



BlueConnect

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

Progetto n. 148

T1.2.2

Rapporto regionale sui dati socio-economici

Territorio: LIGURIA

Data di consegna prevista: M6

Data di consegna effettiva: ...

Organizzazione responsabile: ...

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



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

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

Revisione del Documento			
Versione	Data	Modifiche	
		Tipo di modifiche	Modificato da

Sintesi

Indice

1	Descrizione regionale	5
1.1	Présentation géographique de la Région	5
1.2	Présentation économique de la Région	6
1.3	les ports de la région	8
1	Les ports du territoire	11
1.1	choix et développement de la méthode	11
1.2	indicateurs principaux	15
1.3	avis exprimés par les ports	17
2	Les activités portuaires	18
2.1	Transport maritimes: indicateurs principaux	18
2.1.1	<i>Avvisi espressi dai porti (domande aperte)</i>	21
2.1.2	<i>Vue générale et questions spécifiques</i>	21
2.2	Plaisance & Yachting : indicateurs principaux	23
2.2.3	<i>Avis exprimés par les ports (questions ouvertes)</i>	24
2.2.4	<i>Situation générale</i>	25
2.1	Secteurs différents: pêche, réparations navales	27
3	Le secteur des entreprises et des ports	28
3.1	indicateurs principaux	28
3.2	Analyse du tissu des entreprises.....	29
3.3	Situation générale et opportunités de développement.....	32
4	Conclusion : Principales chances de développement	34

Illustrazioni

<i>Figura 1</i>	5
<i>Figura 2</i>	6
<i>Figura 3</i>	Erreur ! Signet non défini.
<i>Figura 4</i>	26
<i>Figura 5</i>	31

Table

<i>Tabella 1 – Classification du système portuaire</i>	15
<i>Tabella 2 – Ports de territoires– Indicateurs principaux</i>	17
<i>Tabella 3 – Trasports maritimes</i>	19
<i>Tabella 4 – Merchandises et Logistiques</i>	20
<i>Tabella 5 – Plaisance & Yachting</i>	24
<i>Tabella 6 – Peche et Reparation navale</i>	27
<i>Tabella 7 – Entreprise sur le site portuaire</i>	28
<i>Tabella 8 – Entreprises hors du site portuaire</i>	29

Elenco delle abbreviazioni

APL: Autorità Portuale di Livorno

ADSPMLO: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

CCIAA: Promocamera- Azienda Speciale Camera di Commercio di Sassari

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

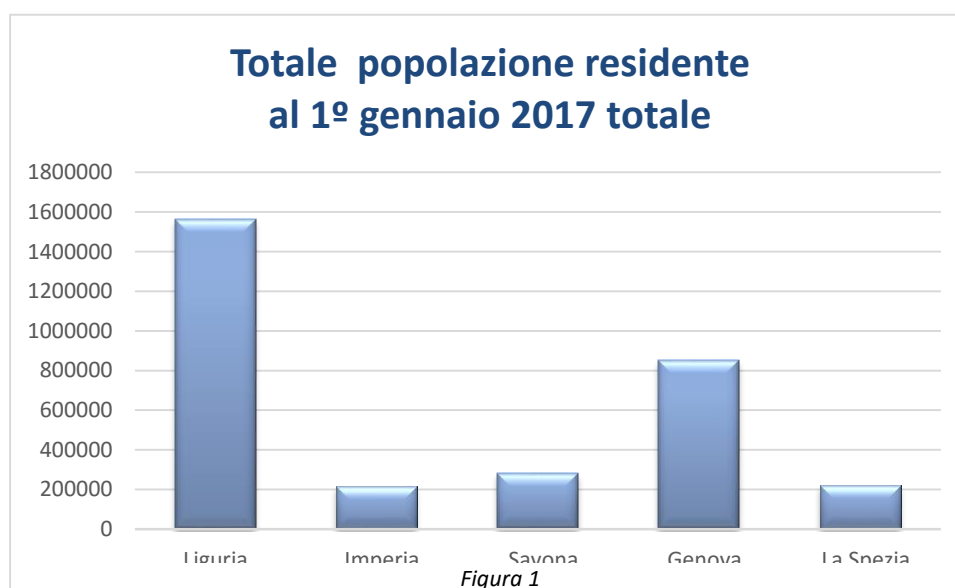
PMM: Polo del Mar Mediterraneo

MPI – PMI: micro piccole e piccole medie imprese

1 Descrizione regionale

1.1 PRÉSENTATION GÉOGRAPHIQUE DE LA RÉGION

La Ligurie est une région soumise aux règlements régionaux ordinaires. Située dans le nord-ouest de l'Italie, elle compte 1 565 307 habitants¹. Le chef-lieu est Genova, les quatre chefs-lieux de départements sont donc Genova, La Spezia, Savona, Imperia.



La Ligurie est limitée à l'ouest par la France (région Provence-Alpes Maritimes- Côte-d'Azur), au nord par le Piemonte et l'Emilia-Romagna, au sud-est par la Toscane, au sud elle donne entièrement sur la mer. La Ligurie fait partie de la région européenne des Alpes-Méditerranée, a une surface de 5410 km² correspondant à 1,8% du territoire national et à 9,3 % de la macro-région du Nord-Ouest.

¹ Donnée ISTAT, population résidante au 1er janvier 2017.



Figura 2

La douceur du climat est due aux caractéristiques-clés de la morphologie, à savoir la mer, l'absence de plaines, l'abri offert à l'est et à l'ouest par les chaînes des Apennins.

Les côtes se développent pour presque 345 km au total, ce qui fait que la Ligurie soit la deuxième Région italienne pour l'extension des côtes protégées (132 km). La morphologie du territoire détermine la conformation du réseau des infrastructures. Le réseau routier, autoroutier et ferroviaire s'est en effet développé le long de deux lignes principales ou le long des côtes ou bien aux fonds des vallées.

1.2 PRESENTATION ECONOMIQUE DE LA REGION

L'économie de la Ligurie est principalement fondée sur les activités commerciales, sur l'industrie, sur le tourisme et sur l'agriculture. L'industrie ligurienne est généralement associée aux grands pôles productifs installés dans les banlieues des villes les plus importantes, notamment les chefs-lieux de départements. C'est l'importation des matières premières à travers les ports qui a contribué au développement de l'industrie sidérurgique, pétrochimique, chimique, métallurgique et mécanique. En 2015 la Ligurie a produit une valeur de 45,7 milliards d'euros correspondant à 2,3% du produit intérieur brut national. Selon le rapport "Economia del Mare" Unioncamere², la Ligurie est la région où l'économie maritime jouit d'une grande importance auprès des entreprises locales, dont la présence est

² Vème édition Rapport sur l'Economie Maritime de UnionCamere

en effet établie à 9% du total des entreprises régionales. Ce fait a sans aucun doute contribué au développement de différentes activités³.

