contaminazione funzionale con questo elemento, rappresentano la cosiddetta Economia del Mare o Blue Economy.

Tale ambito economico interessa una pluralità di settori di attività economica tra loro molto diversificati rispetto ai quali l'elemento comune è rappresentato dal rapporto con l'elemento mare, per cui occorre uno specifico lavoro di perimetrazione delle attività.

Per le finalità del presente studio ci si affida al lavoro iniziato da Unioncamere e contenuto nei vari Rapporti sull'Economia del Mare prodotti negli anni dal sistema camerale che adotta un quadro definitorio ormai consolidato e finalizzato a cogliere le molteplici espressioni dell'aggregato economico che ruota intorno alla risorsa mare: dalla pesca alla cantieristica, dal turismo alle industrie estrattive marine.

Quindi, facendo riferimento alla perimetrazione adottata, l'economia del mare si sviluppa, più specificatamente, nei seguenti ambiti di attività economica:

- **Filiera ittica:** ricomprende le attività connesse con la pesca, la

lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, incluso il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio

■ **Industria delle estrazioni marine:** riguarda le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, piuttosto che petrolio e gas naturale mediante piattaforme off-shore

■ **Filiera della cantieristica:** include le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse

■ **Movimentazione di merci e passeggeri:** fa riferimento a tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici

■ **Servizi di alloggio e ristorazione:** sono ricomprese tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia (alberghi, villaggi turistici, B&B, ecc.) e quelle relative alla ristorazione

■ **Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale:** include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni. Inoltre, in questo settore sono presenti anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.)

■ **Attività sportive e ricreative:** ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale giochi, ecc.).

Al fine di pervenire alla predetta classificazione, Unioncamere ha estrapolato dalla classificazione Ateco 2007 (con dettaglio alla quinta cifra) le attività più attinenti a questi sette comparti come si evince dalla tabella sotto riportata.

Nel caso in esame, il gruppo di lavoro coordinato dall'Azienda Speciale Blue Hub ha proceduto ad una **contestualizzazione della predetta classificazione**, in considerazione delle specificità che caratterizzano il mondo delle imprese operanti nell'ambito della Blue Economy presente sul territorio delle Riviere di Liguria.

In particolare si è proceduto ad uno stralcio di due codici ATECO (56.10.1 Ristorazione con somministrazione e ristorazione connessa alle aziende agricole; 56.10.5 Ristorazione su treni e navi), solitamente utilizzati per perimetrare l'Economia del Mare, in quanto non strettamente correlati alla risorsa mare, bensì trasversali. Sono state, altresì aggiunte ulteriori posizioni "indotte", selezionate tramite procedure di text mining, prevalentemente appartenenti alla filiera della "Cantieristica" in quanto tali aziende, pur svolgendo attività legate alla realizzazione del prodotto "imbarcazione", risultano registrate secondo codici ATECO non contemplati convenzionalmente nella Blue Economy.

Tab. 1/3

I codici ATECO utili alla profilatura dei 7 settori della blue economy

1

Settore	Codice ATECO 2007 e descrizione attività
FILIERA ITTICA	03.11.0 Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi
	03.21.0 Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi
	10.20.0 Lavoraz. e conservaz. pesce, crostacei e molluschi mediante surgelam., salatura, ecc.
	10.41.3 Produzione di oli e grassi animali grezzi o raffinati
	10.85.0 Produzione di pasti e piatti pronti (preparati, conditi, cucinati e confezionati)
	10.85.2 Produzione di pasti e piatti pronti a base di pesce
	46.38.1 Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi
	46.38.2 Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi
	46.38.3 Commercio all'ingrosso di pasti e piatti pronti
	47.23.0 Commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi
	47.81.0 Commercio al dettaglio ambulante di prodotti alimentari e bevande

2

Settore	Codice ATECO 2007 e descrizione attività
INDUSTRIA DELLE ESTRAZIONI MARINE	06.10.0 Estrazione di petrolio greggio
	06.20.0 Estrazione di gas naturale
	07.10.0 Estrazione di minerali metalliferi ferrosi
	07.29.0 Estrazione di altri minerali metalliferi non ferrosi
	08.12.0 Estrazione di ghiaia, sabbia; estrazione di argille e caolino
	08.93.0 Estrazione di sale

(segue)

(segue)

Settore	Codice ATECO 2007 e descrizione attività
FILIERA DELLA CANTIERISTICA	26.51.1 Fabbricazione di strumenti per navigazione, idrologia, geofisica e meteorologia
	26.70.1 Fabbricazione di elementi ottici e strumenti ottici di misura, controllo e precisione
	30.11.0 Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche
	30.12.0 Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
	33.15.0 Riparazione e manutenzione navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i motori)
	33.20.0 Installazione di macchine ed apparecchiature industriali
	38.31.2 Cantieri di demolizione navali
	46.14.0 Intermediari del commercio di macchinari, impianti industriali, navi e aeromobili, macchine agricole, macchine per ufficio, attrezzature per le telecomunicazioni, computer e loro periferiche
	46.69.1 Commercio all'ingrosso di mezzi ed attrezzature di trasporto
	46.69.9 Commercio all'ingrosso di altre macchine e attrezzature per l'industria, il commercio e la navigazione
	47.64.2 Commercio al dettaglio di natanti e accessori

Settore	Codice ATECO 2007 e descrizione attività
MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI	50.10.0 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
	50.20.0 Trasporto marittimo e costiero di merci
	50.30.0 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari)
	50.40.0 Trasporto di merci per vie d'acqua interne
	52.22.0 Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
	52.24.2 Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
	52.29.1 Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali
	52.29.2 Intermediari dei trasporti, servizi logistici
	65.12.0 Assicurazioni diverse da quelle sulla vita
	77.34.0 Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale

(segue)

(segue)

5

Settore	Codice ATECO 2007 e descrizione attività
SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE	55.10.0 Alberghi
	55.20.0 Alloggi per vacanze e altre strutture per brevi soggiorni
	55.20.1 Villaggi turistici
	55.20.2 Ostelli della gioventù
	55.20.4 Colonie marine e montane
	55.20.5 Affittacamere per brevi soggiorni, case ed appartamenti per vacanze, bed and breakfast, residence, alloggio connesso alle aziende agricole
	55.30.0 Aree di campeggio e aree attrezzate per camper e roulotte
	55.90.2 Alloggi per studenti e lavoratori con servizi accessori di tipo alberghiero

6

Settore	Codice ATECO 2007 e descrizione attività
ATTIVITA' DI RICERCA, REGOLAMENTA- ZIONE E TUTELA AMBIENTALE	72.11.0 Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle biotecnologie
	72.19.0 Altre attività di ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze naturali e dell'ingegneria
	84.12.3 Regolamentazione dell'attività degli organismi preposti alla gestione di progetti per l'edilizia abitativa e l'assetto del territorio e per la tutela dell'ambiente
	84.13.5 Regolamentazione degli affari e servizi concernenti la costruzione di opere per la navigazione interna e marittima
	84.13.6 Regolamentazione degli affari e servizi concernenti i trasporti e le comunicazioni
	84.22.0 Difesa nazionale
	85.32.0 Istruzione secondaria di secondo grado di formazione tecnica, professionale e artistica (istituti tecnici, professionali, artistici eccetera)
	85.53.0 Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche
94.99.6 Attività di organizzazioni per la promozione e la difesa degli animali e dell'ambiente	

(segue)

(segue)

Settore	Codice ATECO 2007 e descrizione attività
ATTIVITA' SPORTIVE E RICREATIVE	77.10.0 Noleggio di autoveicoli
	77.21.0 Noleggio di attrezzature sportive e ricreative
	77.34.0 Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
	79.11.0 Attività delle agenzie di viaggio
	79.12.0 Attività dei tour operator
	79.90.1 Altri servizi di prenotazione e altre attività di assist. turistica non svolte da agenzie di viaggio
	79.90.2 Attività delle guide e degli accompagnatori turistici
	93.12.0 Attività di club sportivi
	93.19.1 Enti e organizzazioni sportive, promozione di eventi sportivi
	93.19.9 Attività sportive n.c.a.
	93.21.0 Parchi di divertimento e parchi tematici
	93.29.1 Discoteche, sale da ballo night-club e simili
	93.29.2 Gestione di stabilimenti balneari: marittimi, lacuali e fluviali
	93.29.3 Sale giochi e biliardi
	93.29.9 Altre attività di intrattenimento e di divertimento n.c.a.

3.2 Concetto di “maglie lunghe” per la filiera della cantieristica

Un prodotto complesso come una nave commerciale o militare, piuttosto che una lussuosa imbarcazione da diporto di grandi dimensioni, ovvero di lunghezza superiore ai 24 m, necessita di una miriade di componenti, semilavorati e lavorazioni forniti da aziende appartenenti, a loro volta, ad una molteplicità di settori (metalmeccanica, falegnameria, elettronica, informatica, motoristica, impiantistica elettrica, idraulica, oleodinamica, di termo-condizionamento, arredamento, domotica, ecc.) e sempre più caratterizzate da superiori livelli di qualità, tutti comunque orientati all'eccellenza.

Spetta, poi, principalmente al main contractor o polo di sviluppo (il cantiere) identificare i propri fornitori, o partner, ovunque essi siano, al fine di ottenere un prodotto competitivo alla scala mondiale. Ecco così che nascono le “filiera a maglie lunghe”, derivanti sia dalla complessità del prodotto e, quindi dall'elevata numerosità di fornitori e sub-fornitori, che dalla distanza geografica di questi ultimi, o quanto meno di una loro parte, dall'azienda main contractor. Sempre più spesso gli anelli della filiera a “maglie lunghe” sono costituite non solo da imprese la cui attività è dedicata esclusivamente al settore navale e nautico, ma da aziende che, a vario titolo d'intensità e frequenza, lavorano anche o talora per il prodotto “nave”, adeguando i loro prodotti spesso originariamente destinati ad altri settori e mercati ed assumendo nel tempo elevati livelli di specializzazione anche nel settore della cantieristica navale e/o nautica. Nello specifico del comparto nautico risultano essere ben 286 le categorie della filiera che viene definita nel suo complesso “sistema produttivo nautico”⁷.

La “filiera a maglie lunghe” è, pertanto, un concetto più esteso rispetto a quello di distretto industriale classico, quasi che quest'ultimo ne costituisca una delle possibili specificazioni.

Oggi si può affermare che sia in atto un cambiamento delle forme organizzative, soprattutto coinvolgente l'impresa di minori dimensioni costituente l'indotto dell'azienda polo di sviluppo, che si possono descrivere come evoluzione del distretto, inteso come sistema di rapporti settoriale localizzato entro confini ristretti, per arrivare a configurarsi in un sistema a rete che, pur mantenendo un piede nel territorio di origine, hanno sempre di più carattere trans-settoriale e trans-territoriale.

Le aziende del settore della cantieristica navale e nautica presenti sul territorio delle Riviere di Liguria ed, in particolare, quelle della provincia della Spezia, hanno in effetti generato un vero e proprio “sistema di filiere a maglie lunghe”, caratterizzato da una pluralità di attori presenti su un territorio che, nella sua maggior concentrazione, va dalla Liguria di Levante alla Versilia fino a Pisa, spingendo le proprie ramificazioni in altre Regioni italiane ed all'estero.

In realtà, il contesto spezzino è caratterizzato da una pluralità di poli di sviluppo, costituiti dai cantieri che hanno una leadership a livello mondiale. Intorno a tali aggregatori si sono sviluppate filiere che coinvolgono una pluralità di soggetti che possono contemporaneamente partecipare alle attività generate da più poli di sviluppo.

I predetti cantieri di produzione stanno perseguendo, come obiettivo strategico, una maggior attenzione all'innovazione tecnologica, che si riflette nella differenziazione sempre più marcata del prodotto (es. design,

⁽⁷⁾ Osservatorio Nautica 2018, Centro Studi CNA

nuovi materiali, nanotecnologie, efficientamento dei motori marini), alla penetrazione commerciale nei "nuovi" mercati dei Paesi in fase di crescita (come la Cina), anche attraverso la delocalizzazione di unità produttive, riuscendo così a superare le restrizioni poste dalle regolamentazioni sull'import/export nei Paesi con mercati in forte crescita.



4. ANALISI DELL'ECONOMIA DEL MARE SUL TERRITORIO DELLE RIVIERE DI LIGURIA

4.1 Aspetti analizzati

Nel presente capitolo vengono analizzate le principali caratteristiche dell'Economia del Mare presente nel territorio delle Riviere di Liguria, declinandole altresì nei sette aggregati settoriali che la costituiscono.

Si elencano di seguito gli aspetti oggetto di analisi, trattati nei successivi paragrafi:

- la distribuzione numerica delle imprese sul territorio
- aspetti occupazionali
- forme giuridiche rilevate
- dimensioni aziendali per classi di addetti
- distribuzione del fatturato.

4.2 Distribuzione delle imprese sul territorio

Il quadro descrittivo evidenziato nelle Tab. 1/4 e 2/4 (pagina seguente). mette in luce una netta preponderanza numerica delle imprese del comparto del "Servizio alloggio e ristorazione" rispetto agli altri settori componenti la Blue Economy presenti sul territorio delle Riviere di Liguria, per un valore percentuale pari al 44,16%. Seguono, in maniera decisamente distaccata, le imprese del settore "Attività sportive e ricreative", con un'incidenza del 21,26%, e della "Cantieristica" con il 18,31%. Quasi appaiati e ancor più distanziati, poi, i comparti della filiera "Ittica" e della "Movimentazione merci e passeggeri", rispettivamente con il 7,18% e 7,03%. Numeri quasi trascurabili per il comparto della "Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale", con un'incidenza sul totale della Blue Economy, pari al 1,68%, ed ancor meno per l' "Industria delle estrazioni marine", con lo 0,37%.

E' altresì interessante notare come, a livello provinciale, sia il territorio savonese ad evidenziare il maggior numero di aziende (3.357) che operano nell'Economia del Mare, pari al 39,01% del totale delle tre province, mentre per quanto attiene all'analisi dei settori, è il territorio spezzino che, pur registrando nell'ambito della sua economia locale la preminenza in termini numerici delle imprese del comparto del "Servizio

Tab. 1/4 | Numero di imprese della Blue Economy presenti nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio	Ittica	Industria estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri	Servizi di alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale
Imperia	146	5	295	106	945	28	483	2.008
La Spezia	261	13	845	345	1.271	61	445	3.241
Savona	211	14	436	154	1.584	56	902	3.357
3 prov. liguri	618	32	1.576	605	3.800	145	1.830	8.606

Tab. 2/4 | Distribuzione percentuale del numero di imprese della Blue Economy presenti nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio		Ittica	Industria estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri	Servizi di alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale per territorio Riviere di Liguria
Imperia	Val. %	7,27	0,25	14,69	5,28	47,06	1,39	24,05	23,33
	Ranking	4	7	3	5	1	6	2	
La Spezia	Val. %	8,05	0,40	26,07	10,64	39,22	1,88	13,73	37,66
	Ranking	5	7	2	4	1	6	3	
Savona	Val. %	6,29	0,42	12,99	4,59	47,18	1,67	26,87	39,01
	Ranking	4	7	3	5	1	6	2	
3 prov. liguri	Val. %	7,18	0,37	18,31	7,03	44,16	1,68	21,26	100
	Ranking	4	7	3	5	1	6	2	

alloggio e ristorazione”, evidenzia valori inferiori rispetto alle altre 2 province liguri, ovvero: 39,22% contro il 47,06% di Imperia ed il 47,18% di Savona. Ciò testimonia il recente e diffuso sviluppo del settore turistico, tuttora in atto, della provincia della Spezia rispetto alle realtà storicamente più consolidate del ponente ligure.

La Spezia si distingue poi per il maggior peso che la “Cantieristica” ha assunto sul suo territorio rispetto alle altre due province liguri, divenendo il secondo settore, nell’ambito della Blue Economy, per numerosità aziendale (845) con il 26,07%. Imperia e Savona rilevano tale settore in terza posizione, con valori distanti da quello spezzino, e pari, rispettivamente, a 14,69% e 12,99%, ponendo invece al secondo posto il comparto delle “Attività sportive e ricreative” con il 24,05% ed il 26,87%. Quest’ultimo aggregato economico si colloca, per la provincia della Spezia, in terza posizione con il 13,73%: tale divario tra le province è determinato sostanzialmente dalla preponderante presenza all’interno della filiera in esame di attività economiche dedite alla gestione di stabilimenti balneari e alle attività sportive e ricreative ad essi correlate, legati alla più favorevole orografia del ponente ligure, ove si rinviene un maggior numero di litorali sabbiosi o ghiaiosi (spiagge), più naturalmente idonei alla balneazione rispetto alla costa del levante.

Quantitativamente modesto ma marcatamente superiore nella

Fig. 1/4 | Ripartizione del numero di aziende della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

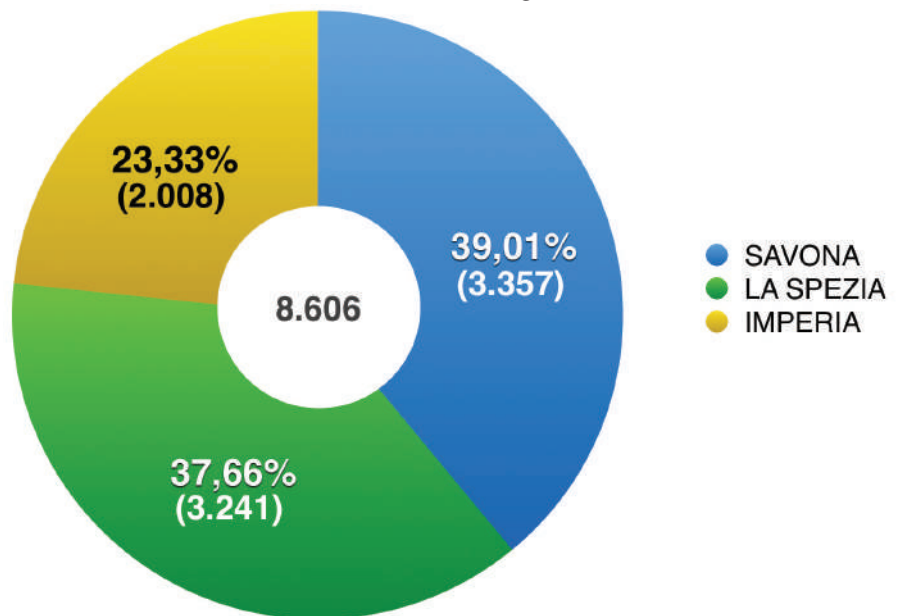


Fig. 2/4 | Ripartizione delle aziende per filiera della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

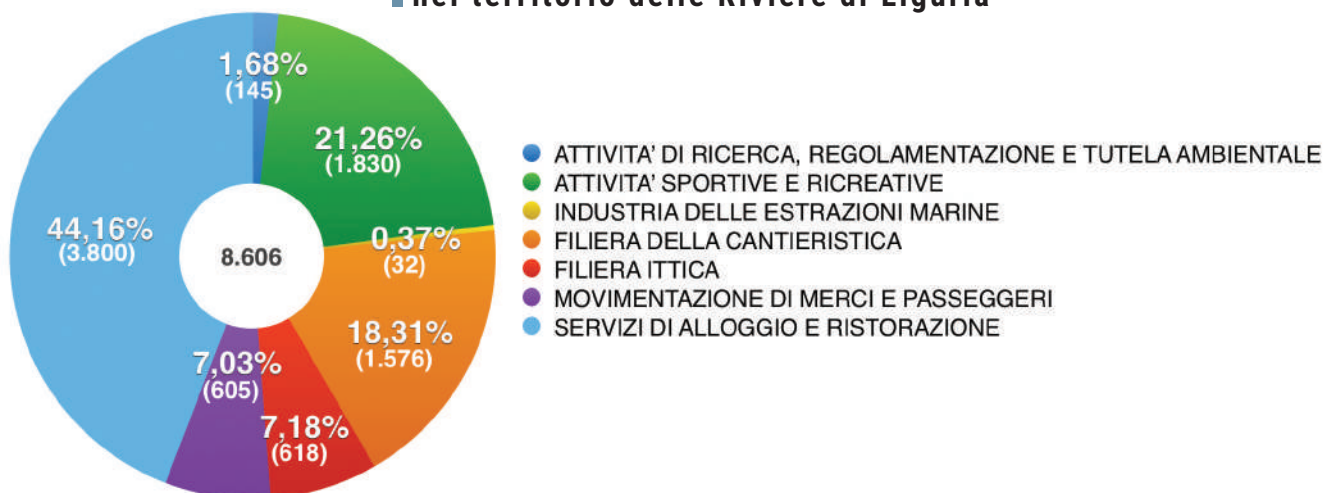


Fig. 3/4 | Ripartizione del numero di aziende per filiera della Blue Economy nella provincia di Imperia



Fig. 4/4 | Ripartizione del numero di aziende per filiera della Blue Economy nella provincia della Spezia

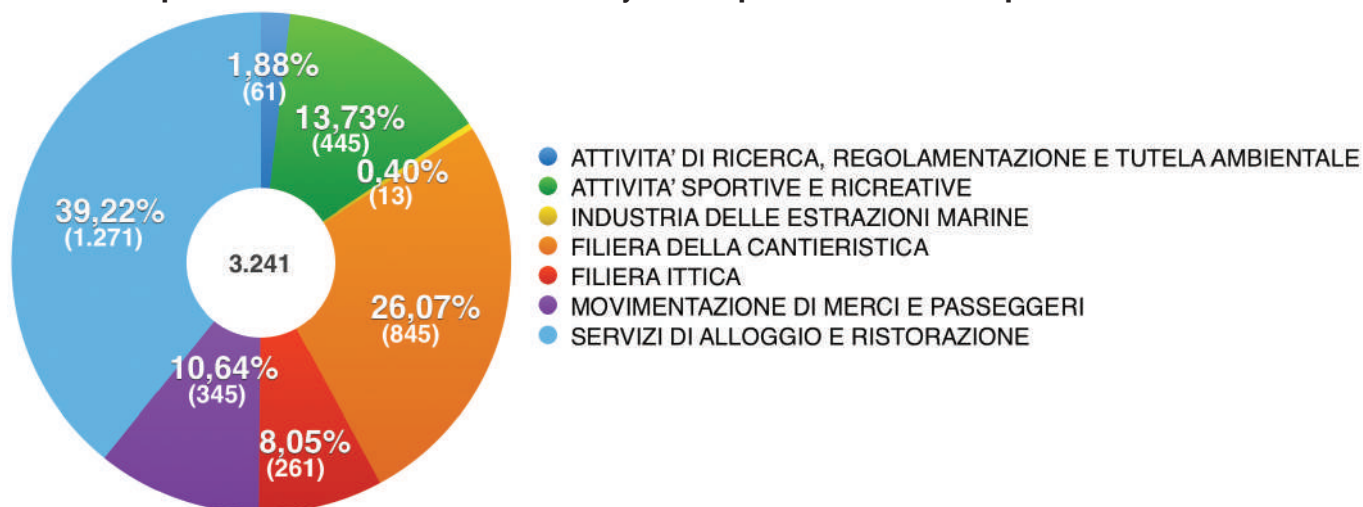
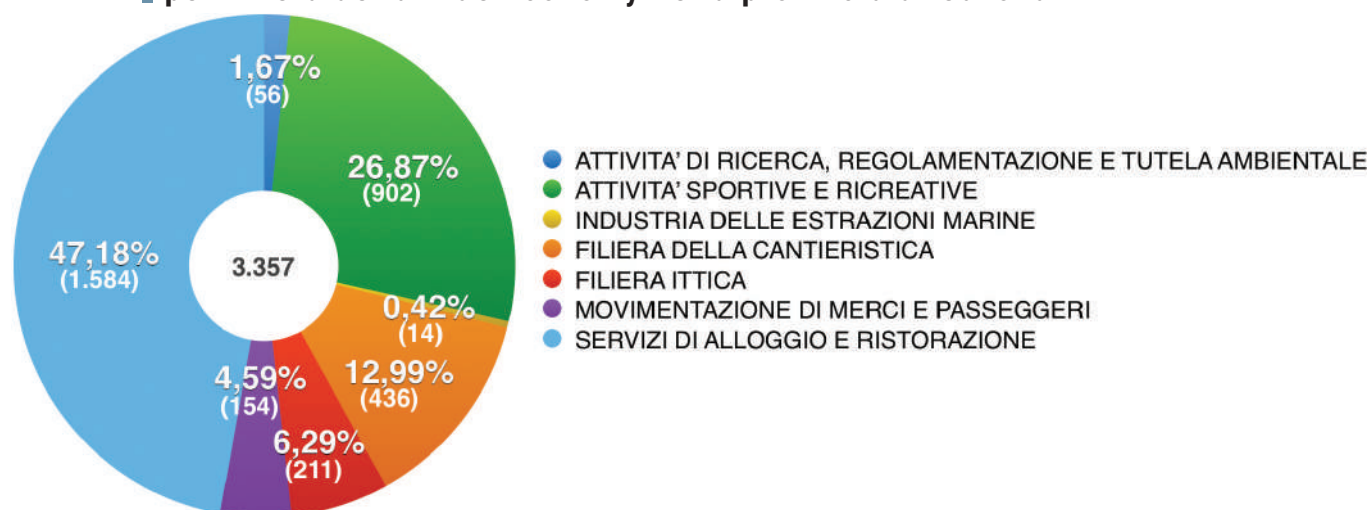


Fig. 5/4 | Ripartizione del numero di aziende per filiera della Blue Economy nella provincia di Savona



provincia spezzina è il numero delle imprese del settore della "Movimentazione merci e passeggeri" rispetto al totale provinciale delle aziende della Blue Economy, rivelando un 10,64%, pari a 345 imprese, a confronto con Imperia per un 5,28%, pari a 106 imprese, e con Savona per un 4,59%, pari a 154 imprese. Relativamente a quest'ultima provincia occorre sottolineare, al riguardo, come il porto di Vado Ligure sia ormai in fase di avvio e, quindi, il numero di aziende che vi graviteranno è destinato sicuramente a crescere nel prossimo futuro.

La filiera "Ittica", infine, pur ricoprendo per il territorio della Spezia la quinta posizione rispetto alla quarta delle altre 2 province, evidenzia il maggior numero di aziende, con 261 unità, pari al 8,05%, mentre risultano 146 ad Imperia (pari al 7,27%) e 211 a Savona (pari al 6,29%), rivelando così come la filiera in oggetto, che va dall'attività di pesca professionale, alla acquacoltura e maricoltura, alla frigo-conservazione, fino alla commercializzazione del prodotto, rivesta un ruolo minoritario ma non proprio marginale nell'Economia del Mare (quarta posizione), pari, nel complesso delle 3 province, al 7,18% delle imprese della Blue Economy.

