



CONFINDUSTRIA  
LIGURIA

*Incontro con il  
Ministro dello Sviluppo economico  
Stefano Patuanelli*

VENERDÌ 31 LUGLIO  
FONDAZIONE ANSALDO - LEONARDO

Note sull'economia ligure  
a cura di Confindustria Liguria, Confindustria Genova,  
Unione degli Industriali di Savona, Confindustria La Spezia, Confindustria Imperia



CONFINDUSTRIA  
GENOVA



UNIONE INDUSTRIALI  
della Provincia di Savona



CONFINDUSTRIA  
LA SPEZIA



CONFINDUSTRIA  
IMPERIA



## Confindustria Liguria

La Liguria è una regione dalle caratteristiche molto particolari nel contesto italiano; una striscia di territorio affacciata sul mare e compressa dalle montagne retrostanti alla costa, che garantiscono con gli alti fondali e con la localizzazione più a nord nel Mar Tirreno le condizioni migliori per svolgere la funzione del maggior sistema portuale nazionale. Con l'attuale riforma della portualità i porti di Genova e Savona sono gestiti dall'unica Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, mentre quello di La Spezia è gestito dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale insieme al Porto toscano di Marina di Carrara.

Il ruolo storico di grandi porti nel contesto del Mediterraneo e quindi di relazione nelle rotte internazionali si è progressivamente evoluto fino a rappresentare uno dei terminali più significativi dell'attuale Via della Seta, in fase di costruzione nei collegamenti dell'Europa con l'Estremo Oriente.

Nel complesso, quindi, i porti liguri sono al primo posto in Italia quanto a merce movimentata (83 milioni di tonnellate contro il 62 milioni di Trieste) e, in particolare di traffico contenitori (con il 52% dei TEUS in transito per i porti italiani). Il sistema portuale ligure, nel suo complesso, genera un valore aggiunto di 4,5 miliardi di euro, superiore a quello di Londra. La quota dell'economia del mare sul totale regionale è del 9,2%, rispetto alla media nazionale del 3,2%.

Peraltro, economia del mare non è solo attività di traffico delle merci e mobilità delle persone. È anche, fondamentalmente, attività industriale nella cantieristica navale e nautica, settori in cui la Liguria è al primo posto in Italia per numerosità e concentrazione di imprese; la cantieristica navale, che è uno dei settori industriali ad alto contenuto di tecnologia, rappresenta il 9,4% dell'export della Regione.

Le ragioni naturali, territoriali oltre che storiche, che fanno della Liguria un luogo idoneo per la cantieristica navale e la nautica sono evidenti e sono almeno in parte analoghe a quelle che hanno caratterizzato lo sviluppo industriale *tout court* della Regione. La portualità garantisce, infatti, le condizioni migliori per l'approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati e, quindi, per la spedizione dei prodotti finiti via mare. Per la logistica via terra sono necessarie potenti infrastrutture ferroviarie e stradali che le Autorità Statali (nel Regno di Sardegna e d'Italia prima e nella Repubblica Italiana successivamente) hanno via via costruito negli ultimi 150 anni.

Il ruolo dello Stato nell'economia ligure è quindi storicamente fondamentale: dal punto di vista della politica industriale, prima ancora che della conseguente politica degli investimenti infrastrutturali. In tempi più recenti si è potuto constatare nel ruolo dell'IRI nella ricostruzione postbellica e quindi nella funzione che le grandi imprese a partecipazione statale hanno avuto come traino per tutta l'economia regionale, caratterizzata da una diffusa presenza di PMI, la cui media per addetti è inferiore al dato nazionale.

Le grandi imprese, comprese quelle che nel corso del tempo sono state privatizzate (in molti casi oggetto di investimenti provenienti dall'estero) hanno

garantito una concentrazione di saperi tecnologici e manageriali che nel tempo si sono trasferiti arricchendo tutto il sistema produttivo regionale, che al momento presenta una risorsa molto qualificata nel contesto italiano

\*\*\*

Il ruolo dell'industria all'interno dell'economia regionale va correttamente inteso comprendendo in esso non solo gli insediamenti manifatturieri propriamente risultanti dalla codifica statistica, ma anche i settori dei servizi intrinsecamente connessi, a partire dalla logistica multimodale per passare a settori ad alta specializzazione come l'ingegneria, l'informatica, la ricerca e sviluppo.

Da questo punto di vista, la Liguria presenta delle caratteristiche strutturali che ne fanno un caso unico in Italia per la forte concentrazione di imprese e addetti che operano nella filiera dell'alta tecnologia (comprensiva delle attività di formazione, ricerca, trasferimento tecnologico e applicazioni industriali). Lo sviluppo di tali attività potrebbe essere sostenuto da provvedimenti in grado di rafforzarle, con particolare riferimento alle strategie di internazionalizzazione e di attrazione sul territorio di investimenti.

