

LIGURIA 2030

Rapporto Strategico

Luglio 2022
Sesta edizione



ExxonMobil Brands



Rapporto realizzato da The European House - Ambrosetti con il supporto di Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Esso Italiana, Ansaldo Energia, Unione Industriali della Provincia di Savona, Banca Carige - Gruppo BPER, Camera di Commercio Genova, Camera di Commercio Riviera di Liguria - Imperia La Spezia Savona, Confindustria Nautica, Villa Montallegro, Gruppo Messina.

I contenuti del presente rapporto sono di esclusiva responsabilità di The European House - Ambrosetti.

© 2022 The European House - Ambrosetti S.p.A. TUTTI I DIRITTI RISERVATI. Il presente documento è di proprietà di The European House - Ambrosetti S.p.A. Nessuna parte di esso può essere in alcun modo riprodotta senza l'autorizzazione scritta di The European House - Ambrosetti S.p.A.

INDICE DEL RAPPORTO 2022

I 10 PUNTI PIÙ IMPORTANTI DEL RAPPORTO 2022	3
INTRODUZIONE	
“LIGURIA 2030”: IL PERCORSO, I CANTIERI DI LAVORO E I RISULTATI RAGGIUNTI	14
PARTE I	
LA VISIONE STRATEGICA “LIGURIA: DAL MARE ALLA VITA” E IL RUOLO DEL PNRR PER LA PIANIFICAZIONE E LA COMPETITIVITÀ TERRITORIALE	23
CAPITOLO 1. Il percorso “Liguria 2030” attraverso la lente di approfondimento del PNRR	23
1.1 La macrostruttura del PNRR e il ruolo chiave delle amministrazioni locali per la sua implementazione	23
1.2 Il <i>progress report</i> ligure: le principali azioni attivate per sostenere l’implementazione del PNRR	25
1.3 La ricostruzione delle risorse potenzialmente attivabili a partire dal PNRR per il territorio regionale	28
1.4 Il modello di quantificazione delle ricadute economiche e sociali per la Regione nel medio-lungo termine	34
CAPITOLO 2. Il <i>Tableau de Bord</i> come strumento a supporto della programmazione territoriale	38
2.1 Metodologia, struttura, indicatori	39
2.2 I risultati del <i>Tableau de Bord</i> 2022	43
CAPITOLO 3. L’Osservatorio sugli investimenti infrastrutturali per il territorio ligure e sulle competenze necessarie alle imprese liguri nel rinnovato contesto competitivo	56
3.1 I progetti infrastrutturali a sostegno della competitività territoriale individuati dal Think Tank Liguria 2030 e il relativo avanzamento negli ultimi 12 mesi	56
3.2 I principali indicatori di connettività digitale del territorio e l’avanzamento dei progetti di infrastrutturazione digitale in Liguria	62
3.3 Il contesto impiantistico per la produzione di energia da fonti rinnovabili e il posizionamento della Liguria	65
3.4 Le competenze necessarie al dispiegamento della “duplice transizione”	68

PARTE II	
GLI ASSET STRATEGICI E LE PRIORITÀ D’AZIONE DEI TERRITORI PER LA RIPARTENZA ALL’INTERNO DELLA VISIONE LIGURIA 2030	72
CAPITOLO 4. Le priorità strategiche per il territorio di Genova	72
4.1 Gli indicatori chiave del sistema territoriale di Genova	72
4.2 I principali <i>asset</i> di competitività e le necessità evolutive per la crescita del territorio	77
CAPITOLO 5. Le priorità strategiche per il territorio di Savona	83
5.1 Gli indicatori chiave del sistema territoriale di Savona	83
5.2 I principali <i>asset</i> di competitività e le necessità evolutive per la crescita del territorio	88
CAPITOLO 6. Le priorità strategiche per il territorio della Spezia	95
6.1 Gli indicatori chiave del sistema territoriale della Spezia	95
6.2 I principali <i>asset</i> di competitività e le necessità evolutive per la crescita del territorio	100
CAPITOLO 7. Le priorità strategiche per il territorio di Imperia	104
7.1 Gli indicatori chiave del sistema territoriale di Imperia	104
7.2 I principali <i>asset</i> di competitività e le necessità evolutive per la crescita del territorio	108
PRINCIPALI FONTI DI RIFERIMENTO	111

I 10 PUNTI PIÙ IMPORTANTI DEL RAPPORTO 2022

1.

