

PORTI, CANTIERI & CROCIERE IN ATTESA DI NUOVE STRADE

La mancata realizzazione di infrastrutture fisiche e digitali peserà sull'economia del mare fino a 7 miliardi fino al 2030, dice De Molli (Ambrosetti). Deprati (Baglietto): serve una spinta alla formazione

Il tema centrale è l'intermodalità, anche per il fortissimo movimento turistico, crocieristico e legato ai traghetti

di **ANTONIO MACALUSO**

«Vedrai una città regale addossata ad una collina alpestre superba per uomini e per mura, il cui solo aspetto la indica Signora del Mare: Genova». Tenuito conto che queste parole arrivano dal remoto passato di Francesco Petrarca, non è difficile intuire quale legame intrecci Genova e la Liguria tutta al mare e — dunque — alla sua economia. Tant'è che questa regione è al primo posto nella blue economy per numero di imprese con il 10,3% del totale italiano, un'incidenza degli occupati del 16,7% e un valore aggiunto del 14,5%, per spiagge con bandiere blu (+4,8%). Ed è seconda solo al Lazio per numero di crocieristi movimentati (2,1 milioni). Il turismo nautico vede la Liguria prima per numero di unità da diporto immatricolate (circa 20 mila su quasi centomila), prima per patenti nautiche rilasciate e seconda per numero di posti-barca disponibili (quasi 22 mila su 170 mila).

Come ben spiegato da Valerio De Molli, managing partner ceo di The European House Ambrosetti, l'esame della situazione ligure fornisce un quadro «estremamente positivo, con economia del mare, turismo e innovazione che restano il pilastro attorno a cui costruire il rilancio verde e digitale del territorio. Il rilancio del territorio, tuttavia, passa anche dalla realizzazione delle numerose e strategiche infrastrutture fisiche e digitali qui presenti e per il cui monitoraggio abbiamo attivato già nel 2020 un Osservatorio permanente, che quantifica fino a 7 miliardi di euro al 2030 la perdita econo-

mica per il territorio ligure causata dalla loro mancata realizzazione».

Punti di forza e debolezze sui quali si ritrova anche quel mondo produttivo che vince sui mercati ma soffre per le carenze strutturali. «Il comparto nautico della Liguria — afferma ad esempio Diego Michele Deprati, ceo del celebre cantiere Baglietto — ha recentemente affermato il suo primato, sia per numero di cantieri che per rilevanza strategica in Italia e, oserei dire, nel mondo, strappando, se così si può dire, il primato alla regione Toscana, che per molto tempo ha mantenuto un ruolo di leadership. Nella sola area spezzina, ad esempio, in un tratto di strada di poco più di un miglio, l'ormai noto "Miglio Blu", sono concentrati i migliori cantieri al mondo nella costruzione di yacht, ma anche nelle attività di refitting e della fornitura nautica».

I territori

La Spezia è la prima provincia italiana per incidenza delle imprese dell'economia del mare, grazie alla presenza di più di 3.000 aziende coinvolte nel settore, e per incidenza degli occupati (14% sul totale provinciale), con 12.900 addetti. «Un valore che è riconosciuto anche, e soprattutto, a livello internazionale. Un territorio — insiste Deprati — che trova nella blue economy una delle sue migliori espressioni, dando lavoro a migliaia di lavoratori altamente specializzati (solo in Baglietto, giornalmente entrano circa 600 persone) e predisposto, per sua natura, a sinergie uniche, come, ad esempio, il binomio Baglietto—Marina di Portofino recentemente annunciato, solo per fare un esempio in casa. Molto ancora si può e si deve fare per questo comparto: in ambito risorse umane e specializzazione delle stesse, ad esempio, perché è sempre più difficile trovare personale in grado di tramandare con professionalità i mestieri della nautica di cui tutti i cantieri hanno grande bisogno;

ma anche e non ultimo, la necessità di avere infrastrutture e spazi, che siano in grado di supportare la crescita anche della logistica industriale di cui questo settore necessita».