A tale proposito è necessario che l'infrastrutturazione della banda ultralarga raggiunga nei tempi più brevi tutto il territorio regionale, in particolare nelle zone "grigie" dove è alta la presenza di attività produttive. Vanno rafforzate le iniziative del MISE volte a supportare progetti di filiera per la digitalizzazione delle PMI che operano nella supply chain delle grandi imprese; si tratta di una strategia molto promettente che in Liguria ha avuto applicazione con il progetto Aenet 4.0 di Ansaldo Energia e che ora sta sviluppandosi con logiche analoghe in ABB e Leonardo.

Nell'ambito del Programma Digital Europe e della prossima definizione della short list dei progetti di candidatura per la call European Digital Innovation Hub, è stato formalizzato un accordo tra Università di Genova, Istituto Italiano di Tecnologia, Centro di Competenza Start 4.0, Digital Innovation Hub Liguria (rete Confindustria) e Liguria Digitale per un progetto unitario, che raggruppa le migliori competenze disponibili a livello regionale.

Per quanto sia una Regione di piccole dimensioni, la Liguria presenta delle caratterizzazioni che ne specializzano l'attività economica nelle diverse province: a Imperia è prevalente la funzione della produzione alimentare e floricola, oltre che nei settori del turismo e delle costruzioni, mentre l'area centrale della provincia di Savona e della Città Metropolitana di Genova è tradizionalmente il motore della produzione industriale, oltre che della funzione portuale. A La Spezia il porto e l'Arsenale della Marina Militare hanno da sempre connaturato lo sviluppo della città e della Provincia, che ha nell'industria nautica uno dei suoi punti di eccellenza.

Questa realtà, che merita di essere analizzata accuratamente e valutata nelle sue potenzialità di sviluppo, è stata pesantemente investita, come il resto del Paese, dall'emergenza COVID-19, che ha prodotto conseguenze pesanti sul tessuto economico regionale, aggravate dallo stato di crisi che sotto diversi aspetti sta riguardando la rete infrastrutturale. Si tratta di due aspetti che vanno affrontati e risolti in tempi brevi, in un contesto di interesse nazionale, per consentire alla Liguria di esprimere al meglio tutte le proprie potenzialità.

**Dataset:Principali aggregati territoriali di Contabilità Nazionale**

Tipo aggregato		valore aggiunto			
Valutazione		prezzi correnti			
Correzione		dati grezzi			
Tipologia di prezzo		prezzi base			
Edizione		Mag-2020			
Selezione periodo		2018			
Territorio	Italia	Italia		Peso % Liguria su Italia	Peso % Liguria su Nord
		Nord-ovest	Nord-ovest Liguria		
<b>Branca di attività (NACE Rev2)</b>					
Totale attività economiche	1.584.462,2	520.648,8	44.793,1	2,8	8,6
Agricoltura, silvicoltura e pesca	34.726,9	6.446,4	447,2	1,3	6,9
Industria e costruzioni	378.070,9	137.622,3	8.410,1	2,2	6,1
di cui: ndustria in senso stretto	310.589,1	116.392,0	6.483,8	2,1	5,6
di cui: costruzioni	67.481,8	21.230,2	1.926,4	2,9	9,1
Servizi	1.171.664,4	376.580,1	35.935,8	3,1	9,5
di cui: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporti e magazzinaggio, servizi di alloggio e di ristorazione, servizi di informazione e comunicazione	398.704,5	133.735,8	13.036,8	3,3	9,7
di cui: attività finanziarie e assicurative, attività immobiliari, attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrazione e servizi di supporto	445.093,2	159.582,4	13.572,0	3,0	8,5
di cui: amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria, istruzione, sanità e assistenza sociale, attività artistiche, di intrattenimento e divertimento, riparazione di beni per la casa e altri servizi	327.866,7	83.261,9	9.327,0	2,8	11,2

