

Dossier Liguria

Com'è profondo il mare

Le attività portuali. Il settore croceristico.

La nautica, il turismo e la pesca. La "Blue economy" traina tutta la regione e dà lavoro

a cura di **Valeria Palermi**

Container al porto di Genova

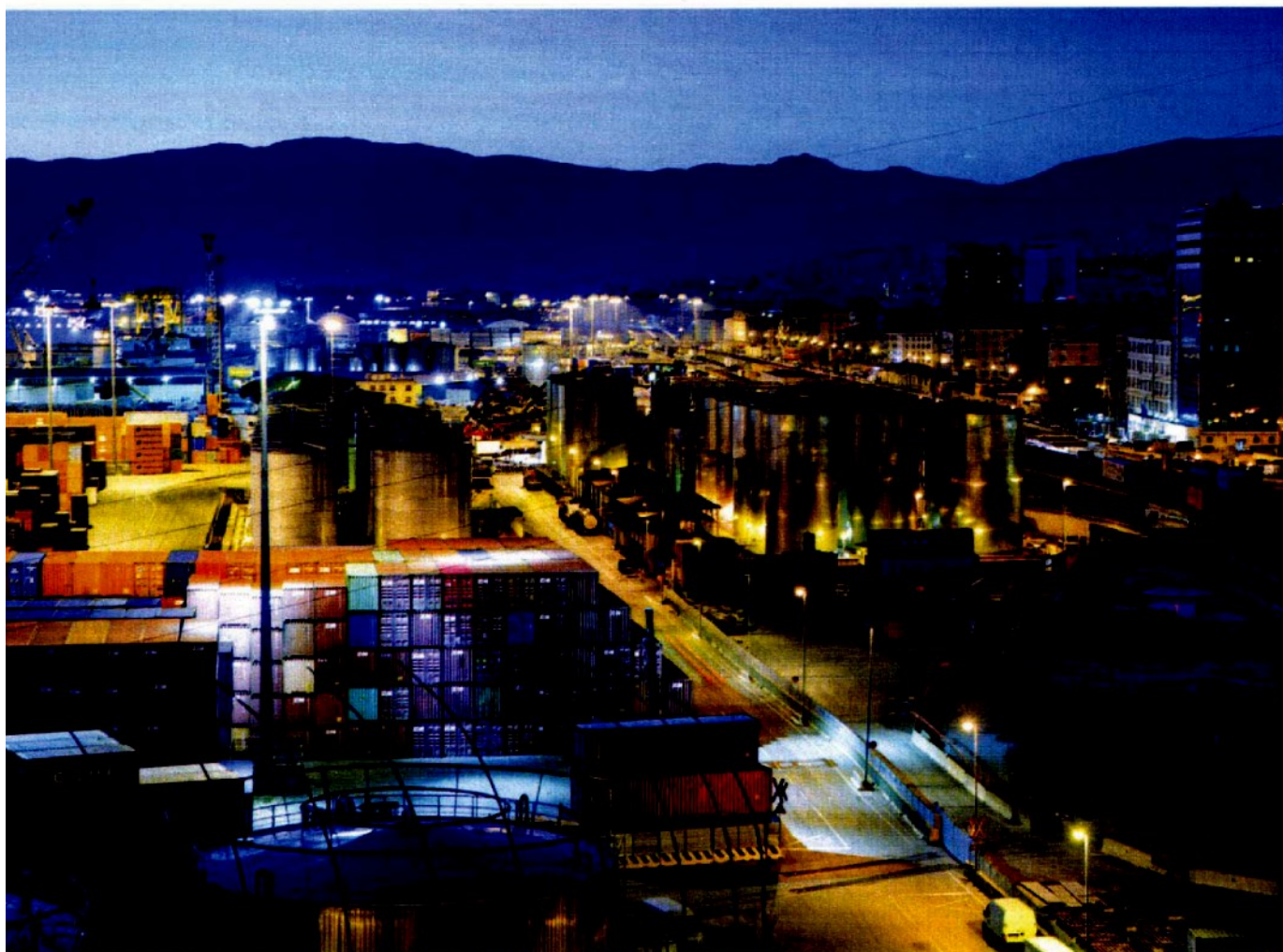


Blue economy avanti tutta

Cantieri navali, traffico merci, pesca, diporto nautico, turismo balneare.
E, soprattutto, la grande industria delle crociere. Nella regione costiera,
l'economia del mare conta sempre di più, anche rispetto alla media
italiana. Ma resta da risolvere il nodo delle infrastrutture