- **Les constructions navales** comprennent trois secteurs principaux: 1) les chantiers navals spécialisés dans la construction de grands navires. Le secteur accueille quelques-uns parmi les chantiers les plus importants d'Europe particulièrement avancés dans la construction de navires de croisières. Les départements de La Spezia et de Gênes couvrent 9% du chiffre total d'export national dans ce domaine. 2) navires militaires et sous-marins, navires à technologies à double usage, composants navals, sans oublier la recherche et l'innovation. 3) construction de bateaux à moteur dépassant les 60 mètres et de mega-yachts (cantieri Baglietto, Admiral, Mondomarine, Perini, San Lorenzo ecc.).
- **Logistique**: c'est un secteur important surtout par rapport au système des ports. Par les ports de la Ligurie passe aujourd'hui 36,0% environ des conteneurs en transit dans les escales nationales (jusqu'à 55 % si on exclut le transhipment). A souligner aussi d'importantes expériences telles que le « Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata » et « Scuola Nazionale di Logistica e Trasporti », sans oublier de performants centres de recherche dans le secteur de la logistique, l'industrie high-tech et un réseau d'entreprises qui embauche globalement 15.000 personnes.
- **Nautisme**: Les 345 km de la côte ligurienne abritent les plus beaux et suggestifs petits ports de plaisance d'Italie. Il s'agit en effet d'une côte découpée, d'un cadre naturel charmant, destination et abri des passionnés de la navigation de plaisance. On pourrait croire que tous les 6/7 km dans la côte une marina apparaît, mais en effet 43% des presque 22.000 poste de mouillage connus est concentré dans les communes de Genova, La Spezia, Savona, Imperia.

³ Elaboration The European House – Ambrosetti sur données Assoport et autres sources 2017

- **Secteur des croisières** : La Ligurie accueille chaque année quelque 2,5 millions de passagers des lignes de croisières et se confirme être la première région en Italie pour nombre de passagers passés (22% du total en 2016) et se place au 4ème rang pour nombre d'escales (15,8% du total après le Lazio, la Sicilia et la Campania). Le port de La Spezia est notamment celui qui a enregistré le plus grand nombre de passagers de croisières dans les dernières dix années en Italie (taux moyen annuel composé égal à +22,7% entre 2007 et 2016 par rapport à +2% de Savona et à +7,7% de Genova).
- **Ferries** : La conformation naturelle du territoire de la Ligurie a favorisé le développement d'un performant réseau de ferries qui relie la région même aux autres ports italiens, aux îles majeures et à quelques ports importants dans la Méditerranée. Les ports de Genova et Savona résultent particulièrement actifs dans ce domaine.
- **Le tourisme** : tout en étant encore sous-exprimé, a vu doubler les présences des visiteurs étrangers entre 2000 et 2016 et a rejoint 2,1 millions de visiteurs.

C'est grâce à ces activités que se développe 12% de la production et de l'emploi régional , ce qui rend l'économie de la mer l'une des compétences les plus significatives du territoire ligurien⁴.

1.3 LES PORTS DE LA REGION

La Ligurie représente aujourd'hui le principal système portuaire italien et l'un des plus grands de toute la Méditerranée à cause de sa position géographique, au centre de la région industrielle et commerciale de l'Italie du Nord et du Sud de l'Europe.

Les ports de la Ligurie sont aujourd'hui des escales polyvalentes, équipées pour accueillir n'importe quel type de navire et de marchandise: conteneurs, marchandises différentes, produits périssables, vrac solide et liquide, produits pétroliers. Il faut ajouter le considérable trafic-passagers ferries, soit en tant que homeport des principales compagnies de croisières soit pour la forte activité de plaisance.

⁴Rapport Ligurie 2022, 2017 The European House Ambrosetti.

Le système portuaire de la Ligurie, à la suite de la réforme des Autorités portuaires ⁵, se caractérise par une nouvelle gouvernance qui relève de deux Autorités de Système Portuaire: l'une couvrant l'ouest de la région avec les ports de Genova, Savona, Vado Ligure (Autorità di Sistema del mar Ligure Occidentale); l'autre intéressant les ports de La Spezia et Marina di Carrara (Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale), c'est-à-dire la partie la plus orientale de la Région. Parmi les compétences des nouvelles autorités de système sont à signaler la coordination de projets internationaux pour la mise à point de stratégies communes aux pays de la Méditerranée, à propos du transport intermodal et sur les thématiques de la sécurité maritime.

Le système des ports en Ligurie se développe autour des **trois pôles commerciaux principaux**:

1. Le **port de Genova** ⁶ - jouit d'une position centrale par rapport aux marchés d'origine et de destination italiens et de la Méditerranée des marchandises; ce port se trouve le long des routes internationales reliant les principales régions géoéconomiques concernées par les échanges commerciaux avec l'Italie et représente un point de repère pour le short sea shipping international et méditerranéen. Le bassin s'étend sans interruption pour 22 km le long de la côte, avec une superficie totale de 7 millions de mètres carrés et avec 25 terminaux équipés pour accueillir n'importe quel type de navire et de marchandises: conteneurs, marchandises différentes, produits périssables, métaux, produits sylvicoles, vrac solide et liquide, produits pétroliers, passagers avec une série complète de services complémentaires allant des réparations navales à l'équipement des navires, à la télématique, à l'informatisation. Le port de Genova représente une réalité polyvalente due aux 51,3 millions de tonnes de fret enregistrés en 2015, à la considérable présence d'entreprises de construction et réparation navale, au nombre de plus en plus significatif de passagers des ferries et des croisières.

⁵Le 4 août 2016 a été approuvé le décret-loi n.160 qui réorganise, rationalise et simplifie la discipline concernant les Autorités portuaires établies par la Loi n.84 de 28 janvier 1994. Ce décret prévoit que les 57 ports d'importance nationale soient coordonnés par 15 Autorités de système portuaire auxquelles est confié un rôle d'orientation stratégique, de planification et de coordination du système des ports existant dans le domaine de compétence de chaque Autorité.

⁶A l'Autorité de Système Portuaire de la Ligurie Occidentale a été confiée la gestion coordonnée des ports de Genova, Savona e Vado Ligure.

Ce port est l'une des principales escales européennes et représente le terminal méditerranéen du Couloir européen Rhin-Alpes. Par rapport au territoire italien, Genova est le premier port pour trafic direct pour ce qui concerne les conteneurs, avec 2,2 millions de TEU traités en 2015 et plus en général pour le fret non vrac manutentionné.

2. Le **port Savona-Vado**- est situé dans la baie de Vado Ligure près du centre historique de Savona. Les activités portuaires, gérées par des compagnies privées, couvrent n'importe quel secteur du transport maritime, marchandises (conteneurs, general cargo, vrac solide et liquide) et passagers (croisières et ferries). Le port de Savona-Vado est l'un des premiers ports de croisières de la Méditerranée, dispose d'une performante et moderne gare maritime et d'eaux par nature profondes, constitue une liaison réelle avec la Corse.
3. Le **port de la Spezia**⁷- est le deuxième port en Italie pour les services dirigés vers l'hinterland et constitue le principal gateway du système industriel et des consommations de l'Italie du Nord. Le port est situé dans la partie la plus septentrionale du Golfe de La Spezia, au centre de la courbe littorale allant de Genova à Livorno. C'est à cause de cette excellente position géographique que La Spezia est le port de référence des marchés de la Pianura Padana (Italie du Nord), de la Suisse, de l'Autriche, voire de la Bavière. C'est le premier port italien pour le transport ferroviaire de fret avec un pourcentage de 35% environ.