**Dataset:Principali aggregati territoriali di Contabilità Nazionale**

Tipo aggregato		valore aggiunto							
Valutazione		prezzi correnti							
Correzione		dati grezzi							
Tipologia di prezzo		prezzi base							
Edizione		Mag-2020							
Selezione periodo		2017							
Territorio	Liguria	Liguria						La Spezia	
		Imperia	Peso % su Liguria	Savona	Peso % su Liguria	Genova	Peso % su Liguria		Peso % su Liguria
<b>Branca di attività (NACE Rev2)</b>									
totale attività economiche	44.071,4	4.545,0	10,3	6.968,6	15,8	26.659,8	60,5	5.897,9	13,4
agricoltura, silvicoltura e pesca	462,8	252,5	54,6	111,5	24,1	63,9	13,8	34,9	7,5
Industria e costruzioni	8.307,0	546,9	6,6	1.613,0	19,4	5.059,5	60,9	1.087,5	13,1
Industria in senso stretto	6.298,6	310,1	4,9	1.221,7	19,4	3.898,9	61,9	867,9	13,8
industria manifatturiera	4.771,6	196,4	4,1	1.034,5	21,7	2.877,2	60,3	663,4	13,9
Costruzioni	2.008,4	236,9	11,8	391,3	19,5	1.160,6	57,8	219,6	10,9
Servizi	35.301,6	3.745,6	10,6	5.244,1	14,9	21.536,4	61,0	4.775,5	13,5
commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporto e magazzinaggio, servizi di alloggio e di ristorazione	11.921,0	1.216,7	10,2	1.680,0	14,1	7.639,6	64,1	1.384,7	11,6
servizi di informazione e comunicazione	1.072,4	49,6	4,6	103,1	9,6	841,0	78,4	78,7	7,3
attività finanziarie e assicurative	1.823,2	171,9	9,4	290,2	15,9	1.151,1	63,1	210,0	11,5
attività immobiliari	7.723,7	975,9	12,6	1.316,3	17,0	4.405,0	57,0	1.026,5	13,3
attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrazione e servizi di supporto	3.616,0	276,0	7,6	455,8	12,6	2.454,8	67,9	429,5	11,9
amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria, istruzione, sanità e assistenza sociale	7.090,1	777,6	11,0	1.070,0	15,1	3.831,2	54,0	1.411,3	19,9
attività artistiche, di intrattenimento e divertimento, riparazione di beni per la casa e altri servizi	2.055,3	277,9	13,5	328,8	16,0	1.213,8	59,1	234,8	11,4



## Confindustria Genova

La Città Metropolitana di Genova è stata investita negli ultimi due anni da alcuni eventi che hanno duramente messo a prova la tenuta del suo tessuto economico. Tra questi, il crollo del Ponte Morandi e, più ancora, gli interventi per la verifica e messa in sicurezza della rete autostradale, insieme ai ritardi accumulatisi nella realizzazione del Terzo valico e nel potenziamento del nodo ferroviario di Genova, hanno provocato danni diretti e indiretti che hanno penalizzato le aziende del settore logistico-portuale, ma anche dell'industria, del commercio, dei servizi alle imprese e del turismo; in tutti questi casi la somma degli effetti negativi risultanti dalla perdita di fatturato e dall'aumento dei costi per la mobilità di persone e merci è stata ingente e stimata ben oltre al miliardo di euro.

Oltre a questo, l'emergenza Covid-19 ha colpito in particolare il settore del turismo e, per la generalità dei settori, la stabilità delle PMI, che a Genova e in Liguria hanno una dimensione per addetti inferiore alla media nazionale. Per queste aziende saranno decisivi i provvedimenti nel campo della liquidità di cassa e nel sostegno alla ripresa degli investimenti.

In aggiunta ai temi di carattere generale già sviluppati da Confindustria Liguria, si segnalano i seguenti punti più di dettaglio territoriale, di competenza del MISE.

**Arcelor Mittal:** lo stabilimento di Genova Cornigliano ha una sua autonomia gestionale e di mercato che deve essere valorizzata qualunque siano le evoluzioni della vertenza che coinvolge gli altri stabilimenti italiani della ex ILVA e, in particolare, quello di Taranto. Al fine di non deprimere le opportunità di mercato, che anche in fase di emergenza Covid-19 si sono presentate, è necessario che la vertenza si chiuda al più presto e, in questa, che venga anche risolta la questione dell'ottimizzazione delle aree di pertinenza dello stabilimento, necessarie per lo sviluppo dell'attività industriale. Nelle relazioni con le diverse proprietà e strutture commissariali che si sono alternate negli ultimi anni, è sempre emerso che una parte considerevole delle aree attualmente in gestione dello stabilimento di Cornigliano possano essere restituite anticipatamente rispetto alla scadenza prevista dall'Accordo di programma, a beneficio di altre iniziative di sviluppo economico della città. A oggi l'unica iniziativa in tal senso che si è realizzata riguarda il nuovo stabilimento di Ansaldo Energia, che consente a una delle maggiori aziende manifatturiere genovesi di avere lo "sbocco al mare" per procedere con efficienza di processo a inviare i propri prodotti a destinazione. Analogamente, qualora fossero disponibili aree con caratteristiche simili, si potrebbe sviluppare un'iniziativa mirata all'attrazione di investimenti da parte di aziende industriali e/o di logistica avanzata, grazie alla collocazione di tali aree in ambito portuale.