The European House – Ambrosetti, in collaborazione con Regione Liguria e un *pool* di aziende e istituzioni *Partner*, nel 2017 ha definito la visione “**Liguria: dal mare alla vita**”, che si declina in: “*Essere uno dei più rinomati poli mondiali della valorizzazione e preservazione della persona e del territorio in ottica sostenibile, con un’offerta di servizi dedicata a chi è alla ricerca di qualità, raffinatezza ed essenzialità con un’industria del benessere sviluppata in tutte le sue filiere economiche ed un comparto industriale di tecnologie, prodotti e servizi per la tutela e salvaguardia del territorio e della persona basandosi sulla continua valorizzazione della risorsa mare, da sempre fonte di crescita economica e benessere*”.

Il nucleo trainante individuato dalla visione è la **valorizzazione e la preservazione della persona e del territorio**, che hanno in comune tanto la “preziosità” quanto la fragilità e che, per questo, necessitano di valorizzazione e di protezione. La pandemia da Coronavirus, con le importanti conseguenze sanitarie e socio-economiche che ha determinato, ha posto in forte evidenza la necessità di tutelare la salute, rimettendola al centro dell’agenda istituzionale come pre-condizione per lo sviluppo territoriale.

Il rinnovato contesto competitivo derivante dall’emergenza pandemica da Covid-19 e dalla conseguente azione europea di contrasto ai suoi effetti negativi – che si è concretizzata nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – ha determinato un nuovo quadro della programmazione per la competitività di medio-lungo termine della Regione Liguria. In quest’ottica, nel 2021 – di concerto con Regione Liguria e gli altri *Partner* – l’iniziativa è stata rinominata, passando da “Liguria 2022” a “**Liguria 2030**”.

Coerentemente con i precedenti cicli di lavoro, la **sesta edizione** dell’iniziativa “Liguria 2030” si è proposta di concretizzare i seguenti obiettivi prioritari:

- **aggiornare il *Tableau de Bord*** di monitoraggio delle dinamiche socio-economiche della Regione attraverso l’integrazione degli indicatori più rilevanti per monitorare l’attuazione del PNRR che costituisce oggi il principale strumento di pianificazione a livello nazionale e regionale;
- mappare e **quantificare le risorse potenzialmente attivabili a partire dal PNRR** sul territorio ligure;
- coinvolgere nel percorso di lavoro e approfondire gli *asset* e le opportunità di sviluppo dei singoli territori a partire dal PNRR attraverso **tavoli di ascolto realizzati nelle quattro Province liguri**;
- dare continuità alla **visibilità del territorio e ai suoi fattori di attrattività** anche nei nuovi scenari competitivi, attraverso:
 - la messa a punto e implementazione di una attività di disseminazione e **visibilità mediatica** e via *web*, intesa a mantenere alto l’interesse verso l’iniziativa e ad alimentare un consenso diffuso e trasversale a suo supporto;

- l'organizzazione della sesta edizione del **Forum “Liguria 2030”**, per presentare i risultati e le proposte del lavoro, coinvolgendo la *leadership* politica e imprenditoriale locale e nazionale, oltre ad attori esteri rilevanti.

L'iniziativa è realizzata da The European House – Ambrosetti in collaborazione con Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Esso Italiana, Ansaldo Energia, Unione Industriali della Provincia di Savona, Banca Carige - Gruppo BPER, Camera di Commercio Genova, Camera di Commercio Riviera di Liguria - Imperia La Spezia Savona, Confindustria Nautica, Villa Montallegro, Gruppo Messina.

2.

La pandemia COVID-19 ha avuto (e sta avendo ancora) degli impatti economico-sociali senza precedenti sull'economia e la società globale: nel 2020 il PIL mondiale si è ridotto del **-3,3%**, il PIL europeo del **-6,2%** e quello italiano del **-8,9%**, con la Liguria che si è dimostrata più resiliente rispetto alla media nazionale, con un calo del **-7,9%** che ha tuttavia riportato il PIL regionale ai livelli del 2010.

Gli impatti della pandemia hanno stimolato una **forte e coesa risposta europea**, che – attraverso il Next Generation EU¹ – ha messo a disposizione degli Stati membri risorse pari a **750 miliardi di Euro**. La componente più importante di tale strumento è la Recovery and Resilience Facility (RRF), dispositivo da **672,5 miliardi di Euro** divisi in trasferimenti (312,5 miliardi di Euro) e prestiti (360 miliardi di Euro). Nello specifico della ripartizione delle risorse tra gli Stati membri, l'Italia è **il primo beneficiario di tale strumento** con il **38%** delle risorse totali, pari a **191,5 miliardi di Euro**, 2,7 volte l'importo richiesto dalla Spagna, 4,7 volte l'importo richiesto dalla Francia e 6,9 volte l'importo richiesto dalla Germania.