Costruzione, refitting, servizi e, naturalmente, approdi sia a livello turistico che commerciale. La Liguria ospita il principale sistema portuale d'Italia con gli scali di La Spezia, Genova Sampierdarena, Genova Voltri, Savona e Vado Ligure in cui sono massicciamente presenti i principali player dello shipping mondiale: Msc, Maersk, Apag-Lloyd, Cma-Cdm, Cosco. Un sistema portuale che soffre delle difficoltà delle infrastrutture stradali e ferroviarie ma che dovrebbe beneficiare di un miglioramento quando le molte opere in corso — vedi il potenziamento del Terzo Valico ferroviario — saranno portate a termine. Il tema centrale sono le infrastrutture modali della regione, tenuto anche conto del fortissimo movimento turistico, compreso quello crocieristico e legato ai traghetti. Quello delle crociere, con il sistema di scali più forte del Mediterraneo, è un comparto che continua a crescere ma che ha bisogno di sbocchi adeguati su strada e su rotaia. Dal mare della Liguria passa insomma una parte fondamentale della logistica e quindi della competitività del sistema paese.

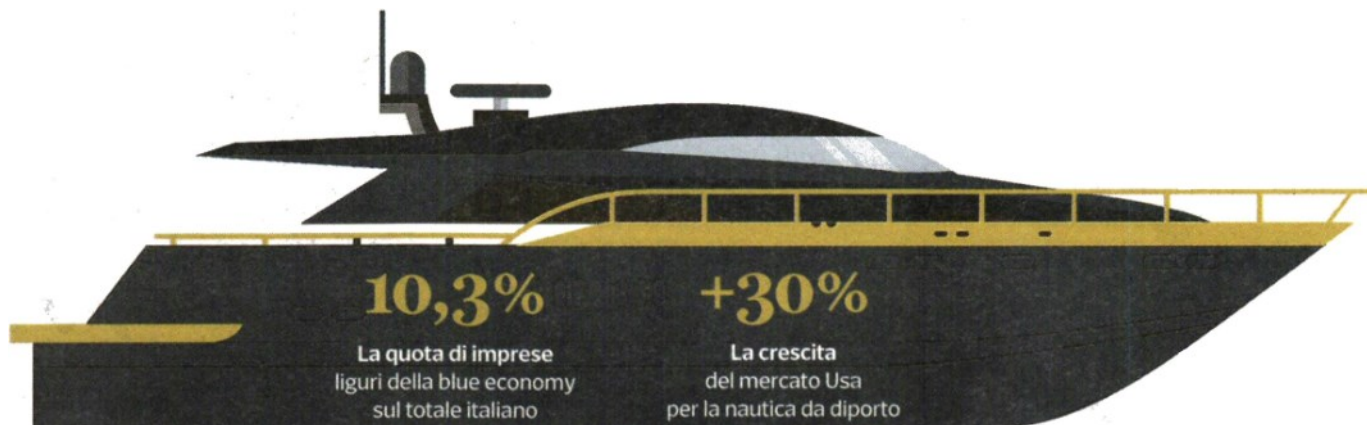
Eppoi c'è il Salone Nautico di Genova, il più importante del Mediterraneo, che da solo rappresenta un coefficiente moltiplicatore di profitti per la città e l'intera regione. Un evento sempre più internazionale che, nei giorni scorsi, in una location d'eccezione come il NYYC Harbour Court Newport RI,



Superficie 53 %

ha presentato la sua edizione numero 63 (dal 21 al 26 Settembre). Gli Usa rappresentano il primo mercato per la nautica da diporto italiana nel mondo: nel 2022, anno del nuovo record di vendite del Made in Italy, si è registrato un +30% rispetto al 2021 (per un valore di 575 milioni di dollari).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al vertice

Diego Deprati, ceo di Baglietto. La Spezia è la prima provincia per incidenza delle imprese dell'economia del mare