di **Maurizio Maggi**

**Veduta del porto
di Genova,
con i container
accatastati**



È PARTITA DA LA SPEZIA la riscossa nei confronti dei porti del Nord Europa, dove il clima è pessimo ma il traffico merci straordinario? Se lo augura Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità portuale spezzina: «I terminalisti mi dicono che, magari con pochi container, operatori svizzeri e del Württemberg, una delle zone industriali più ricche della Germania, cominciano a "saggiare" l'efficienza del nostro porto. L'Italia deve sottrarre traffico a scali come Amburgo, Anversa, Rotterdam, sia in entrata - cioè merci che arrivano dall'estero - sia in uscita - cioè merci che esportiamo. Significherebbe risparmiare 5-6 giorni di viaggio e produrre meno CO2».

La Spezia è il porto italiano con la più alta percentuale di movimentazione container tramite la ferrovia: il 35 per cento, mentre la media nazionale è intorno al 10 per cento. Gli occhi di Forcieri, che è stato sottosegretario alla Difesa - il ministro era Arturo Parisi - nel secondo governo di Romano Prodi, brillano quando racconta delle meraviglie a uso militare che si stanno mettendo a punto nel Distretto ligure delle Tecnologie marine (Dtlm), che si dipana in tutta la regione ma ha il suo quartier generale a La Spezia. Intanto, in attesa di strappare clienti e navi agli storici scali del Nord, a mettere a segno performance da sogno tra le acque spezzine è un business decisamente pacifico, quello delle crociere. La volata è iniziata nel 2013, anno in cui sono passati da qui 205.640 croceristi, tre volte in più dell'anno prima. Nel 2014, il numero è salito a 468.781. Quest'anno siamo a quota 646.328 mila. La Spezia è dunque entrata in uno dei business più redditizi e con interessanti prospettive di crescita della "Economia del mare" o Blue economy, come la definisce la Commissione europea. Un "campionato" cui partecipano parecchie altre squadre: cantieristica, diporto nautico, l'industria ittica e quella delle vacanze in spiaggia. E che, soprattutto grazie ai tre grandi porti commerciali - Genova, Savona-Vado e La Spezia - rende il peso della Blue economy particolarmente rilevante in una regione costiera come la Liguria.

CONTAINER & CROCIERE

Il traffico delle merci, l'approdo delle imbarcazioni da crociera, la riparazione e la manutenzione delle navi e sono i motori di una macchina che in Liguria "produce" intorno ai 5 miliardi di euro di fatturato annuo, pari a oltre l'11 per cento del Prodotto interno lordo generato dalla Blue economy a livello nazionale. In Italia l'economia del mare produce circa il 3 per cento del valore aggiunto creato in Italia. In Liguria, di più (vedi grafico a lato). E

secondo Unioncamere, ogni 10 mila abitanti della regione, in 526 lavorano nella Blue economy, la cui incidenza sulle esportazioni totali liguri sfiora il 9 per cento. Solo il Friuli-Venezia Giulia (8 per cento) sta in scia. La Calabria è al 2,4, la Sicilia all'1,6, e a livello nazionale siamo all'uno per cento. «I tre grandi scali liguri nel 2014 hanno movimentato il 17,1 per cento delle merci che si muovono via mare in Italia; percentuale che sale al 34,8 per cento se si contano soltanto i Teu (l'unità di misura dei container), conquistando il 10,5 per cento dei passeggeri che hanno navigato in Italia e quasi il 23 per cento dei clienti delle crociere», spiega Alessandro Panaro del Centro studi Srm. «La Blue economy ha un elevato "effetto moltiplicatore": ogni euro generato ne produce 2,5 in Liguria, contro 1,9 a livello nazionale», aggiunge Lara Penco del Centro di eccellenza sulla logistica integrata dell'Università di Genova.

Se la CC - Container & Crociere - è la coppia di attaccanti della squadra, una grande importanza economica ce l'ha il settore delle riparazioni navali. «Il porto di Genova dispone di uno dei più grossi centri del Mediterraneo. Si tratta di numeri importanti, non paragonabili con nessun'altra realtà italiana, neppure Monfalcone. Non a caso è andato a Genova lo smantellamento della Costa Concordia», spiega Oliviero Baccelli, direttore del Certet, il Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo dell'Università Bocconi. Sotto la Lanterna ci sono competenze di alto livello. E l'attività di riparazione e manutenzione è quella con il maggior numero di addetti, sottolinea Baccelli, che aggiunge: «Per qualifica del personale occupato e capacità di rispondere alle esigenze dei mercati globali è un comparto con grandi prospettive di crescita, con target completamente diversi rispetto a quelli