Il successo del PNRR e la soddisfazione di tutte le condizioni dipenderanno in larga parte anche dalla capacità di coordinamento dei soggetti coinvolti nell'attuazione, considerato che il **65%** degli investimenti ha un importo inferiore a 1 miliardo di Euro (per un importo totale di **40,6 miliardi di Euro**) e solo il 10,4% ha un importo superiore ai 3 miliardi di Euro, implicando una elevata frammentazione degli investimenti e quindi delle differenti responsabilità in merito alla loro attuazione. A ciò si aggiunge il fatto che gli enti locali saranno soggetti attuatori² di circa **70 miliardi di Euro** di investimenti, pari al 37% del totale, con un'incidenza **quasi totale sulle Missioni 5 e 6** (inclusione e coesione e salute), e circa **un terzo del valore nella Missione 2** (rivoluzione *green*).

Alla luce del ruolo centrale per l'attuazione dei progetti del PNRR sul territorio, Regione Liguria ha avviato diverse iniziative volte ad aumentare la propria capacità implementativa e l'ingaggio degli *stakeholder* territoriali. Tra le principali iniziative avviate da Regione, le più rilevanti sono l'istituzione di **6 strutture di Missione** (una per ogni Missione del PNRR), di **tavoli tematici di ascolto del territorio** (realizzati e coordinati da ognuno degli assessorati regionali, finalizzati a coinvolgere i diversi

¹ Si rimanda al Capitolo 4 del Rapporto 2021 dell'iniziativa “Liguria 2030” per un'analisi più dettagliata sulle componenti del Next Generation EU e sul ruolo dell'Unione Europea nella ripresa delle economie degli Stati membri nel *post* COVID-19.

² I soggetti pubblici o privati che provvedono alla realizzazione degli interventi previsti dal PNRR.

portatori di interesse) e di “**Radar PNRR**” (una *task force* operativa avviata dall’Assessorato allo Sviluppo Economico che, a partire da ottobre 2021, si riunisce periodicamente per aggiornare imprese ed enti sulle possibilità attive o in fase di attivazione con le risorse comunitarie e governative).

3.

Tra le attività della presente edizione dell’iniziativa Liguria 2030 rientra l’elaborazione da parte di The European House – Ambrosetti di un **modello proprietario per stimare le risorse del PNRR che saranno veicolate sul territorio ligure**, al fine di quantificare gli impatti strutturali – ovvero oltre il 2026, che è l’orizzonte temporale del PNRR – sia economici che sociali del Piano sul territorio.

Nel dettaglio, l’analisi ha riguardato la suddivisione degli investimenti in:

- investimenti di cui è già prevista una **ripartizione a livello regionale** sulla base delle necessità di ciascuna Regione (ad esempio, l’allocazione dei fondi prevista dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili – MIMS);
- investimenti di cui i bandi/avvisi sono già stati pubblicati e le **risorse già assegnate** (ad esempio, quelli riguardanti gli asili nido e il programma Garanzia Occupabilità Lavoratori – GOL³);
- investimenti di cui i bandi/avvisi **non sono ancora stati pubblicati**: in questo caso, le risorse che potrebbero arrivare sul territorio ligure sono state stimate sulla base di appositi **coefficienti** (ad esempio, il numero di ASL e/o Aziende Ospedaliere in Liguria sul totale in Italia, il numero di scuole in Liguria sul totale in Italia, il numero di Comuni >5.000 abitanti in Liguria sul totale in Italia, ecc. applicati al totale dell’investimento previsto dal PNRR)⁴.

Tale riclassificazione degli investimenti ha permesso di stimare le risorse complessive che potrebbero potenzialmente arrivare sul territorio ligure in **7,13 miliardi di Euro**, pari al **3,2%** della somma delle risorse del PNRR e del Fondo Complementare (222,1 miliardi di Euro). Di questi, il valore più elevato (2,18 miliardi di Euro) è stimato arrivare dalla Missione 3 “*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*”, mentre quello più basso (290 milioni di Euro) dalla Missione 6 “*Salute*”.