**Alitalia:** allo stato i collegamenti aerei di Genova con Roma (intesa sia come hub che come destinazione finale) sono limitati a un unico volo giornaliero, che penalizza oltre modo l'attività economica della città per ogni settore produttivo e per le esigenze sia di outgoing che di incoming. Già prima dell'emergenza COVID-



19, i quattro voli giornalieri per Roma operati da Alitalia presentavano un piano tariffario molto gravoso per i viaggiatori, ben superiore all'offerta disponibile per tratte analoghe sul territorio nazionale. Si tratta di un ulteriore elemento che contribuisce all'isolamento della città che, per le sue caratteristiche funzionali, dovrebbe invece godere di condizioni opposte. La chiusura della vertenza Alitalia dovrebbe necessariamente comportare un sostanziale miglioramento delle condizioni di servizio per il territorio genovese.

**ASPI:** La vicenda dell'assetto concessorio riguarda tutto il Governo e non solo il MIT. Oltre all'obiettivo della massima urgenza di restituire al territorio genovese una rete autostradale funzionale, anche grazie agli investimenti indifferibili della Gronda di Genova e del tunnel Rapallo-Fontanabuona, si pone il tema più generale della valutazione di opportunità e modalità dell'intervento dello Stato nello svolgimento delle attività economiche. Questo travalica le stesse vicende delle concessioni autostradali e riguarda più in generale i contenuti delle scelte di politica industriale post emergenza Covid-19.



UNIONE INDUSTRIALI  
della Provincia di Savona

## Unione Industriali della Provincia di Savona

### ***Il contesto industriale del Savonese***

Il comparto dell'industria, che pesa in Liguria per il 18,9% del valore aggiunto, a Savona è in linea con il dato nazionale (oltre il 25%) e si caratterizza per una presenza di manifattura più elevata rispetto alle altre province, grazie alla presenza aree tradizionalmente vocate all'industria (come il Vadese e la Valle Bormida) e alla contiguità con gli scali portuali.

Nel 2019 - e con numeri in ascesa fino al Covid - il savonese aveva raggiunto nel comparto industriale - in termini di occupazione - gli oltre 26.000 addetti, recuperando oltre 5.000 posti di lavoro rispetto alla crisi che nel periodo 2013-2015 aveva portato alla dichiarazione di "Area di Crisi Industriale Complessa"; ciò, grazie alla forte propensione all'export (export della provincia di Savona è oltre il 21% di quello regionale ed è esclusivamente manifatturiero) e a una progettualità che le imprese già presenti sul territorio hanno saputo mettere in campo, nonostante il quasi totale isolamento infrastrutturale degli ultimi due anni (Ponte Morandi, Mareggiata ed eventi climatici della fine 2018, crollo Ponte della A6, limitazioni della autostrada A10 e A26).

Ciò è dimostrato anche dalla vasta adesione progettuale ai bandi per l'area di crisi messi in campo sia a livello nazionale, sia a livello regionale, con investimenti, in gran parte realizzati o in corso di realizzazione, che hanno trovato e troveranno - anche grazie all'ulteriore stanziamento, nazionale e regionale, portato in dote dal nuovo Accordo di Programma per l'Area di Crisi - un importante supporto finanziario pubblico.

Sono aperti tre principali tavoli di crisi (Piaggio Aero, Bombardier Transportation, Italiana Coke - Funivie) che, ove non finalizzati favorevolmente, potrebbero, tuttavia, riaprire una ferita grave nel tessuto produttivo e nell'occupazione della provincia, già oggi gravata dalla forte crisi dei servizi del commercio e del turismo, settori nei quali sono stati persi circa 6.000 addetti negli ultimi cinque anni (pre Covid) compensati solo dal recupero dell'industria.

L'economia del mare, così come per le altre province liguri, pesa notevolmente sul PIL del savonese, ma la fragilità del territorio, l'insufficiente o quantomeno inadeguata e vecchia dotazione infrastrutturale - unita alla crisi Covid - rischia di compromettere uno dei settori più rilevanti dell'economia territoriale, che rappresenta, da solo, oltre il 10% del valore aggiunto provinciale e colloca Savona al settimo posto nazionale nel peso dell'economia del mare sul V.A. provinciale.

Il settore portuale occupa attualmente oltre 12.000 addetti (cantieristica, logistica portuale per merci e passeggeri, industria ittica, turismo crocieristico e balneare).

Savona, al netto del nuovo terminal Maersk-Cosco di Vado Ligure, è il settimo porto nazionale e costituisce con Genova il sistema portuale principale del Paese e la porta di accesso per il nord-ovest, elemento essenziale per l'economia delle imprese manifatturiere di Piemonte, Liguria e Lombardia. Il terminal di Vado Ligure

è il primo porto con varchi integralmente automatizzati in grado di competere con i porti del nord-Europa - se adeguatamente servito da infrastrutture efficienti.