4.3 Forme giuridiche rilevate

La Blue Economy presente nel territorio delle Riviere di Liguria si caratterizza, come peraltro la stragrande maggioranza dei settori di attività economiche a livello nazionale, da un'elevata incidenza di aziende con forma giuridica di "imprese individuali" (3.052, pari al 35,46%) e di "società di persone" (2.636, pari al 30,63%). Seguono le "imprese di capitale", S.r.l. in primis, (2.415, pari al 28,06%) e, molto distanziate, le "cooperative" (264, pari al 3,07%), terminando, con quantità esigue, le "altre forme" ed i "consorzi".

In questo quadro si differenzia il territorio savonese che, rispetto alle altre due province, annovera al primo posto le "società di persone" (1.264, pari al 37,65%), seguite immediatamente dalla forma delle "imprese individuali" (1.149, pari al 34,23%) e, più distanziate, le società di capitale (748, pari al 22,28%). La provincia spezzina, invece, si distingue evidenziando al secondo posto le "società di capitali" (1.159, pari al 35,76%) e distanziando nettamente le "società di persone" (698, pari al 21,26%).

Le differenze sono determinate dal diverso tipo di tessuto imprenditoriale, identitario di un territorio: quello spezzino è focalizzato maggiormente su settori economici a maggior rischio d'impresa (cantieristica navale e nautica, movimentazione merci) e che necessitano di un'organizzazione più strutturata, ed ecco, quindi, la maggior presenza delle "società di capitali", più adatte allo scopo per via della loro caratteristica di personalità giuridica ed autonomia patrimoniale perfetta; diverso il territorio savonese ed imperiese, caratterizzandosi prevalentemente per aziende dedicate ai "Servizi di

Tab. 3/4 | Forma giuridica della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio	Impresa individuale	Società di persone	Cooperative	Società di capitali	Consorzi	Altre forme	Totale
Imperia	696	683	57	508	8	56	2.008
La Spezia	1.207	689	113	1.159	28	45	3.241
Savona	1.149	1.264	94	748	18	84	3.357
3 prov. liguri	3.052	2.636	264	2.415	54	185	8.606

Tab. 4/4 | Distribuzione percentuale delle imprese della Blue Economy per forma giuridica nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio		Impresa individuale	Società di persone	Cooperative	Società di capitali	Consorzi	Altre forme	Totale per territorio Riviere di Liguria
Imperia	Val. %	34,66	34,01	2,84	25,30	0,40	2,79	23,33
	Ranking	1	2	4	3	6	5	
La Spezia	Val. %	37,24	21,26	3,49	35,76	0,86	1,39	37,66
	Ranking	1	3	4	2	6	5	
Savona	Val. %	34,23	37,65	2,80	22,28	0,54	2,50	39,01
	Ranking	2	1	4	3	6	5	
3 prov. liguri	Val. %	35,46	30,63	3,07	28,06	0,63	2,15	100
	Ranking	1	2	4	3	6	5	

alloggio e ristorazione” ed alle “Attività sportive e ricreative”, settori tradizionalmente tesi a privilegiare forme giuridiche meno complesse, fondate sulla ditta individuale o sulle più semplici e meno onerose forme di società di persone quali la S.n.c. e la S.a.s., più consone ad aziende di tipo familiare o di micro dimensione e con minor rischio di impresa rispetto a quelle appartenenti a settori industriali.

Fig. 6/4 Ripartizione delle aziende per forma giuridica nel territorio delle Riviere di Liguria

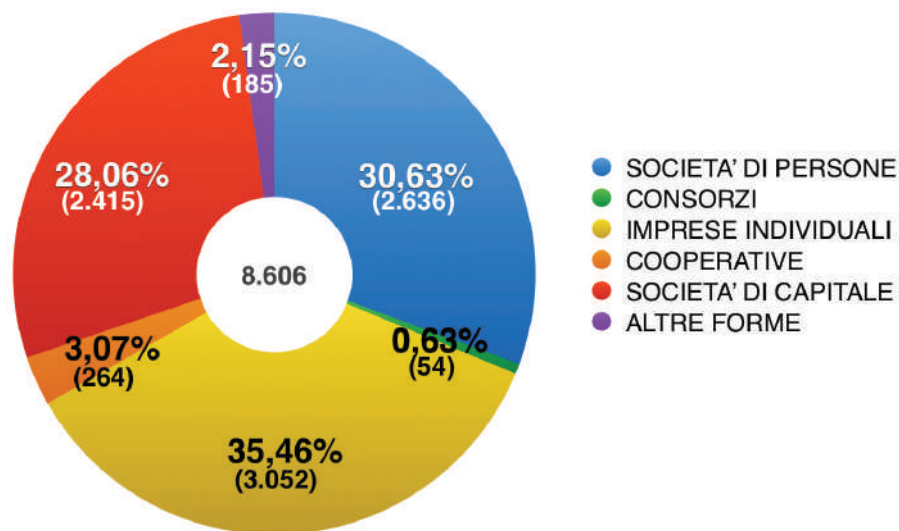
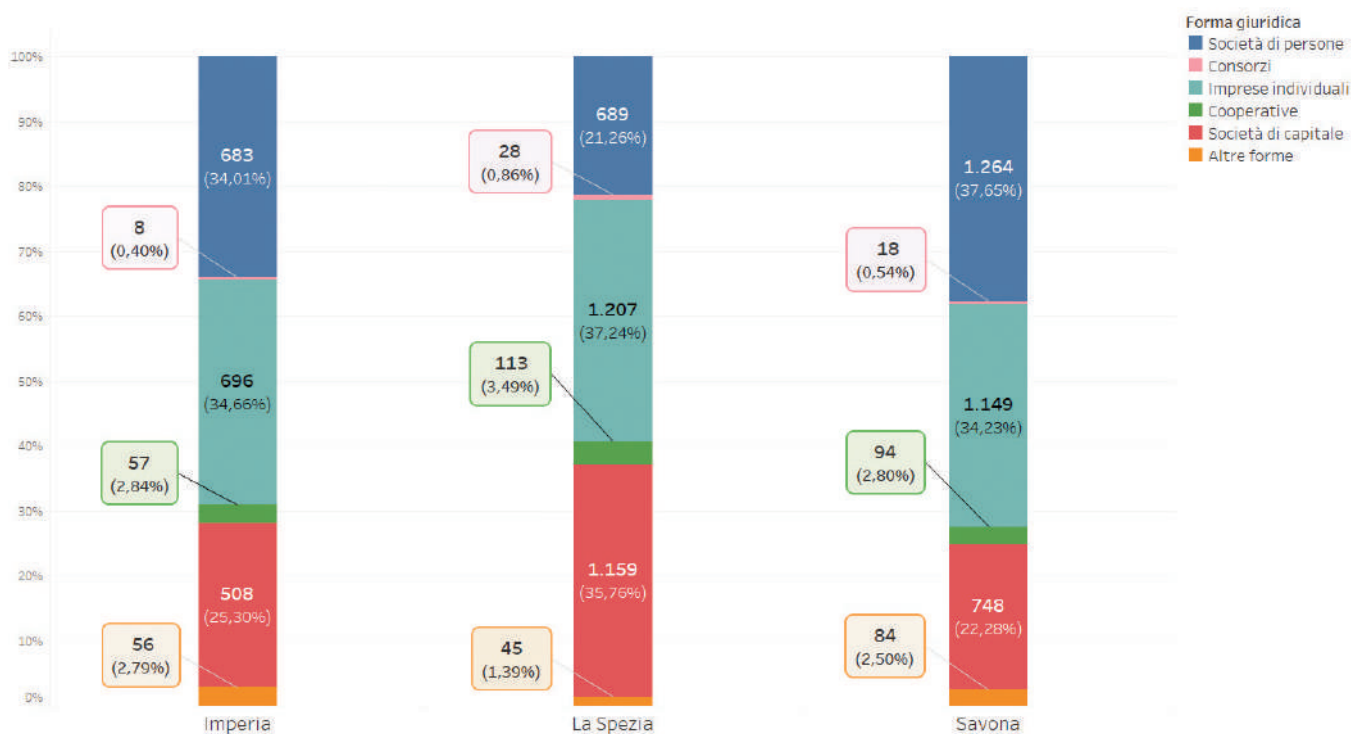


Fig. 7/4 Distribuzione percentuale delle aziende per tipo di forma giuridica nel territorio delle Riviere di Liguria



4.4 Aspetti occupazionali

Il quadro occupazionale della Blue Economy nel complesso del territorio delle Riviera di Liguria delinea una concentrazione sul settore dei "Servizi di alloggio e ristorazione", in cui si evidenziano 11.527 occupati, pari al 37,12% del macro aggregato intersettoriale in analisi. Seguono, a breve distanza, i 9.773 addetti della "Cantieristica", pari al 31,47%, a cui si accodano a maggior distanza i 4.613 occupati delle "Attività sportive e ricreative", pari al 14,86%, ed i 3.271 addetti del comparto della "Movimentazione merci e passeggeri", pari al 10,53%.

Analizzando i dati delle singole province, emerge una differenziazione dei tre territori. Il settore dei "Servizi di alloggio e ristorazione", si conferma al primo posto nell'imperiese e nel savonese mentre nella provincia della Spezia tale posizione è assunta dalla "Cantieristica" con un ragguardevole 47,44%. Sempre nella provincia spezzina il settore dei "Servizi di alloggio e ristorazione" si posiziona al secondo posto con il 23,73%. Tali valori confermano la forte vocazione turistica, ormai consolidata, dei territori del ponente ligure già evidenziata precedentemente dalla distribuzione delle imprese. La "Cantieristica" conferma nel savonese una considerevole importanza classificandosi al secondo posto seppur con valori decisamente più contenuti rispetto a quelli spezzini, pari al 22,65%.

Per quanto concerne l'occupazione media per azienda, si evince come la filiera della "Cantieristica" e, in subordine, quella della "Movimentazione merci e passeggeri" rivelino i valori superiori a tutti gli altri comparti dell'Economia del Mare, rispettivamente pari a 6,20 e 5,41 addetti e più in dettaglio, incrociando i dati per provincia, la "Movimentazione merci e passeggeri" savonese e la "Cantieristica" spezzina mostrano i valori massimi nell'ambito della Blue Economy, rispettivamente con 7,07 e 6,95 addetti medi per azienda. All'opposto la filiera "Ittica" mostra, nel complesso delle 3 province liguri, la sua tendenziale scarsa strutturazione organizzativa, evidenziando i valori più bassi, ovvero 2,11 addetti medi per azienda.

Il valore minimo si rileva, infine, per le aziende del settore della "Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale" presenti sul territorio spezzino, in cui si registra 1,61 addetti medi per impresa, valore prossimo a quello del settore "Ittico" rinvenibile sempre in provincia della Spezia, con 1,84 addetti.

Tab. 5/4 | Numero di occupati nella Blue Economy nel territorio delle Riviera di Liguria

Territorio	Ittica	Industria estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri	Servizi di alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Valore medio per provincia
Imperia	374	32	1.168	392	3.391	88	1.170	6.615
La Spezia	480	46	5.875	1.790	2.939	98	1.155	12.383
Savona	453	77	2.730	1.089	5.197	220	2.288	12.054
3 prov. liguri	1.307	155	9.773	3.271	11.527	406	4.613	31.052

Tab. 6/4 Distribuzione percentuale degli occupati per filiera della Blue Economy per forma giuridica nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio		Ittica	Industria estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri	Servizi di alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale per territorio Riviere di Liguria
Imperia	Val. %	5,65	0,48	17,66	5,93	51,26	1,33	17,69	21,30
	Ranking	5	7	3	4	1	6	2	
La Spezia	Val. %	3,88	0,37	47,44	14,46	23,73	0,79	9,33	39,88
	Ranking	5	7	1	3	2	6	4	
Savona	Val. %	3,76	0,64	22,65	9,03	43,11	1,83	18,98	38,82
	Ranking	5	7	2	4	1	6	3	
3 prov. liguri	Val. %	4,21	0,50	31,47	10,53	37,12	1,31	14,86	100
	Ranking	5	7	2	4	1	6	3	

Tab. 7/4 Occupati medi per azienda di filiera della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio	Ittica	Industria estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri	Servizi di alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Valore medio per provincia
Imperia	2,56	6,40	3,96	3,70	3,59	3,14	2,42	3,29
La Spezia	1,84	3,54	6,95	5,19	2,31	1,61	2,60	3,82
Savona	2,15	5,50	6,26	7,07	3,28	3,93	2,54	3,59
3 prov. liguri	2,11	4,84	6,20	5,41	3,03	2,80	2,52	3,61

Fig. 8/4 Ripartizione del numero di addetti della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

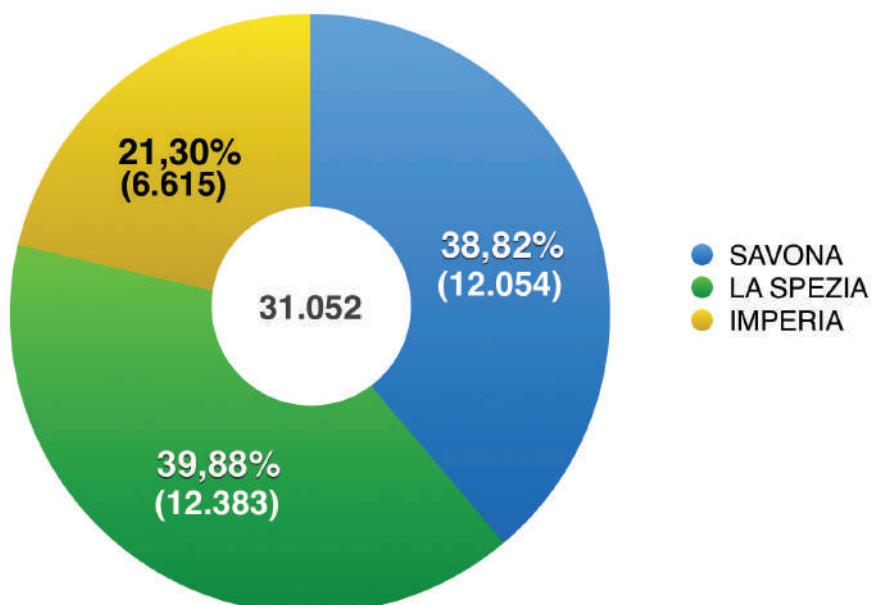


Fig. 9/4 | Ripartizione degli addetti della Blue Economy per filiera nel territorio delle Riviere di Liguria

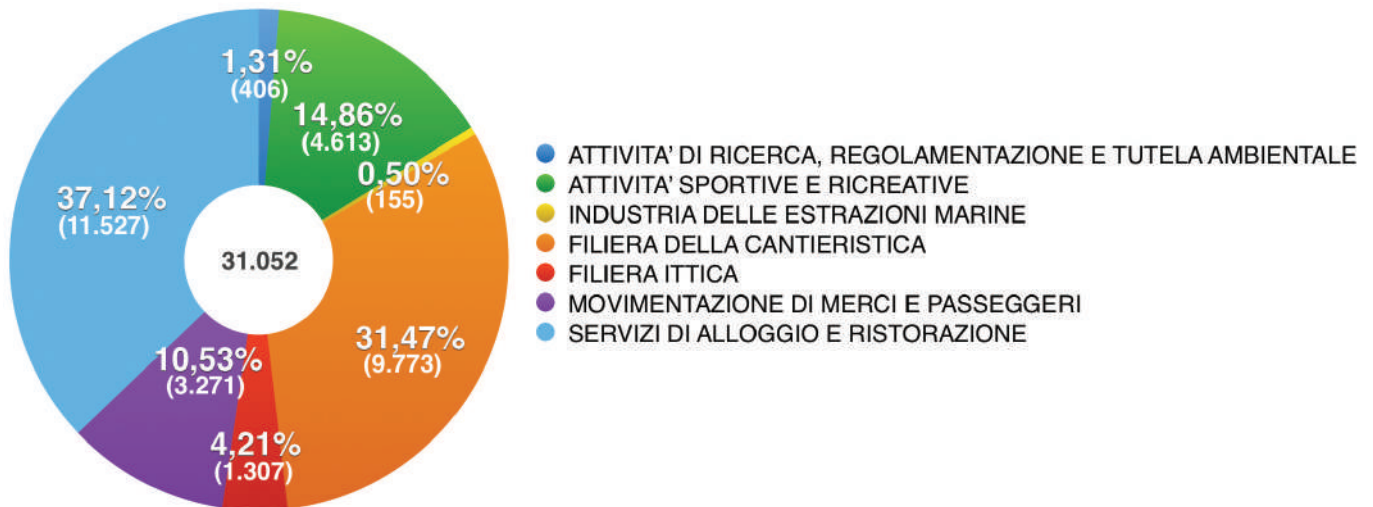


Fig. 10/4 | Ripartizione del numero di addetti della Blue Economy per filiera nella provincia di Imperia

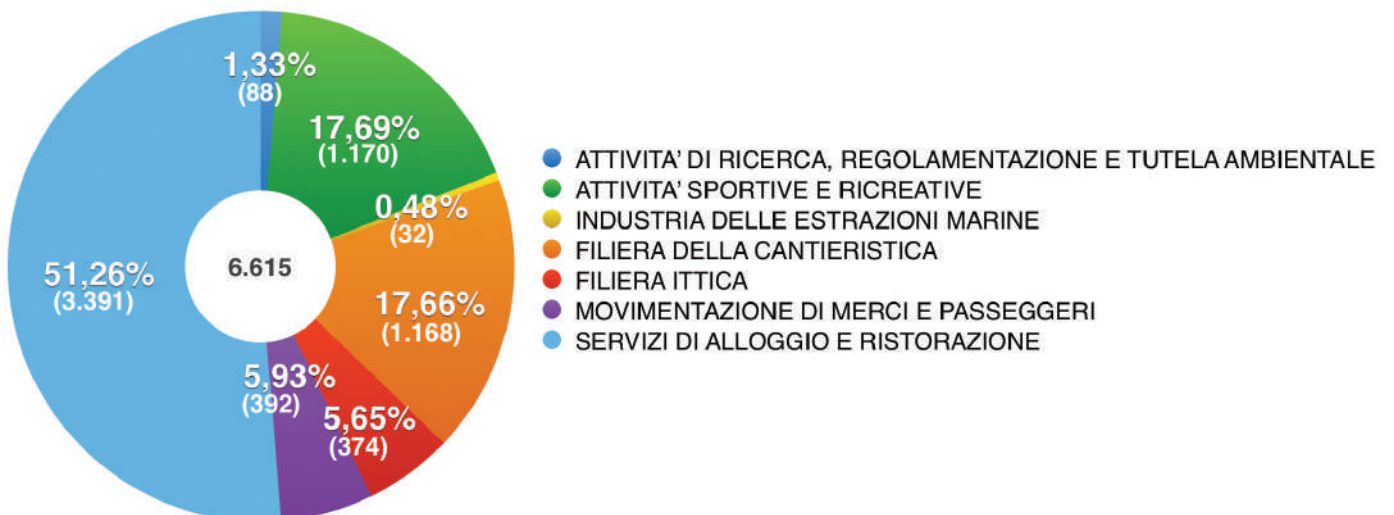
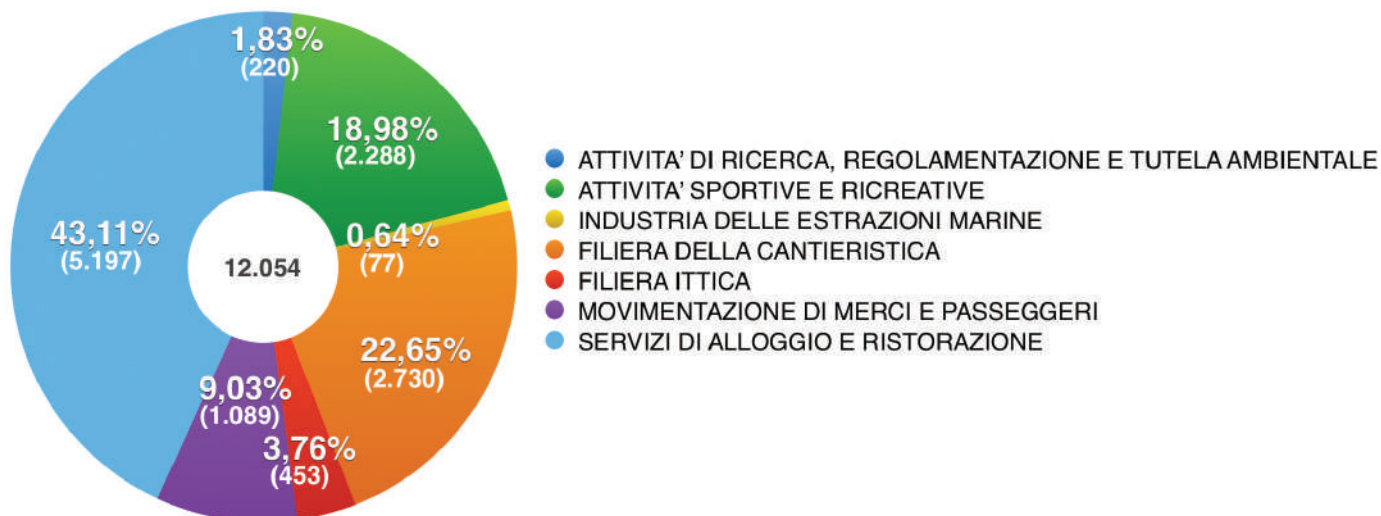


Fig. 11/4 | Ripartizione del numero di addetti della Blue Economy per filiera nella provincia della Spezia



Fig. 12/4 | Ripartizione del numero di addetti della Blue Economy per filiera nella provincia di Savona



Risulta poi interessante analizzare le aziende della Blue Economy presenti sul territorio delle Riviere di Liguria che hanno dichiarato di non avere addetti: esse ammontano al 25,13% del totale di 8.606 imprese, numericamente concentrate, seppur di poco, a Imperia col 29,48%.

Si sottolinea come La Spezia spicchi nel settore della "Cantieristica" con 289 aziende senza addetti, assumendo con tale valore il primato di numerosità nell'ambito della Blue Economy delle tre province liguri.

E' bene premettere come la fonte utilizzata per ottenere i dati in analisi consista in alcune banche dati dell'INPS che trimestralmente alimentano le posizioni del Registro Imprese Camerale. E' poi necessario distinguere due categorie di addetti:

- gli addetti "dipendenti", che derivano dalla gestione dati di INPS relativamente alle dichiarazioni UNIFORMI che ogni soggetto giuridico che ha personale a "libro-paga" è tenuto a redigere mensilmente per il pagamento dei contributi

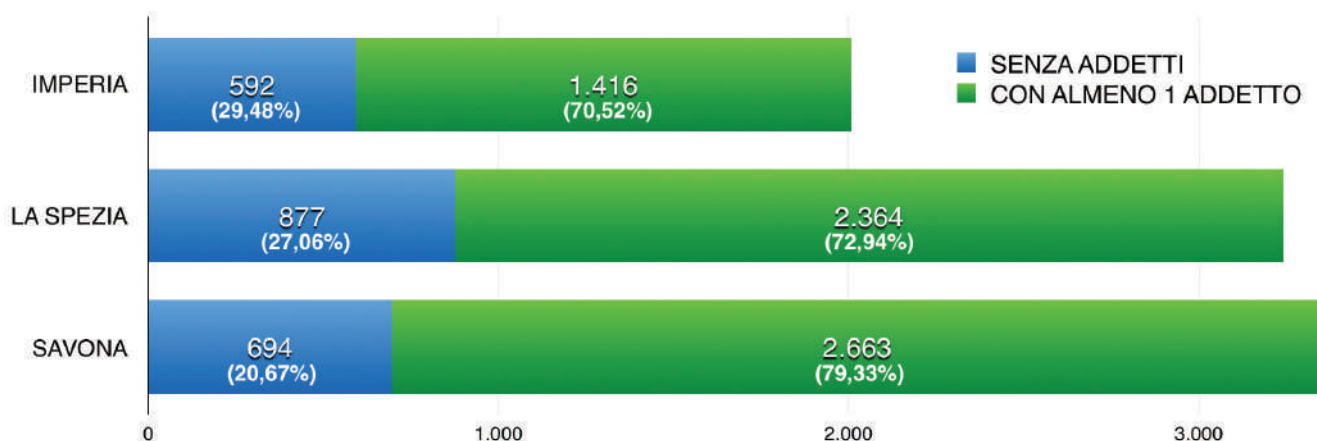
- addetti "indipendenti", la cui consistenza deriva dalle banche dati INPS dei comparti commercio, artigianato, agricoltura e sono relativi a persone (ad es.: titolari di impresa individuale, soci di società di persone) che hanno aperto la posizione previdenziale presso il comparto di appartenenza per sé e per eventuali collaboratori familiari; motivo per cui in alcuni casi, ad esempio, in un'impresa individuale risultano 2 o più addetti indipendenti.

Per quanto invece concerne le ragioni per le quali talora non risultano addetti, queste possono essere varie, quali ad esempio: imprese che utilizzano per la loro attività personale di società collegate, oppure imprese nelle quali il personale che presta la propria opera è iscritto ad altre casse previdenziali diverse da quelle INPS e, quindi, non censito dal sistema camerale.

Tab. 8/4 Distribuzione delle aziende della Blue Economy per filiera nel territorio delle Riviere di Liguria sulla base della dotazione o meno di addetti

Filiera	Territorio	Aziende senza addetti	Aziende con almeno 1 addetto	Totale Aziende	Addetti
ITTICA	IM	53	93	146	374
	SP	67	194	261	480
	SV	49	162	211	453
	TOT.	169	449	618	1.307
ESTRAZIONI MARINE	IM	4	1	5	32
	SP	9	4	13	46
	SV	7	7	14	77
	TOT.	20	12	32	155
CANTIERISTICA	IM	88	207	295	1.168
	SP	289	556	845	5.875
	SV	129	307	436	2.730
	TOT.	506	1.070	1.576	9.773
MOVIMENTAZIONE MERCI E PASSEGGERI	IM	48	58	106	392
	SP	119	226	345	1.790
	SV	64	90	154	1.089
	TOT.	231	374	605	3.271
ALLOGGIO E RISTORAZIONE	IM	217	728	945	7.801
	SP	203	1.068	1.271	6.947
	SV	216	1.368	1.584	10.785
	TOT.	636	3.164	3.800	25.533
ATTIVITA' DI RICERCA, REGOLAM. E TUTELA AMBIENTALE	IM	8	20	28	88
	SP	22	39	61	98
	SV	19	37	56	220
	TOT.	49	96	145	406
ATTIVITA' SPORTIVE E RICREATIVE	IM	174	309	483	1.170
	SP	168	277	445	1.155
	SV	210	692	902	2.288
	TOT.	552	1.278	1.830	4.613
TOTALE GENERALE		2.163	6.443	8.606	45.058
Totale IMPERIA		592	1.416	2.008	11.025
Totale LA SPEZIA		877	2.364	3.241	16.391
Totale SAVONA		694	2.663	3.357	17.642
TOTALE %		25,13	74,87	100,00	
Totale % IMPERIA		29,48	70,52	100,00	
Totale % LA SPEZIA		27,06	72,94	100,00	
Totale % SAVONA		20,67	79,33	100,00	

Fig. 13/4 | Ripartizione del numero di aziende sul territorio delle Riviere di Liguria sulla base della dotazione o meno di addetti



4.5 Dimensioni aziendali per classi di addetti

E' la **micro dimensione (da 0 a 9 addetti)** a primeggiare tra le oltre 8.600 aziende della Blue Economy presenti nel territorio delle tre province liguri, con un mercato **67,62%**, pari a **5.819 imprese**, tipica caratteristica rinvenibile, peraltro, sull'intero tessuto imprenditoriale nazionale. A seguire un dato "opaco", relativo alle aziende che non hanno dichiarato la propria dimensione d'organico, pari al 25,13%. Molto distanziate le imprese di piccola dimensione (da 10 a 49 addetti) con un 6,68%.