La quantificazione delle risorse del PNRR che potrebbero arrivare sul territorio ligure ha permesso, a sua volta, di **identificare e quantificare gli impatti strutturali** (di medio-lungo periodo) che il Piano potrà avere sul contesto socio-economico della Liguria. Tali investimenti strutturali rappresentano **tra il 34,8% e il 49,2% del totale** dei 191,5 miliardi di Euro allocati dal PNRR a livello nazionale. Riparametrando tali percentuali sui 7,13 miliardi di Euro stimati da The European House – Ambrosetti nel complesso per la Liguria, si ottiene un valore compreso tra i **2,5 e i 3,5 miliardi di Euro**, ovvero tra il 4,9% e il 7,0% del PIL regionale al 2019.

³ Ai fini del presente Rapporto, nonostante il GOL rientri tra gli investimenti di cui sono le Regioni i soggetti attuatori, si è proceduto alla sua riclassificazione all’interno del suddetto *cluster* in quanto le risorse sono già state assegnate così come sono stati fissati i criteri per la loro ripartizione nel quinquennio.

⁴ In questo caso, se l’investimento prevede una quota pre-allocata al Mezzogiorno (normalmente intorno al 40%), il coefficiente è stato calcolato sul totale del Centro-Nord e non sul totale nazionale.

In particolare, gli investimenti con impatti strutturali sono stati riclassificati lungo le cinque criticità che il PNRR mira a risolvere:

- **propensione agli investimenti delle imprese** (Investimento “Transizione 4.0”, Investimento “Reti Ultraveloci” – Banda Ultra-Larga e 5G, Finanziamento di *start-up*, tecnologie satellitari ed economie spaziali);
- **criticità logistiche e infrastrutturali** (Alta velocità nel Nord Europa per i collegamenti con l’Europa, sviluppo del trasporto ferroviario ERTMS, collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci, connessioni diagonali, sviluppo trasporto rapido di massa);
- **occupazione femminile** (nuovi posti negli asili nido e edifici ristrutturati, creazione di imprese femminili);
- **mercato del lavoro** (politiche attive del lavoro e sostegno all’occupazione, potenziamento dei centri per l’impiego, sistema duale);
- **digitalizzazione della Pubblica Amministrazione** (infrastrutture digitali, abilitazione migrazione al *Cloud*, dati e interoperabilità, servizi digitali e cittadinanza digitale).

Tali cantieri di investimento potrebbero portare ad una crescita strutturale del PIL ligure: sommando le differenti componenti, a partire dal 2026 il PIL ligure potrà essere il **2,02% superiore a quanto sarebbe accaduto in assenza del PNRR**, fino ad arrivare – al 2036 – a valere **6,6 miliardi di Euro in più** rispetto allo scenario senza PNRR.

4.

Nella Fase 2 dell’iniziativa “Liguria 2030”, The European House – Ambrosetti ha creato e reso disponibile ai decisori della Liguria il **Tableau de Bord regionale per il supporto alle decisioni strategiche**. Si tratta di uno strumento in grado di restituire, di anno in anno, una fotografia aggiornata delle **performance** ottenute dalla Liguria in diverse aree chiave dello sviluppo (in totale sette), al fine di predisporre iniziative di *policy* coerenti per orientare e “governare” con tempestività lo sviluppo regionale.

Nella presente edizione, è stato svolto un lavoro di “affinamento” sugli indicatori mappati nel *Tableau de Bord*, al fine di allineare lo strumento agli obiettivi e alle Missioni del PNRR. In sintesi, i **73 KPI** che nell’edizione precedente costituivano lo strumento (3 KPI per i macro-obiettivi, 49 per le 7 dimensioni e 21 con riferimento alle direttrici di fondo del PNRR) sono stati riaggregati, **semplificandone la struttura e sostituendo** quelli non strettamente collegati al monitoraggio degli obiettivi del PNRR.

Di conseguenza, al netto dei 3 KPI per i macro-obiettivi – rimasti invariati e semplicemente aggiornati rispetto alla passata edizione – i rimanenti 70 hanno subito un processo di revisione, diretto a identificare quelli più idonei a misurare – fino al 2026 – i progressi della Regione con riferimento agli investimenti e alle riforme del PNRR. Il risultato di questo processo ha portato a identificare **42 KPI** (6 per ciascuna delle 7 dimensioni), restituendo uno strumento **più semplice, diretto ed efficace** nell’individuazione delle aree in cui la Liguria dovrà monitorare i propri progressi nel prossimo quinquennio.