### ***Punti di forza***

Savona ha come punti di forza, quindi:

- un forte posizionamento nel comparto industriale;
- una resilienza dell'occupazione rispetto al resto della regione;
- una forte propensione all'export con performance superiori alla media regionale Un'importante filiera del mare destinata a crescere con l'avvio del terminal di Vado Ligure;
- una forte capacità attrattiva del settore turistico (il maggior numero di notti e presenze della regione);
- forti competenze nel campo della manifattura e dell'energia, anche grazie alla presenza del campus universitario e una media di laureati/ diplomati superiore alla media italiana.

### ***Punti di debolezza***

Le principali vulnerabilità del savonese sono, invece, riassumibili come segue:

- infrastrutture (tradizionali e digitali) decisamente inadeguate che rischiano di isolarla;
- rischio di debolezza a medio termine sull'ecosistema industriale e di ricerca se non connesso al resto del Paese e all'Europa (conseguenza del punto precedente);
- accentuato de-popolamento con un potenziale problema di sostenibilità futura determinata da dinamiche di invecchiamento (diminuzione della popolazione in fascia di età attiva e fuga dei laureati liguri);
- mancanza di una chiara visione strategica del territorio a medio e lungo termine, anche in conseguenza del problema infrastrutturale;
- mancanza di figure professionali qualificate e formate per sostenere lo sviluppo del territorio.

### ***L'emergenza Covid-19 e il suo impatto sull'economia savonese***

Anche nel territorio savonese, come nel resto del territorio nazionale, l'emergenza legata alla pandemia ha introdotto un clima di forte incertezza, che rende difficile non solo fare delle previsioni future, ma anche, in qualche misura, fare una valutazione affidabile di quello che è stato l'impatto attuale.

Al momento noi, come Unione Industriali, non abbiamo registrato effetti eclatanti; alcune aziende, appartenenti ai settori essenziali (circa il 60% delle imprese industriali), hanno continuato a produrre - seppure in maniera ridotta - durante il lockdown, mentre le altre sono ripartite regolarmente dopo il lockdown. Ovviamente, un impatto che, nella media, al netto dei settori più pesantemente colpiti, come il turismo, si attesta intorno a un 20-25% dei volumi pre-Covid. Attualmente i settori più colpiti (eccettuato il turismo) sono la meccanica automotive (dove i volumi sono scesi del 45%) e la logistica portuale (con una flessione a partire da inizio aprile e che oggi supera il 40%).

Attualmente tutte le aziende stanno facendo fronte alla situazione, anche facendo ricorso alle misure di sostegno messe a disposizione dal Governo (l'Unione Industriali ha seguito le pratiche per la Cassa Ordinaria o in Deroga Covid-19 per circa 200 aziende), ma è evidente che, qualora i timidi segnali di ripresa registrati



in questi mesi, non si concretizzassero, nel prossimo autunno, quando peraltro alcuni degli ammortizzatori sociali messi in atto dal Governo cominceranno a perdere effetto, alcune imprese, soprattutto le piccole e medie, avrebbero seri problemi di liquidità, con il relativo impatto occupazionale e sociale che ne deriverebbe. La sensazione percepita dagli imprenditori, oggi, è che le imprese più strutturate cerchino di tenersi pronti con più liquidità possibile al previsto calo della domanda autunnale, ma le misure sulla liquidità, mutui e tassazione, con eccezione di alcuni interventi sull'IRAP, considerato che buona parte delle nostre imprese non ha potuto godere della sospensione dei versamenti con conseguente drenaggio di liquidità fin da aprile, si siano rivelate insufficienti se non dannose perché hanno distribuito piccoli benefici a pioggia, invece di sterilizzare tassazione e perdite aziendali.

## Confindustria La Spezia

La Liguria è la regione italiana meno estesa dopo la Valle d'Aosta, copre un'area di 5.410 kmq, corrispondenti all'1,8% della superficie nazionale e al 9,3% della macroarea del Nord-Ovest (Liguria, Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta).

La Liguria, a fine 2019, registra circa 1,5mln di abitanti (-0,8% circa rispetto al 2018) prevalentemente concentrati nell'area metropolitana di Genova (circa 837.000 pari al 54% del totale regionale); i residenti della Liguria corrispondono a circa il 2,5% della popolazione nazionale e rappresentano poco meno del 10% della macroarea Nord-Ovest.

La provincia della Spezia conta circa 219mila abitanti suddivisi in 32 Comuni, di cui circa il 42% (pari a circa 93mila abitanti) residenti nel capoluogo La Spezia.

Il decremento costante della popolazione regionale è principalmente dovuto al saldo naturale negativo che non è compensato dai flussi migratori entranti.