Situé dans une rade de presque 1500 ha protégée par un barrage de 2.2 km de longueur qui en assure la pleine activité toute l'année, le port de la Spezia dispose de 5,1 km de quais et de 575.000 m² de zones disponibles desservies d'un réseau de 17 km de rails et de 3,5 km de routes. Les eaux profondes au moins 14 mètres permettent le mouillage des navires porte-conteneurs les plus modernes. En 2016 le port a enregistré une manutention totale de 1.272.425 TEU, soit environ 12% du trafic italien stabilisé en 2015 à 10,5 millions de TEU.

La Spezia représente 13% du trafic conteneurs national, le transshipment compris; le port de La Spezia développe 21% de l'ensemble des flux nationaux d'import-export par mer, transshipment excepté. Pour ce qui concerne les croisières, 2016 a fait

⁷A l'Autorité de Système Portuaire de la Ligurie Orientale a été confiée la gestion coordonnée des ports de La Spezia et Marina di Carrara.

enregister une diminution de 24% par rapport à 2015, diminution déterminée tout d'abord par la réduction des activités de home porting. Dans l'ensemble sont passés dans le port 507.531 passagers (-24%) dont 499248 à La Spezia, 8113 à Portovenere et 170 à Lerici. On a compté 7400 passagers embarqués et débarqués en homeport alors que les escales à La Spezia ont été 144 (-188%). Attorno a questi 3 poli principali si è strutturata col tempo l'attività marittima di altre realtà portuali di medio – piccole dimensioni.

C'est grâce à ces centres que, avec le temps, d'autres réalités portuaires de petites ou moyennes dimensions se sont affirmées.

2 Les ports du territoire

2.1 CHOIX ET DEVELOPPEMENT DE LA METHODE

Le travail d'étude, recherche et analyse des données socio-économiques du système portuaire de la Ligurie se subdivise en trois étapes:

- 1 Etape préliminaire:** c'est la vue d'ensemble⁸ du système portuaire de la Ligurie qui a conduit à un mappage préliminaire de 59 ports sur le territoire (voir tableau 1) et à l'identification de leurs caractéristiques principales. Dans cette classification paraît le port de Marina di Carrara aussi, même si appartenant sous le point de vue strictement géographique à la Toscane, qui a été soumis, à la suite de la réforme portuaire, à la gouvernance de l'Autorité de Système de la Mer ligurienne orientale.
- 2 Enquête:** cette étape concerne le classement réel du système portuaire ligurien, pendant lequel ont été d'abord examinés les ports principaux du système portuaire de la Ligurie (Genova, La Spezia, Savona-Vado), et ensuite les autres réalités portuaires de petites ou moyennes dimensions. Sur 59 ports concernés, 52 ont été effectivement recensés.

Parmi eux, 7 ports pourraient être considérés inclassables pour des raisons différentes, à savoir:

⁸Classement officiel publié sur la plate-forme SICoast, données fournies par REGIONE LIGURIA

- ✓ Ventimiglia (inutilisable pour travaux en cours), Capo Pino (non utilisable pour autorisations); Marina di Carrara (faisant partie du port de Carrara); Castello dei Sogni (non utilisable); Genova Porto Rifugio (faisant partie du port de Genova).
- ✓ Les marina de Framura, Isola Gallinara et Circolo Velico n'ont pas été considérés puisqu'il s'agit de réalités très petites ne dépassant pas les 10 unités.

Donc face à un contexte de 59 ports, on a pu effectivement recenser 52 réalités portuaires (à retenir que l'impossibilité d'établir des contacts avec les responsables des marinas de Le Grazie, Cadimare, Levante -qui sont quand même des réalités de moyennes dimensions - n'a pas permis de recueillir et vérifier les données). En conclusion les ports concernés sont 49.

Un élément, qui va déterminer les considérations qui vont suivre, est le statut juridique des 52 ports recensés.

Dans les ports à gestion publique, les activités portuaires sont confiées à des sociétés (à participation publique) qui s'occupent de nombreux services au nom de la municipalité, ce qui rend difficile par ex trouver l'interlocuteur responsable. Au contraire dans les ports gérés par les privés, les interlocuteurs se sont montrés peu disposés à donner des informations spécifiques soit pour manque de personnel soit pour méfiance envers des initiatives étrangères aux besoins du territoire. Nei porti a gestione pubblica le attività portuali sono affidate a società di gestione (a partecipazione pubblica) che si occupano di molteplici attività di servizio per conto del Comune, rendendo difficile per esempio reperire l'interlocutore di riferimento. Al contrario, nei porti a gestione privata gli interlocutori si sono mostrati spesso restii a fornire informazioni specifiche, da un lato, per mancanza di personale da dedicare a tale attività e, dall'altro, per poca fiducia nei confronti di iniziative/progetti di questo tipo che a detta loro non portano ricadute concrete sul territorio.

- 3 Screening:** cette phase concerne l'ensemble des ports de la région pour découvrir les indicateurs principaux, de les analyser pour faire ressortir les exigences de chaque réalité portuaire:

	COMUNE	REGIONE	NOME PORTO	NOTE
1	GENOVA	Liguria	Porto di Genova	

2	ARENZANO	Liguria	Porto di Arenzano	
3	CHIAVARI	Liguria	Porto Turistico Internazionale	
4	GENOVA	Liguria	Marina Molo Vecchio	
5	GENOVA	Liguria	Marina Genova Aereoporto	
6	GENOVA	Liguria	Genova - Nervi	
7	GENOVA	Liguria	Marina Fiera	
8	GENOVA	Liguria	Porto rifugio di Genova	<i>Non reperibile</i>
9	GENOVA	Liguria	Marina Porto Antico	
10	GENOVA	Liguria	Porticciolo Duca degli Abruzzi	
11	LAVAGNA	Liguria	Porto di Lavagna	
12	PORTOFINO	Liguria	Porto rifugio	
13	RAPALLO	Liguria	Porto Turistico internazionale "Carlo Riva"	
14	RAPALLO	Liguria	Porto Pubblico	
15	RAPALLO	Liguria	Castello dei Sogni	<i>Non classificabile</i>
16	SANTA MARGHERITA LIGURE	Liguria	Porto rifugio	
17	SESTRI LEVANTE	Liguria	Porto commerciale	
18	IMPERIA	Liguria	Porto di Imperia Porto Maurizio	
19	BORDIGHERA	Liguria	Porto Pubblico	
20	DIANO MARINA	Liguria	Porto Pubblico	
21	IMPERIA	Liguria	Porto di Oneglia - Molo Asno	
22	RIVA LIGURE	Liguria	Impianto nautico minore	
23	SAN BARTOLOMEO AL MARE	Liguria	Impianto nautico minore	
24	SAN LORENZO AL	Liguria	Marina di San Lorenzo	