La Liguria **registra un miglioramento o ha un posizionamento stabile nel 71,1% dei 45 indicatori** analizzati. In particolare:

- nel blocco dei “Macro-obiettivi” la Liguria registra un miglioramento in due su tre indicatori monitorati (PIL *pro-capite*; Popolazione giovane; Soddisfazione per la propria vita);
- nelle 7 “dimensioni chiave” per lo sviluppo della Liguria, che influenzano l’andamento dei macro-obiettivi, mostra miglioramenti specifici in: 4 indicatori su 6 della dimensione Trasporti e Infrastrutture; 5 indicatori su 6 della dimensione Turismo e Cultura; 4 indicatori su 6 della dimensione Struttura produttiva; 5 indicatori su 6 della dimensione Lavoro e Formazione; 5 indicatori su 6 della dimensione Innovazione e Ricerca; 4 indicatori su 6 della dimensione Salute e Sociale e 3 indicatori su 6 della dimensione Ambiente e Territorio.

In sintesi, il *Tableau de Bord* 2022 indica un **miglioramento** delle “condizioni di salute” dell’Economia ligure: nell’edizione 2021, infatti, la Liguria migliorava o aveva un posizionamento stabile nel **52,2%** dei KPI monitorati.

5.

Nel disegno complessivo di sviluppo della Regione Liguria e di realizzazione della visione “*Liguria: dal mare alla vita*”, non si può prescindere dalla creazione di un **sistema di infrastrutture fisiche e digitali in grado di ridare centralità alla Liguria** e connetterla con il resto del mondo. Nel percorso 2018/2019 dell’iniziativa “Liguria 2022” The European House – Ambrosetti ha attivato un Osservatorio permanente per il monitoraggio dei principali progetti infrastrutturali di trasporto e collegamento in fase di realizzazione o programmati in Liguria, con l’obiettivo di restituire una visione complessiva degli interventi presenti e di **quantificare gli investimenti in opere infrastrutturali di trasporto richiesti e le relative ricadute sul territorio** a seguito della loro realizzazione.

Complessivamente, si stimava un valore totale degli investimenti collegati alle infrastrutture di circa **16,5 miliardi** di Euro, in grado determinare un impatto pari a:

- **aumento del PIL *pro-capite***, nel medio periodo (2022) tra **+5,2%** e **+7,5%**, fino a **+17,6%** nel lungo periodo (2029), tenendo conto degli effetti moltiplicativi sull’economia: gli investimenti previsti possono essere il vero volano dell’economia ed il cambio di passo per la Regione;
- **crescita occupazionale** tra le 23.708 e le 33.908 unità al 2022 e fino a circa **+81.000 unità al 2029**;
- aumento potenziale delle **presenze turistiche** quantificabile tra 800mila e 1,1 milioni circa nel medio periodo e fino a **+2,7 milioni circa nel lungo periodo**.

Ad oggi, alla luce delle infrastrutture in corso di realizzazione in Regione e dei **ritardi mappati all’interno dei cronoprogrammi di realizzazione** è stato possibile aggiornare, ricalcolandolo, l’impatto che tali investimenti possono generare sul sistema economico ligure con un orizzonte di breve e di medio-lungo periodo.

Il completamento delle opere infrastrutturali mappate ha un impatto sull’economia ligure pari ad un aumento stimato del PIL regionale di **3,4 miliardi** di Euro al 2024

rispetto al 2019 (quantificabile in una crescita del 6,8%), fino ad un aumento del +14% circa al 2030 (per un valore di 7 miliardi di Euro aggiuntivi). Nel breve periodo, a causa dei ritardi che si stanno accumulando sulle principali opere, le stime di The European House – Ambrosetti hanno quantificato una perdita di valore potenziale nell'ordine dei **900 milioni di Euro** cumulati al 2024, pari ad una mancata crescita dello 0,4% del PIL annuo.