La Liguria, inoltre, nel suo complesso è caratterizzata da un significativo fenomeno di "degiornamento" demografico (riduzione dei giovani) che la rende la Regione con il tasso di crescita naturale della popolazione più basso d'Italia; d'altro canto è però una delle regioni italiane (la sesta) con il più elevato tasso di scolarizzazione (circa 80,9%), quasi tre punti sopra alla media Nord-Ovest; si posiziona al 5° posto, inoltre, per numero di laureati sul totale della popolazione tra 25 e 64 anni (dati ISTAT 2017).

Dall'ultimo dato ISTAT disponibile, nel 2018, la Liguria ha generato a livello aggregato un valore di 44,8mld di euro pari al 2,8% del valore aggiunto nazionale.

I settori dell'attività portuale, la movimentazione di merci e passeggeri via mare, i servizi di alloggio e ristorazione, generano circa il 66% del valore aggiunto (Liguria al 1° posto per traffico di container ed al 2° per traffico di passeggeri crocieristi).

A livello provinciale, La Spezia, nel 2017 - ultimo dato disponibile - rappresenta circa il 13,4% del valore aggiunto prodotto a livello regionale con circa 5,9Mld di euro.

La nostra provincia mostra una marcata quota di valore aggiunto generato dall'industria manifatturiera (manifattura in senso stretto e costruzioni rappresentano circa il 15% del totale del V.A. provinciale), grazie anche alla presenza dell'importante polo nazionale della costruzione di navi e di imbarcazioni di lusso che si estende tra Liguria e Toscana, a cavallo tra le Province della Spezia e di Massa Carrara.

Proprio in questo senso, la ricerca di Fondazione Symbola "Le Capitali della Nautica" commissionata da Confindustria Nautica e presentata a giugno 2019 (dati 2018), individua il distretto nautico della Spezia al primo posto in Italia per numero di addetti nella produzione cantieristica da diporto con 1.622 occupati (pari al 1,82% del dato complessivo provinciale), superando per la prima volta Lucca (distretto di Viareggio) con 1.583 occupati.

La Spezia primeggia anche in termini di ricchezza prodotta direttamente dall'attività cantieristica grazie ad oltre 144M€ (pari al 2,38% del valore aggiunto complessivo provinciale); anche in questo caso segue Lucca con 133,6M€.

Altra componente locale significativa in termini di valore aggiunto è rappresentata dal settore dei servizi all'interno del quale il turismo gioca un ruolo fondamentale, soprattutto grazie alla presenza delle Cinque Terre che attraggono sul territorio circa 3 milioni di turisti/anno e si posizionano come terza meta turistica italiana.

Nel settore dei servizi, inoltre, da sottolineare la presenza del comparto della logistica e quindi di tutte le attività legate alla portualità (nel 2019 La Spezia secondo porto in Italia, dopo Genova, per movimentazione di container in import/export; se si considera anche il trasbordo è il terzo porto in Italia dopo Gioia Tauro e Genova).

Il totale degli occupati della provincia della Spezia nel 2019 è pari a 89.000 unità di cui 11.000 industria, 5.000 costruzioni, 72.000 servizi e 1.000 agricoltura. Evidenziamo che il dato complessivo è in crescita del 4,7% rispetto al 2018.

Alla Spezia sono attive circa 17.200 imprese (pari al 12,5% del dato complessivo regionale); dei complessivi 89.000 occupati provinciali, 58.500 circa sono addetti nelle imprese con prevalenza dei settori manifatturiero, commercio, alloggio/ristorazione, costruzioni e trasporti/magazzinaggio.

Nel 2019 il tasso di occupazione nella fascia di età 15 - 64 anni è passato al 64,1% con un incremento di tre punti percentuali rispetto al 2018. Analogamente, il tasso di disoccupazione per la stessa fascia di età nel 2019 è passato al 9% calando di un punto rispetto al dato 2018. Entrambi questi valori, per la nostra provincia, risultano migliori del dato medio regionale.

### ***Gli effetti dell'emergenza epidemiologica Covid-19***

Da alcune recenti analisi condotte dal Gruppo Ambrosetti, l'impatto della crisi epidemiologica atteso a livello economico per la regione Liguria è pari al - 8,7% (in una forbice previsionale tra -5,7% e -11,7%), portando il PIL previsto per il 2019 e pari a 44,1Mld€, a 40,3Mld€ a fine 2020.

Dal medesimo studio emerge che lo spaccato settoriale mostra un quadro leggermente differente rispetto al contesto italiano, sottolineando la maggior capacità di resistenza del nostro territorio rispetto al Sistema-Paese. Infatti, a fronte di una riduzione simile di -1,9% dell'agroalimentare, si stima che la Regione Liguria subirà una contrazione più ridotta per la manifattura (-15,5% contro -15,7% in Italia) e nelle costruzioni (-22,5% contro -33,3% in Italia).