Fig. 14/4 | Ripartizione delle aziende per classi di addetti nel territorio delle Riviere di Liguria

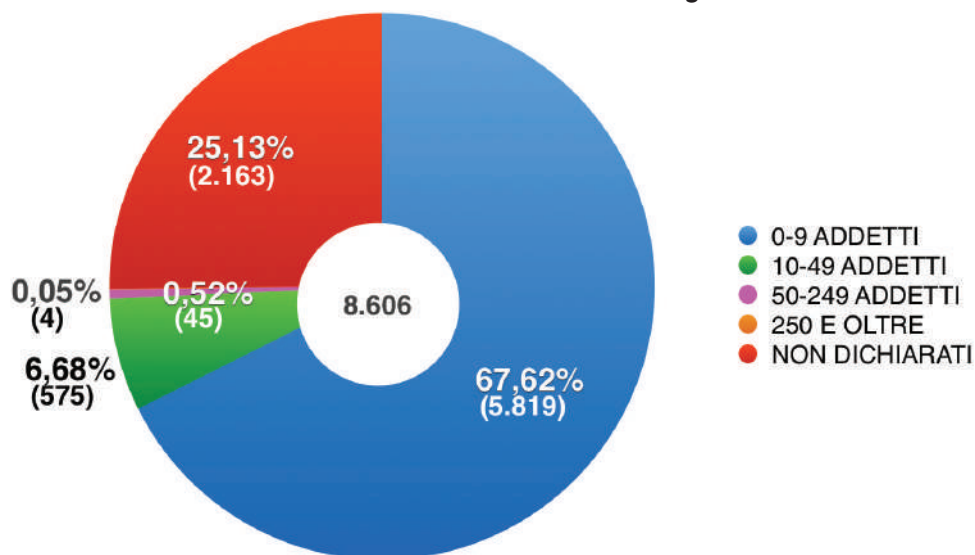


Fig. 15/4 | Ripartizione percentuale delle aziende per classi di addetti nel territorio delle Riviere di Liguria



4.6 Distribuzione del fatturato

Relativamente ai dati economici riportati nella tabella seguente, occorre sottolineare come i valori indicati siano riferibili solamente a 1.841 aziende rispetto alle 8.606 rilevate, ovvero quelle che hanno fornito il dato attinente al fatturato generato o quelle per cui tale dato era disponibile da bilanci pubblicati.

Tab. 9/4 | Fatturato delle società di capitali della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio	Ittica	Industria estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri
Imperia	23.986.346	1.236.785	111.383.289	65.791.809
La Spezia	39.356.652	12.087.276	1.163.234.291	278.901.132
Savona	39.261.668	43.439.478	292.444.948	181.917.774
3 prov. liguri	102.604.666	56.763.539	1.567.062.528	526.610.715

Territorio	Servizi di alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale
Imperia	159.368.076	845.376	90.453.279	453.064.960
La Spezia	68.992.184	9.278.319	142.871.579	1.714.721.433
Savona	109.998.779	9.605.983	199.630.641	876.299.271
3 prov. liguri	338.359.039	19.729.678	432.955.499	3.044.085.664

Tab. 10/4 | Distribuzione percentuale del fatturato delle società di capitale della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

Territorio		Ittica	Industria estra- zioni marine	Cantie- ristica	Movi- menta- zione merci e passeg- geri	Servizi di alloggio e ristora- zione	Ricerca, regolamen- tazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale per territorio Riviere di Liguria
Imperia	Val. %	5,29	0,27	24,58	14,52	35,18	0,19	19,96	14,88
	Ranking	5	6	2	4	1	7	3	
La Spezia	Val. %	2,30	0,70	67,84	16,27	4,02	0,54	8,33	56,33
	Ranking	5	6	1	2	4	7	3	
Savona	Val. %	4,48	4,96	33,37	20,76	12,55	1,10	22,78	28,79
	Ranking	6	5	1	3	4	7	2	
3 prov. liguri	Val. %	3,37	1,86	51,48	17,30	11,12	0,65	14,22	100
	Ranking	5	6	1	2	4	7	3	

La "Cantieristica", per il tipo di prodotto trattato (navi e imbarcazioni), dimensionalmente grande e complesso nonché sempre più tecnologicamente sofisticato e talora lussuoso per ciò che attiene il comparto nautico, spesso dedicato all'export, vanta il primato nell'ambito del macro aggregato della Blue Economy nelle tre province liguri, con il 51,48% del totale. Seguono, nell'ordine, "Movimentazione merci e passeggeri", pari al 17,30%, ed "Attività sportive e ricreative", pari al 14,22%, "Servizi di alloggio e ristorazione", pari al 11,12%. Valori decisamente inferiori sono rilevati per le rimanenti filiere.

Per quanto attiene l'analisi per provincia è La Spezia ad assumere il primo posto nella produzione di fatturato, assommando nel complesso il 56,33% di quello complessivo realizzato dalla Blue Economy sul territorio delle tre province, seguita da Savona con il 28,79% ed Imperia 14,88%. Ma è nella "Cantieristica" che spicca la provincia spezzina, registrando il 67,84% del valore totale generato a livello locale dall'Economia del Mare, e distanziando nettamente Savona (33,37%) ed Imperia (24,58%), valori tali da far assumere in effetti al territorio spezzino il ruolo di polo internazionale della cantieristica, in particolare della nautica da diporto, settore in cui eccelle per la produzione di yacht di grandi dimensioni (>24 m) e per la maggior concentrazione mondiale sul proprio territorio dei principali player del settore (Sanlorenzo, Gruppo Ferretti, Baglietto, Perini-Picchiotti, Fincantieri Divisione Megayacht).

Si evidenzia, poi, la provincia di Imperia, territorio in cui il comparto dei "Servizi di alloggio e ristorazione" assume il vertice della classifica a livello locale con un valore pari al 35,18% di fatturato rispetto al totale generato dall'Economia del Mare imperiese.

La filiera "Movimentazione merci e passeggeri" si mette in luce nella provincia di Savona, con il 20,76% dell'Economia del Mare a livello locale, posizionandosi al terzo posto e superando, in termini percentuali, il valore espresso dalla provincia della Spezia in cui, con il 16,27% la predetta filiera assume la seconda posizione per generazione di valore nell'ambito della Blue Economy presente a livello locale.

Fig. 16/4 | Ripartizione del fatturato della Blue Economy nel territorio delle Riviere di Liguria

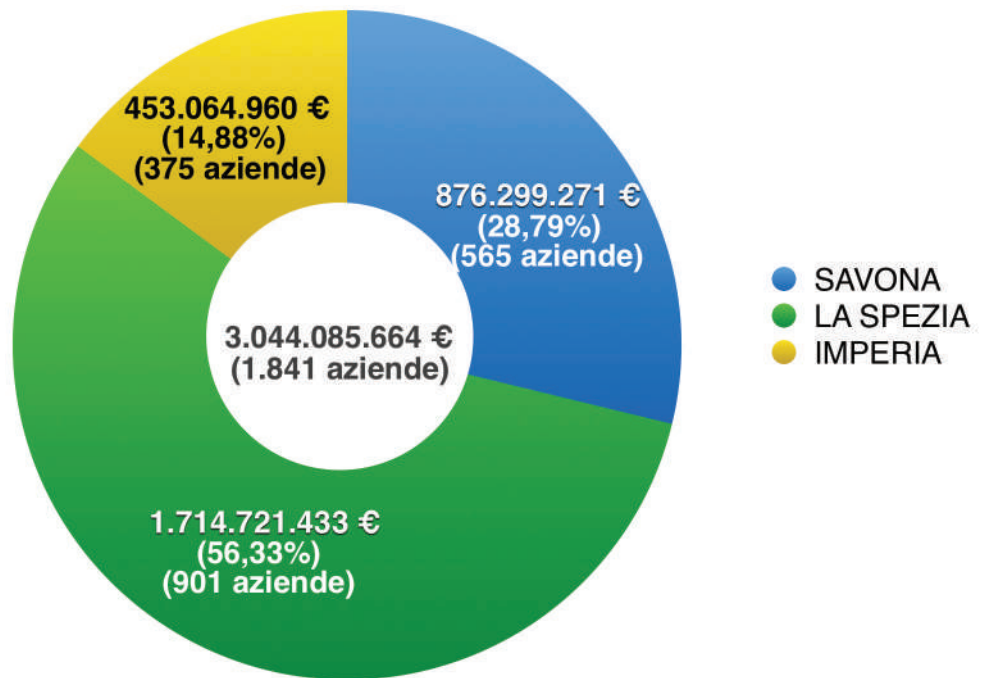


Fig. 17/4 | Ripartizione del fatturato per filiera nel territorio delle Riviere di Liguria

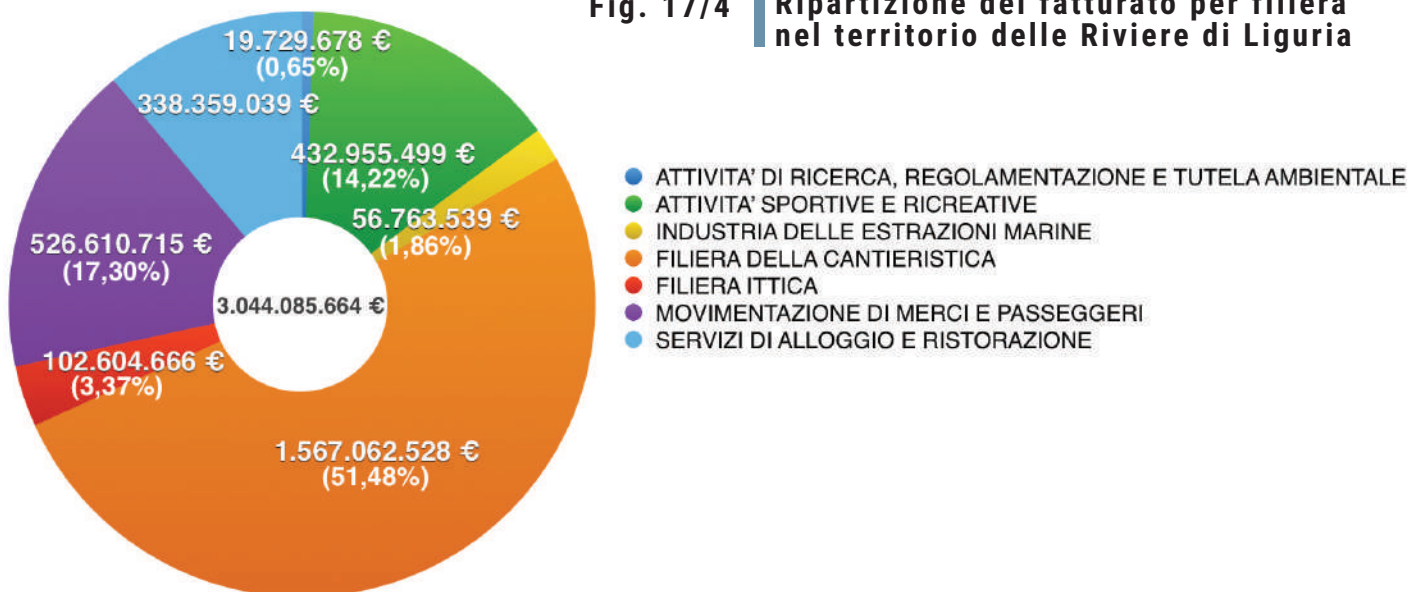


Fig. 18/4 | Ripartizione del fatturato per filiera nella provincia di Imperia

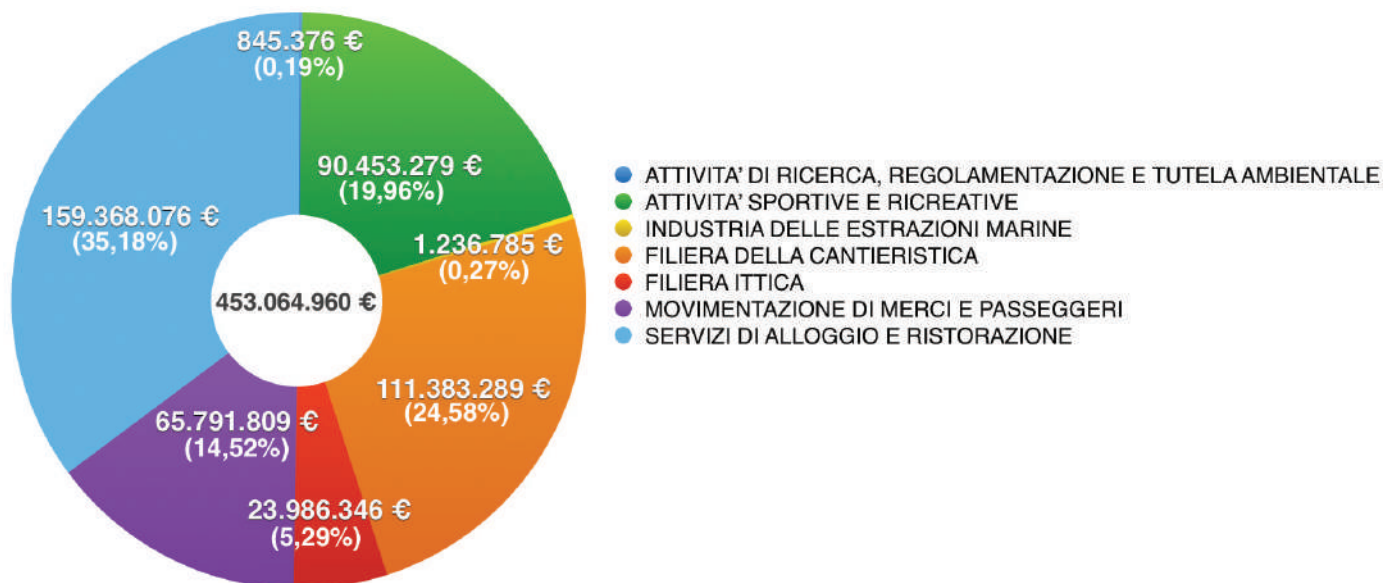


Fig. 19/4 | Ripartizione del fatturato per filiera nella provincia della Spezia

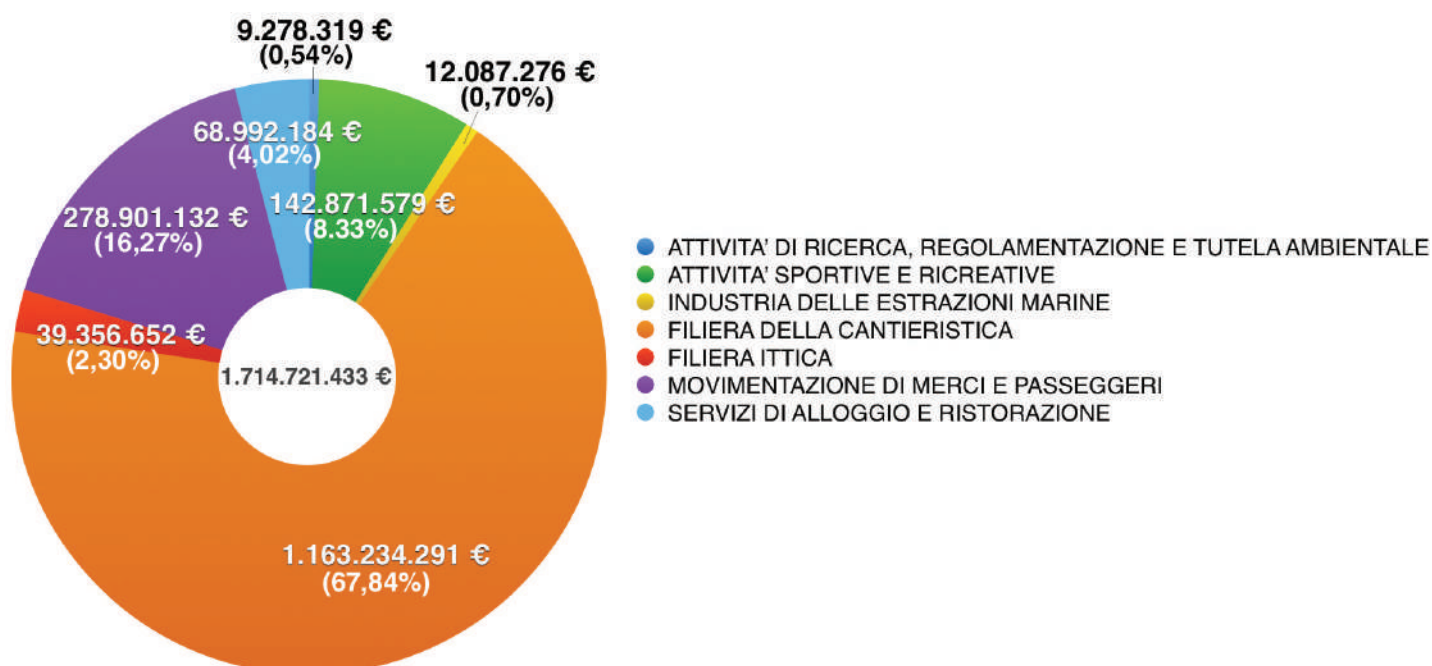
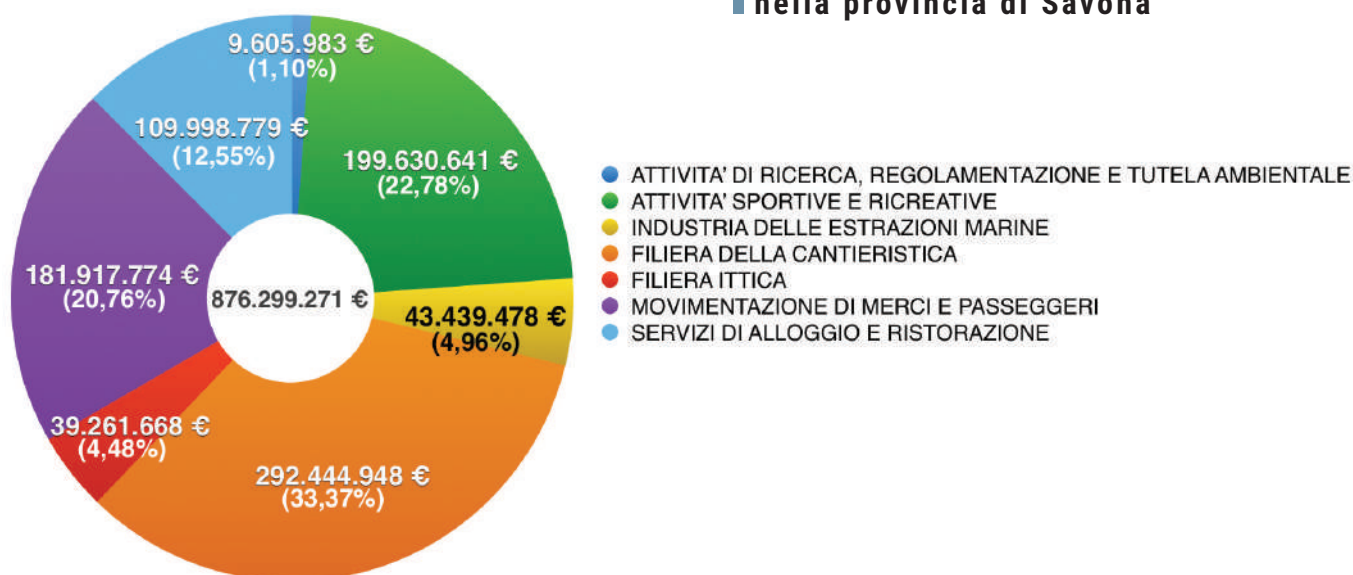


Fig. 20/4 Ripartizione del fatturato per filiera nella provincia di Savona



4.7 Distribuzione territoriale delle filiere della "Cantieristica" e della "Movimentazione merci e passeggeri per macro-aree comunali

4.7.1 Premessa

Appare interessante rilevare la localizzazione delle attività economiche che contraddistinguono due filiere particolarmente rappresentative dell'Economia del Mare, ovvero "Cantieristica" e "Movimentazione merci e passeggeri", distinguendola fra "Comuni Costieri" e "Non Costieri" dei territori provinciali interessati dalla presente analisi.

Il focus sulle due predette filiere deriva dalla maggior complessità industriale e dalla maggior lunghezza della catena di fornitura che le caratterizza e le distingue rispetto agli altri comparti componenti la Blue Economy e, quindi, dalla loro diversificata ubicazione sui territori provinciali, spesso non proprio in prossimità del mare, scelta per lo più motivata dalla difficile orografia del territorio ligure, ovvero dalla scarsità di spazi idonei.

4.7.2 Distribuzione delle aziende ed addetti della "Cantieristica" per macro-aree comunali

Dei 168 comuni che compongono il territorio delle tre province il 47,02% non accoglie imprese della "Cantieristica". Tale caratteristica appare evidente nelle province di Imperia (62,68%) e di Savona (40,58%) mentre la provincia spezzina appare in controtendenza con il 28,12% rivelando così una diffusa distribuzione di aziende del settore sul proprio territorio.

Sempre il territorio provinciale spezzino evidenzia il maggior contributo dei Comuni non costieri allo sviluppo della filiera, ospitando imprese della "Cantieristica", a vario titolo ed intensità, pari al 26,98% del totale delle imprese localizzate nella provincia, mentre decisamente inferiori sono i valori afferenti alle altre due province: 4,75% del totale delle imprese imperiesi e 19,50 % di quelle del savonese.

La maggiore distribuzione della filiera in esame sui comuni dell'interno del territorio spezzino rispetto alle altre due province per quanto riguarda la numerosità aziendale discende in larga parte da una maggior capacità insediativa derivante da una più favorevole configurazione del territorio (ampie superfici pianeggianti della Val di Magra e, in parte, della Val di Vara), nonché dalla relativa vicinanza al litorale marino di alcuni territori comunali, pur non essendo costieri.

Tale quadro è confermato per quanto concerne gli aspetti occupazionali ad eccezione della provincia di Savona che registra un'inversione del fenomeno, rivelando un valore pari al 63,37% del totale della forza lavoro impegnata in aziende della "Cantieristica" residente in Comuni non costieri. Tale distonia è determinata dalla presenza, nel data base da cui sono desunti i dati, di due aziende di significative dimensioni (Demont e Piaggio) registrate per codice ATECO di appartenenza convenzionale alla filiera, ma che in realtà non operano, se non marginalmente, nell'Economia del Mare.