	MARE			
25	SAN REMO	Liguria	Porto Sole	
26	SAN REMO	Liguria	Capo Pino	<i>Non classificabile</i>
27	SAN REMO	Liguria	Porto Pubblico	
28	SANTO STEFANO AL MARE	Liguria	Marina degli Aregai	
29	SANTO STEFANO AL MARE	Liguria	Impianto nautico minore	
30	TAGGIA	Liguria	Impianto nautico minore	
31	VENTIMIGLIA	Liguria	Impianto nautico minore	<i>Non classificabile</i>
32	LA SPEZIA	Liguria	Porto della Spezia	
33	AMEGLIA	Liguria	Bocca di Magra	
34	FRAMURA	Liguria	Framura-Ciamia	<i>Non classificabile</i>
35	LA SPEZIA	Liguria	Cadimare	<i>Non reperibile</i>
36	LA SPEZIA	Liguria	Assonautica A. De Benedetti	
37	LA SPEZIA	Liguria	Porto Mirabello	
38	LA SPEZIA	Liguria	Porto Lotti	
39	LERICI	Liguria	Porto pubblico Lerici	
40	LERICI	Liguria	Pertusola-Muggiano	
41	LEVANTO	Liguria	Impianto nautico minore	<i>Non classificabile</i>
42	MONTEROSSO AL MARE	Liguria	Circolo Velico	
43	PORTOVENERE	Liguria	Porto rifugio di Porto Venere	
44	PORTOVENERE	Liguria	Marina del Fezzano	
45	PORTOVENERE	Liguria	Le Grazie	<i>Non reperibile</i>

46	VERNAZZA	Liguria	Porto pubblico Vernazza	
47	SAVONA	Liguria	Porto di Savona-Vado	
48	ALASSIO	Liguria	Porto 'Luca Ferrari' - Marina di Alassio	
49	ALBENGA	Liguria	Porto dell'isola Gallinara	<i>Non classificabile</i>
50	ANDORA	Liguria	Marina di Andora	
51	CELLE LIGURE	Liguria	Cala Cravieu	
52	FINALE LIGURE	Liguria	Porto di Capo San Donato	
53	LOANO	Liguria	Marina di Loano	
54	SAVONA	Liguria	Darsena Santa Lucia	
55	SAVONA	Liguria	Zona Funivie	
56	SAVONA	Liguria	Vecchia Darsena	
57	VARAZZE	Liguria	Marina di Varazze	
58	Carrara	Toscana	Porto di Carrara	
59	Carrara	Toscana	Marina di Carrara	<i>Marina inclusa nel Porto di Carrara</i>

Tabella 1 – Classificazione Sistema Portuale Ligure

2.2 INDICATEURS PRINCIPAUX

Dès le début , l'analyse du panorama régional a eu le but d'arriver d'un côté, à la définition d'une vision générale , de l'autre à la détermination des particularités portuaires. Toutefois la comparaison directe avec les ports a fait bientôt ressortir une difficulté de classement des ports mêmes⁹et une certaine hétérogénéité dans la liste des indicateurs; celle-ci , en effet, n'est pas en mesure, dans l'ensemble, de prendre en compte les particularités de chaque port. A la suite de ce fait, beaucoup de ports n'ont pas fourni les données considérées obligatoires pour la bonne réussite de l' enquête, cela pour des raisons non seulement structurelles mais surtout liées au contexte. D'autre part, pour obtenir un point de

⁹Par ex. Le décret Burlando distingue les ports en trois catégories touristiques, escales (zones touristiques dans des ports commerciaux) et postes d'amarrage. Le plan des trois activités a rendu très difficile le classement du système portuaire lequel dans la réalité est reparti par zones de compétence domaniale.

comparaison authentique sous le point de vue quantitatif , il faudrait calculer le taux de réponse d'après la valeur effective régionale, soit 52 ports recensés.

Tasso di risposta %	PRINCIPALI INDICATORI	
	Caratteristiche del porto	Valore totale
	Numero di porti sul territorio	59
88,14%	Numero di porti che gestiscono un campo boe	7
6,78%	Numero di posti nel campo boe	5780
88,14%	Superficie totale (m ²)	38.735.724
88,14%	Numero di porti con :	52
8,47%	<ul style="list-style-type: none"> ● Attività Diporto & yachting 	5
6,78%	<ul style="list-style-type: none"> ● Attività Trasporto passeggeri 	4
	<ul style="list-style-type: none"> ● Attività Trasporto merci 	
88,14%	Dipendenti fissi ¹⁰	597
16,95%	Dipendente stagionali	25
10,17%	Ricavi 2016 (k€) ¹¹	8.529.598
8,47%	Fatturato 2016 (k€)	2.003.795
3,39%	Imposta fondiaria 2016 (k€)	314
11,86%	Canoni 2016 (k€)	122.570
6,78%	Altre imposte e tasse 2016 (k€)	72.167.844
	Attrezzature	Valore totale
66,10%	Numero di porti attrezzati di stazioni di rifornimento	21
88,14%	Numero di porti attrezzati di rampe di varo / alaggio	30

¹⁰ Cet indicateur n'est pas réel puisqu'il considère le nombre des employés de certaines réalités liées aux ports (par ex. Les ports principaux indiquent au nombre des employés de l'Autorité de Système portuaire sans considérer le nombre appartenant à d'autres réalités. Donnée difficile à trouver).

¹¹ Données sur le chiffre d'affaires, recettes non crédibles/fiables. Pour les sociétés publiques le bilan est public et pour cette raison il est composé par les impôts fonciers, redevances, taxes. Voilà pourquoi il est difficile de le décliner dans ce contexte. Pour les sociétés privées ce n'est pas facile de trouver les données à cause de la diversité des activités gérées .

47,46%	Numero di posti auto (parcheggio)	10.762
	Ambiente	Valore totale
88,14%	Numero di porti attrezzati di sistemi di pompaggio di acque reflue	22
88,14%	Numero di porti realizzando dragaggi periodici	12
88,14%	Numero di porti attrezzati di sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti delle navi	37
88,14%	Numero di porti attrezzati di barriere anti-inquinamento	19
25,42%	Numero di porti con certificazioni ambientali	15
	Lavori & Progetti	Valore totale
5,08%	Totale importo dei lavori condotti 2015-2016	3.383.773
3,39%	Totale dei lavori annunciati 2017-2018	2.015.470
	Imprese /servizi	Valore totale
88,14%	Numero di imprese sul sito	899
88,14%	Numero di imprese fuori sito che lavorano per i porti	1.844

Tabella 2 – Porti del territorio – Principali indicatori

AVIS EXPRIMES PAR LES PORTS

Les services les plus importants à augmenter dans les années à venir pour favoriser le développement portuaire :

- Les services à augmenter varient selon l'importance et les activités spécifiques des ports. En général on peut distinguer deux macro catégories : les ports principaux, ceux qui sont considérés "stratégiques" pour la Ligurie (La Spezia-Carrara, Savona-Vado, Genova) qui répondent d'une manière performante à la demande de transport d'un vaste secteur voué au trafic commercial et qui sont à même de garantir ce service dans le temps. Ces ports-là misent sur le renforcement des infrastructures dans le cadre d'un développement durable; sur l'amélioration des performances et

de l'accessibilité actuelle et potentielle. D'autre part, les petits ports de plaisance expriment le besoin d'un renforcement des services portuaires et de rendre de plus en plus disponible l'accès des zones limitrophes soit aux villes soit aux activités portuaires mêmes.

- **Les ports qui ont répondu** : 10 ports ont répondu aux questions ouvertes.
- **Questions qui reviennent le plus** : la numérisation et l'allègement des démarches, dépassement des obstacles bureaucratiques et politiques ; les réglementations peu compréhensibles.
- **Priorités fixées**: allègement des démarches relatives aux procédés logistiques; renforcement des services portuaires, amélioration de l'accès des environs soit aux villes soit aux activités portuaires mêmes ; protection des quais par des barrières.
- **Problèmes les plus fréquents** : obstacles politiques et bureaucratiques, existence de systèmes non interopérables avec les plateformes informatiques
- **Eventuelles expérimentations souhaitées**: Centre unique des contrôles (Guichet unique douanier), autoroutes maritimes.