Ricchezza sotto costa

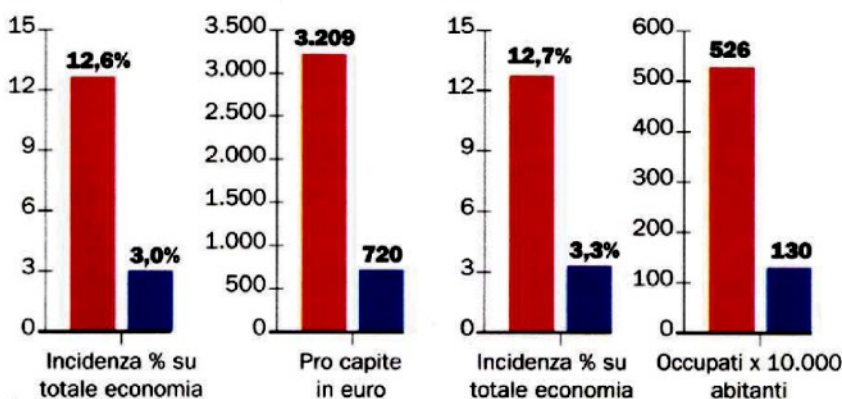
Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare (dati 2014)

Valore aggiunto (in milioni di euro)

■ Liguria 5.093,2 (11,6%)*
 ■ Italia 43.724,8

Occupati (in migliaia)

■ Liguria 83,5 (10,5%)*
 ■ Italia 791,4



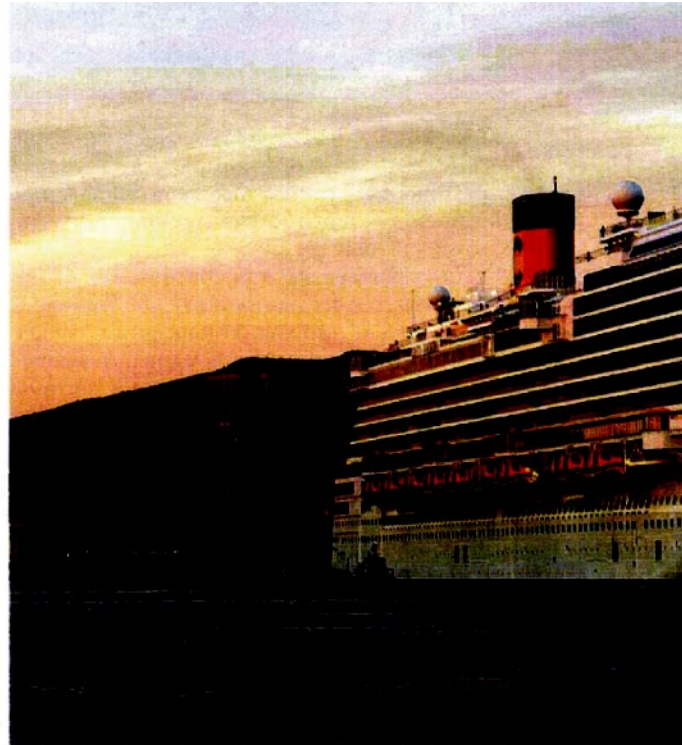
*Incidenza % sul totale Italia=100. Fonte: Unioncamere-SI.Camera

della produzione ittica e del turismo balneare. Ha una forte vocazione internazionale, proprio come l'altro business più interessante, quello delle crociere». Il professore bocconiano è tiepido sul futuro dell'industria ittica, e anche sulle potenzialità del turismo balneare: «Ha contorni ben definiti, con una clientela poco internazionale ed è difficile immaginare espansioni sensibili o modalità innovative, qui nessuno potrà creare nuove isole di sabbia come fanno altrove per attrarre bagnanti da tutto il mondo», sorride Bacelli. Lasciamo la spiaggia, dunque, e torniamo a bordo delle città galleggianti. Costa Crociere e sempre più anche Msc hanno la testa in Liguria e la presenza dei quartier generali, sottolinea il direttore del Certet, determina forti ricadute sul territorio: «Perché vengono prese qui decisioni strategiche, come per esempio le forniture: è in Liguria che la Costa organizza tutte le attività di rifornimento delle sue navi, anche quelle piazzate ai Caraibi o in Medio Oriente. Quello di Savona-Vado è il suo home-port. Vuol dire che è da qui che cominciano e terminano le vacanze di centinaia di migliaia di persone. E significa che a Savona si decide dove comprare pasta, olio, frutta, acqua, alcolici e le mille altre cose che servono a bordo. Costa gestisce tutto internamente, avvalendosi di una sessantina di fornitori principali e di altri trecento secondari. Con ovvi benefici per i produttori locali e vantaggi per il tessuto economico ligure e del Nord-Ovest. E questo vale anche per Msc, che ha piazzato gran parte della plancia di comando a Genova. E la Royal Caribbean, sempre più impegnata a La Spezia», afferma il professore della Bocconi.