Tab. 11/4 | Distribuzione delle aziende ed addetti della Cantieristica per macro-aree comunali nel territorio delle Riviere di Liguria

provincia	Ripartizione territoriale	N. Comuni	% Comuni	Imprese		Addetti	
				Val. ass.	Val. %	Val.ass.	Val. %
La Spezia	Comuni costieri	10	31,25	617	73,02	3.997	68,03
	Comuni non costieri	13	40,63	228	26,98	1.878	31,97
	Comuni privi di imprese *	9	28,12	0		0	
	TOTALE	32	100,00	845	100,00	5.875	100,00
Imperia	Comuni costieri	15	22,39	281	95,25	1.127	96,49
	Comuni non costieri	10	14,93	14	4,75	41	3,51
	Comuni privi di imprese *	42	62,68	0		0	
	TOTALE	67	100,00	295	100,00	1.168	100,00
Savona	Comuni costieri	17	24,64	351	80,50	1.000	36,63
	Comuni non costieri	24	34,78	85	19,50	1.730	63,37
	Comuni privi di imprese *	28	40,58	0		0	
	TOTALE	69	100,00	436	100,00	2.730	100,00
Totale 3 province	Comuni costieri	42	25,00	1.249	79,25	6.124	62,66
	Comuni non costieri	47	27,98	327	20,75	3.649	37,34
	Comuni privi di imprese *	79	47,02	0		0	
	TOTALE	168	100,00	1.576	100,00	9.773	100,00

(*) Comuni privi di imprese della filiera della Cantieristica

Fig. 21/4 Distribuzione percentuale delle aziende della Cantieristica per macro-aree comunali nel territorio delle Riviere di Liguria

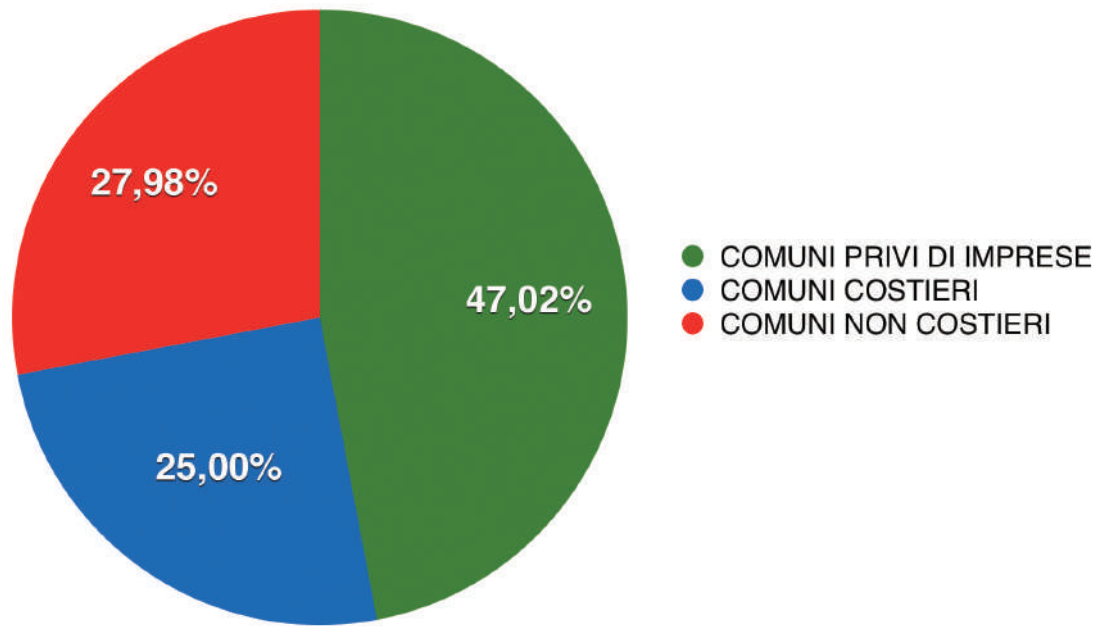
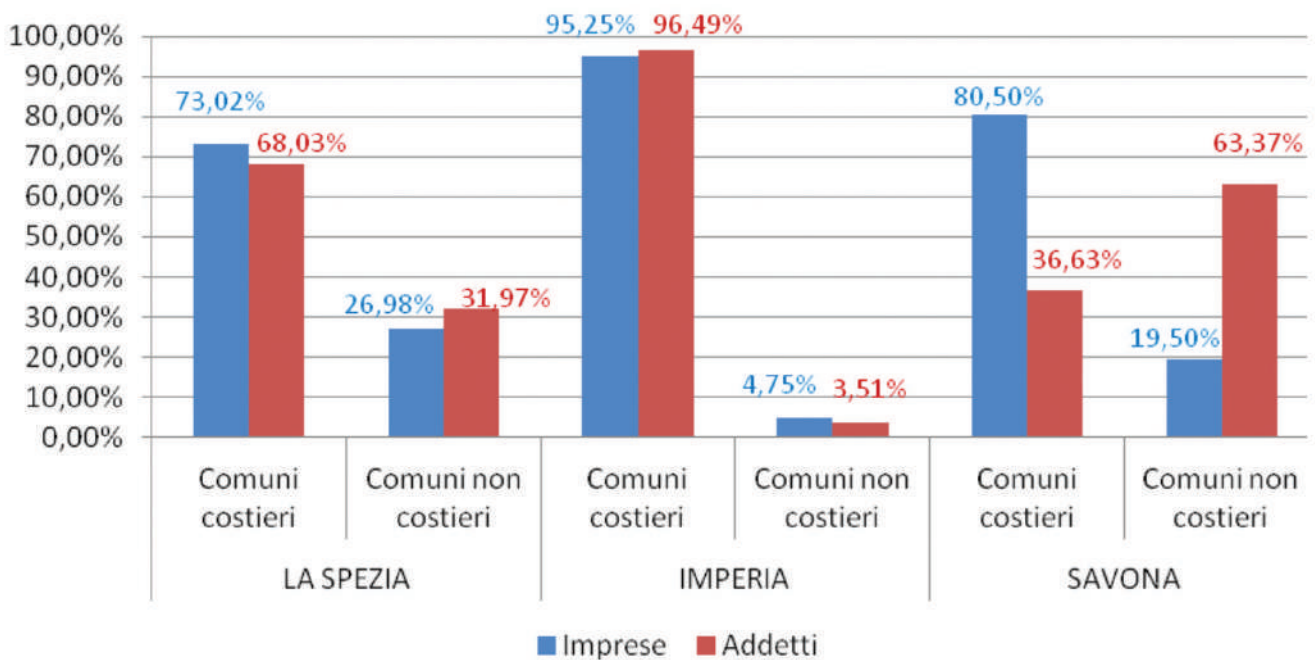


Fig. 22/4 Distribuzione percentuale delle aziende ed addetti della Cantieristica per Comuni costieri e non costieri nel territorio delle province liguri



Tab. 12/4 | Distribuzione di aziende e addetti della Cantieristica per macro-aree comunali della provincia della Spezia

N° Comuni	Tipologia Comune	N. Imprese	N. Addetti
1 Ameglia	Costiero	47	210
2 Deiva Marina	Costiero	4	9
3 Framura	Costiero	1	2
4 La Spezia	Costiero	395	2.889
5 Lerici	Costiero	21	108
6 Levanto	Costiero	8	10
7 Monterosso al Mare	Costiero	2	3
8 Porto Venere	Costiero	3	16
9 Riomaggiore	Costiero	1	0
10 Sarzana	Costiero	135	750
Sub-Totale Valore Assoluto (a)		617	3.997
Sub-Totale Valore % (a)		73,02	68,03
		Costieri	
1 Arcola	Non costiero	51	340
2 Beverino	Non costiero	4	8
3 Bolano	Non costiero	15	66
4 Bonassola	Non costiero	2	2
5 Brugnato	Non costiero	4	13
6 Castelnuovo Magra	Non costiero	35	153
7 Follo	Non costiero	32	413
8 Riccò del Golfo	Non costiero	6	16
9 Santo Stefano di Magra	Non costiero	40	645
10 Sesta Godano	Non costiero	2	2
11 Varese Ligure	Non costiero	1	0
12 Vezzano Ligure	Non costiero	35	214
13 Zignago	Non costiero	1	6
Sub-Totale Valore Assoluto (b)		228	1.878
Sub-Totale Valore % (b)		26,98	31,97
		Non costieri	
Totale Valore assoluto (a+b)		845	5.875
Totale Valore % (a+b)		100,00	100,00
		Costieri e non costieri	

Tab. 13/4 Distribuzione di aziende e addetti della Cantieristica per macro-aree comunali della provincia di Imperia

N° Comuni	Tipologia Comune	N. Imprese	N. Addetti
1 Bordighera	Costiero	10	11
2 Camporosso	Costiero	4	8
3 Cervo	Costiero	1	1
4 Cipressa	Costiero	3	5
5 Diano Marina	Costiero	1	3
6 Imperia	Costiero	69	229
7 Ospedaletti	Costiero	6	12
8 Riva Ligure	Costiero	1	1
9 San Bartolomeo al Mare	Costiero	6	7
10 San Lorenzo al Mare	Costiero	4	6
11 Sanremo	Costiero	101	622
12 Santo Stefano al Mare	Costiero	16	46
13 Taggia	Costiero	23	95
14 Vallecrosia	Costiero	8	14
15 Ventimiglia	Costiero	28	67
Sub-Totale Valore Assoluto (a)		281	1.127
Sub-Totale Valore % (a)		95,25	96,49
		Costieri	
1 Badalucco	Non costiero	1	12
2 Chiusavecchia	Non costiero	2	6
3 Dolceacqua	Non costiero	1	2
4 Dolcedo	Non costiero	2	2
5 Molini di Triora	Non costiero	1	0
6 Pieve di Teco	Non costiero	1	4
7 Pompeiana	Non costiero	1	0
8 Pontedassio	Non costiero	3	11
9 San Biagio della Cima	Non costiero	1	3
10 Triora	Non costiero	1	1
Sub-Totale Valore Assoluto (b)		14	41
Sub-Totale Valore % (b)		4,75	3,51
		Non costieri	
Totale Valore assoluto (a+b)		295	1.168
Totale Valore % (a+b)		100,00	100,00
		Costieri e non costieri	

Tab. 14/4 | Distribuzione di aziende e addetti della Cantieristica per macro-aree comunali della provincia di Savona

N°	Comuni	Tipologia Comune	N. Imprese	N. Addetti
1	Alassio	Costiero	13	24
2	Albenga	Costiero	32	42
3	Albisola Superiore	Costiero	9	13
4	Albissola Marina	Costiero	8	8
5	Andora	Costiero	26	46
6	Borghetto Santo Spirito	Costiero	3	3
7	Borgio Verezzi	Costiero	1	1
8	Celle Ligure	Costiero	13	36
9	Ceriale	Costiero	11	10
10	Finale Ligure	Costiero	22	34
11	Laiugueglia	Costiero	1	1
12	Loano	Costiero	25	71
13	Pietra Ligure	Costiero	12	17
14	Savona	Costiero	95	490
15	Spotorno	Costiero	3	5
16	Vado Ligure	Costiero	24	71
17	Varazze	Costiero	53	128
Sub-Totale Valore Assoluto (a)			351	1.000
Sub-Totale Valore % (a)		Costieri	80,50	36,63
1	Boissano	Non costiero	5	3
2	Cairo Montenotte	Non costiero	20	131
3	Calice Ligure	Non costiero	1	1
4	Carcare	Non costiero	6	63
5	Castelvecchio di Rocca Barbena	Non costiero	1	1
6	Cengio	Non costiero	2	8
7	Cisano sul Neva	Non costiero	4	13
8	Cosseria	Non costiero	2	15
9	Dego	Non costiero	3	3
10	Giustenice	Non costiero	1	2
11	Mallare	Non costiero	1	3
12	Millesimo	Non costiero	6	452
13	Mioglia	Non costiero	1	1
14	Orco Feglino	Non costiero	1	1
15	Ortovero	Non costiero	3	2
16	Quiliano	Non costiero	4	13
17	Rialto	Non costiero	1	1
18	Roccapignale	Non costiero	4	98
19	Sassello	Non costiero	1	0
20	Stella	Non costiero	5	9
21	Stellanello	Non costiero	3	4

N°	Comuni	Tipologia Comune	N. Imprese	N. Addetti
22	Toirano	Non costiero	3	9
23	Tovo San Giacomo	Non costiero	2	0
24	Villanova d'Albenga	Non costiero	5	897
Sub-Totale Valore Assoluto (b)			14	41
Sub-Totale Valore % (b)		Non costieri	4,75	3,51
Totale Valore assoluto (a+b)		Costieri e non costieri	295	1.168
Totale Valore % (a+b)			100,00	100,00

4.7.3 Distribuzione di aziende ed addetti della "Movimentazione merci e passeggeri" per macro-aree comunali

Analogamente alla filiera della "Cantieristica", anche quella della "Movimentazione merci e passeggeri" rivela una forte presenza di comuni privi di imprese appartenenti al settore, pari al 59,52% dei 168 comuni che compongono il territorio delle tre province. Tale caratteristica appare particolarmente evidente nelle province di Imperia (68,66%) e di Savona (57,97%) mentre la provincia spezzina appare più contenuta con il 43,75%.

Tab. 15/4 | Distribuzione delle aziende ed addetti della Movimentazione merci e passeggeri per macro-aree comunali nel territorio delle Riviere di Liguria

provincia	Ripartizione territoriale	N. Comuni	% Comuni	Imprese		Addetti	
				Val. ass.	Val. %	Val.ass.	Val. %
La Spezia	Comuni costieri	10	31,25	308	89,28	1.658	92,63
	Comuni non costieri	8	25,00	37	10,72	132	7,37
	Comuni privi di imprese *	14	43,75	0		0	
	TOTALE	32	100,00	345	100,00	1.790	100,00
Imperia	Comuni costieri	13	19,40	97	91,51	375	95,66
	Comuni non costieri	8	11,94	9	8,49	17	4,34
	Comuni privi di imprese *	46	68,66	0		0	
	TOTALE	67	100,00	106	100,00	392	100,00
Savona	Comuni costieri	15	21,74	129	83,77	792	72,73
	Comuni non costieri	14	20,29	25	16,23	297	27,27
	Comuni privi di imprese *	40	57,97	0		0	
	TOTALE	69	100,00	154	100,00	1.089	100,00
Totale 3 province	Comuni costieri	38	22,62	534	88,26	2.825	86,37
	Comuni non costieri	30	17,86	71	11,74	446	13,63
	Comuni privi di imprese *	100	59,52	0		0	
	TOTALE	168	100,00	605	100,00	3.271	100,00

(*) Comuni privi di imprese della filiera della Movimentazione merci e passeggeri

Il territorio provinciale savonese manifesta il maggior contributo dei comuni non costieri allo sviluppo della filiera, ospitando imprese della "Movimentazione merci e passeggeri", a vario titolo ed intensità, pari al 16,23% del totale delle imprese localizzate nella provincia, mentre appaiono inferiori i valori afferenti alle altre due province: 8,49% del totale delle imprese imperiesi e 10,72% di quelle dello spezzino.

Tale quadro è confermato per quanto concerne gli aspetti occupazionali pur rilevando la provincia di Savona un valore di addetti nei comuni costieri (72,73%) inferiore a quelli delle altre due province attribuibile ad una minor concentrazione di imprese del settore.

Fig. 23/4 Distribuzione percentuale delle aziende della Movimentazione Merci e Passeggeri per macro-aree comunali nel territorio delle Riviere di Liguria

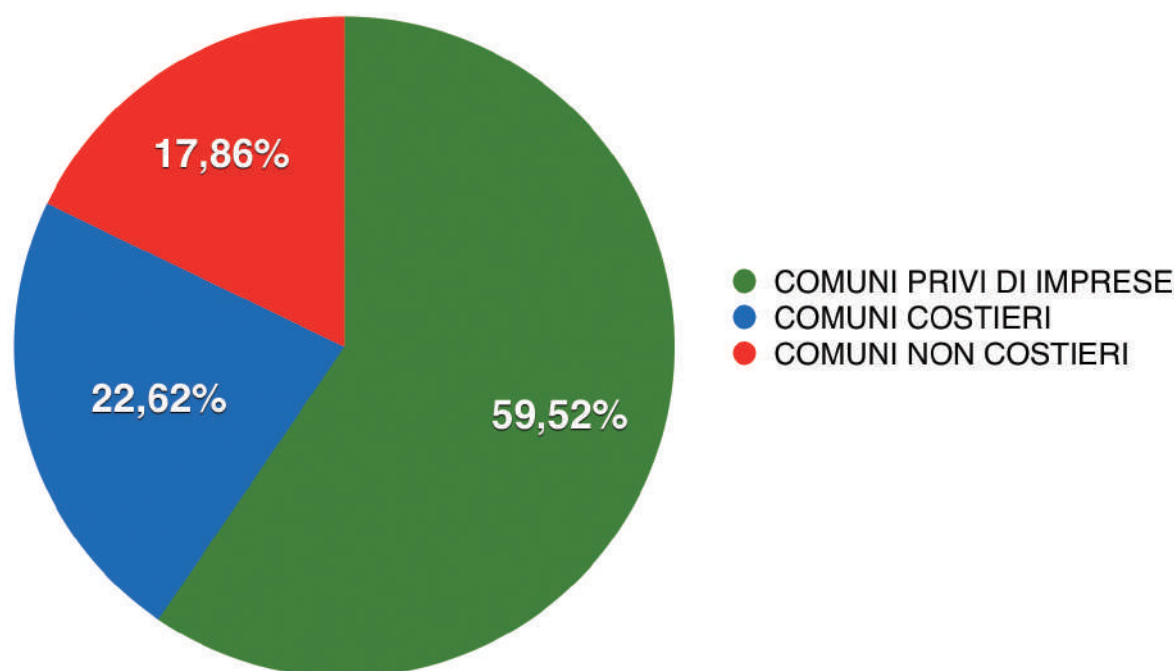
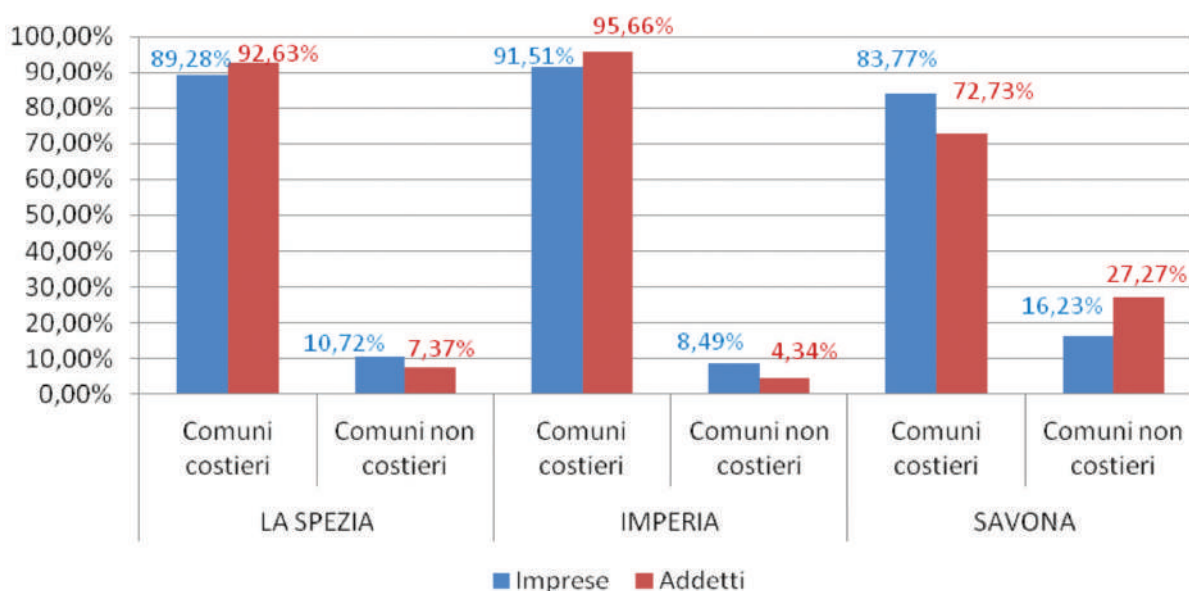


Fig. 24/4 Distribuzione percentuale delle aziende delle aziende della Movimentazione Merci e Passeggeri per Comuni costieri e non costieri nel territorio delle province Liguri



Tab. 16/4 | Distribuzione di aziende e addetti della Movimentazione Merci e Passeggeri per macro-aree comunali della provincia della Spezia

N° Comuni	Tipologia Comune	N. Imprese	N. Addetti
1 Ameglia	Costiero	30	51
2 Deiva Marina	Costiero	1	0
3 La Spezia	Costiero	202	1.367
4 Lerici	Costiero	10	24
5 Levanto	Costiero	7	10
6 Monterosso al Mare	Costiero	7	9
7 Porto Venere	Costiero	15	107
8 Riomaggiore	Costiero	8	6
9 Sarzana	Costiero	22	78
10 Vernazza	Costiero	6	6
Sub-Totale Valore Assoluto (a)		308	1.658
Sub-Totale Valore % (a)		89,28	92,63
		Costieri	
1 Arcola	Non costiero	5	7
2 Bolano	Non costiero	2	4
3 Bonassola	Non costiero	2	12
4 Castelnuovo Magra	Non costiero	4	4
5 Follo	Non costiero	4	7
6 Rocchetta Vara	Non costiero	1	0
7 Santo Stefano di Magra	Non costiero	14	93
8 Vezzano Ligure	Non costiero	5	10
Sub-Totale Valore Assoluto (b)		37	132
Sub-Totale Valore % (b)		10,72	7,37
		Non costieri	
Totale Valore assoluto (a+b)		345	1.790
Totale Valore % (a+b)		100,00	100,00
		Costieri e non costieri	

Tab. 17/4 Distribuzione di aziende e addetti della Movimentazione Merci e Passeggeri per macro-aree comunali della provincia di Imperia

N° Comuni	Tipologia Comune	N. Imprese	N. Addetti
1 Bordighera	Costiero	4	1
2 Campososso	Costiero	1	0
3 Cervo	Costiero	2	2
4 Cipressa	Costiero	1	0
5 Diano Marina	Costiero	2	16
6 Imperia	Costiero	28	152
7 Ospedaletti	Costiero	1	1
8 Riva Ligure	Costiero	2	21
9 Sanremo	Costiero	30	94
10 Santo Stefano al Mare	Costiero	3	53
11 Taggia	Costiero	5	20
12 Vallecrosia	Costiero	2	0
13 Ventimiglia	Costiero	16	15
Sub-Totale Valore Assoluto (a)	Costieri	97	375
Sub-Totale Valore % (a)		91,51	95,66
1 Borgomaro	Non costiero	1	1
2 Chiusanico	Non costiero	1	5
3 Chiusavecchia	Non costiero	1	0
4 Diano Castello	Non costiero	1	2
5 Mendatica	Non costiero	1	0
6 Pigna	Non costiero	2	5
7 San Biagio della Cima	Non costiero	1	4
8 Triora	Non costiero	1	0
Sub-Totale Valore Assoluto (b)	Non costieri	9	17
Sub-Totale Valore % (b)		8,49	4,34
Totale Valore assoluto (a+b)	Costieri e non costieri	106	392
Totale Valore % (a+b)		100,00	100,00

Tab. 18/4 | Distribuzione di aziende e addetti della Movimentazione Merci e Passeggeri per macro-aree comunali della provincia di Savona

N°	Comuni	Tipologia Comune	N. Imprese	N. Addetti
1	Alassio	Costiero	4	16
2	Albenga	Costiero	9	14
3	Albisola Superiore	Costiero	1	0
4	Albissola Marina	Costiero	1	1
5	Andora	Costiero	3	18
6	Borghetto Santo Spirito	Costiero	3	19
7	Celle Ligure	Costiero	2	19
8	Ceriale	Costiero	1	0
9	Finale Ligure	Costiero	5	7
10	Loano	Costiero	5	12
11	Noli	Costiero	3	3
12	Pietra Ligure	Costiero	1	2
13	Savona	Costiero	65	508
14	Vado Ligure	Costiero	20	163
15	Varazze	Costiero	6	10
Sub-Totale Valore Assoluto (a)			129	792
Sub-Totale Valore % (a)		Costieri	83,77	72,73
1	Bergeggi	Non costiero	3	195
2	Cairo Montenotte	Non costiero	5	29
3	Carcare	Non costiero	3	1
4	Cisano sul Neva	Non costiero	4	30
5	Giustenice	Non costiero	1	1
6	Mallare	Non costiero	1	14
7	Millesimo	Non costiero	1	22
8	Ortovero	Non costiero	1	3
9	Pontinvrea	Non costiero	1	0
10	Quiliano	Non costiero	1	0
11	Sassello	Non costiero	1	0
12	Stella	Non costiero	1	1
13	Tovo San Giacomo	Non costiero	1	1
14	Villanova d'Albenga	Non costiero	1	0
Sub-Totale Valore Assoluto (b)			25	297
Sub-Totale Valore % (b)		Non costieri	16,23	27,97
Totale Valore assoluto (a+b)		Costieri e non costieri	154	1.089
Totale Valore % (a+b)			100,00	100,00



5.

RISULTATI DELL'INDAGINE CAMPIONARIA QUANTITATIVA

5.1 Premessa

Nei paragrafi successivi sono riportate le informazioni scaturite dall'indagine effettuata mediante l'invio massivo di un questionario d'intervista, compilabile on-line, a 6.071 aziende, e di cui rispondenti circa 1.000, sui seguenti aspetti:

- Macro-settori di appartenenza (civile o militare)
- Distribuzione aziendale per classi di dipendenti
- Giudizio sull'andamento generale dell'azienda
- Prospettive generali del settore di appartenenza
- Conoscenza sulla disponibilità di aree locali da destinare ad investimenti
- Numero di aziende che dispone di strutture o filiali all'estero
- Numero di aziende importatrici di prodotti e servizi
- Fatturato derivante dall'export di prodotti e servizi
- Stato di attuazione di piani di sviluppo all'estero
- Aree geografiche estere d'interesse
- Livello di interesse verso le aggregazioni d'impresa
- Grado di conoscenza del piano nazionale "Industria 4.0".

Si sottolinea l'elevato tasso di risposta ottenuto, pari ad oltre il 16% del totale dei questionari inviati, che segnala un marcato interesse delle aziende all'iniziativa in oggetto

5.2 Sintesi dei risultati

La composizione del campione delle imprese rispondenti (Cfr. Fig.1/5) suddivise per filiera rispecchia sostanzialmente la stato dell'arte dell'Economia del Mare rinvenibile nelle tre province liguri, mettendo in luce la preponderanza del comparto "Servizi di alloggio e ristorazione" (37,75%), seguito, nell'ordine, da quello delle "Attività sportive e ricreative" (25,34%), dalla "Cantieristica" (15,12%), dalla "Movimentazione merci e passeggeri" (10,64%) e dalla filiera "Ittica" (9,07%). Nettamente più distaccate le due filiere della "Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale" e della "Industria delle estrazioni marine".

Fig. 1/5 | Composizione del campione per filiere della Blue Economy nelle tre province liguri

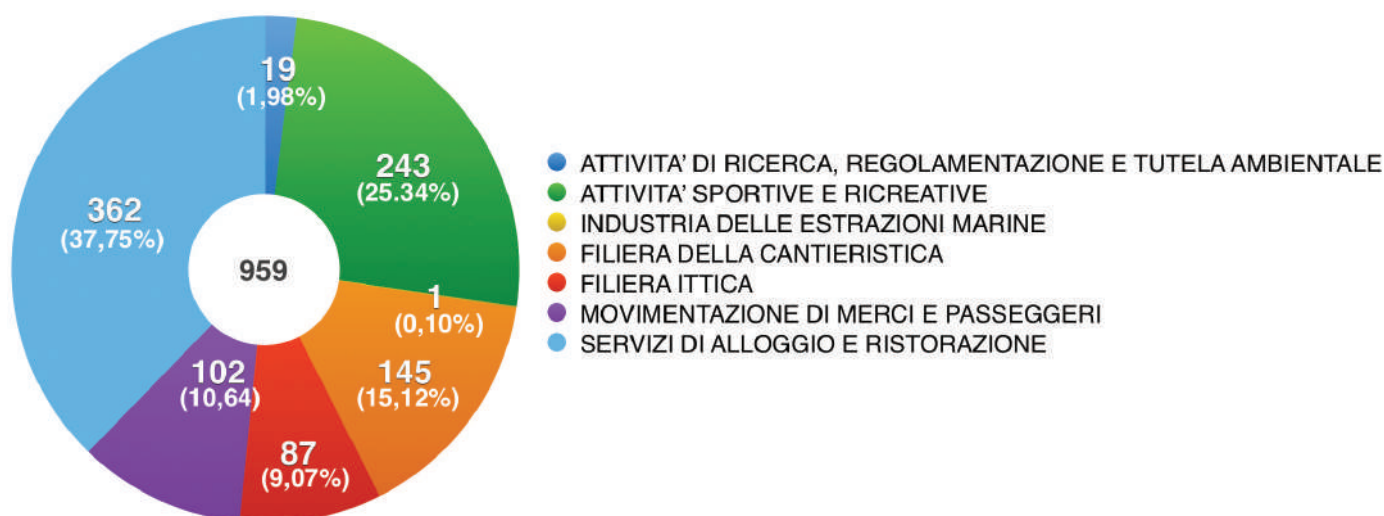
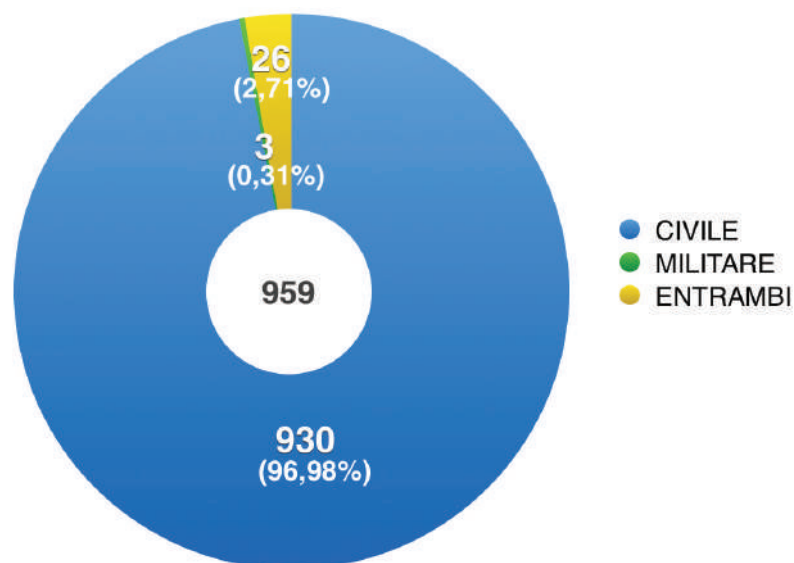
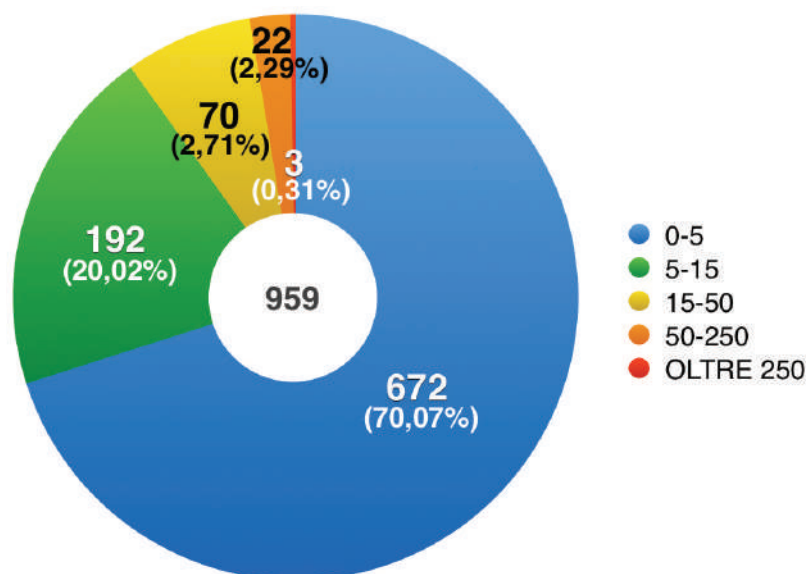
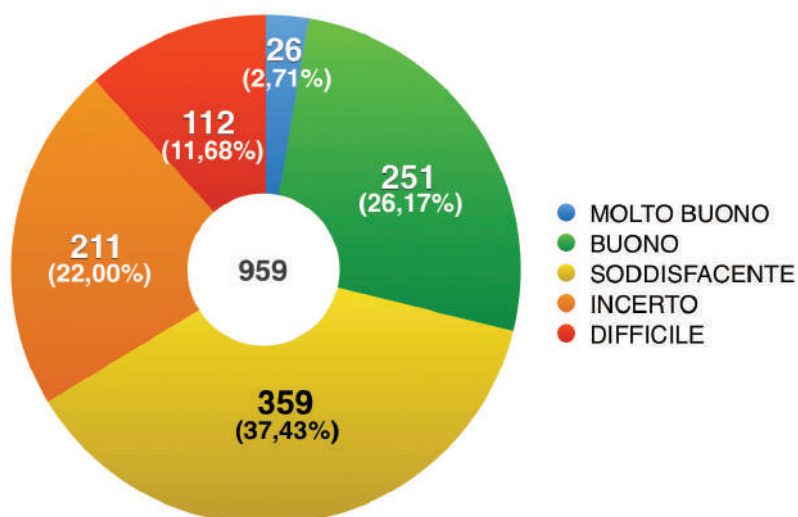


Fig. 2/5 | Macro-settori di appartenenza (civile - militare)



Del campione di 959 imprese della Blue Economy assunte a riferimento, emerge come solo tre, pari allo 0,31%, operino esclusivamente in campo militare, mentre la stragrande maggioranza delle aziende (930, pari al 96,98%) svolga la propria attività solo in ambito civile, ed infine, 26 imprese, pari al 2,71%, operino in entrambi i macro settori. A tale riguardo è la filiera della "Cantieristica" quella che appare a maggior tasso di applicazione di attività duali (civile e militare).