3 Les activités portuaires

3.1 TRASPORT MARITIMES: INDICATEURS PRINCIPAUX

Taux de réponse %	INDICATEURS PRINCIPAUX : TRASPORTS MARITIMES	
	ATTIVITA PASSEGGERI (crociere, traghetti, trasporto costiero)	
	Trasports de passagers ferries	Valore totale
3,39%	Nombres de ports concernés	2
3,39%	Saisonnalité des activités annuelles	2
3,39%	Principales provenances/destinations	Sardegna,Corsica,Autostrada del Mare,Corsica
3,39%	Nombres passagers 2016	2093361,148
1,69%	Nombre de véhicules	802.625
1,69%	Volume fret (tonnes)	4.081.635

	Trasport de passager cotier	Valeur totale
3,39%	Nombres de ports concernés	2
3,39%	Saisonnalité des activités annuelles	2
3,39%	Principales provenances/destinations	LA SPEZIA, LERICI, PORTOVENERE, CINQUE TERRE,Genova, Imperia,Santuario dei Cetacei
3,39%	Nombres passagers 2016	3.000

	Trasports de passagers croisières	Valeur totale
6,78%	Nombres de ports concernés	4
6,78%	Saisonnalité des activités annuelles	4
6,78%	Principales provenances/destinations	Mare Mediterraneo ,EUROPA, MEDITERRANEO, NORD AMERICA,Porti del Mediterraneo,BASTIA, VILLEFRANCE
6,78%	Nombres passagers 2016	1.541.778
3,39%	Nombres des escales 2016	185
6,78%	Nombres passagers en transit	896.244
5,08%	Nombres de passagers en tete de ligne	645.534

Tabella 3 – Transports maritimes

	ACTIVITES FRET ET LOGISTIQUES	
	Trasports de marchandises	Valeur totale
6,78%	Nombres de ports concernés	4
6,78%	Saisonnalité des activités annuelles	4
6,78%	Principales provenances/destinations	Merci

		Varie,CONTAINERIZZATE, MERCİ VARIE, RINFUSE,Merci Varie,VARIE
6,78%	Volume (tonnes) 2016	19.535.530
5,08%	Surface de stockage (m ²)	785.000
	VRAC	Valore totale
6,78%	Nombres de ports concernés	4
1,69%	Principales provenances/destinations	FAR EAST, MIDDLE EAST, NORD AMERICA, AFRICA, EUROPA
6,78%	Volume (tonnes) 2016	13.273.963
	Colis lourds	Valore totale
1,69%	Nombres de ports concernés	1
	Principales provenances/destinations	
1,69%	Volume (tonnes) 2016	896.658
	Remorques et ensembles routiers	Valore totale
5,08%	Nombres de ports concernés	3
1,69%	Principales provenances/destinations	SARDEGNA
5,08%	Volume (tonnes) 2016	8.036.938
	Containers	Valore totale
6,78%	Nombres de ports concernés	4
3,39%	Principales provenances/destinations	Estremo Oriente,Medio Oriente,Nord Africa,Nord Centro e Sud America,Europa,FAR EAST, MIDDLE EAST, NORD AMERICA, AFRICA, EUROPA
6,78%	Nombre EVP 2016	3.657.714
1,69%	Surface de stockage (m ²)	480.000

Tabella 4 – Merchandise et Logistique

3.1.1 *Avvisi espressi dai porti (domande aperte)*

- **Les services prioritaires à augmenter dans les années à venir pour favoriser le développement dans le secteur des transports maritimes:** conteneurs, passagers, vrac solide et liquide, autoroutes maritimes, élargissement de la zone d'influence commerciale aux marchés de la Suisse, de la Bavière, de la région du Baden-Wuttemberg par l'acquisition de parts de marché actuellement desservies par les ports de l'Europe du Nord; travaux de dragage pour adapter les fonds marins aux nouveaux besoins; trouver des solutions pour l'emploi de GNL en tant que carburant alternatif pour les navires; simplification et accélération des procédures logistiques, développement des structures ferroviaires, développement des activités pour les croisières.
- **Nombre des ports qui ont répondu:** 4 (Genova, Savona, La Spezia, Marina di Carrara), soit les principaux ports de la Ligurie.
- **Temî più ricorrenti:** Sujets qui reviennent le plus souvent: simplification et accélération des procédures et des procès
- **Priorités établies:** simplification des démarches
- **Principales difficultés:**entraves bureaucratiques.

3.1.2 *Vue générale et questions spécifiques*

CROISIERES: en Ligurie trois ports sont concernés par l'activité des croisières (La Spezia, Savona, Genova), ce qui fait de la Ligurie la première Région pour nombre de passagers passés en Italie.

- **Problématiques actuelles:** *Berthing allocation policies* - dans la plupart des ports concernés par les croisières n'existe pas une réglementation transparente relative aux critères d'attribution des amarrages à quai; *Infrastructures* – les ports ne paraissent pas à même d'adapter rapidement leurs infrastructures aux changements du marché des croisières (par ex. Le gigantisme naval, le ravitaillement), la difficile intégration des ports et des villes et l'impact sur le territoire environnant. Le tourisme des croisières est souvent considéré responsable - souvent sans raison – de pollution atmosphérique (émission de poussières et fumées) , visuelle et sonore; on considère que ce type de tourisme n' apporte aucun avantage économique direct; retombées

économiques et d'emploi – on se demande combien d'emplois et de résultats économiques l'activité des croisières fait effectivement ressortir dans les territoires concernés.

- **Changements et résultats souhaités:** une réglementation transparente, de nouveaux investissements pour l'amélioration de l'efficience des structures portuaires, des systèmes d'accessibilité (par ex. Informations disponibles sur les infrastructures, parking, transports, navettes, panneaux routiers, connaissance des besoins spécifiques du touriste etc. On examine aussi les possibilités d'accès intérieur et extérieur du port soit en tant que arrivée soit en tant que départ, on considère les possibilités pour tout le monde, même pour les handicapés - d'y accéder aisément, de garer, et de se déplacer à son intérieur); on examine les modalités d'accueil des touristes, l'intégration avec le territoire (mer-port-ville), les possibilités d'améliorer la qualité de l'environnement dans la zone portuaire en limitant avec de nouvelles solutions et technologies les conséquences du trafic des croisières sur l'environnement.

FERRIES: D'après l'enquête deux ports seulement ont déclaré effectuer des services de ferries. En réalité les terminaux de Genova et Savona sont les plus importants, avec des services pour la Sardaigne, la Corse, la Sicile (Via del Mare et Grandi Navi Veloci), Barcellona en 16 heures et Tangeri en 46 heures de voyage. La Spezia effectue des services côtiers à destination des Cinque Terre; Imperia et Carrara outre à d'autres ports plus petits offrent des services saisonniers reliant par mer les principales attractions touristiques locales.

TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LOGISTIQUE: les territoires intéressés par l'activité logistique sont quatre (La Spezia, Carrara, Savona, Genova).