Nel 2022 l'**Osservatorio permanente sulle infrastrutture** del Think Tank Liguria 2030 è stato potenziato con il **monitoraggio delle infrastrutture di rete per abilitare la transizione digitale della Regione**, ambito chiave del PNRR che ha dedicato alla digitalizzazione oltre 60 miliardi di Euro. Con particolare riferimento al contesto **ligure**, nel 2020, **poco più di 1 famiglia su 2** (il 52,2% del totale) dispone di una **connessione fissa a banda larga**, posizionando la Regione all'**11° posto** in Italia. Tuttavia, la connettività ultraveloce è un importante acceleratore della crescita in quanto agisce sulla **produttività** stimolando l'utilizzo di strumenti digitali da parte di aziende e cittadini e determinando risparmi di tempo, maggiore efficienza, controllo dei processi ed elevati *standard* di sicurezza; promuove la **parità di accesso ai servizi e pari opportunità di sviluppo** tra le diverse geografie o Regioni riducendo il divario digitale; supporta la **competitività** e la capacità di innovazione dei modelli di *business* e dei modelli operativi.

Attraverso il modello previsionale di The European House - Ambrosetti, è stato possibile quantificare i benefici incrementali per l'economia ligure attivabili a partire dal pieno dispiegamento della Banda Ultra Larga: si tratta di **1,39 miliardi di Euro** di PIL aggiuntivi e cumulati al 2026, pari ad un incremento complessivo del **3%** rispetto all'attuale PIL ligure nell'ipotesi di raggiungere l'85% di famiglie liguri coperte e con sottoscrizioni attive a Banda Ultra Larga.

6.

La **transizione ecologica** è uno dei pilastri del progetto Next Generation EU e costituisce una direttrice imprescindibile dello sviluppo futuro, tanto che la **missione ad hoc del PNRR “Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica”** è la prima per ammontare delle risorse allocate pari a 59,5 miliardi di Euro, che raggiungono i **69,9 miliardi di Euro** se si considerano anche React Eu e il Fondo Complementare.

Considerando nel complesso tutte le **Fonti Energetiche Rinnovabili**, la Liguria è la Regione italiana che oggi ha la **minore potenza installata da fonti rinnovabili**, pari a **300 MW**, meno della metà del Molise, penultima Regione italiana con 689 MW ed è **penultima per potenza fotovoltaica installata sul totale nazionale** (0,6% del totale) davanti solo alla Valle d'Aosta.

Con particolare riferimento al fotovoltaico, la Liguria ha la possibilità di contribuire all'accelerazione della **transizione sostenibile** attraverso un crescente contributo delle imprese, grazie allo sviluppo di **forme sostenibili di produzione energetica**, a partire dall'installazione sistematica di **pannelli fotovoltaici sui tetti di imprese e capannoni industriali**. Secondo le stime elaborate da The European House – Ambrosetti, l'installazione di impianti fotovoltaici in copertura fino ad una potenza aggiuntiva di **117 MW**, arrivando a raddoppiare quella attuale in un arco temporale di 8 anni, potrebbe generare **144 GWh/anno** di produzione e abilitare un risparmio in

termini di costi energetici quantificabile in **14,4 milioni di Euro all'anno**, raggiungendo un risparmio cumulato di 100 milioni nel 2033 pari al costo complessivo sostenuto e rientrando pertanto dall'investimento in 10 anni.

7.

Genova è la **1° Provincia più popolosa della Liguria** con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **823.612 abitanti**, pari al **54,2%** del totale regionale. Genova è la **2° Provincia più anziana della Liguria** (dopo Savona, che è la Provincia con l'età media più alta in Italia) e la **5° in Italia**, con un'età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **49,3 anni**, 0,1 anni in meno rispetto all'età media della Liguria nel suo complesso (49,4). L'età media elevata si lega strettamente all'**indice di dipendenza degli anziani**⁵ pari a 47,9 e anch'esso il **2° più elevato della Regione** (circa 0,3 punti percentuali in più rispetto alla media ligure pari a 47,6 e oltre 10 punti percentuali in più rispetto al valore italiano di **37,5**) e il **3° più elevato in Italia**, e al **tasso di natalità**, pari a **1,21** e il 3° più basso tra le 4 Province liguri.

Con riferimento al contesto economico, particolarmente rilevante per Genova è l'**economia del mare**: sul territorio genovese l'**8,8%** delle imprese opera in questo settore, un valore che posiziona la Provincia al **9° posto** in Italia per incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale provinciale e al 3° posto in Liguria, dietro La Spezia e Savona. L'economia del mare genera nella Provincia di Genova – al 2019 – **3,5 miliardi di Euro di Valore Aggiunto**, che le valgono il **2° posto** a livello nazionale (solo dopo Roma, 1° con un valore pari a 7,5 miliardi di Euro). Inoltre, tale valore corrisponde al 12,8% del Valore Aggiunto totale provinciale, posizionando Genova al **3° posto** a livello nazionale per peso dell'economia del mare sulla propria economia, dietro Trieste (15,1%) e Rimini (13,1%).