Il panel di aziende campione pare rispecchiare sostanzialmente la distribuzione per classi di addetti delle 8.606 imprese liguri della Blue Economy, rilevata nel capitolo precedente: netta predominanza delle micro dimensioni a cui seguono, nell'ordine, le piccole, le medie e le grandi imprese, che vanno assumendo proporzionalità simili.

Fig. 3/5 | Numero di aziende per classi di dipendenti

Fig. 4/5 | Andamento generale dell'azienda


Lo stato di salute del macro aggregato della Economia del Mare nelle 3 province liguri emerge dai giudizi espressi dagli stessi operatori intervistati. Si evince così come la maggior quota di questi (37,43%) reputi "Soddisfacente" l'andamento della propria azienda, seguiti da coloro che lo giudicano "Buono", pari al 26,17%, e che, insieme all'esiguo 2,71% che valuta "Molto buono" l'andamento aziendale, costituiscono complessivamente il 66,31% di positività di giudizio, ovvero la netta maggioranza, a fronte degli imprenditori o manager che hanno espresso opinione contraria, ovvero "Incerto" pari al 22,00% e "Difficile" al 11,68%.

Il futuro appare negativo per le aziende che compongono la Blue Economy: il numero di quelle che giudicano le prospettive generali del settore di appartenenza "Incerte" o "Difficili" sale decisamente rispetto al giudizio sullo stato dell'arte della propria condizione, raggiungendo

complessivamente il 50,16%. Domina soprattutto l'incertezza, con il 40,25%, che spinge ad una visione negativa del domani la maggioranza delle aziende intervistate. Un'ancor difficile situazione macro economica internazionale, unita a vicende politiche ed istituzionali interne in via di lenta definizione, determinano un quadro economico settoriale caratterizzato da indecisioni e paure, aspetti peraltro comuni a quasi tutti i settori dell'economia nazionale.

Fig. 5/5 | Prospettive generali del settore di appartenenza

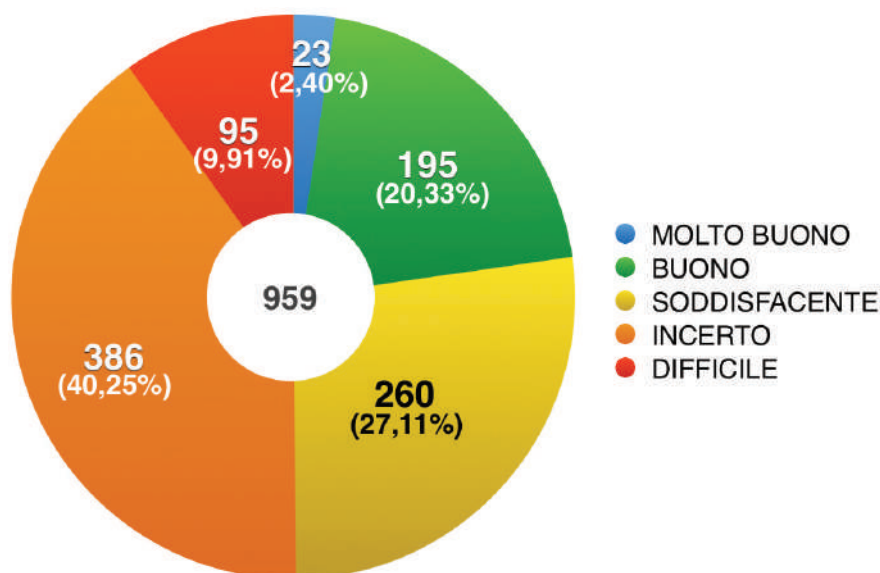
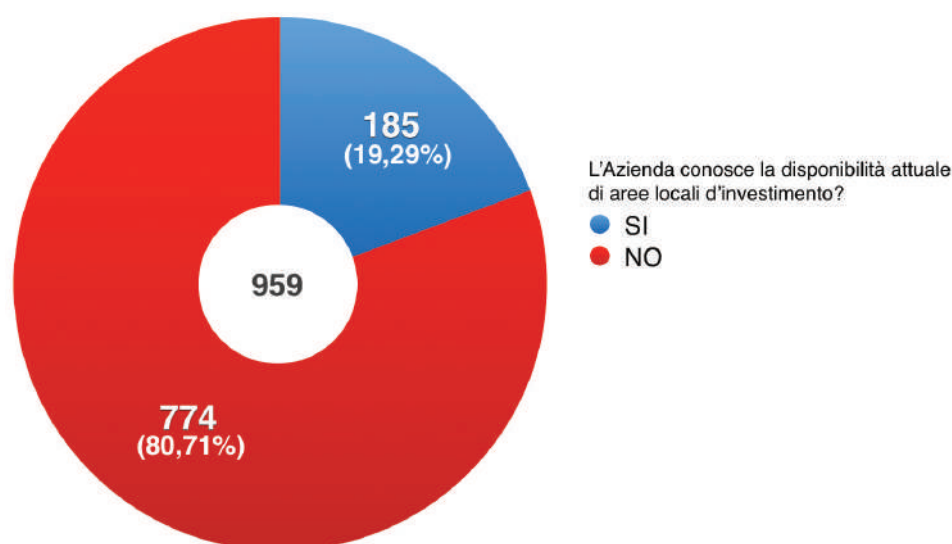
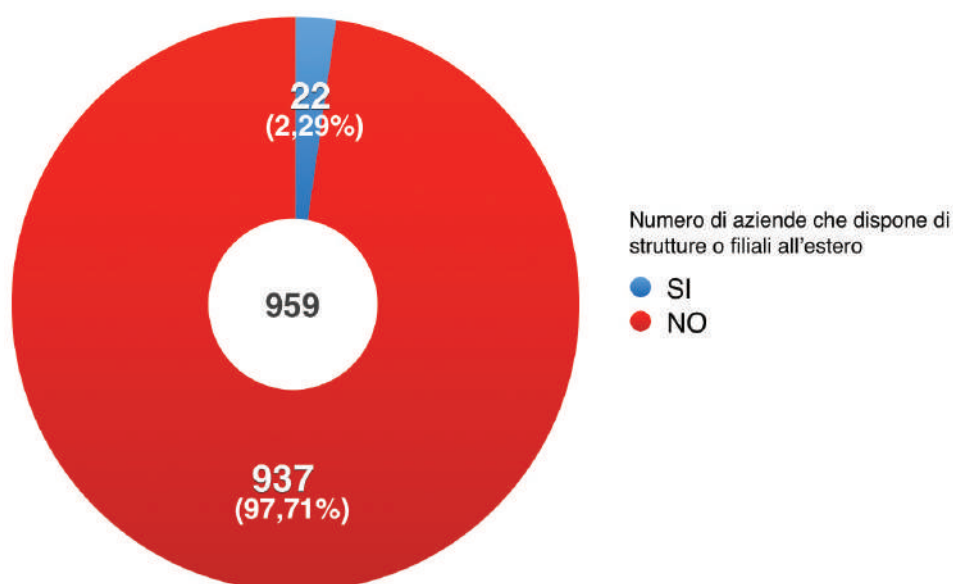


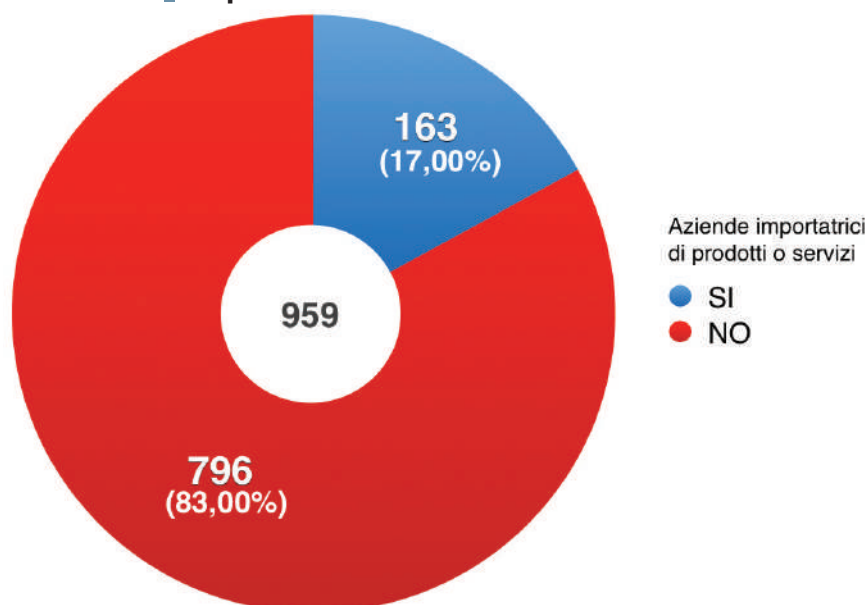
Fig. 6/5 | Conoscenza sulla disponibilità di aree locali da destinare ad investimenti



Le informazioni sulla disponibilità di aree locali su cui effettuare investimenti non sembrano essere al "top of mind" delle imprese della Blue Economy presenti nelle tre province liguri. Ciò deriva, in realtà, dalla consapevolezza della cronica mancanza di superfici utili all'Economia del Mare, ovvero aree libere poste per lo più in adiacenza o prossimità alla linea di costa, ormai saturata di attività economiche o servitù militari.

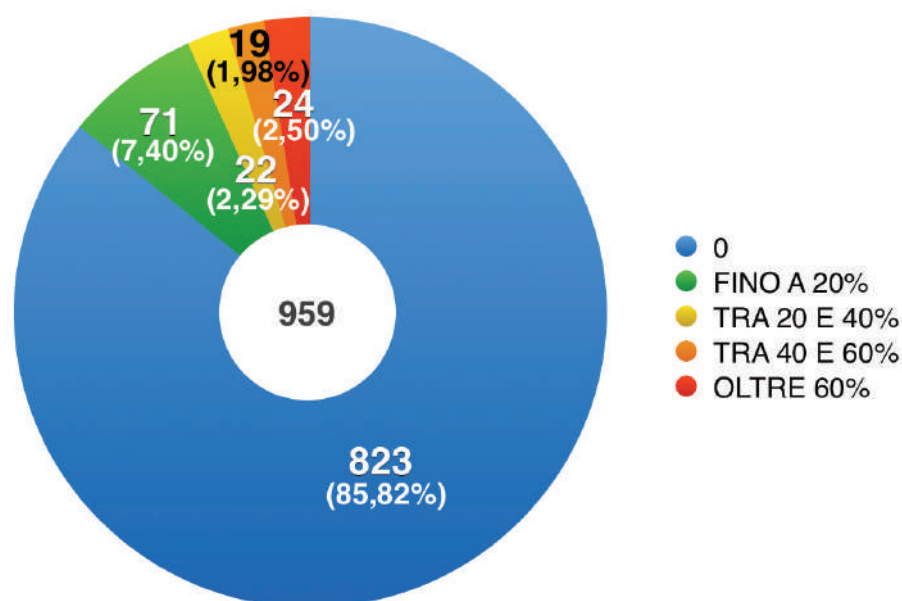
Fig. 7/5 | Numero di aziende che dispone di strutture o filiali all'estero

Il grafico sopra riportato evidenzia come solo il 2,29% delle aziende campione rappresentativo della Blue Economy disponga di proprie strutture o filiali all'estero, rivelando così un livello di internazionalizzazione maggiormente evoluto rispetto alla più classica e diffusa modalità di esportazione/importazione indiretta, affidata quindi ad intermediari locali, strategia peraltro tipica della maggioranza delle piccole e medie imprese nazionali, situazione in cui ricadono anche le aziende dell'Economia del Mare.

Fig. 8/5 | Numero di aziende importatrici di prodotti e servizi

Un numero non ragguardevole, ma tuttavia significativo di aziende importatrici, pari al 17,00% delle aziende campione della Blue Economy operanti nelle tre province liguri, viene segnalato dal grafico precedente.

Fig. 9/5 | Fatturato derivante dall'export di prodotti e servizi



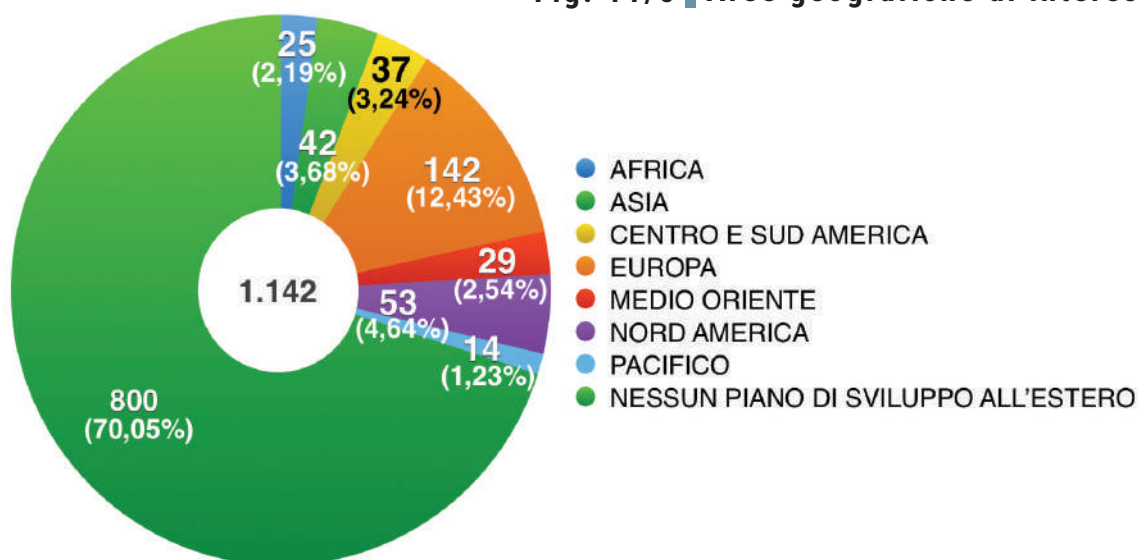
L'85,82% delle aziende campione della Blue Economy non genera alcun fatturato derivante da operazioni export. Si distingue per una certa seppur modesta consistenza il 7,40% delle imprese campione che producono con l'export un fatturato pari fino al 20% dei ricavi complessivi, mentre risultano il 4,27% le aziende con fatturato export nella fascia che va dal 20 al 60%. Un esiguo 2,50% genera ricavi con l'export per oltre il 60% del proprio fatturato complessivo. Tale quadro che delinea una non elevata propensione verso mercati esteri sconta la rilevante presenza nella composizione della Blue Economy ligure di comparti di attività come "Alloggi e ristorazione" e "Attività sportive e ricreative", caratterizzati dalla commercializzazione di servizi consumati in loco anche da clienti stranieri.

Fig. 10/5 | Stato di attuazione di piani di sviluppo all'estero



Solo il 5,42% delle aziende campione si dichiara attivo in piani di sviluppo all'estero, mentre la stragrande maggioranza, pari all' 82,59%, ne è estranea. Quote minoritarie sono interessate a partecipare ad iniziative di formazione tecnica o a conoscere iniziative promozionali di incoming o di outgoing, rispettivamente con il 3,44% e l'8,55%. Ciò denota una scarsa propensione all'internazionalizzazione da parte delle aziende dell'Economia del Mareigure.

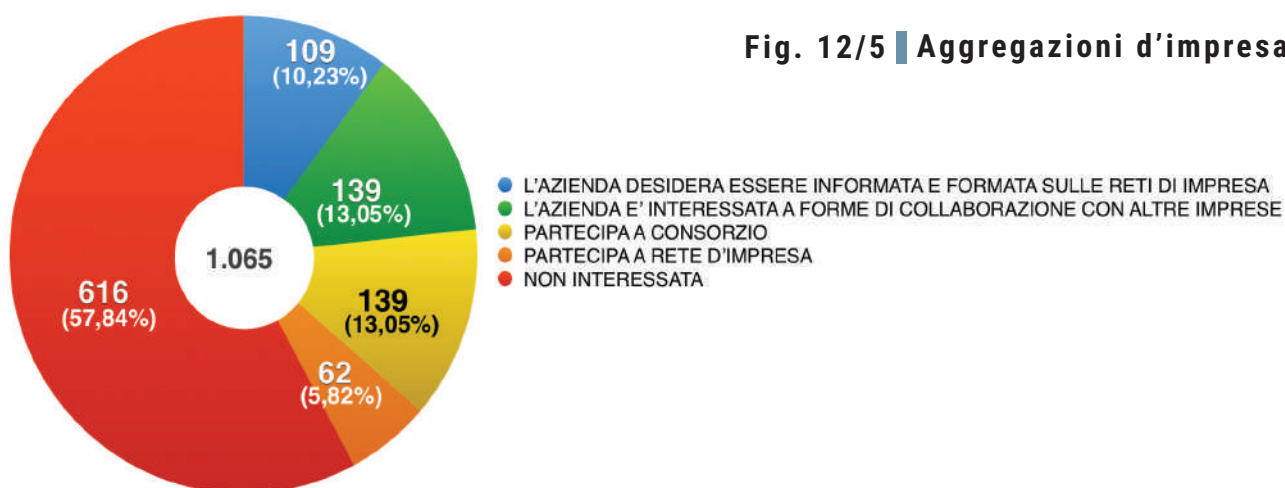
Fig. 11/5 | Aree geografiche di interesse



Si premette come il numero di risposte (1.142) che appare nella Fig. 11/5 differisca dalla quantità di aziende interpellate (959), in quanto varie di queste hanno espresso un interesse ad esportare verso più aree geografiche, fornendo così risposte multiple.

Per quanto attiene la propensione alla penetrazione di mercati esteri, la netta maggioranza dei riscontri forniti dalle imprese interpellate, pari al 70,05% delle risposte, fa emergere l'assenza di un piano di sviluppo. Delle aziende che hanno invece espresso una tendenza a percorrere strategie di internazionalizzazione, la maggior quota relativa spetta alle imprese interessate a mercati europei (12,43%), seguite da quelle attratte dal Nord America (4,64%), da quelle allettate dai mercati asiatici (3,68%) e, via via, con valori sempre minori, da quelle interessate verso altre aree del mondo.

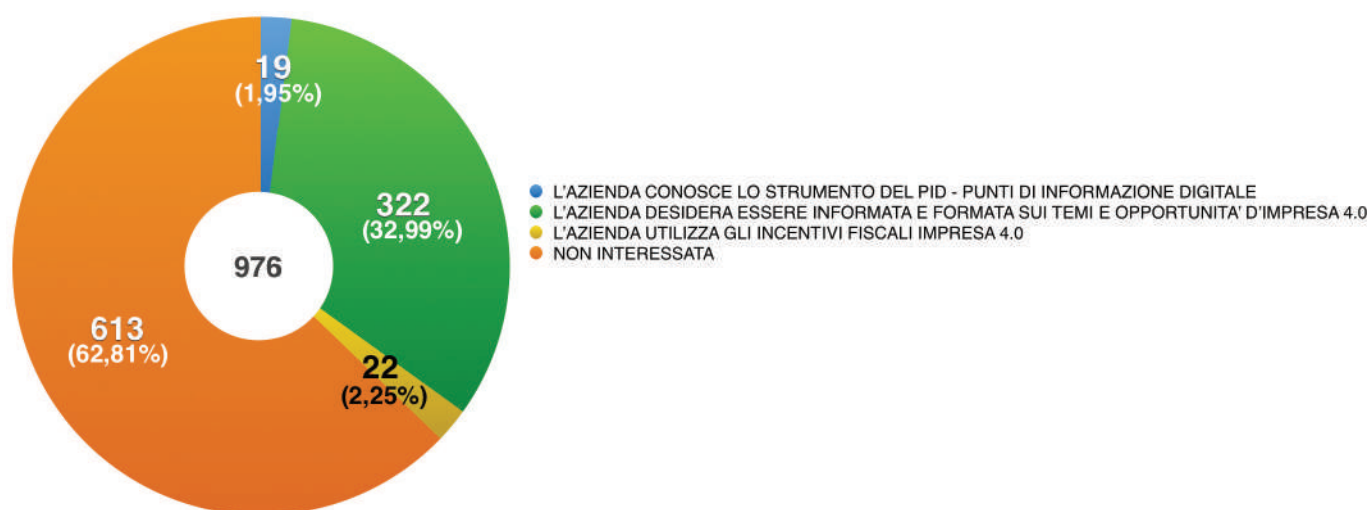
Fig. 12/5 | Aggregazioni d'impresa



Si sottolinea, anche in questo caso, come il totale delle risposte che appare nella figura precedente (1.065) differisca dalla somma delle aziende interpellate (959), in quanto una stessa azienda può partecipare o essere interessata a più tipologie di aggregazione.

A conferma dell'elevata diffusione di una cultura individualista tra le imprese liguri, emerge dall'analisi della figura sopra riportata come il 57,84% delle risposte fornite dalle aziende del campione, riveli come la maggioranza di queste non sia interessata ad alcuna strategia di aggregazione, a fronte, invece, di un 18,87% che partecipa già ad una forma consortile o ad una rete di impresa. Appare di buon auspicio il 13,05% delle risposte fornite da imprese che dichiarano di essere interessate a forme aggregative, mentre il 10,23% dei riscontri ottenuti proviene da imprese che desiderano essere informate o formate sul tema delle Reti di impresa.

Fig. 13/5 | Piano d'impresa Industria 4.0



Come per le precedenti due figure, si rileva anche per il grafico 13/5 la presenza di alcune risposte multiple, tali da far differire leggermente il totale delle risposte ottenute dalle aziende (976) dal numero delle imprese campione (959).

Ed è così che le aziende del panel si dichiarano, nella maggioranza di risposte ottenute, ovvero pari al 62,81%, non interessate ai temi dell'iniziativa "Industria 4.0". Per contro, solo il 4,20% o conosce lo strumento del Punto di Informazione Digitale o utilizza gli incentivi fiscali previsti dal piano nazionale Industria 4.0, mentre un significativo 32,99% delle risposte fornite dalle imprese fa emergere il desiderio di essere informate sulle opportunità offerte da Industria 4.0.

6.

ANALISI DELLE TEMATICHE CORRELATE ALLO SVILUPPO DELLA COMPETITIVITA' DELLE IMPRESE

6.1 Premessa

L'indagine qualitativa, come evidenziato nella descrizione dell'approccio metodologico utilizzato nello sviluppo della presente ricerca e riportato al capitolo 2, è stata effettuata mediante una serie di interviste a un panel di testimoni privilegiati in modo da registrare lo stato dell'arte delle imprese appartenenti alle filiere dell'Economia del Mare rispetto a tematiche ritenute vitali per lo sviluppo del loro livello di competitività sui mercati di appartenenza.

In particolare, sono state analizzate per ogni singola filiera le seguenti otto tematiche:

- Internazionalizzazione
- Aggregazioni di imprese
- Trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impresa 4.0
- Formazione
- Collaborazione fra enti di ricerca università ed imprese
- Opportunità d'investimento in aree locali
- Accesso al credito e alla finanza
- Supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all'estero.

Si sottolinea come dall'analisi qualitativa siano state escluse le filiere "Industria estrazioni marine" e "Ricerca regolamentazione e tutela ambientale". In particolare, per la prima filiera il motivo di esclusione risiede nell'esiguità numerica delle aziende presenti sul territorio delle tre province liguri e, dunque, per tale ragione, non sono state considerate nel panel utilizzato per l'analisi qualitativa.