- **Problématiques actuelles:** difficultés liées aux systèmes non interopérables avec les plate-formes informatiques.
- **Mesures d'amélioration et résultats attendus:** Rationnalisation et optimisation des systèmes informatiques, adaptation des structures aux nouvelles exigences du marché, création d'un Centre unique des contrôles (Guichet unique des Douanes).

3.2 PLAISANCE & YACHTING : INDICATEURS PRINCIPAUX

Taux de réponse %	INDICATEURS	
		Valeur totale
52,54%	Saisonnalité annuelle	31
	Capacité (postes à flot)	Valeur totale
88,14%	Nombre de postes total	22.681
11,86%	Nombre de postes amodié	3.995
	Nombre de postes publiques	851
11,86%	Nombre d'abonné annuels 2016	637
3,39%	Nombre de postes professionnels	54
5,08%	Nombre de postes < 8 m	4851
32,20%	Nombre de postes 8 à 12 m	2625
27,12%	Nombre de postes 12 à 18 m	1549
25,42%	Nombre de postes 18 à 24 m	419
18,64%	Nombre de postes 24 à 65 m	452
20,34%	Nombre de postes > 65 m	38
10,17%		
	Capacité (postes à sec)	
	Nombre de postes	441
25,4%		
	Capacité (posti barca in campo boe)	
	Nombres de postes in campo boe	271
22,03%		
	Frequentation (en nuits)	
	Nombre total de nuits 2016	41806
	Nombres passages moyenne durée < 1an et > 1 mois	132
1,69%		
1,69%	Nombres passages courte durée < 1	120

		mois et > 3 jours	
3,39%	3.2.1	Nombres escales < 3 jours	334
33,90%	3.2.2	Service de conciergerie	14

Tabella 5 – Plaisance & Yachting

3.2.3 Avis exprimés par les ports (questions ouvertes)

- **Services à augmenter dans les années prochaines pour favoriser le développement de la navigation de plaisance et le yachting:** augmentation des postes de mouillage, ports en hi-tech, numérisation des services portuaires, réduction de la bureaucratie.
- **Nombre des ports qui ont répondu:** sept marina ont répondu aux questions ouvertes.
- **Sujets qui reviennent le plus souvent:** augmentation des postes de mouillage, amélioration des services et des équipements.
- **Difficultés:** les problèmes concernent surtout les démarches bureaucratiques et politiques. Pourtant si on considère les postes de mouillage, on verra qu'en Ligurie¹² en 2016 on a enregistré une augmentation par rapport à l'année précédente¹³, de 10%. Une tendance confirmée aussi par l'enquête actuelle qui a recensé un total de 22681 postes de mouillage, sur une donnée de 46 réponses effectives.
- **Améliorations souhaitées:** D'après ce que l'on vient de dire, la demande d'amélioration est considérée par la plupart des marina secondaire par rapport à la question prioritaire du dépassement des entraves bureaucratiques et politiques.

¹² Le Rapport sur la navigation de plaisance du Ministère des Infrastructures et des Transports en 2016 a recensé, sur une base de 75 bateaux de plaisance inscrites dans les Registres des Bureaux Maritimes Périphériques et dans ceux des UMC au 31 janvier 2016, un nombre de poste égal à 25374, ce qui fait une augmentation de 10% par rapport à 2015.

¹³ La navigation de plaisance a été dernièrement désavantagé en Italie par la crise et par les impôts sur les bateaux de plaisance par rapport à la France. Cela a déterminé une migration vers les ports français. Ce phénomène a ralenti depuis que en France aussi – on a appliqué pendant 2017 des impôts semblables aux impôts italiens.

3.2.4 *Situation générale*

Le rapport sur la plaisance du MIT - 2016, identifie les postes de mouillage sur la base de la typologie de structure selon le DPR no 509, 2 décembre 1997, qui fournissent à l'article 2 les définitions suivantes:

- **Port de plaisance** – Ensemble de structures amovibles et inamovibles réalisées avec œuvre à terre et en mer avec le but de aider le secteur plaisance aussi grâce à des services complémentaires ;
- **Accostage touristique** – Port multifonctionnel (art.4, législation du 28 janvier 1994) ayant la fonction d'aider le secteur de la plaisance aussi grâce à des services complémentaires ;
- **Points d'amarrage** – Zones domaniales maritimes et surfaces marines équipés des structures qui ne comportent pas installations difficiles à enlever, destinés à l'amarrage, remorquages, lancement, mise en garage des petites embarcations et bateaux de plaisance.

N° Posti Barca per Capitaneria di Porto, tipologia di struttura e classi di lunghezza al 31/12/2016							
Capitaneria di Porto	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza in metri			Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 metri o non specificati	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	
Imperia	2413	1667	64	2551	1401	192	4144
Savona	3556	419	577	3042	1460	50	4552
Genova	3481	2596	2204	4828	2477	976	8281
La Spezia	1447	1257	5693	6471	1769	157	8397
LIGURIA tot. posti barca							25374
Marina di Carrara	65		1156	1079	142	1221	1221

- **Capacité et catégorie de postes:** 46 ports ont répondu directement, parmi eux 20 sont à gestion publique avec 11851 postes de mouillage et 26 privés avec 10830 postes de mouillage (parmi ceux-ci 3 sont à participation publique). Neuf réalités seulement disposent de plus de 800 postes de mouillage et représentent 48% du marché.

N° ports	%	N° postes	%	
9	19,56	Plus de 800 postes de	10783	47,55

		mouillage		
13	28,26	de 400 à 800 postes	7176	31,64
12	26,09	de 200 à 400 postes	3308	14,58
12	26,09	Jusqu'à 200 postes	1414	6,23
46	100		22681	100

Figura 3

Presque 22.000 postes de mouillage sont enregistrés dont 43% est concentré dans les communes de Genova, La Spezia, Savona, Carrara. Dans ce domaine, par les concessions gérées par les Autorités de Système Portuaire de la mer ligurienne (Genova/Savona, La Spezia/Carrara, beaucoup de sociétés privées ont développée leurs activités de plaisance (11 ports privés interviewés avec les concessions octroyées par les Autorités de Système). Imperia et tous les autres comune de la Riviera, gèrent les marina à travers les municipalités ou bien à travers le Domaine maritime:

- a) soit directement avec leurs effectifs ou bien par des contrats de service avec des sociétés spécialisées; dans ce cas on a interviewé 20 petits ports (marina) à gestion publique;
 - b) soit par des concessions octroyées à des sociétés privées ou à des associations sportives/associations d'amateurs ou à des sociétés privées à participation publique; dans ce cas ont été considérés 15 marina à gestion privée ou mixte.
- **Problèmes spécifiques:** certaines marina (par ex. Portofino, Santa Margherita, Rapallo, Lerici, Taggia, Vernazza) présentent des difficultés relatives aux surfaces destinées au mouillage (postes de mouillage) venant surtout de la nature du territoire; la plupart des marina voudrait au contraire améliorer les services et augmenter le nombre de poste de mouillage disponibles. Pour les marina à gestion publique on confirme que les difficultés sont déterminées par la lenteur des démarches bureaucratiques.