Tuttavia, vi sono alcuni settori economici maggiormente colpiti tra cui il comparto della logistica e quindi della portualità ed il turismo, per il quale la misura di lockdown imposta a marzo 2020 ha quasi del tutto annullato l'attività economica del comparto, portando a una previsione di calo del valore aggiunto compresa tra - 37% e - 47%.

A livello nazionale, lo stesso modello di stima sviluppato da Ambrosetti prevede una contrazione dell'economia pari a -9,1% a fine 2020 (in una forbice previsionale che va da -6,1% a -12,1%). In termini assoluti, si stima che il PIL nazionale scenderà a circa 1.600Mld€ a fine 2020, un valore che in termini reali corrisponde al PIL del 1998, con un balzo indietro quindi di 22 anni.

Anche a livello regionale, il calo del valore aggiunto potrebbe avere impatti in termini occupazionali; rielaborando le stime di ISTAT, in Liguria il tasso di attività ha

fatto registrare una forte decrescita già in aprile rispetto al primo trimestre 2020 (-2,5%), più marcata per le donne (-2,8%), ma comunque minore del contesto nazionale (-2,7%). Discorso simile vale per il tasso di occupazione, in calo del -0,8% in aprile rispetto al primo trimestre 2020.

Il recente "Rapporto Regionale PMI 2020" realizzato da Confindustria e Cerved, inoltre, ha individuato la Liguria come la regione più fragile del Nord-Ovest, in termini prospettici e di medio periodo per le imprese di più piccole dimensioni; gli effetti sulla redditività lorda e sul leverage di queste imprese saranno molto consistenti e il rischio di default sarà il più alto riscontrato in tutte le regioni del Nord.

Il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni ha permesso di mitigare gli impatti negativi potenzialmente molto rilevanti sul mercato del lavoro; si stima infatti che il totale delle ore autorizzate di Cassa Integrazione Guadagni ordinaria nella Regione Liguria passerà da 1 milione di ore nel 2019 a 11,4 milioni a fine 2020.

Il medesimo modello previsionale, per il 2021, stima per la Regione Liguria un "rimbalzo" del PIL pari a +4,1%, (con un picco massimo di +4,5% per Imperia e un picco minimo di +1,1% per Savona); per La Spezia è stimato un rialzo del +4%. L'espansione dell'economia nazionale è prevista attestarsi intorno a +4,6%. Queste stime sono condizionate dall'assenza di una seconda ondata di contagi in autunno: se questa dovesse verificarsi, il PIL ligure per il 2021 subirebbe una nuova contrazione del -7,8%.

\*\*\*

Nel corso del 2019, Confindustria La Spezia, su sollecitazione della Regione Liguria, ha organizzato gli "Stati generali dell'economia della Spezia".

In particolare, tra aprile e novembre, ha realizzato due distinte Fasi; la prima ha visto un confronto tra operatori economici, stakeholder e parti sociali maggiormente rappresentativi nell'ambito dei settori economici più importanti (Industria, Porto/Logistica, Infrastrutture/Territorio, Turismo/Commercio/Cultura).

A seguito di questa prima iniziativa, si è dato avvio ad una serie di incontri tematici organizzati per Gruppi di lavoro.

La seconda Fase, pubblicamente presentata a novembre 2019, ha avuto l'obiettivo di presentare un documento che raccogliesse in maniera coordinata e ragionata le proposte dirette a favorire e stimolare lo sviluppo del sistema economico locale, partendo dai numerosi ed importanti temi emersi nell'ambito dei tavoli operativi di confronto.

Questo impegnativo percorso, ci è stato possibile anche grazie al significativo supporto dato da Ernst & Young, coinvolto in qualità di partner tecnico di questa iniziativa.

Al fine di raffigurare in maniera schematica le necessità avvertite da tutti gli operatori economici del territorio spezzino, si elencano di seguito gli spunti di approfondimento e riflessione rilevati dal documento finale di sintesi:

- 1) identificazione e finanziamento di strumenti per supportare la managerializzazione e l'adozione di processi di delega
- 2) identificazione e finanziamento di strumenti a favore dell'aggregazione e della crescita delle Micro/PMI

- 3) investimento in (1) incubatori e acceleratori d'impresa, (2) polo di trasferimento di tecnologie sostenibili per la nautica, (3) spazi adeguati all'attività di formazione e ricerca
- 4) sviluppo "green" del traffico portuale e della mobilità cittadina
- 5) rilancio e ultimazione delle opere infrastrutturali strategiche e piena operatività di quelle esistenti
- 6) ripensamento della destinazione delle aree industriali inutilizzate o parzialmente utilizzate
- 7) potenziamento dei servizi e delle infrastrutture alla cittadinanza
- 8) valorizzazione dell'identità economica e turistica del territorio ed introduzione di una governance provinciale e «cabina di regia unica».