AEROPORTO DI GENOVA AL PALO

Nel 2014, un milione di croceristi ha fatto rotta su Savona e oltre 800 mila sono sbarcati Genova. Ma è ovviamente l'escalation del porto ligure orientale la novità che ha cambiato le carte in tavola. La Spezia ha creato nuovo traffico, ma ne ha sottratto un po' a Genova e soprattutto a Livorno. D'altronde, destinazioni classiche per le escursioni del crocerista come Firenze o Pisa sono distanti grosso modo come dallo scalo toscano. E quindi è fondamentale, per spingere una compagnia a fermarsi in un posto piuttosto che nell'altro, la qualità dei servizi a terra. Se La Spezia su questo fronte ha fatto vistosi passi avanti, secondo Lara Penco dell'Università di Genova il porto del capoluogo regionale e di Savona de-

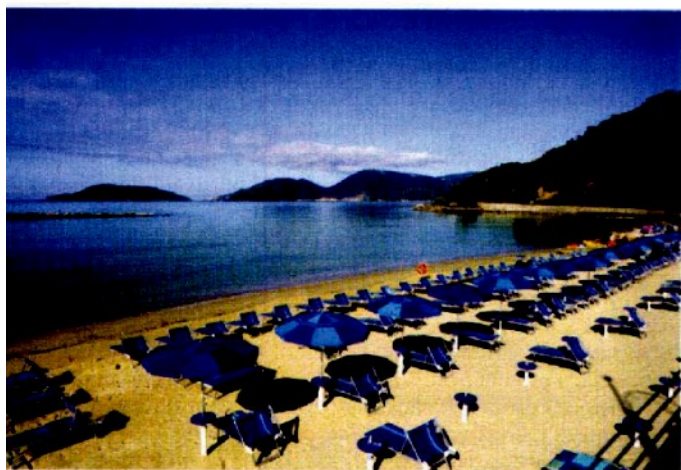
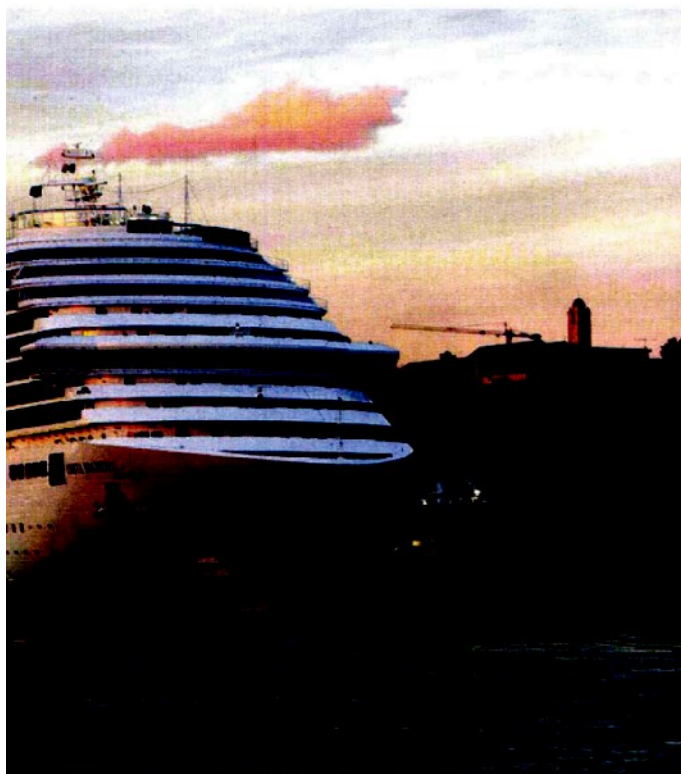
**Nave da crociera
ormeggiata nel
porto di Savona,
di fronte al
Palacrociere.
Nell'altra pagina:
spiaggia di Lerici**