L'analyse sur les postes deviens tant plus importante plus on parle des évaluations économiques, c'est à dire de la capacité du nautisme de gérer de la valeur, tenu compte d'une vision intégrée de la filière productive (des fournisseurs aux producteurs et tout la partie d'utilisation par ex moteurs, services touristiques etc).

3.1 SECTEURS DIFFERENTS: PECHE, REPARATIONS NAVALES

Taux de réponse %	INDICATEURS PRINCIPAUX	
	PECHE	Valeur totale
25,42%	Nombre de ports concernés	15
32,20%	Nombre de postes	359
16,95%	Nombre de pêcheurs professionnels	225
1,69%	Volume (en tonnes) 2016	

Tabella 6 – Peche et reparation navale

Taux de réponse %	REPARATION NAVALE / AIRE DE CARENAGE	
25,42%	Surface en m ²	1.049.245
6,78%	Nombre de postes	243
	Effectif 2016	
	Nombre de manutentions 2016	
	Nombre d'entreprises utilisatrices	

PÊCHE:

- **Situation sur le territoire:**

Le secteur de la pêche et de l'aquaculture en Ligurie, tout en étant intéressé par de fortes criticités physiologiques et contingentes, présente quand même des niveaux d'excellence qu'il faut sauvegarder par une consciencieuse politique gérée par les institutions publiques. 'A signaler l'activité de mytiliculture et aquaculture dans le Golfe de La Spezia qui constitue une expérience de grande renommée.

- **Occasion d'innovation:** affirmation d'un rôle stratégique dans le domaine économique et productif, développement d'une politique destinée aux entreprises de ce secteur qui puisse associer l'activité économique et la durabilité, la préservation et la gestion des ressources de la mer par la réalisation de modes

d'utilisation et gestion de la ressource piscicole; mise en valeur des produits, traçabilité et sécurité alimentaire, engagement des institutions et des acteurs du territoire.

4 Le secteur des entreprises et des ports

4.1 INDICATEURS PRINCIPAUX

<u>Taux de réponse %</u>	INDICATEURS PRINCIPAUX		
	Entreprise sur le site portuel		
	Activités principales	Nombres	Taux d'entreprises %
15,25%	Amministration	2	2,74%
15,25%	Revitallement en carburant	1	1,37%
15,25%	Commerce et services liés aux activités portuaires	40	54,80%
0,00%	Commerce et services pas maritimes mais llocalisés sur le site portuaire	0	0,00%
15,25%	Equipement, manutention et réparation navale	20	27,40%
15,25%	Gestion portuaire	5	6,85%
15,25%	Location et vente des embarcations	1	1,37%
0,00%	Voyages	0	0,00%
15,54%	Peche professionnelle	2	2,74%
15,25%	Recherche /Enseignement	1	1,37%
0,00%	Trasports	0	0,00%
0,00%	Travail	0	0,00%
15,25%	Nombre total entreprises sur le site portuel	73	100,00%

Tabella 7 – Entreprises sur le site portuel

Tasso di risposta %	IMPRESSE FUORI SITO LAVORANDO PER I PORTI		
	Attività principali	Numero	%
0,00%	Amministrazione	0	0,00%
0,00%	Revitallement en carburant	0	0,00%
0,00%	Commerce et services liés aux activités portuaires	0	0,00%
0,00%	Equipement, manutention et réparation navale	0	0,00%
0,00%	Gestion portuaire	0	0,00%
0,00%	Location et vente des embarcations	0	0,00%
0,00%	Voyages	0	0,00%
0,00%	Peche professionnelle	0	0,00%
0,00%	Recherche /Enseignement	0	0,00%
0,00%	Trasports	0	0,00%
0,00%	Travail	0	0,00%
0,00%	Autres	0	0,00%
0,00%	Nombre total entreprises hors du site portuaire mais travaillant pour le port	0	0,00%

Tabella 8 – entreprises hors du site portuaire

4.2 ANALYSE DU TISSUT DES ENTREPRISES

De nos jours, la priorité stratégique pour le système portuaire de la Ligurie est la capacité d'attraction de nouveaux établissements et la création d'un esprit d'entreprise pour attirer des investissements et devenir de plus en plus compétitif sur la scène mondiale.

L'enquête n'a pas révélé un modèle d'entreprise ou d'activités agissant hors ou dans le site portuaire, mais plutôt un tableau quantitatif de l'ensemble des pôles productifs qui agissent autour de ces réalités. C'est la conséquence, premièrement, d'une différente spécificité des réalités portuaires et de la complexité des secteurs de compétences

domaniales. A ce propos il faut souligner que l'identification de la typologie d'entreprise devrait suivre cette distinction :

- ✓ *Entreprises portuaires concessionnaires* : L'entreprise portuaire concessionnaire (c'est-à-dire le gestionnaire du terminal portuaire) accomplit, organise, gère directement, vu la concession domaniale maritime de secteurs et quais maritimes, l'ensemble des opérations et des services portuaires relatifs à l'ensemble des activités portuaires.
- ✓ *Entreprises non concessionnaires* sont autorisées à effectuer des activités portuaires d'après ce qui est prévu par l'art.16 de la loi 84/1994 s.m.i. Une entreprise portuaire non concessionnaire pour le compte de tiers est un sujet qui accomplit, sans être titulaire d'une concession domaniale délivrée selon l'art. 18 de la L.84/94 s.m.i., avec un contrat d'adjudication et étant chargé de la direction et la responsabilité sur le personnel et la machinerie, les opérations de chargement et déchargement des marchandises et l'entretien de tout autre matériel pour le compte de tiers (transporteur maritime, chargeurs, receveurs). Comme prévu par la loi 84/1994 art.18 c.7, une entreprise portuaire non concessionnaire peut exercer pour le compte de tiers des activités portuaires d'embarquement, de débarquement et de manutention en général des marchandises, sur demande motivée de l'entreprise concessionnaire, seulement après avoir obtenu la nécessaire autorisation par l'Autorité de Système responsable et après avoir été inscrite dans le Registre prévu à cet effet et confié à l'Autorité responsable.

A la suite de ces faits on a identifié :

- ✓ 141 entreprises dans le site (art.18); 1314 entreprise hors site (art.68- Port de La Spezia;
- ✓ 25 entreprises dans le site ; 216 hors site – Port de Savona;
- ✓ 478 entreprises dans le site – port de Genova.