Con riferimento ai diversi settori cui fa riferimento l'economia del mare, il territorio genovese spicca con riferimento alla "**movimentazione di merci e passeggeri via mare**", in cui si posiziona al **4° posto** in Italia e per "**filiere della cantieristica**", in cui si posiziona al **5° posto** in Italia. Particolarmente virtuoso è, di conseguenza, il posizionamento del territorio con riferimento al settore della **cantieristica**, il cui *export* vale – al 2020 – **836,3 milioni di Euro**, 2° Provincia in Italia (solo dopo Trieste) e 1° in Liguria.

L'economia genovese si basa fortemente sul suo **porto**, 1° in Italia per contenitori movimentati nel 2021, con un valore pari a **2,5 milioni di TEU**, che lo posiziona anche al 6° posto in Europa con riferimento a tale dimensione. In altre parole, il Porto di Genova movimentava il **24,6%** dei TEU italiani. Genova non è, però, solo movimentazione merci: nel periodo *pre* COVID-19, il Porto di Genova era anche il **4° in Italia per numero di crocieristi**, con un valore pari a poco più di **1,3 milioni** nel 2019, inferiore al Porto di Civitavecchia (2,6 milioni di passeggeri raggiunti in quell'anno), Venezia e Napoli.

⁵ Si tratta dell'indicatore che fotografa il numero di over 65 rispetto alle persone in età attiva con un'età compresa tra i 15 e i 64 anni.

Oltre ai settori della logistica, della portualità e delle infrastrutture, Genova si caratterizza anche per una forte componente **tecnologica e innovativa**. A Genova si troverà infatti il progetto bandiera della Liguria legato al PNRR, ovvero il **centro di medicina computazionale e tecnologica presso l'ospedale Erzelli**, per la cui realizzazione sono previsti 405 milioni di Euro. Sempre a Erzelli, inoltre, è stato recentemente inaugurato il *Data Center* di Liguria Digitale. Infine, a Genova trovano spazio iniziative come il Centro di Competenza “Start 4.0”, l’ecosistema di innovazione “Raise” sulla robotica e l’Intelligenza Artificiale e la Cyber & Security Academy di Leonardo.

8.

Savona è la **2° Provincia più popolosa della Liguria** con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **269.752 abitanti**, pari al **17,8%** del totale regionale. Savona è, tuttavia, anche la **Provincia più anziana d’Italia**, con un’età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **50,0 anni**, 0,6 anni in più rispetto all’età media della Liguria nel suo complesso (49,4). L’età media elevata si lega strettamente all’**indice di dipendenza degli anziani** pari a 49,6 e anch’esso il **più elevato del Paese** (2 punti percentuali in più rispetto alla media ligure pari a 47,6 e oltre 10 punti percentuali in più rispetto al valore italiano di **37,5**) e al **numero medio di figli per donna**, pari a **1,15** e il più basso tra le 4 Province liguri.

Come su tutto il territorio ligure, un ruolo fondamentale nel contesto savonese è giocato dall’**economia del mare**: le imprese operanti in questo settore sono pari al **10,8%** del totale, un dato superiore alla media regionale del 9,7%, che posiziona Savona al 6° posto in Italia per tale variabile. Inoltre, con **12.800 occupati** sostenuti e **727,4 milioni di Euro** di Valore Aggiunto generati, Savona si posiziona rispettivamente al 7° e 6° posto per peso degli occupati e del Valore Aggiunto di questo settore sul totale provinciale.

Con riferimento ai diversi settori cui fa riferimento l’economia del mare, il territorio savonese spicca, in primo luogo, per la “**filiera del turismo**” (comprensiva dei servizi di alloggio e ristorazione e delle attività sportive e ricreative), con riferimento alla quale Savona si posiziona al **2° posto** in Italia solo dopo Rimini. Tale filiera gode sicuramente del ruolo che il settore **crocieristico** gioca per il territorio, con Costa Crociere che ha fatto del Porto di Savona il suo principale *home port*. Particolarmente virtuoso è anche il posizionamento del territorio con riferimento al settore della **cantieristica**, il cui *export* vale – al 2020 – **104,3 milioni di Euro**, pari al 7,4% del totale delle esportazioni provinciali, un valore comunque sensibilmente inferiore a quello della Spezia (39,4%) e Genova (19,1%).