Per quanto concerne la filiera "Ricerca regolamentazione e tutela ambientale" i motivi di esclusione consistono nella sua esiguità numerica delle aziende e nella forte disomogeneità delle attività che la caratterizzano, di cui alcune poco coerenti con le otto tematiche utilizzate nell'analisi. Infatti, i soggetti economici appartenenti alla filiera possono essere ripartiti in due macro categorie:

- quelli che svolgono le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine, delle scienze naturali legate al mare e di regolamentazione e tutela ambientale nel campo dei trasporti e delle comunicazioni
- quelli che erogano servizi legati all'istruzione, come ad esempio

scuole nautiche.

I primi soggetti economici appartengono al comparto del terziario innovativo e sono principalmente coinvolti in progetti sovra regionali e sovra nazionali finalizzati allo sviluppo delle biotecnologie marine e alla salvaguardia dell'ambiente marino e costiero e, dunque, le tematiche utilizzate nell'analisi risultano poco coerenti con la tipologia di attività svolta.

La seconda tipologia di soggetti, peraltro di maggiore consistenza numerica nell'ambito della filiera, è assimilabile agli operatori economici analizzati nell'ambito della filiera "Attività sportive e ricreative" e, pertanto, se ne rimanda la trattazione nel successivo paragrafo 6.7.

6.2 Quadro di sintesi

L'analisi ha permesso di evidenziare alcuni aspetti comuni a tutte le filiere e relativi alle otto tematiche trattate.

L'internazionalizzazione appare una tematica di rilevante importanza per accrescere il livello di competitività delle aziende appartenenti alla maggioranza delle filiere componenti l'Economia del Mare.

L'approccio ai mercati internazionali permane, però, difficoltoso per la maggior parte delle imprese per una serie di motivazioni: scarsa conoscenza dei mercati esteri in termini di funzionamento, opportunità da cogliere e modalità di approccio, mancanza di una proposta di prodotti/servizi spendibili, assenza di una funzione marketing/commerciale strutturata, eccessiva concentrazione sull'operatività quotidiana a scapito di una visione strategica.

In questo quadro fanno eccezione le imprese capo cluster della "Cantieristica", per lo più fortemente globalizzate, avendo sviluppato prodotti di eccellenza, e la maggior parte delle imprese appartenenti alla filiera "Movimentazione merci e passeggeri".

L'aggregazione d'impresa può rappresentare oggi uno strumento efficace a disposizione delle imprese per governare il cambiamento e lo sviluppo. Tale processo nelle filiere prese in considerazione nel presente elaborato, è risultato fino ad oggi difficile per una serie di motivazioni quali: un'assenza di tradizione e di humus culturale, una limitata presenza di esempi virtuosi sul territorio locale e conoscenza di casi di successo anche di altri territori, difficoltà oggettive di tipo operativo. Quest'ultime si esprimono in una naturale difficoltà nel gestire le asimmetrie fra i vari soggetti che possono comporre un'aggregazione d'impresa quali: livelli di motivazione differenti fra i vari partecipanti, differenti livelli di impegno profuso e di risorse, difficoltà nel processo di selezione dei partner, differenti visioni strategiche, rinuncia alla propria autonomia decisionale, modifiche organizzative da apportare alla propria impresa, tempi di aggregazione solitamente lunghi rispetto alla velocità di risposta richiesta da alcuni partecipanti o dal mercato, problemi operativi causati dal diverso livello di attenzione attribuito al business comune, timore che i partner possano diventare concorrenti grazie al trasferimento di know-how.

Il trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impresa 4.0 risulta una tematica maggiormente marcata nelle due filiere a carattere industriale: "Cantieristica" e "Movimentazione merci e passeggeri".

Per tutte le filiere può risultare interessante lo sviluppo di applicazioni Impresa 4.0, sia di tipo produttivo che per la gestione delle informazioni volte ad ottimizzare il rapporto con il mercato. In ogni caso alcune filiere o loro segmenti di attività hanno difficoltà nell'individuare sia le tecnologie da introdurre che gli operatori da cui riceverle.

Le aziende appartenenti alle filiere analizzate svolgono con regolarità la **formazione** continua in materia di sicurezza negli ambienti di lavoro e in più generale quella imposta dalla normativa.

Salvo rare eccezioni, tipiche delle aziende maggiormente strutturate da un punto di vista organizzativo, non esiste una pianificazione dello sviluppo delle competenze e delle abilità del proprio capitale umano. Le attività formative sono prevalentemente finanziate con le risorse accantonate presso i fondi interprofessionali o con risorse aggiuntive erogate dagli stessi, più raramente con risorse regionali. Nella maggior parte dei casi le imprese delegano la loro gestione a enti di formazione espressione delle associazioni datoriali.

La **collaborazione fra enti di ricerca, università ed imprese** risulta complicata. Le difficoltà, peraltro presenti nell'intero panorama nazionale, derivano in generale da problematiche comunicative, approcci culturali differenti (innovazione pragmatica e rapida volta alla risoluzione di problemi contro approccio di carattere scientifico che valuta soluzioni alternative anche teoriche) e difficoltà operative (contrattuali, tempi di realizzazione, divulgazione e proprietà dei risultati).

Per quanto concerne le **opportunità d'investimento in aree locali** si sottolinea come le filiere maggiormente dipendenti dall'accesso al mare necessitino di spazi di ampliamento o di riposizionamento, scontrandosi con una scarsità di risorsa per motivi orografici e di forte competizione tra gli operatori economici.

Si segnalano interessanti progetti, a vario livello di sviluppo, concernenti la realizzazione o il potenziamento di infrastrutture economiche sulla linea di costa e generatori di opportunità (ad esempio: ampliamento del porto commerciale della Spezia, realizzazione della nuova stazione marittima alla Spezia, ultimazione del porto commerciale di Vado Ligure, potenziamento di porti turistici nell'imperiese).

Per quanto concerne l'**accesso al credito e alla finanza** appaiono elementi di criticità per molte delle imprese appartenenti alle varie filiere componenti l'Economia del Mare. Per quanto concerne l'accesso al credito si è registrato, come del resto negli altri settori economici, un "credit crunch" a seguito della crisi internazionale che ha portato ad un razionamento del credito, soprattutto per le imprese con un basso merito creditizio, a fronte di un elevato fabbisogno derivante dai lunghi tempi di riscossione dei crediti commerciali, nonché da un profondo cambiamento del rapporto banca impresa.

A tale proposito si evidenziano i seguenti tre elementi:

- minor potere decisionale del direttore di banca
- elevato livello di garanzie richieste sia in termini quantitativi che qualitativi
- una richiesta maggiore di informazioni anche di tipo qualitativo e prospettico che alimentano metodi di valutazione del rischio del credito per ogni singola impresa.

Quest'ultimo aspetto presuppone da parte della funzione

amministrativa presente in azienda una capacità elaborativa e di gestione delle informazioni nuova per l'impresa. Per quanto riguarda l'aspetto finanziario le imprese appaiono generalmente concentrate solo sul governo della liquidità tralasciando la pianificazione finanziaria e, dunque, la definizione delle condizioni di sostenibilità/bancabilità del capitale di debito.

Nelle MPMI (Micro, Piccole e Medie Imprese) il capitale di debito è costituito unicamente da debiti verso banche e fornitori, non ricorrendo a fonti di finanziamento alternative. Il ricorso all'utilizzo dei consorzi fidi è risultato determinante per l'effettuazione degli investimenti.

Relativamente alla tematica **supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all'estero** si segnala una generalizzata scarsa propensione all'utilizzo di servizi di assistenza alla vendita. Ciò contrasta con un'evidente necessità delle micro e piccole imprese di strutturare i propri processi di commercializzazione, acquisendo strumenti e know-how volti a conferire maggiori livelli di efficienza e competitività.

In particolare le due filiere a maggiore vocazione turistica ("Alloggio e ristorazione" e "Attività sportive e ricreative") risultano quelle meno organizzate in ambito commerciale con particolare riferimento alla capacità di attrarre clientela estera.

Nel grafico sotto riportato si sintetizza il giudizio espresso dai testimoni privilegiati contattati sul livello d'interesse rispetto alle otto tematiche succitate.

Fig. 1/6 | Livello d'importanza attribuito alle tematiche oggetto di analisi da parte dei testimoni privilegiati

Tematiche	Ittica	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri	Alloggio e ristorazione	Attività sportive e ricreative
Internazionalizzazione					
Aggregazione d'impresa					
Trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impresa 4.0					
Formazione					
Collaborazione con enti di ricerca e Università					
Opportunità investimento in aree locali					
Accesso al credito e alla finanza					
Supporto ai processi di commercializzazione					

	<i>basso</i>	<i>medio-basso</i>	<i>medio</i>	<i>medio-alto</i>	<i>alto</i>
Legenda					

6.3 Filiera ittica

6.3.1 Caratteristiche generali

Le imprese appartenenti alla filiera ittica ed operanti sul territorio delle Riviere di Liguria svolgono differenti tipologie di attività quali la pesca soprattutto, nonché l'acquacoltura, la lavorazione e trasformazione del pescato, il commercio all'ingrosso ed il commercio al dettaglio.

Tale settore, di tradizione storica nelle tre province, cerca di resistere ad una lenta contrazione ormai in atto da anni che interessa la più tradizionale attività di pesca, tentando di rinnovarsi sia mediante lo sviluppo di attività di maricoltura che forme d'impresa innovative, quale la pescaturismo e l'ittiturismo, attività mirate a valorizzare il prodotto locale e ad avvicinare produttore e consumatore finale, tutelando al contempo la cultura della pesca ed il rispetto del mare.

La distribuzione delle imprese per tipologia di attività **non risulta particolarmente disomogenea** nelle tre provincie liguri oggetto di analisi, al netto di alcune peculiarità locali. In particolare, **La Spezia** e **Savona** risultano caratterizzate dalla presenza di impianti di acquacoltura: quello sul territorio spezzino esiste dal 1989 presso la baia di Portovenere (Punta Pezzino) e vi sono allevati principalmente spigole e orate, mentre quello situato in provincia di Savona, presso Alassio e nato nell'anno 2002, è totalmente in mare aperto e vi si allevano oltre alle orate e spigole, anche saraghi ed ombrine. Le acque della Spezia si contraddistinguono anche per la diffusa presenza di impianti di mitilicoltura, da pochi anni affiancati in forma ancora contenuta da alcuni di ostricoltura, recuperando così un'attività storica e fiorente localmente ai primi del '900 ed andata poi perduta.

Per quanto concerne il comparto della pesca, solo il porto di Imperia-Oneglia può definirsi un vero e proprio "porto peschereccio", grazie alle strutture a terra ben organizzate. Buone sono definibili le condizioni nei porti di Lerici, La Spezia, nonché la spiaggia di Noli e Sanremo, nonostante in queste due ultime località le imbarcazioni da pesca debbano dividere gli spazi con quelle da diporto. Occorre poi rilevare come la flotta da pesca operante nelle tre provincie liguri sia costituita da imbarcazioni dalle dimensioni mediamente modeste, in cui la pesca artigianale rappresenta il segmento più rappresentativo dell'intera flotta.

Inoltre, il comparto della pesca ligure è caratterizzato da bassi tassi di crescita e soffre di numerose debolezze strutturali. Gli aumenti dei costi dei fattori produttivi e la continua crescita delle importazioni sono alcuni dei fattori peggiorativi delle condizioni generali del settore ittico.

Fa da contraltare una serie di fattori positivi caratterizzanti il comparto in esame: la produzione piuttosto limitata a fronte di una richiesta locale di prodotto molto sostenuta, unita all'alta qualità del pescato proveniente da una pesca essenzialmente selettiva, consentono agli operatori di spuntare prezzi elevati, ben al di sopra della media nazionale.

6.3.2 Internazionalizzazione

Il settore al momento fornisce il prodotto a livello locale o, al più, a mercati regionali confinanti col territorio ligure. Non si può, quindi, parlare per la filiera ittica di internazionalizzazione in senso compiuto se non per l'attività di ittiturismo, quale innovativa forma di turismo responsabile, tesa a tutelare l'ecosistema marino ed a far condividere, soprattutto ad un turismo straniero, spesso più attento e sensibile, la cultura della pesca ed il rispetto del mare. A tale proposito si rileva ancora carente la visibilità del servizio offerto.

6.3.3 Aggregazione d'impres

L'aggregazione d'impres nelle sue varie forme possibili, benché non riscuota al momento particolare attenzione fra gli operatori della filiera ittica, appare uno strumento utile e indicato per cogliere alcune opportunità quali:

- la commercializzazione di prodotti della pesca a prezzi più convenienti
- la lavorazione o trasformazione del pescato al fine di ottenere un maggior valore aggiunto
- l'accesso al credito mediante strumenti di finanziamento a impres appartenenti ad un determinato cluster o la partecipazione a consorzi fidi.

Nella filiera si segnalano alcuni casi di successo rappresentati dalle tre strutture cooperative con sede a La Spezia operanti nel comparto della mitilicoltura: la Cooperativa Mitilicoltori Associati, addetta alla stabulazione dei mitili, Cooperativa Mitilicoltori Spezzini, addetta alla commercializzazione e la Cooperativa Santa Teresa, addetta al confezionamento e spedizione del prodotto.

Forme di aggregazione tra le aziende della filiera potrebbero nascere intorno ad iniziative che consentano di creare ulteriore valore aggiunto al prodotto di cattura e che siano pertanto, da un lato, finalizzati a favorire l'ingresso degli operatori della pesca nelle altre fasi della filiera ittica, vale a dire nella trasformazione e nella prima commercializzazione, e dall'altro, a collaborare con altri soggetti appartenenti a differenti filiere della Blue Economy (es. tour operator) per diversificare l'attività primaria attraverso attività complementari, come la pescaturismo e l'ittiturismo.

6.3.4 Trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impres 4.0

Di trasferimento tecnologico nel settore ittico si può parlare quasi esclusivamente per ciò che attiene le imbarcazioni da pesca, in cui negli ultimi anni si è assistito ad un aumento della potenza motoristica, necessaria sostanzialmente per garantire una maggiore sicurezza degli operatori durante la navigazione e le operazioni di pesca, e non per incrementare le quantità di pescato.

Come per il settore nautico, si è inoltre registrata un'attenzione crescente all'utilizzo di tecnologie concernenti la gestione della fase di fine vita delle imbarcazioni che rappresenta un aspetto fino ad oggi poco considerato ma fonte di crescenti problematiche a fronte delle quali non esiste un'offerta di servizi qualificati.

6.3.5 Formazione

Il settore ittico si rivela scarsamente incline al mondo della formazione, fatta eccezione per quella prescritta dalla normativa vigente, svolta con regolarità da tutte le imprese della filiera. Solo alcune di dimensioni più strutturate che si occupano di acquacoltura e di commercializzazione all'ingrosso svolgono attività di up-grading delle competenze rivolte al personale dedicato sia ad aspetti tecnici che gestionali.

6.3.6 Collaborazione con enti di ricerca e università

I rapporti fra enti di ricerca e università e le imprese nel campo delle innovazioni di prodotto/processo nell'ambito della filiera ittica appaiono molto labili se non inesistenti ad eccezione dell'acquacoltura, soprattutto a motivo della dimensione piccola e prevalentemente micro delle aziende che compongono la filiera predetta e, quindi, poco strutturate e solitamente poco inclini, per cultura, a sviluppare relazioni ed attività dedite alla R&S.

6.3.7 Opportunità d'investimento in aree locali

La domanda di aree costiere con connessi spazi d'acqua appare elevata a causa di una ovvia e limitata disponibilità di superfici derivante dall'orografia del territorio, dalla forte antropizzazione del litorale e dalla competizione con altri operatori economici appartenenti ad altre filiere (cantieristica e movimentazione merci e passeggeri). Da qui emerge la necessità di un riordino ove possibile dei sistemi di attività costiera e la negoziazione con il demanio sia civile che militare per il recupero di aree a mare da destinare ad attività economiche.

Per quanto riguarda la presenza di strutture e servizi a sostegno dell'attività di pesca, la situazione attuale mette in luce una sostanziale carenza di spazi, strutture e servizi a terra a disposizione degli operatori del settore. Non sono rari i casi in cui gli operatori lavorano in condizioni di estrema precarietà, non essendo titolari di alcuna autorizzazione ufficiale.

In molti casi, gli spazi a loro dedicati sono collocati in zone del porto disagiate, ove le condizioni ambientali e igienico – sanitarie sono scadenti. Gli spazi a terra dedicati alla pesca (spazi aperti o aree coperte) sono generalmente insufficienti a garantire un'operatività ottimale. Spesso infatti i pescatori sono costretti a depositare i loro attrezzi da pesca e a svolgere le operazioni di manutenzione ordinaria in spazi inadeguati, talvolta di difficile accesso o il più delle volte frammisti ad altre attività. Le strutture di conservazione del pescato (celle frigorifero, produttori di ghiaccio, ecc.) sono presenti solo in alcune aree meglio organizzate, similmente a quanto si verifica per la commercializzazione.

Interventi di portata significativa per il settore sono stati condotti ed alcuni sono in via di realizzazione: ad Imperia - Oneglia, Imperia - Porto Maurizio, Alassio, Loano, La Spezia, Noli, Monterosso. I progetti in questione hanno previsto o prevedono interventi strutturali che riguardano attrezzature ausiliarie dell'attività peschereccia, dalla prima lavorazione alla commercializzazione, e che possono essere sintetizzati come segue: impianti di approvvigionamento idrico delle installazioni portuali e dei pescherecci; magazzini per forniture varie necessarie all'attività dei pescherecci e ai loro equipaggi; attrezzature per la conservazione, la refrigerazione e la surgelazione, comprese quelle per il rifornimento di ghiaccio; strutture destinate alla prima lavorazione e al confezionamento del pesce; strutture per la prima vendita; serbatoi e impianti di erogazione di carburante per le imbarcazioni da pesca.

6.3.8 Accesso al credito e finanza d'impresa

Per quanto concerne l'accesso al credito e la pianificazione finanziaria non si segnalano scostamenti rispetto a quanto riportato nel quadro di sintesi del paragrafo 6.2.

Si sottolinea, inoltre, uno stato generalizzato di stress finanziario da parte delle aziende della filiera, determinato dall'incremento dei costi gestionali, carburante in primis, e dalla diminuzione degli stock ittici.

Da parte degli operatori si registra anche la necessità di finanziamenti pubblici a favore del settore allo scopo di incrementarne la competitività.

6.3.9 Supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all'estero

Le imprese della filiera ittica non presentano particolari esigenze di supporto alla commercializzazione del prodotto in quanto utilizzano i canali di vendita ormai consolidati a cui si associa una produzione piuttosto limitata e di elevata qualità a fronte di una richiesta locale di prodotto molto sostenuta. In prospettiva si ipotizza la commercializzazione di prodotti lavorati di elevata qualità da porre sul canale dell'e-commerce. Assistenza tecnica è invece auspicabile per la commercializzazione di prodotti/servizi complementari quali l'ittiturismo e pescaturismo.

Tab. 1/6 | Sintesi delle criticità ed opportunità inerenti alla filiera ittica

FILIERA ITTICA	Criticità	Opportunità
	Gli aumenti dei costi dei fattori produttivi e la continua crescita delle importazioni deprimono il comparto della pesca	Diversificare l'attività primaria di pesca attraverso attività complementari, come la pescaturismo e l'ittiturismo.
	Scarsa disponibilità di aree e strutture a terra in grado di sostenere lo sviluppo del comparto della pesca e delle attività di conservazione lavorazione del pescato	Forme aggregative tra aziende della filiera potrebbero nascere intorno ad iniziative che consentano di creare ulteriore valore aggiunto al prodotto di cattura, finalizzate a favorire l'ingresso degli operatori della pesca nelle altre fasi della filiera ittica, ovvero nella trasformazione e nella commercializzazione.
	Diminuzione degli stock ittici	Il livello elevato sulla qualità del pescato proveniente da una pesca essenzialmente selettiva, e una domanda superiore all'offerta consentono agli operatori di spuntare prezzi elevati, ben al di sopra della media nazionale.
Stress finanziario e basso merito creditizio		

6.4 Filiera della cantieristica

6.4.1 Caratteristiche generali

Le imprese appartenenti alla filiera della cantieristica svolgono differenti tipologie di attività, quali la costruzione e manutenzione di imbarcazioni da diporto, cantieristica navale di costruzione e manutenzione civile-militare nonché demolizione, fabbricazione e/o installazione di strumentazione di navigazione ed apparati di bordo, commercializzazione all'ingrosso e installazione di altri macchinari, apparecchiature e attrezzature afferenti alla navigazione, commercializzazione al dettaglio di natanti e accessori nautici.

La distribuzione delle imprese per tipologia di attività **non risulta omogenea** nel territorio delle tre province liguri oggetto di analisi. In particolare, **La Spezia** risulta caratterizzata dalla **contemporanea presenza** di cantieri, sia per la nautica da diporto, peraltro di notevoli dimensioni, in quanto vi si producono super e mega-yacht, che del comparto navale, oltre che da aziende che svolgono le altre attività complementari ed accessorie precedentemente elencate. I territori delle altre due province sono invece contraddistinti dalla presenza di attività relative alla nautica da diporto. **Altra differenziazione** rilevante tra la provincia della Spezia e le altre due riguarda la maggiore concentrazione di imprese nello spezzino che agiscono contemporaneamente sia nel settore civile che in quello militare, il cosiddetto **"dual use"**⁸, derivante dalla presenza del cantiere del Muggiano di Fincantieri S.p.A., azienda leader nella progettazione e costruzione di navi e l'unica a livello internazionale capace di realizzare tutte le tipologie di mezzi navali ad elevata complessità quali navi e sottomarini militari, impianti offshore, navi da crociera, navi speciali e traghetti, mega-yacht, sino alle trasformazioni navali ed alla fornitura di servizi post vendita e di supporto logistico integrato. Altro soggetto

⁽⁸⁾ Termine usato in politica e nella diplomazia per riferirsi alle tecnologie che possono essere usate sia per scopi civili che militari.

facilitatore dei processi di trasferimento tecnologico dal settore militare a quello civile è costituito dal Distretto Ligure delle Tecnologie Marine (DLTM).

La realizzazione nel corso degli anni presso il cantiere del Muggiano di navi militari, navi speciali e mega-yacht ha consentito alle imprese locali dell'indotto spezzino, in particolare quelle fornitrici di strumentazione di navigazione ed apparati di bordo, di sviluppare prodotti ad alto contenuto tecnologico e modalità operative valide per entrambi i settori, sia civile che militare.

6.4.2 Internazionalizzazione

L'internazionalizzazione per le imprese di costruzione e manutenzione delle imbarcazioni da diporto di lunghezza superiore ai 24 m (super yacht) ha rappresentato il mercato che ha consentito loro di attraversare gli anni bui della crisi del settore successivi al 2008, ed oggi costituisce la principale strategia di crescita del fatturato. Tali aziende, pertanto, sono dotate di una solida struttura commerciale interna e si avvalgono di dealer operanti nelle aree geografiche d'interesse. Al momento appare meno efficace l'approccio commerciale verso il cosiddetto "refitting", cioè la manutenzione straordinaria delle imbarcazioni, anche se il mercato appare di grande prospettiva.

Le imprese di costruzione ma soprattutto di manutenzione di imbarcazioni di minori dimensioni appaiono, in genere, commercialmente assai meno strutturate e, dunque, il loro approccio alla clientela estera rimane episodico. Esse sono composte prevalentemente da micro e piccole imprese "product oriented" e si possono suddividere in due gruppi rispetto alla clientela, pur rilevando la presenza di alcune di esse in entrambi:

- quelle che appartengono al sistema di fornitura dei cantieri realizzatori o manutentori di super e mega-yacht
- quelle che vendono i propri servizi di costruzione, refitting, rimessaggio e riparazione agli armatori di imbarcazioni di minori dimensioni.

Per quanto concerne le imprese appartenenti ai sistemi dell'indotto dei cantieri navali, in particolare Fincantieri della Spezia, operano all'estero seguendo il capofila in attività prevalentemente di installazione, addestramento e trasferimento di know-how, manutenzione e riparazione. Non sono generalmente dotate di una struttura commerciale adatta ad operare all'estero in autonomia, benché alcune di esse abbiano sviluppato prodotti o servizi ad alto contenuto tecnologico collocabili sul mercato internazionale.

Altra opportunità è offerta dall'Integrated Logistic Support, componente sempre più fondamentale dei contratti per la vendita di beni complessi quali le navi, incentrato sulla manutenzione predittiva e programmata della nave realizzata, da svolgersi presso il cliente estero e che presuppone da parte dei fornitori, soprattutto degli apparati di bordo, una delocalizzazione o la realizzazione di partnership con operatori locali.

Si rileva come la clientela delle imprese appartenenti al secondo

gruppo sia costituita, prevalentemente, da armatori residenti in loco o che hanno come "home port" porti turistici (o "marinas") localizzati in Liguria o sui territori confinanti (Costa Azzurra, Versilia). I clienti stranieri sono occasionali e costituiti da armatori in transito con problemi tecnici da risolvere, spesso indirizzati all'impresa dai licenzianti di componenti delle imbarcazioni (es. motori marini) a cui sono affiliati.

L'internazionalizzazione costituisce in ogni caso un'interessante opportunità inesplorata, soprattutto per le imprese collocate nella provincia di Imperia a fronte della riqualificazione e ampliamento di porti turistici in tale area che potrebbero soddisfare la domanda di posti barca proveniente dalla Costa Azzurra e il riposizionamento in Italia di imbarcazioni a seguito delle nuove politiche fiscali introdotte dal governo francese. Si sottolinea come alcune imprese imperiesi operino già attivamente su tale mercato mentre altre in maniera episodica e, comunque, con un approccio poco strutturato.

Altra opportunità decisamente attrattiva è rappresentata dal mercato internazionale del refit in forte espansione, per il quale le aziende interessate di micro e piccole dimensioni devono, però, necessariamente prima aggregarsi attraverso integrazioni di tipo orizzontale (differenti servizi erogati) per potersi operare efficacemente.

Altro aspetto rilevante afferente all'internazionalizzazione è quella di aumentare il grado di conoscenza degli operatori operanti in aree concorrenti quali Francia, Spagna e Croazia mediante azioni di benchmarking al fine di innovare i servizi o i processi operativi.

6.4.3 Aggregazione d'impresa

L'aggregazione d'impresa nelle sue varie forme possibili, benché non riscuota al momento particolare attenzione fra gli operatori della filiera della cantieristica, appare uno strumento utile ed indicato per cogliere alcune opportunità quali:

- la vendita di servizi di refit, riparazione e manutenzione ad armatori esteri effettuati da micro e piccole imprese
- l'accesso al credito mediante strumenti per il finanziamento di imprese appartenenti ad un determinato cluster o la partecipazione a consorzi fidi
- la predisposizione e la vendita di servizi di assistenza tecnica in mare
- la partecipazione a gare di appalto o ad offerte per proporre prodotti e servizi maggiormente integrati.