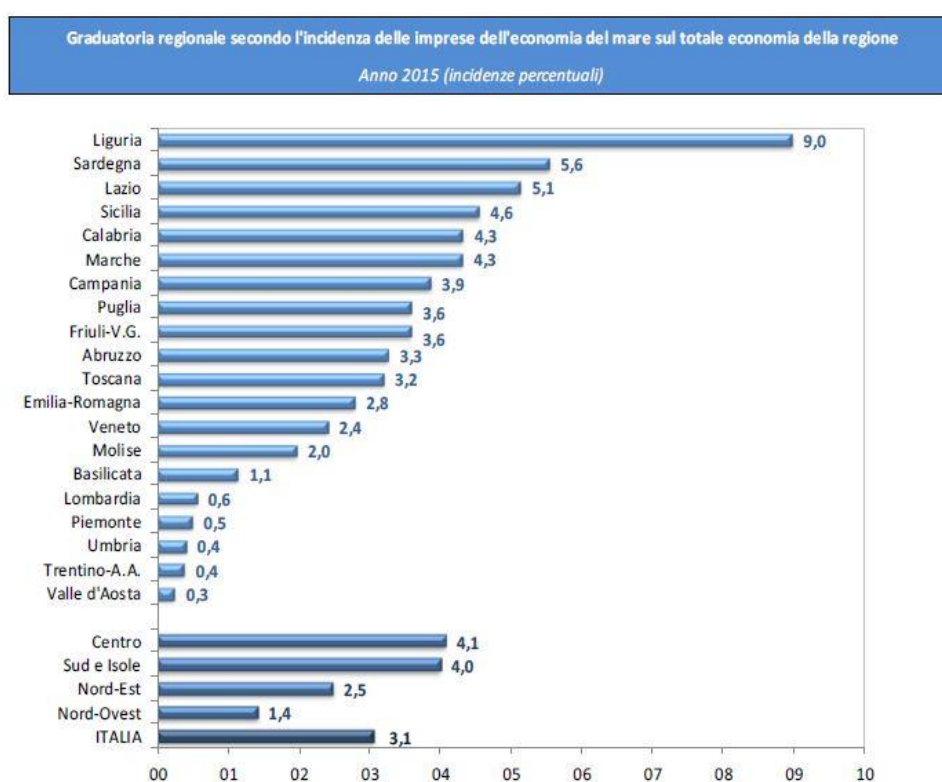
Les principales activités déclarées à l'intérieur du site portuaire concernent ensuite les chantiers navals, les commerces/les services relatifs aux activités portuaires.

L'ensemble des entreprises est intéressé non seulement aux chantiers navals militaires et civils mais aussi au nautisme, aux mega-yachts, offshore et fast ferries.

Il ne faut pas oublier que le secteur du nautisme se caractérise pour la création autout du “bateau” ou du “navire”, produit par excellence, toute une série d'activité les plus différentes qui vont des moteurs, aux produits high tech, aux agences de promotion.

D'autres données statistiques

Selon le rapport de UNIONCAMERE sur l'économie maritime 2016, la Ligurie est la région italienne où l'économie maritime a un poids plus significatif sur l'ensemble des entreprises locales, avec une présence des entreprises de la blue economy égale à 9% par rapport à l'ensemble régional des entreprises .



Fonte: elaborazioni SI.Camera su dati Unioncamere-Infocamere

Figura 4

D'après la recherche effectuée par la Société d'audit PwC, en 2015 la blue economy voire l'ensemble de production et services qui réunit les ports, l'armement, les chantiers, le nautisme, la pêche, le tourisme, les métiers, a une valeur de 11 milliards d'euros de chiffres d'affaires. Malgré la crise, en effet, la blue economy est dans l'ensemble un secteur en expansion.

Selon l'échantillon examiné (1173 entreprises¹⁴), 78,43% (donc 920 établissements) est formé par des réalités sous 5 millions; 9,97 (117) entre 10 et 20 millions, 3,58% (52) entre 20 et 50 et seulement 1,17 (20) dépassent 50 millions. Si on analyse les données, le secteur armement et logistique rejoint 50,82% des recettes totales, suivi par les chantiers et les réparations navales (8,24), alors que les autres secteurs obtiennent des résultats inférieurs: tourisme et accueil (4,84), transformation et commercialisation des produits de la pêche(3,62), équipements sportifs (1,87) et les autres activités liées à ce domaine (1,94).

4.3 SITUATION GENERALE ET OPPORTUNITES DE DEVELOPPEMENT

A la suite de cette analyse, il est clair que le développement du système portuaire de la Ligurie, conçu comme réalisation de ces opportunités de croissance que le secteur met en évidence, va dépendre des éléments déterminés par l'interaction entre tous les acteurs intéressés : les Autorités de Système Portuaire, le système de réseau de transport, les institutions, le territoire et ses liens avec les autres stakeholders. Ces facteurs seront les éléments déterminants pour le développement à venir. Si d'un côté la logistique et le shipping ont sûrement une importance majeure dans les ports plus vastes, de l'autre le potentiel du tourisme et l'importance de l'innovation restent les éléments sur lesquels insister pour le développement. L'analyse du territoire démontre que les ports de la Ligurie peuvent jouer un rôle stratégique dans la région du Nord-Ouest à cause de leur position géographique et de leur conformation. Pour dépasser les obstacles bureaucratiques et relatives aux infrastructures qui entravent aujourd'hui le développement du pays, l'emploi des nouvelles technologies sera fondamental, ainsi qu'une rapide adéquation des processus décisionnels et opérationnels des contextes en changement continu et à une vision intégrée des acteurs publics et privés qui dirigent les différentes étapes de la chaîne commerciale.

Seulement les ports qui possèdent une vision stratégique dans la réalisation des infrastructures, un niveau satisfaisant d'accessibilité et des niveaux de services conformes aux exigences du marché et des utilisateurs, dans le respect de l'environnement, pourront répondre d'une manière performante au développement du

¹⁴ Il s'agit de sociétés en activité avec siège statutaire ou opérationnel en Ligurie qui appartiennent au secteur de la blue economy identifiées sur la base des codes ARIECO, tandis que les informations nécessaires pour la sélection des entreprises et les analyses sont tirées des données de bilan disponibles sur la banque des données AIDA.

traffico portuaire. 'A ce propos les partnership public/privé et la réalisation des infrastructures nécessaires au développement des ports seront fondamentales.

5 Conclusion : Principales chances de développement

On peut déduire le potentiel de développement de chaque port de la comparaison entre l'état actuel des infrastructures et la demande ; cette comparaison fait ressortir les exigences avec lesquelles le système portuaire devra se mesurer. Notamment:

- **Logistique**: le développement du secteur logistique intéresse particulièrement les 4 ports commerciaux de la région. Le défi concerne d'abord : l'accessibilité intermodale du territoire, c'est-à-dire la capacité de rejoindre les territoires à des coûts compétitifs ; la réalisation du guichet unique des contrôles, les nouvelles démarches concernant le dédouanement, la simplification pour la réalisation des dragages ; l'accélération et simplification des démarches ; le développement des autoroutes maritimes, le renforcement de la coordination centrale des politiques et la réforme de la gouvernance. La digitalisation devient nécessaire, même si non suffisante, pour adapter les services logistiques aux défis de la globalisation. Les investissements relatifs aux infrastructures seront fondamentaux ainsi que les démarches, les règlements administratifs, l'informatisation de la chaîne logistique.
- **Plaisance et Yachting**: Il est nécessaire d'intervenir d'une façon efficace pour la rénovation des ports , pour le recouvrement, renforcement et l'exploitation des escales dédiées à la navigation de plaisance . En même temps il est nécessaire aussi d'investir davantage pour favoriser de meilleures chances d'emploi dans le secteur industriel de la navigation de plaisance et des fournisseurs. Il faut rechercher la collaboration avec les institutions publiques et privées intéressées dans le but d'améliorer la compétitivité du secteur tout en sauvegardant les côtes italiennes et l'environnement marin.
- **Croisières et ferries**: la Ligurie est la première région italienne avec 2,5 millions de passagers des croisières en 2016. Un secteur au grand potentiel qui nécessite d'infrastructures et de conditions commerciales favorables pour aider de la meilleure façon ce marché, par la qualité des services au passagers et l'offre touristiques du territoire.