vono assolutamente rimboccarsi le maniche. «Hanno un grande punto di forza nella posizione prossima alle aree di origine della domanda - il Nord Italia e parte del Nord Europa - ma pagano l'arretratezza dell'offerta ai croceristi quando scendono dalla nave. Che infatti, restano a bordo: il 60-70 per cento di loro non sbarca perché l'accoglienza non è sufficiente, ed è un vero peccato. Chi scende, non solo spende 50-60 euro a testa, ma può attivare un passa parola positivo e spesso, durante la sosta, matura l'intenzione di tornare. E invece, se non ha comprato il pacchetto di escursioni direttamente con la compagnia, quando ha acquistato il viaggio, il crocerista che mette piede a terra a Genova staziona alla darsena e non trova nessuno a proporgli niente». La professoressa genovese punta l'indice anche contro le carenze nelle infrastrutture: «L'aeroporto di Genova non è mai stato modernizzato, il dibattito sul suo ampliamento è infinito: se non cambia qualcosa - forse il processo di privatizzazione potrebbe aiutare - il Cristoforo Colombo non potrà potenziarsi, penalizzando così l'espansione del business croceristico».

Mettere mano ai porti, grossi e piccoli, è sempre un problema, del resto. Le carte bollate volano, la magistratura ha il suo daffare, le proteste ambientali sono sempre pronte a scattare. La geografia non aiuta: gli spazi sono quasi sempre risicati perché le montagne incombono sulle coste, le città, i paesi. L'autostrada che collega Genova con la Francia è faticata di gallerie e spettacolari viadotti. Allargarla è un'impresa e i collegamenti viari sono un altro punto di debolezza: per l'accesso delle merci, dei croceristi e dei diportisti che hanno la barche nei tanti porticcioli disseminati sulle riviere,

**LA QUALITÀ DEI SERVIZI A TERRA È
FONDAMENTALE PER CONVINCERE LE
NAVI DA CROCIERA A FARE TAPPA. E LA
SPEZIA HA FATTO VISTOSI PASSI AVANTI**



quelli storici, dentro gli abitati, e quelli più moderni, come Marina degli Aregai e San Lorenzo, nell'imperiese. L'impatto positivo sul territorio delle marine per il diporto varia parecchio. «In alcuni casi sono dei "parcheggi" di barche, che fanno felice il gestore del porto ma sviluppano fatturato e occupazione in misura ridotta», sottolinea Lara Penco.

Ben diversa la leva che può azionare il meno romantico business dell'industria navalmeccanica, generatore di una ricaduta economica nell'indotto pari a quattro volte l'investimento originale. Forcieri, il capo del porto spezzino, alla cantieristica ci crede eccome. Non solo perché nell'area si

Record sotto la Lanterna

Le prime 10 province d'Italia in base all'incidenza del valore aggiunto dell'economia del mare sul totale dell'economia (dati 2014)

	Valore aggiunto (incidenza % su totale economia)	Valori assoluti in milioni di euro
1 Trieste	15,8%	1.139,7
2 Livorno	15,6%	1.324,9
3 Genova	13,7%	3.136,1
4 La Spezia	13,5%	691,9
5 Olbia-Tempio	13,3%	438,4
6 Rimini	12,7%	1.118,7
7 Savona	10,8%	784,3
8 Imperia	9,2%	480,8
9 Ogliastro	8,9%	80,1
10 Venezia	8,3%	2.029,5

Fonte: Unioncamere-SI.Camera

Dove il mare dà più lavoro

Le prime 10 province d'Italia in base all'incidenza degli occupati dell'economia del mare sul totale dell'economia (dati 2014)

	Occupati (incidenza % su totale economia)	Valori assoluti in migliaia
1 Olbia-Tempio	15,6%	10,2
2 Rimini	14,7%	23,9
3 La Spezia	14,6%	11,5
4 Trieste	13,8%	14,9
5 Livorno	13,8%	18,4
6 Genova	12,6%	46,9
7 Savona	12,5%	15,3
8 Imperia	11,7%	9,8
9 Trapani	11,4%	11,7
10 Ogliastro	11%	1,6

Fonte: Unioncamere-SI.Camera

costruiscono navi da una vita. Il Distretto delle tecnologie marine si sta rivelando infatti un bell'esempio di collaborazione tra aziende - dalle grosse alle micro - e tra pubblico e privato. Di fianco a colossi tipo Fincantieri, Selex e Intermarine, uno dei soci importanti del Distretto è Tecnomar, dove sono rappresentate 130 piccole e medie imprese. Molte di loro sono impegnate con Oto Melara e Fincantieri nel progetto che inorgoglisce Forcieri: la barca da pattuglia senza equipaggio ma armata di tutto punto, per vigilare contro la pirateria. Qui i muscoli sono di moda: sia quelli coltivati in mare che quelli da mostrare ai cattivi. ■