Nella filiera si segnalano alcuni casi di successo rappresentati dal Consorzio Tecnomar con sede alla Spezia e dal Progetto Sviluppo Indotto promosso da Confindustria La Spezia. Il primo è costituito da una struttura consortile a cui appartengono decine di imprese liguri localizzate nelle varie province la cui mission è quella di favorire i processi di trasferimento tecnologico fra MPMI – università – enti di ricerca nell'ambito delle tecnologie marine, l'evoluzione dei rapporti fra GI e MPMI, nonché i processi d'internazionalizzazione degli associati. Il secondo, in fase di sviluppo, è finalizzato a regolarizzare la tempistica

dei pagamenti dalle aziende capo-cluster di cinque sistemi di fornitura alle imprese loro fornitrici.

6.4.4 Trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impresa 4.0

I processi in atto di trasferimento tecnologico nell'ambito delle tecnologie marine sono rapidi, complessi, pluridirezionali e riguardano un'ampia varietà di attori localizzati in buona parte fuori dal territorio oggetto di analisi del presente elaborato.

Essi sono connaturati allo sviluppo dei prodotti più sofisticati della cantieristica quali la realizzazione di nuove navi nonché super e mega-yacht ed afferiscono ad un ampio spettro di applicazioni tecnologiche in differenti campi quali ad esempio: soluzioni I4.0 utilizzabili in attività di progettazione, produzione e manutenzione, domotica, sistemi di propulsione, evoluzione dei vari apparati di bordo, processi produttivi e materiali ecosostenibili.

Per quanto concerne i sistemi di propulsione si sottolinea la maggior attenzione del mercato anche verso l'utilizzo di tecnologie che impiegano vettori energetici alternativi quali il GNL (gas naturale liquefatto) e le fuel cell (celle a combustibile) già adottate nella realizzazione di sottomarini prodotti presso il cantiere del Muggiano di Fincantieri alla Spezia. Tali applicazioni nel medio periodo andranno ad interessare a cascata anche i realizzatori e manutentori di imbarcazioni di più modeste dimensioni.

Si è inoltre registrata un'attenzione crescente all'utilizzo di tecnologie concernenti la gestione del fine vita delle imbarcazioni che rappresenta un aspetto fino ad oggi poco considerato ma fonte di crescenti problematiche a fronte delle quali non esiste un'offerta di servizi qualificati.

6.4.5 Formazione

Oltre alla formazione continua del personale afferente al rispetto di normative svolta con regolarità da tutte le imprese della filiera, le aziende maggiormente strutturate in termini di organico svolgono attività di up-grading delle competenze rivolte al personale che si occupa sia di aspetti tecnici che gestionali.

Anche le aziende artigiane svolgono corsi di aggiornamento tecnico sull'utilizzo di nuove strumentazioni, prevalentemente elettroniche, nonché di applicazioni a seguito dell'evoluzione delle componenti utilizzate nelle imbarcazioni.

I fabbisogni formativi emersi riguardano principalmente necessità di sviluppo di competenze di tipo tecnico a causa della continua evoluzione delle tecnologie nonché per contrastare uno scarso livello di competenza negli organici, soprattutto nelle micro e piccole realtà, derivante dai livelli di preparazione in ingresso dei giovani in apprendistato o assunti provenienti dal mondo della scuola e dalla presenza di personale che

non ha maturato livelli di esperienza significativi.

I cantieri esprimono anche l'esigenza di formare un numero considerevole di coordinatori dei lavori a seguito dei processi di esternalizzazione sempre più spinta, sia della realizzazione delle componenti che delle fasi di assemblaggio delle navi e imbarcazioni, e dall'espansione degli ordini acquisiti derivante dalla ripresa della nautica da diporto e dagli effetti della cosiddetta "Legge Navale" per la realizzazione di navi militari nonché dall'acquisizione di ordini da paesi esteri a seguito di gare internazionali.

Si segnala la recente costituzione della Sanlorenzo Academy finalizzata allo sviluppo delle risorse umane qualificate per il settore della nautica da diporto, con particolare riferimento a disoccupati e inoccupati, da impiegare presso l'azienda promotrice e le imprese del suo indotto.

6.4.6 Collaborazione con enti di ricerca e università

I rapporti fra enti di ricerca, università e imprese nel campo delle tecnologie marine e delle innovazioni di prodotto/processo per la filiera "cantieristica" appaiono complicati se non adeguatamente supportati enti pubblici e grandi imprese, presenti sui territori, in grado di porsi quali soggetti intermediari nonché facilitatori nei rapporti tra il mondo della ricerca e quello dell'industria. E' il caso ad esempio delle grandi imprese e del Consorzio Tecnomar, già analizzato nel paragrafo 6.4.3, il cui ruolo risulta indispensabile per la partecipazione congiunta a programmi complessi di ricerca e sviluppo nonché per l'acquisizione di know-how e servizi specialistici.

E' il caso di evidenziare anche il ruolo della Marina Militare che, attraverso il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale (CSSN) nonché della rinnovata vocazione duale delle sue basi navali, è in grado di fornire competenze professionali e infrastrutture indispensabili per il consolidamento competitivo del comparto.

Si segnala, altresì, la presenza sul territorio spezzino di Promostudi, fondazione di partecipazione che coordina e gestisce il Polo Universitario "G. Marconi" in convenzione con l'Università di Genova. Tale realtà rappresenta da anni un significativo esempio di struttura universitaria altamente qualificata, specie in relazione alle vocazioni ed alle esigenze di crescita del settore nautico, divenendo un centro di riferimento ed attrazione per un elevato numero di studenti provenienti da tutto il territorio nazionale e dall'estero. Promostudi, inoltre, nel cui assetto societario è auspicata l'entrata di soggetti imprenditoriali, opera in stretta collaborazione con importanti realtà industriali, accademiche e centri di ricerca e può contare su un'ampia rete di relazioni che nel tempo si è consolidata anche a livello internazionale, permettendo la realizzazione di interessanti progetti di collaborazione riguardanti sia la didattica che la ricerca.

Ritornando all'analisi del contesto, le collaborazioni con la GI risultano maggiormente continuative. La forma di cooperazione più frequente rimane, in ogni caso, l'attivazione di tirocini curriculari (durante il corso di laurea) ed extra-curriculari (post laurea) fra università e aziende convenzionate. I risultati prodotti da tale strumento risultano a giudizio delle imprese inficiati dalla breve durata dei tirocini e da una non adeguata preparazione del percorso di tirocinio.

6.4.7 Opportunità d'investimento in aree locali

La domanda di aree costiere con annessi spazi d'acqua o di aree in prossimità della costa appare elevata a causa di una ovvia disponibilità limitata derivante dall'orografia del territorio e dalla competizione con altri operatori economici appartenenti ad altre filiere (movimentazione merci e passeggeri). Da qui emerge la necessità di un riordino, ove possibile, dei sistemi di attività costiera e l'avvio di negoziazioni con il demanio sia civile che militare per il recupero di aree a mare da destinare ad attività economiche.

Si registra, inoltre, l'attenzione da parte degli operatori a valutare la possibilità di realizzare porti a secco in prossimità di spazi d'acqua ove si possono anche svolgere attività di manutenzione e riparazione.

La riqualificazione/ampliamento in fase d'implementazione di porti turistici nel ponente (Ventimiglia, Sanremo, Bordighera) può determinare un ricollocamento presso di essi o nelle immediate vicinanze di imprese specializzate in manutenzione, riparazione e commercializzazione di prodotti per la nautica.

6.4.8 Accesso al credito e finanza d'impresa

La situazione finanziaria delle imprese risulta diversificata sia per quanto riguarda la quantità di fabbisogno finanziario che per quanto concerne l'accesso al credito. Sul primo aspetto incide il tipo di clientela alla quale si rivolgono le imprese. Le MPMI che vendono i propri servizi direttamente agli armatori per attività di manutenzione, riparazione, rimessaggio e alaggio non registrano elevati fabbisogni in quanto i pagamenti avvengono, in genere, contestualmente alle prestazioni ricevute. Le imprese che appartengono alle reti di fornitura, invece, registrano un elevato fabbisogno finanziario di capitale circolante derivante dai tempi lunghi di smobilizzo dei crediti e da situazioni debitorie precedentemente contratte con gli istituti bancari.

Si evidenzia, come già citato precedentemente, sia in fase di sviluppo in provincia della Spezia un progetto finalizzato a regolarizzare la tempistica dei pagamenti, da parte delle imprese capo-cluster di cinque sistemi di fornitura, di cui tre appartenenti alla cantieristica, ai loro fornitori, basato sulla tecnica del "reverse factoring".

Per quanto concerne l'accesso al credito e la pianificazione finanziaria valgono le considerazioni generali riportate nel quadro di sintesi nel paragrafo 6.2.

6.4.9 Supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all'estero

Le imprese capo-cluster della cantieristica (cantieri navali e da diporto) hanno sviluppato aree funzionali specializzate negli aspetti commerciali e marketing. Le MPMI, al contrario, appaiono in genere destrutturate dal punto di vista della commercializzazione. Non hanno sviluppato una funzione commerciale vera e propria, tanto che i compiti afferenti a tale funzione sono svolti prevalentemente dall'imprenditore stesso che agisce mediante azioni commerciali non programmate o

occasionalmente. Maggiormente strutturate sono le imprese che partecipano a gare nell'ambito dei processi di sub-fornitura. Non utilizzano in genere servizi specialistici per organizzare un processo commerciale maggiormente efficiente e registrano una carenza di competenze sulle tecniche commerciali e di marketing.

Una maggiore attenzione agli aspetti strategici e commerciali consentirebbe alle MPMI del settore di cogliere nel medio periodo interessanti opportunità già citate nei paragrafi precedenti, quali ad esempio il refit e l'assistenza in mare.

Tab. 2/6 | Sintesi delle criticità ed opportunità correlate alla filiera cantieristica

	Criticità	Opportunità
FILIERA CANTIERISTICA	Necessità di ulteriori aree in prossimità della costa con connessi spazi d'acqua.	Presenza di aziende leader a livello mondiale in grado di realizzare prodotti ad alto valore aggiunto ed operanti efficacemente sul mercato internazionale.
	Imprese di piccole e medie dimensioni "product oriented" con un approccio commerciale poco strutturato e orientato al solo mercato locale.	Superamento per i cantieri della nautica da diporto degli effetti della crisi che ha attraversato il settore a partire dal 2008 per la realizzazione di nuove imbarcazioni e presenza di un mercato del refit che offre ampi margini di crescita.
	Scarsa propensione all'aggregazione che consentirebbe, specie alle imprese di minori dimensioni, di sviluppare servizi integrati, migliorare l'accesso al credito, potenziare i propri processi commerciali.	La presenza di imprese operanti contemporaneamente nel settore civile e militare consente loro di sviluppare prodotti innovativi di alto contenuto tecnologico spendibili in vari mercati e modalità operative caratterizzate da elevati livelli di efficienza.
	Elevato fabbisogno di capitale circolante delle imprese appartenenti a reti di sub-fornitura derivante dai tempi elevati richiesti per lo smobilizzo dei crediti.	Crescita delle quote di mercato afferente ai servizi post vendita incentrati sulla manutenzione predittiva e programmata delle navi/imbarcazioni realizzate.

6.5 Movimentazione di merci e passeggeri

6.5.1 Caratteristiche generali

Le imprese appartenenti alla filiera in esame svolgono differenti tipologie di attività, quali il trasporto marittimo costiero di merci e persone nonché i relativi servizi d'intermediazione e di logistica.

La distribuzione delle imprese per tipologia di attività **non risulta omogenea** nelle tre province liguri.

In particolare, **La Spezia** e **Savona** si caratterizzano per la presenza di **porti commerciali** e di **stazioni crocieristiche**, sia pure con caratteristiche differenti, mentre su **Imperia** le attività di trasporto si contraddistinguono per la movimentazione di persone legate al **turismo nautico**, attività del resto presenti anche a La Spezia e Savona.

Presente anche in tutti i tre territori provinciali il trasporto marittimo locale, prevalentemente ad uso di turisti ed escursionisti.

Altro aspetto rilevante è rappresentato dal potenziamento della portualità, sia sulla Spezia che su Savona, che porterà, nel breve e medio periodo, a modificare gli odierni assetti. In particolare, il porto della Spezia che oggi si caratterizza sul fronte delle merci per il trasporto container e per la presenza di una recente stazione crocieristica di tipo transit, registrerà un'espansione delle aree gestite da terminal container e la realizzazione di una nuova stazione crocieristica in grado di sostenere la funzione di home port per le compagnie di navigazione. A Savona, invece, l'evoluzione della portualità è incentrata sull'avvio del nuovo terminal commerciale realizzato a Vado Ligure, che si affianca al terminal auto ed alla stazione crocieristica di tipo home presenti nel capoluogo provinciale.

Per quanto concerne il mercato delle merci si registra una sostanziale tenuta dei volumi di traffico, mentre il mercato crocieristico presenta un trend decisamente positivo, con la regione Liguria al primo posto in Italia per turisti movimentati (22,6%).

6.5.2 Internazionalizzazione

Le imprese della filiera svolgenti attività correlate ai porti commerciali ed alle stazioni crocieristiche sono ovviamente fortemente internazionalizzate. Si registra, inoltre, la presenza di operatori la cui proprietà appartiene a gruppi internazionali.

Parzialmente differente la situazione dei porticcioli turistici, che ancora oggi registra la presenza predominante di armatori italiani (circa 80%) i quali, negli ultimi anni, anche a seguito della crisi economica e di politiche fiscali, hanno fatto registrare segnali di stanchezza verso la nautica da diporto (minori immatricolazioni e maggiori cancellazioni).

Dunque, il mercato internazionale può costituire un'interessante opportunità di crescita e diversificazione della clientela e va affrontato con maggiore decisione. Particolarmente favorevole al riguardo, per motivi localizzativi, risulta il mercato francese dove esiste una domanda di posti barca non soddisfatta e i vantaggi fiscali precedentemente acquisiti sono di recente venuti meno.

6.5.3 Aggregazione d'impres

I processi logistici portano per loro natura a forma di aggregazione d'impresa, prevalentemente di tipo verticale, basate su alleanze di natura commerciale ed organizzative o sulla creazione di gruppi industriali in grado di svolgere tutte le fasi del flusso logistico, promossi da operatori internazionali alla ricerca di maggiori margini di redditività.

Nel settore della logistica portuale è in atto una competizione fra sistemi portuali e non fra singole aziende che spinge da un lato alla forte integrazione fra i vari operatori e dall'altro all'espulsione dal sistema degli anelli deboli rappresentati da quelle imprese che non esprimono lo stesso livello di efficienza.

Esempi di aggregazione sono costituite da reti di natura contrattuale

promosse da case di spedizioni internazionali e spedizionieri locali al fine di ottenere servizi dello stesso livello in vari ambiti geografici.

Nel segmento della crocieristica l'aggregazione avviene fra le compagnie di navigazione per la realizzazione e la gestione delle infrastrutture economiche indispensabili per la erogazione dei propri servizi. L'esempio è rappresentato dal progetto attualmente in corso di realizzazione della nuova stazione crocieristica della Spezia mediante lo strumento della finanza di progetto promosso da tre compagnie di navigazione future utilizzatrici della stazione stessa.

6.5.4 Trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impresa 4.0

I maggiori processi di trasferimento tecnologico avvenuti o in atto sono prevalentemente concentrati nell'ambito delle attività correlate alla gestione dei porti commerciali mediante l'utilizzo di applicazioni I4.0.

In particolare, rilevante importanza ha avuto, negli scorsi anni, il processo di digitalizzazione promosso dalla Agenzie delle Dogane per la de-materializzazione delle pratiche doganali e sperimentato su La Spezia. Il progetto basato sull'utilizzo di applicazioni "Internet of things" ha consentito l'effettuazione del cosiddetto "pre-clearing", cioè la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali di esito durante la navigazione della nave e la richiesta ed ottenimento delle certificazioni/nullaosta di competenza di altre amministrazioni attraverso lo strumento telematico dello Sportello Unico Doganale. Tale progetto ha indotto gli spedizionieri a far evolvere la propria organizzazione in termini di competenze e di tecnologia ed ha consentito il raggiungimento di alti livelli di efficienza.

Le applicazioni "Internet of things" nel settore consentiranno di migliorare ulteriormente il processo di sdoganamento attraverso la gestione di "fast corridor" per grandi utenti, che potranno così sdoganare la merce nei luoghi di stoccaggio, grazie alla tracciabilità in tempo reale delle merci trasportate. Tali applicazioni possono essere inoltre utilizzate per la gestione delle merci nei piazzali o nei magazzini retro-portuali.

Altri trasferimenti di tecnologia, già in atto nei porti del nord Europa, riguardano le operazioni portuali, con l'utilizzo di mezzi di movimentazione teleguidati e la gestione in remoto dei sistemi di sollevamento utilizzati durante le movimentazioni di carico e scarico dei container.

Ulteriori processi di trasferimento tecnologico contemplano l'utilizzo di sistemi di "energy saving", sia per i mezzi di movimentazione di piazzale che per le navi ed imbarcazioni, specie quando sostano in banchina.

6.5.5 Formazione

I fabbisogni formativi relativi alle imprese della logistica portuale vertono sullo sviluppo di abilità e competenze nell'utilizzo delle nuove tecnologie e di nuovi strumenti di lavoro, nonché sul potenziamento di competenze commerciali e di quelle dedicate alla gestione del cliente, in considerazione della forte competitività in atto nel settore.

Per quanto concerne il segmento della crocieristica e del turismo nautico vi è una richiesta di formare personale di bordo, dedicato, prevalentemente, a fornire servizi di ospitalità e d'intrattenimento. Inoltre, le compagnie di navigazione richiedono lo sviluppo di competenze digitali, soprattutto per il proprio personale a terra, finalizzate alla gestione dei processi operativi ed alla vendita di servizi.

6.5.6 Collaborazione con enti di ricerca e università

Le forme di collaborazione appaiono sporadiche o inesistenti per la maggior parte delle aziende appartenenti alla filiera o ridotte all'attivazione di tirocini curriculari ed extra-curriculari. Gruppi industriali utilizzano informazioni e dati prodotti dalle attività di ricerca svolte dal CIELI (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture) dell'Università di Genova per la definizione di scenari sui quali predisporre adeguate strategie.

6.5.7 Opportunità d'investimento in aree locali

Come per la cantieristica, la domanda di aree materiali costiere con annessi spazi d'acqua o di aree in prossimità della costa appare elevata.

Si registrano i già citati progetti d'investimento, con vari gradi di cantierabilità ed esecuzione, nelle aree portuali di Vado ligure e La Spezia, nonché dei porticcioli turistici del ponente ligure. Connessi ai primi due interventi progettuali si registra la problematica della reperibilità di aree retro-portuali adeguatamente collegate da infrastrutture.

Attenzione, inoltre, viene posta nell'imperiese sull'area dell'autoporto di Ventimiglia, per una superficie di circa sei ettari alla ricerca di nuove destinazioni d'uso.

6.5.8 Accesso al credito e finanza d'impresa

L'accesso al credito presenta le difficoltà già descritte nel quadro di sintesi. Si rileva fra le aziende della filiera una maggiore attenzione agli aspetti finanziari nonché la presenza di un'organizzazione adeguata alla loro gestione in conseguenza dei bassi margini e dei continui investimenti sia di tipo tecnologico che infrastrutturale.

6.5.9 Supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all'estero

Come già evidenziato precedentemente, le imprese appartenenti alla filiera hanno sviluppato nel tempo processi commerciali articolati

e, dunque, non utilizzano servizi specialistici.

La forte competizione in atto nel settore della logistica, però, spinge gli operatori di questo comparto a migliorare le tecniche commerciali e comunicative utilizzate dal proprio personale per la gestione dei clienti, come sottolineato al paragrafo 6.5.5, e ad innovare la propria offerta mediante la predisposizione di servizi sempre più integrati.

Per quanto concerne i porticcioli turistici, invece, l'azione commerciale andrebbe potenziata sulla ricerca di armatori stranieri per le motivazioni esposte al paragrafo 6.5.2.

Tab. 3/6 | Sintesi delle criticità ed opportunità correlate alla filiera movimentazione merci e passeggeri

FILIERA MOVIMENTAZIONE MERCI E PASSEGGERI	Criticità	Opportunità
	La difficoltà nel reperire aree retro-portuali adeguatamente collegate alle infrastrutture di trasporto determina lo spostamento verso altri territori di attività ad alto valore aggiunto svolte lungo la catena logistica delle merci.	Potenziamento della portualità sia sulla Spezia (nuova stazione marittima home port) sia su Savona (nuovo terminal commerciale di Vado Ligure).
	Calo della domanda dei servizi erogati dai porticcioli turistici a seguito della crisi economica e dell'adozione di politiche fiscali penalizzanti.	Trend decisamente positivo del traffico crocieristico.
	Eccessiva concentrazione della clientela dei porticcioli turistici sulla clientela italiana.	Processo di razionalizzazione dei flussi logistici delle merci promossi dagli operatori internazionali con la progressiva espulsione degli operativi più deboli
	Bassi margini delle attività relative alla movimentazione delle merci abbinati a continui investimenti sia di tipo tecnologico che infrastrutturale.	Processi di trasferimento tecnologico in atto afferenti all'utilizzo massivo di applicazioni I4.0 correlate alla gestione dei porti commerciali.

6.6 Servizi di alloggio e ristorazione

6.6.1 Caratteristiche generali

Le imprese appartenenti alla filiera effettuano tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia, e quelle relative alla ristorazione.

L'analisi dei flussi turistici nelle tre province delle Riviere di Liguria mettono in evidenza alcuni caratteri distintivi sia di tipo quantitativo che qualitativo:

- sia per numero di arrivi che per numero di presenze la provincia di Savona risulta prima seguita in ordine decrescente da Imperia e da

La Spezia

- i dati quantitativi sui flussi vengono confermati in termini di ricettività misurata in posti letto disponibili, mentre per quanto concerne le tipologie di strutture occorre distinguere fra quelle alberghiere e quelle extralberghiere. Per la prima tipologia si conferma la maggiore concentrazione delle strutture nel savonese seguite da Imperia e La Spezia, al contrario per l'extralberghiero La Spezia risulta al primo posto seguita da Savona e Imperia

- nello spezzino l'incidenza dell'extralberghiero sul totale degli esercizi ricettivi risulta superiore di circa 10 punti percentuali (69,25%) rispetto ai livelli d'incidenza registrati nelle altre due province

- il trend di crescita degli ultimi anni è risultato più veloce nella provincia della Spezia

- il maggior livello di internazionalizzazione e di trend di crescita nello spezzino sono in buona parte correlati alla presenza di un forte attrattore turistico, costituito dal territorio delle "Cinque Terre".

I principali fattori comuni ai tre territori considerati sono il notevole impatto generato dalle strutture extralberghiere, la necessità di incrementare la permanenza delle presenze, oggi mediamente intorno ai quattro giorni, e di potenziare ulteriormente la destagionalizzazione, benché su tale aspetto si sia fatta molta strada rispetto al decennio precedente.

6.6.2 Internazionalizzazione

Le imprese della filiera svolgenti servizi di alloggio si rivolgono al mercato internazionale per raccogliere le prenotazioni attraverso l'intermediazione di tour operator, soprattutto utilizzati dalle strutture alberghiere con un numero consistente di posti letto, e di OTA (On-line Travel Agency) come Booking e Airbnb, o mediante propri siti web.

Risulta sempre più rilevante la necessità di aggregarsi al fine di promuovere all'estero, ma anche sul territorio nazionale, un'immagine attrattiva del territorio presentandosi con operatori che svolgono attività integrative a quelle dell'alloggio (enogastronomiche, sportive e ricreative, culturali, ecc.) che favoriscono lo sviluppo di forme turistiche di tipo esperienziale. Occorre sottolineare, a tale proposito, l'importanza in termini di creazione di valore nel collegare alla linea di costa anche aree interne del territorio caratterizzate da forti elementi di attrattività (storico, culturale, naturalistico, paesaggistico) e collocate a breve distanza.

L'aggregazione consentirebbe, inoltre, di partecipare a fiere del settore con prodotti turistici differenziati e con forti caratteri distintivi ed entrare in contatto con tour operator a cui offrire pacchetti integrati e articolati.

Per quanto concerne la ristorazione si registra l'utilizzo di siti web specialistici per la segnalazione dei servizi erogati e il grado di soddisfazione della clientela.

6.6.3 Aggregazione d'impresa

L'aggregazione d'impresa rimane difficoltosa anche in questa filiera benché si registri una maggiore vitalità/attenzione rispetto ad altre costituenti l'Economia del Mare.

Esistono esempi di aggregazione, prevalentemente in forma di consorzi, finalizzati al contenimento dei costi, alla gestione delle prenotazioni e dei gruppi nonché ad attività di promozione turistica (es. partecipazione a fiere di settore) o nella gestione dei rapporti con i tour operator. Il grado di soddisfazione dei partecipanti a tale forme di aggregazione è variabile ma i margini di miglioramento sono decisamente ampi in relazione ai differenti fabbisogni d'integrazione espressi dalle imprese turistiche.

Si segnala, tra le esperienze di successo, la "Rete delle Imprese Turistiche dell'Alto Tirreno", aggregazione che interessa un ampio territorio che si estende dalle Cinque Terre fino alla Versilia, includendo la Lunigiana e che raggruppa oltre 400 soggetti economici tra cui strutture ricettive, tour operator, noleggio auto, charter nautico, ristoranti e location adibite all'organizzazione di eventi. La rete partecipa anche attivamente, in qualità di partner privato, al progetto "Sis.t.in.a – Sistema per il turismo innovativo nell'alto Mediterraneo" finanziato nell'ambito del Programma di Cooperazione Italia-Francia Marittimo 2014/2020 che ha come obiettivo finale la creazione di una rete di imprese per la promozione di pacchetti turistici tematici nei territori di cooperazione (Liguria-Toscana costiera-Sardegna-Corsica-Paca).

Si registra, inoltre, il tentativo nello spezzino e nel savonese di creare forme innovative di Destination Management Organization (DMO), strutture pubblico-private che intendono promuovere, commercializzare e gestire i flussi turistici, coinvolgendo tutti gli attori operanti sul territorio attraverso attività di marketing, portali e siti web ed assumendo un ruolo di stimolo nella predisposizione di prodotti turistici innovativi e nell'evoluzione degli operatori locali.

6.6.4 Trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impresa 4.0

L'acquisizione di tecnologia, in generale, ha riguardato fino ad oggi alcuni aspetti specifici quali: l'utilizzo di domotica, impiantistica, attrezzature nonché materiali con finalità di energy saving, l'implementazione di software per la gestione delle prenotazioni e la gestione di siti web.

Appare interessante la potenzialità offerta da software di nuova generazione (Big Data) per l'analisi dei dati sui flussi turistici e la customer satisfaction al fine della predisposizione di pacchetti turistici efficaci dal punto di vista commerciale. Anche in questo caso, l'aggregazione potrebbe favorire l'acquisizione di tali software riducendo i costi di acquisto o di utilizzo per i singoli operatori.

6.6.5 Formazione

I fabbisogni formativi rilevati vertono sulla riduzione delle carenze di base del personale, sia di tipo tecnico che relazionale, difficili da colmare attraverso strumenti di formazione continua a seguito della stagionalità del rapporto lavorativo e dell'alto tasso di turnover.