Queste sono le priorità e le richieste che il mondo economico e produttivo della Spezia ha individuato e rilevato come più importanti nell'ottica della crescita del nostro territorio.

In questa sede indichiamo alcune esigenze di natura generale del nostro territorio:

- 1) carenze infrastrutturali con particolare riferimento al finanziamento della Linea Ferroviaria Pontremolese
- 2) ridefinizione della presenza di Enel, a seguito della dismissione di alcune aree nell'ambito della progetto di riconversione della centrale Eugenio Montale La Spezia
- 3) adeguamento della presenza della Marina Militare al mutato quadro nazionale ed internazionale.





## **Confindustria Imperia**

L'economia della Provincia di Imperia nell'ultimo semestre ha avuto una battuta d'arresto e ad oggi si registra solo una parziale ripresa limitata ad alcuni settori merceologici.

La quasi totalità delle aziende è ricorsa alla cassa integrazione mentre gli alberghi a carattere stagionale, che non avevano ancora avviato la stagione, hanno posticipato l'apertura a data da destinarsi. Ciò comporta una crisi occupazionale molto importante per il nostro territorio e, soprattutto con la stagione estiva già in stato avanzato, vi è ancora molta incertezza sull'andamento dei prossimi mesi. Tutto ciò ha prodotto al momento una mancata occupazione per molti lavoratori stagionali e la mancata apertura di alcune attività turistico-ricettive.

Un altro settore duramente colpito è quello dell'edilizia. Già provato da anni di crisi del settore immobiliare, ha subito un ulteriore enorme contraccolpo a causa della chiusura della attività produttive imposta dal decreto. Alcuni cantieri pubblici hanno continuato l'attività, ma la gran parte dei cantieri, soprattutto per lavori privati, risulta ad oggi bloccata. Questo blocco si somma ad una costante diminuzione degli addetti del settore. Nell'anno 2010 il settore occupava circa 5000 addetti mentre a marzo 2020 questi risultavano poco più di 1700 (dati cassa edile), e di questi quasi il 90% attualmente sottoposto ad ammortizzatore sociale.

Il comparto della nautica, presente nella nostra provincia con molte aziende e qualche migliaio di lavoratori nell'indotto (cantieri navali, porti turistici, aziende di servizio alla nautica) ha subito, come altri settori, il blocco imposto dal Decreto. Un problema di attualità è quello riferito alle concessioni demaniali, infatti l'espansione del settore è frenata dalla limitazione derivante dalle concessioni demaniali, spesso troppo corte, che limitano gli investimenti e quindi lo sviluppo delle aziende.

Il settore agroalimentare è rimasto sostanzialmente in attività. Le aziende maggiormente strutturate ed orientate al mercato della grande distribuzione hanno avuto, addirittura, in qualche caso un incremento degli ordini. Invece, le aziende proiettate sul canale distributivo horeca (ristoranti, bar, hotel) hanno subito una diminuzione evidente degli acquisti.

Il settore metalmeccanico, contraddistinto nella nostra provincia da poche aziende ma con un elevato numero di dipendenti, ha continuato l'attività ai sensi della deroga prefettizia in quanto rientranti negli indotti del settore alimentare.

Le previsioni per i prossimi mesi permangono negative per quanto riguarda tutto il comparto turistico-ricettivo e il settore del commercio. Si prevede una crisi marcata a partire dal mese di ottobre a causa dei mancati introiti del periodo estivo e dell'approssimarsi della bassa stagione.

Si dovrebbe confermare una sostanziale tenuta del comparto agroalimentare e dei comparti produttivi in generale motivato da una maggiore capacità economico-finanziaria delle aziende dovuta anche alle loro dimensioni, ad una

maggior conoscenza degli strumenti finanziari, ad un rapporto con le banche già strutturato e ad una elevata propensione all'export.

Ovviamente una futura crisi dei consumi, generata da un minor reddito pro-capite, determinerebbe come prima conseguenza una contrazione dei consumi alimentari con possibili ricadute sul nostro tessuto economico.

Dal punto di vista lavorativo si registra una criticità legata ai lavoratori transfrontalieri, circa cinquemila, che dalla nostra Provincia che si recano per motivi di lavoro nel Principato di Monaco. L'Italia, a differenza della Francia, non ha adeguato i trattati internazionali in materia di telelavoro creando un possibile problema occupazionale per i nostri connazionali che potrebbero trovarsi senza occupazione in caso di nuova epidemia e conseguente chiusura delle aziende e delle frontiere.