Le esperienze di alternanza scuola lavoro a seconda dei contesti territoriali e aziendali hanno dato esiti contrastanti.

Per quanto riguarda gli imprenditori o i manager, nei casi di aziende strutturate nel settore alberghiero, i fabbisogni formativi riguardano lo sviluppo di competenze di marketing con particolare riguardo alle analisi dei dati e alla predisposizione/presentazione di prodotti turistici, anche integrati con prestazione di altri operatori del settore, adeguati alle esigenze di una clientela portatrice di bisogni in continua evoluzione.

6.6.6 Collaborazione con enti di ricerca e università

Le forme di cooperazione con università ed enti di ricerca rimangono episodiche anche se nelle due province del ponente si sono avviate forme di collaborazione con l'Università di Genova, in particolare, con il corso di laurea in "Scienza del turismo: impresa e cultura del territorio". Esse prevedono sia esperienze di tirocinio curriculare che extracurriculare degli studenti, le testimonianze di operatori turistici durante la formazione d'aula, progetti relativi alla costruzione di pacchetti di turismo esperienziale e piattaforme digitali per la valorizzazione del territorio.

6.6.7 Opportunità d'investimento in aree locali

Le attività d'investimento più che sulla ricerca di nuove aree, peraltro di difficile reperibilità, si sono concentrate soprattutto, nella manutenzione degli immobili e nella loro ristrutturazione andandone a modificare anche parte del lay-out allo scopo di erogare nuovi servizi alla clientela (es. SPA, solarium, palestre, ecc.). Le attività di ristrutturazione sono caratterizzate da difficoltà nella esecuzione dei lavori a causa di impedimenti burocratici che ne limitano l'impatto e/o ne allungano i tempi di realizzazione.

Per quanto concerne opportunità d'investimento al di là di aree a destinazione turistico-ricettiva collocati all'interno di progetti urbanistici di riordino del territorio (es. riqualificazione di via Nizza a Savona) si segnala la presentazione a Sanremo di una proposta progetto per la realizzazione, in project finance, di un'area turistica da destinare al turismo camperistico in prossimità di un polo sportivo di prossima realizzazione da parte dell'Amministrazione Comunale.

Inoltre, si registra come la prossima realizzazione della nuova stazione crocieristica della Spezia, utilizzata dalle compagnie di navigazione come "home port", dovrebbe generare la domanda di strutture alberghiere a supporto degli imbarchi e sbarchi dei crocieristi residenti in territori più distanti dal porto spezzino.

6.6.8 Accesso al credito e finanza d'impresa

Nel settore si registra una maggior propensione, rispetto ad altre filiere, a ricorrere all'equity (partecipazione azionaria) come fonte di finanziamento, soprattutto per l'effettuazione di investimenti.

Emerge, inoltre, una richiesta di maggiore disponibilità di risorse pubbliche per il settore per l'effettuazione di investimenti in conformità con quanto avviene in altre regioni italiane considerate concorrenti (es. Emilia-Romagna e Friuli Venezia Giulia).

6.6.9 Supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all'estero

La complessità dei processi commerciali già descritti durante l'analisi sull'internazionalizzazione abbinata alla presenza di una numerosità di attività imprenditoriali di micro dimensione e senza un'esperienza gestionale consolidata, si pensi alla notevole apertura di nuove strutture extralberghiere e ristorative, determina il bisogno di servizi di supporto anche se al momento la loro domanda risulta in parte latente.

Le attività di assistenza tecnica possono risultare particolarmente efficaci per una crescita delle performance commerciali. In particolare, l'assistenza può essere finalizzata: all'utilizzo di web agency in grado di sostenere lo sviluppo e la gestione dei siti nonché della comunicazione via web, alla gestione dei rapporti con le OTA, alla presa visione e all'analisi di casi di successo, all'analisi dei dati sui flussi turistici e la customer satisfaction e per concludere la predisposizione di pacchetti integrati coinvolgenti più operatori turistici.

Tab. 4/6 | Sintesi delle criticità ed opportunità correlate inerenti ai servizi di alloggio e ristorazione

SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE	Criticità	Opportunità
	I giorni di permanenza dei turisti non risultano elevati e la destagionalizzare non raggiunge ancora livelli soddisfacenti.	Trend di mercato crescita degli ultimi anni con una incidenza dei turisti stranieri sempre maggiore.
	Scarsa propensione all'aggregazione che non consente di promuovere un'immagine attrattiva del territorio non cogliendo l'opportunità di sviluppare forme turistiche di tipo esperienziale.	
	Necessità di regolamentare e monitorare gli standard qualitativi offerti dalle strutture extralberghiere il cui trend è in forte crescita.	Il notevole impatto generato dalle strutture extralberghiere in grado di soddisfare maggiormente le richieste della clientela di vivere la vacanza in maniera decisamente più personalizzata e a costi contenuti.
Le attività di ristrutturazione sono caratterizzate da difficoltà nella esecuzione dei lavori a causa di impedimenti burocratici che ne limitano l'impatto e/o ne allungano i tempi di realizzazione.		

6.7 Attività sportive e ricreative

6.7.1 Caratteristiche generali

All'interno della filiera sono ricompresi i soggetti economici che svolgono le attività connesse al turismo nel campo dello sport e del divertimento, come i tour operator, agenzie di viaggi, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari, noleggio di mezzi per il trasporto marittimo, diving e altre attività legate all'intrattenimento e al divertimento.

La distribuzione dei soggetti economici per tipologia di attività risulta abbastanza omogenea nelle tre province liguri, ad eccezione dei gestori degli stabilimenti balneari maggiormente concentrati su Savona e Imperia per ragioni di tipo orografico.

La prevalenza degli operatori economici è di micro dimensione e in vari casi operano utilizzando anche la forma giuridica di associazione. Ad ogni modo la filiera appare in termini di numerosità d'impresе decisamente rilevante, posizionandosi al secondo posto nell'ambito dell'Economia del Mare.

I servi erogati, prevalentemente outdoor, costituiscono un elemento essenziale per la caratterizzazione del territorio e l'aumento della sua attrattività, e possono essere determinanti per un incremento della permanenza dei turisti.

Gli operatori economici della filiera, ad eccezione degli intermediari turistici, delle imprese gestori degli stabilimenti balneari e, in parte, dei gestori del noleggio per il trasporto marittimo risultano realtà imprenditoriali decisamente destrutturate con modeste competenze manageriali in quanto prevalgono quelle di tipo tecnico.

6.7.2 Internazionalizzazione

La vendita dei servizi alla clientela estera avviene una volta che il turista è già presente sul territorio mediante l'utilizzo di opuscoli lasciati presso strutture erogatrici di servizi di alloggio e ristorazione nonché di propri siti web. Fanno eccezione i tour operator e le agenzie viaggi specializzate in "incoming" (accoglienza) che predispongono e vendono direttamente pacchetti all'estero e, in parte, le imprese erogatrici di servizi di nolo di mezzi per il trasporto marittimo che utilizzano tour operator esteri o i propri siti web per le prenotazioni.

6.7.3 Aggregazione d'impresе

L'aggregazione d'impresa, benché difficile, risulta indispensabile in quanto, soprattutto per le attività sportive, vengono offerti servizi

specialistici e con capacità produttiva limitata.

L'aggregazione andrebbe effettuata in senso orizzontale anche includendo operatori appartenenti ad altre filiere dell'Economia del Mare. Esempi positivi sono costituiti dalla presenza di servizi di balneazione abbinati a servizi di diving finalizzati a scoprire le caratteristiche dell'ambiente marino e alla predisposizione/gestione di portali in cui vengono presentate le attività outdoor e dove si possono effettuare prenotazioni.

Altri esempi positivi nel comparto degli stabilimenti balneari sono la costituzione di consorzi per il contenimento dei costi amministrativi e generali e sugli acquisti.

6.7.4 Trasferimento tecnologico e digitalizzazione Impresa 4.0

I processi di trasferimento tecnologico al momento non caratterizzano la filiera, al di là della gestione di piattaforme e siti web.

6.7.5 Formazione

I fabbisogni formativi più rilevanti s'incentrano sull'acquisizione di competenze di tipo manageriale per una gestione più efficiente delle attività e maggiormente orientata al mercato.

6.7.6 Collaborazione con enti di ricerca e università

Le forme di cooperazione con università ed enti di ricerca sono rare se non inesistenti.

6.4.7 Opportunità d'investimento in aree locali

Aspetto poco rilevante per la maggior parte degli operatori attivi nella filiera ad eccezione degli erogatori dei servizi di noleggio di mezzi per il trasporto marittimo, posizionati all'interno dei porticcioli turistici, e dei gestori degli stabilimenti balneari. Alcuni di essi, in particolare, quelli localizzati nei pressi dei centri urbani di maggiori dimensioni, esprimono interesse ad effettuare investimenti finalizzati a destagionalizzare l'attività dello stabilimento balneare, trasformando lo stabilimento in un erogatore di servizi tutto l'anno (SPA, bar, ristorazione, gestione di impianti sportivi). Tale intenzioni si scontrano, però, con la riforma della durata delle concessioni (direttiva comunitaria dell'Unione Europea 2006/123/CE detta Bolkestein) e con vincoli burocratici, nonché con fenomeni di erosione marina.

6.7.8 Accesso al credito e finanza d'impresa

L'accesso al credito risulta particolarmente difficile per le micro imprese, costituite anche in forma di associazione, in quanto sovente non in possesso di merito creditizio.

6.7.9 Supporto ai processi di commercializzazione in Italia e all'estero

La complessità dei processi commerciali, correlata alla presenza di una numerosità di attività imprenditoriali di micro dimensione e senza una esperienza gestionale consolidata, determina il bisogno di servizi di supporto anche se al momento la domanda di tali servizi risulta in parte latente anche per la scarsa disponibilità economica di alcuni di essi.

In particolare, l'attività di assistenza tecnica può essere finalizzata: all'utilizzo di web agency in grado di sostenere lo sviluppo e la gestione dei siti e della comunicazione via web; alla presa visione e all'analisi di casi di successo; all'analisi dei dati sui flussi turistici e sulla customer satisfaction; alla predisposizione di pacchetti integrati coinvolgenti più operatori turistici.

Inoltre, di significativa importanza potrebbe essere, soprattutto, per i servizi sportivi, collaborare con altri istituzioni e soggetti appartenenti prevalentemente alla filiera "Alloggio e ristorazione", alla caratterizzazione del territorio attraverso l'organizzazione di eventi sportivi per appassionati rivolti a bacini di gravitazione ampi, sull'esempio di altri comprensori turistici, sfruttando location con particolari caratteristiche o infrastrutture già presenti.

Tab. 5/6 | Sintesi delle criticità ed opportunità correlate inerenti alle attività sportive e ricreative

ATTIVITÀ SPORTIVE E RICREATIVE	Criticità	Opportunità
	L'aggregazione d'impresa risulta difficile, benché indispensabile per proporsi sul mercato.	Trend di mercato in crescita delle attività outdoor caratterizzanti la maggior parte delle imprese appartenenti alla filiera.
	Buona parte degli operatori della filiera risultano realtà imprenditoriali decisamente destrutturate con modeste competenze manageriali, in quanto prevalgono quelle di tipo tecnico.	
	La durata delle concessioni si scontra con la volontà espressa dagli imprenditori operanti in aree demaniali di effettuare investimenti finalizzati a destagionalizzare le attività economiche.	Incremento della presenza di turisti stranieri sul territorio, "culturalmente" maggiormente predisposti ad acquisire servizi outdoor, componente rilevante di forma di turismo esperienziale.
L'accesso al credito risulta particolarmente difficile per le micro imprese, costituite anche in forma di associazione, in quanto spesso non in possesso di merito creditizio		

7.

LINEE D'INDIRIZZO OPERATIVO

7.1 Premessa

Sulla base delle criticità ed opportunità delineate nel corso delle attività di analisi, è possibile identificare alcuni indirizzi operativi volti a migliorare il livello di competitività delle imprese appartenenti all'Economia del Mare, in riferimento alle tematiche trattate nel precedente capitolo.

Si sottolinea come il rafforzamento o l'espansione delle filiere passino attraverso strategie centrate sulle tematiche dell'**internazionalizzazione** e dell'**aggregazione di impresa**, che devono poi tradursi in adeguate azioni di sostegno da indirizzare, preferibilmente, verso le aziende di minore dimensione.

La scelta di orientarsi verso le MPMI discende dal fatto che spesso queste, ed in particolare le piccole e micro, rappresentino gli anelli deboli delle varie filiere, a motivo di una serie di caratteristiche tipiche delle minori dimensioni aziendali ed, in alcuni casi, della giovinezza e, quindi, inesperienza delle imprese.

Le aziende in questione, peraltro, dovranno essere dotate di prodotti/servizi spendibili su mercati esteri e, al contempo, caratterizzate da una buona propensione all'aggregazione, sia tra organizzazioni di analoghe dimensioni che con imprese "main contractor" di maggior grandezza, in modo da presentarsi ad interlocutori esteri in forme strutturate ed integrate, e tali, comunque, da soddisfare al meglio le esigenze della clientela potenziale.

7.2 Indirizzi operativi per l'internazionalizzazione

Il tema dell'internazionalizzazione, come sopra accennato, si rivela di carattere strategico per larga parte delle aziende appartenenti a varie filiere della Blue Economy. Un elevato livello di strategicità è stato soprattutto riscontrato per la "**Cantieristica**", per le due filiere a maggior vocazione turistica ("**Alloggio e ristorazione**" e "**Attività sportive e ricreative**") nonché per quella afferente alla "**Movimentazione merci e passeggeri**".

Appare particolarmente utile per le MPMI ottenere supporti durante la fase di esplorazione dei mercati esteri in cui le imprese hanno spesso difficoltà ad orientarsi nella scelta delle aree geografiche per loro maggiormente profittevoli e caratterizzata da costi d'investimento immateriali a volte non recuperabili o recuperabili in tempi medio-lunghi.

Per quanto concerne la filiera "**Cantieristica**", appare di rilevante interesse supportare le azioni di penetrazione commerciale in mercati esteri o di altre forme di internazionalizzazione delle aziende appartenenti all'indotto della predetta filiera che posseggono prodotti e know-how di alto contenuto tecnologico collocabili sul mercato internazionale. Tale supporto può essere effettuato mediante sia attività di due diligence verso quei Paesi ritenuti maggiormente attrattivi o idonei ad accogliere i predetti prodotti/servizi, che l'organizzazione della partecipazione a fiere di settore.

Per quanto concerne le due filiere "Alloggio e ristorazione" e "Attività sportive e ricreative", a maggior vocazione turistica e caratterizzate da un minor livello di strutturazione organizzativa, si possono ipotizzare le seguenti tipologie di intervento:

- promuovere azioni di benchmarking su territori turistici concorrenziali o di successo, al fine di acquisire informazioni su prodotti/servizi innovativi offerti da riproporre, opportunamente adeguati al contesto locale e, semmai, migliorati

- supportare le aziende delle due filiere nella profilatura della clientela straniera attraverso l'utilizzo di strumenti innovativi quali i "Big Data", finalizzati ad effettuare analisi su ampie basi di dati allo scopo di migliorare i prodotti/servizi turistici offerti in funzione della provenienza, abitudini e stili di consumo dei turisti, specie stranieri.

In relazione alla filiera della "**Movimentazione delle merci**" è ipotizzabile lo sviluppo di servizi di analisi dei dati contenuti nel data base AIDA, gestito dalla Agenzia delle Dogane, sui transiti delle merci, soprattutto containerizzate, allo scopo di stimolare l'offerta di servizi logistici innovativi o a più alto valore aggiunto (ad es.: handling) verso nuovi segmenti di clientela, soprattutto straniera.

Ma le strategie di internazionalizzazione per la filiera in esame passano anche da forme di aggregazione di imprese che, seguendo le merci della propria clientela, potrebbero offrire pacchetti di servizi integrati anche in altri porti esteri, attività che già avviene ma in forma individualizzata a cura di singole imprese. E' quindi auspicabile la predisposizione di strategie di marketing internazionale per gruppi di imprese, tra loro sinergiche, orientate ad aggredire specifici mercati esteri.

7.3 Indirizzi operativi per l'aggregazione tra imprese

Al fine di contrastare le forti resistenze all'aggregazione d'impresa registrate in vari ambiti della Blue Economy, ma principalmente riconducibili alle quattro filiere sopra identificate, si possono ipotizzare due tipologie d'intervento trasversali rivolte comunque a target specifici aziendali, da coagulare intorno ad interessi comuni:

- l'inseminazione culturale sulle opportunità offerte dalle forme

di aggregazione, mostrando casi di successo mediante strumenti coinvolgenti ed attrattivi come gli study visit e lo storytelling

- lo stimolo ed il supporto a progetti di aggregazione molto specifici, anche di piccola dimensione, mediante la messa a disposizione delle imprese aderenti all'iniziativa di un soggetto "facilitatore", che aiuti a rimuovere le asimmetrie tra i vari soggetti coinvolti.

E' bene sottolineare, inoltre, come le azioni che concernono l'aggregazione di imprese siano molto spesso sinergiche al tema dell'internazionalizzazione, nonché propedeutiche all'implementazione di processi di innovazione, di efficientamento e di miglioramento dei livelli di qualità ormai ineludibili per le MPMI liguri al fine di competere con la concorrenza estera, anche sui segmenti di mercato locali.

Per quanto concerne la filiera della "Cantieristica" si segnalano quali possibili opportunità di aggregazione tra imprese quelle legate a forme di strategie di diversificazione di prodotto/servizio, come, ad esempio, l'erogazione dei servizi di assistenza tecnica/soccorso in mare e le opportunità di business fornite dall'esigenza di affrontare la problematica del fine vita delle imbarcazioni da diporto (e da pesca) in vetroresina, attività di grande e positivo impatto ambientale che potrebbe caratterizzare la filiera del territorio delle Riviere di Liguria. Si sottolinea come questa problematica possa essere affrontata sia in sede di progettazione delle nuove imbarcazioni che mediante la realizzazione di impianti appositamente dedicati alle attività di smaltimento e di riciclo dei materiali.

Altra opportunità di aggregazione è rappresentata dall'applicazione delle tecnologie digitali nelle imbarcazioni di nuova generazione ("smart ship").

In relazione alle filiere "Alloggio e ristorazione" e "Attività sportive e ricreative" si possono ipotizzare le seguenti linee d'azione:

- sostenere forme di aggregazione finalizzate alla promozione turistica di territori, basate sull'approccio strutturato della DMO (Destination Management Organization), sull'esempio dell'iniziativa in atto sul territorio spezzino, o di forme meno complesse, dei CLT (Comitati Locali sul Turismo), già operanti su alcuni territori del ponente ligure

- sostenere la promozione di eventi sportivi per appassionati ad elevata risonanza, finalizzati a destagionalizzare e a far conoscere il territorio, mediante la predisposizione di forme aggregative che contemplino varie tipologie di attività appartenenti alle due filiere in esame tali da offrire pacchetti integrati di servizi e sempre più "tailor made" sulle esigenze della clientela

Per ciò che attiene alla filiera della "Movimentazione merci" si sottolinea l'esigenza per il territorio e la comunità locale di beneficiare delle ricadute di un traffico che non può essere solo di transito veloce delle merci, ma che traguardi lo sviluppo o l'insediamento di aziende di handling (assemblaggio, perfezionamento finale, inscatolamento, imballaggio, etichettatura), di certificazione di prodotto e processo ed imprese commerciali legate al trasporto e alla logistica, ovvero attività tipiche di un "distripark".

Le aziende della logistica presenti nel territorio delle Riviere di Liguria dovrebbero sempre cercare maggiori interconnessioni in modo da fornire una prospettiva di sistema logistico complesso, che trovi nel

porto un nodo imprescindibile di interscambio merci in grado di mettere in stretta relazione banchina, stoccaggio, lavorazione e distribuzione, massimizzando l'efficienza, diminuendo i costi e riducendo al minimo la catena distributiva "origine - destinazione". Attrarre e dislocare attività ad alto valore aggiunto e dedicate alla lavorazione, alla movimentazione merci da/per i mercati internazionali a La Spezia o Savona (Vado Ligure) significa anche utilizzare aree industriali dismesse o derivanti da riordino urbanistico in modo efficiente ed efficace, anche in chiave occupazionale.

7.4 Altri indirizzi operativi

Viene di seguito elencata una serie di possibili interventi non specifici di filiera ma trasversali ai vari comparti e riferiti agli ambiti di analisi precedentemente identificati.

In riferimento alla problematica inerente ai **rapporti tra università, enti di ricerca ed imprese**, appare opportuno intraprendere azioni volte a favorire un miglior interscambio tra i predetti soggetti. Un primo intervento potrebbe consistere nel miglioramento del processo di svolgimento dei tirocini in azienda, strumento al momento più utilizzato nel dialogo tra il mondo delle imprese e quello universitario.

I punti di maggiore criticità, oltre al modesto numero delle imprese convenzionate, paiono consistere nel:

- matching fra discente ed impresa, che andrebbe maggiormente incentrato sulla coerenza tra i bisogni dell'azienda e le attitudini, conoscenze nonché abilità possedute dagli universitari
- predisposizione puntuale di un programma di svolgimento del tirocinio
- preparazione del tirocinante sulle caratteristiche dell'azienda che lo accoglie e sulle tematiche che dovrà affrontare nel corso del tirocinio
- definizione di una durata adeguata del tirocinio al suo piano di svolgimento.

Pare altresì interessante promuovere momenti d'incontro strutturati tra università ed imprese finalizzati ad identificare delle modalità atte a superare le difficoltà di rapporto tra i due mondi come, ad esempio, problematiche contrattuali, proprietà e divulgazione dei risultati, tempi di realizzazione delle attività di ricerca, reciproca conoscenza dei differenti approcci culturali.

Per quanto concerne l'aggiornamento professionale dell'imprenditore e del personale aziendale, occorre predisporre interventi di breve durata su problemi specifici dell'impresa, sia di tipo tecnico che gestionale, mediante interventi di affiancamento con esperti.

Inoltre, potrebbe essere interessante utilizzare strumenti innovativi multimediali, contenenti anche casi di successo (di imprese di altri territori, di applicazioni tecnologiche, organizzative, ecc.), allo scopo di informare e stimolare l'interesse su opportunità e problematiche, nonché trasferendo, al contempo, conoscenze.

Sulle problematiche finanziarie emerse, oltre a strumenti di formazione dedicati principalmente a introdurre o rafforzare la funzione finanziaria nonché a migliorare i flussi informativi tra banca e impresa, esiste una forte domanda del rafforzamento del ruolo dei “consorzi fidi”.

Sarebbe, poi, di grande utilità avviare un dialogo con il sistema bancario per individuare strumenti finanziari dedicati alle specifiche esigenze di segmenti di filiera, sull'esempio di quanto realizzato per i sistemi di sub-fornitura della cantieristica spezzina con il “reverse factoring”.

Infine, per quanto riguarda gli aspetti inerenti al trasferimento tecnologico, appare importante sensibilizzare le aziende sull'impiego di tecnologie Industria 4.0, anche in considerazione delle caratteristiche di prodotto e di processo di una parte rilevante delle aziende appartenenti alle filiere della Blue Economy.

Tale sensibilizzazione dovrebbe evitare la genericità e mirare, piuttosto, a far comprendere i vantaggi derivanti dall'utilizzo di applicazioni innovative per cluster aziendali omogenei da un punto di vista produttivo, mediante gli strumenti comunicativi già indicati per l'inseminazione culturale ed afferenti alla tematica delle aggregazioni d'impresa.

I flussi informativi necessari ad identificare le dimostrazioni tecnologiche da presentare potrebbero provenire dall'attività di audit sulla maturità digitale delle imprese, basata non solo sugli aspetti tecnologici ma anche nel comprendere cosa possa essere implementato in azienda per migliorarne il livelli di competitività.

Si sottolinea come la logistica, nel breve periodo, risulti tra i settori a maggior applicazione potenziale dei vari ambiti tecnologici previsti da Industria 4.0. Pertanto, verso le micro e piccole imprese del settore, possono essere attivate quelle azioni informative su Industria 4.0 descritte nel Par. 7.2.

Infine, specificamente per la filiera “Ittica”, si segnala l'opportunità di effettuare azioni di supporto allo sviluppo di attività complementari alla pesca, quali la pescaturismo e l'ittiturismo, nonché di potenziamento di strategie di integrazione verticale, in alcuni casi già in atto, dedite alla lavorazione e conservazione del pescato o dei prodotti derivanti dalla mitilicoltura.

Occorre altresì considerare le possibili applicazioni di Industria 4.0 nel comparto dell'acquacoltura, finalizzate al monitoraggio delle produzioni, migliorando, al contempo, la modalità di allevamento o coltivazione.

7.5 Conclusioni

Dalle analisi condotte si possono trarre alcune riflessioni che vanno ad interessare l'intera Economia del Mare e che vogliono essere dei drivers su cui fondare lo sviluppo delle filiere che compongono la predetta economia sulle tre province liguri.

La prima riflessione attiene alla frequente necessità di ampliare e rafforzare la catena dell'indotto per le filiere, in modo che il maggior punto di forza divenga la collaborazione professionale interaziendale,

superando la logica della conoscenza individuale, e tale da proiettare sul mercato un'immagine di competenze aggregate ed integrate, atte a fornire, in buona sintesi, un prodotto o servizio finito e che, soprattutto, vada a dare soluzione ai bisogni della clientela. Anche garantire la dimensione integrata della produzione costituisce presupposto essenziale per l'ottenimento di vantaggi competitivi.

La seconda riflessione è consequenziale alla prima: una volta strutturata compiutamente una filiera, così come sopra accennato, è necessario delineare in termini di internazionalizzazione una strategia adeguata che consenta non solo l'individuazione di mercati esteri idonei e la contestuale organizzazione di missioni commerciali ma anche la capacità di comunicazione, ovvero di presentare efficacemente il territorio e le relative competenze espresse dalla filiera che vi risiede, presupposto per garantire il buon esito dell'incontro tra domanda ed offerta.

La terza, infine, vede la partecipazione strategica del mondo istituzionale: si ritiene infatti opportuno costruire rapporti consolidati tra le filiere dell'Economia del Mare e le pubbliche amministrazioni competenti di settore ed in grado di favorire le condizioni per lo sviluppo del predetto macroaggregato economico, quali ad esempio: la creazione di nuove infrastrutture per lo sviluppo di comparti economici, il sostegno all'erogazione di servizi di supporto allo sviluppo di attività di filiera per la penetrazione commerciale in specifici mercati esteri e il potenziamento di settori anche mediante l'identificazione o la proposta di servizi innovativi.

Finito di stampare nel mese di dicembre 2018
presso

LA TIPOGRAFIA - La Spezia

Grafica e impaginazione
Massimo Bonati



**Camera di Commercio
Riviere di Liguria**
Imperia La Spezia Savona

WWW.BLUEHUB-RIVLIG.IT

PIAZZA EUROPA 16
19124 LA SPEZIA