Con riferimento ai principali *asset* di competitività del territorio, emerge come la Provincia di Savona sappia efficacemente **coniugare vocazione turistica e portuale con una tradizione imprenditoriale e cultura industriale**. La valorizzazione degli *asset* competitivi del territorio necessita oggi della definizione di una **visione di medio-lungo termine**, con un orizzonte che guardi idealmente al 2030, in cui si possano riconoscere tutti gli *stakeholder* di riferimento della Provincia. In particolare, le linee guida evolutive per il territorio richiedono una focalizzazione su 4 ambiti prioritari:

- sviluppo delle **infrastrutture** su gomma, ferro e di connettività digitali;
- potenziamento dell’*hub* di **portualità e logistica**;

- valorizzazione del **potenziale industriale della Val Bormida** attraverso interventi mirati di reindustrializzazione e allo sviluppo dell'**economia circolare**, date le forti competenze di processo e in ambito chimico presenti nell'area;
- supporto alla competitività dell'**industria dell'accoglienza**.

A complemento di tutti gli interventi è necessario il potenziamento delle competenze dei lavoratori del territorio: a questo proposito, il punto di partenza per il territorio potrebbe essere una attività di profilazione estesa delle richieste provenienti oggi dal mercato del lavoro provinciale e la relativa messa a sistema con le competenze che si renderanno necessarie alla luce della specializzazione produttiva delle imprese insediate sul territorio così da indirizzare al meglio le esigenze formative da qui al 2030.

9.

La Spezia è la **3° Provincia più popolosa della Liguria** (davanti a Imperia) con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **215.887 abitanti**, pari al **14,2%** del totale regionale. Il contesto demografico del territorio premia La Spezia rispetto alle altre Province liguri. La Spezia, è, infatti, la **Provincia più giovane della Liguria**, con un'età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **48,9 anni**, 0,5 anni in meno rispetto all'età media della Liguria nel suo complesso (49,4), che la posiziona tuttavia al **14° posto** a livello nazionale. L'età media si collega anche all'**indice di dipendenza degli anziani** pari a 45,1 e anch'esso il **più basso della Regione** (circa 2,5 punti percentuali in meno rispetto alla media ligure pari a 47,6 ma comunque oltre 7 punti percentuali più elevata del valore italiano pari a **37,5**) nonostante il **numero medio di figli per donna** sia pari a **1,2**, il terzo più alto tra le 4 Province liguri (davanti a Savona, ultima con un valore pari a 1,15).

Più a La Spezia che nelle altre Province liguri, l'**economia del mare** gioca un ruolo estremamente rilevante per l'economia del territorio. Le imprese operanti in tale settore sono pari al **14%** del totale provinciale e sostengono circa **12.900 occupati** (il 14% del totale provinciale in entrambi i casi), ponendo La Spezia – per entrambe le variabili, in valori relativi sul totale della propria economia – al **1° posto in Italia**. Infine, l'economia del mare genera nella Provincia della Spezia – al 2019 – **757,3 milioni di Euro di Valore Aggiunto**, pari al 12,4% del totale provinciale, che le vale il **4° posto** a livello nazionale per peso dell'economia del mare sulla propria economia.

Con riferimento ai diversi settori cui fa riferimento l'economia del mare, il territorio della Spezia spicca per la "**filiera della cantieristica**", in cui La Spezia si posiziona al **1° posto in Italia**. Per dare un dimensionamento di questo valore basti dire che gli **occupati della cantieristica spezzina – circa 6.000** – sono quasi la metà dei 12.900 occupati della Blue Economy nel territorio. Inoltre, sempre con riferimento al settore della cantieristica navale, particolarmente rilevante è anche il peso di questo settore in termini di *export*. In valore assoluto, quest'ultimo vale – al 2020 – **317 milioni di Euro**, facendo della Spezia la 5° Provincia in Italia e la 2° in Liguria (in valori assoluti seconda solo a Genova, che riporta un valore pari a 836,3 milioni di Euro). In termini relativi, invece, l'*export* della cantieristica vale nel territorio spezzino il **39,4%** del totale delle esportazioni provinciali, un valore che posiziona la Provincia al **2° posto** in Italia (solo dopo Gorizia, che riporta un valore pari a 42,5%). La Spezia conta, infine,

6.332 posti barca (pari al 27,4% del totale regionale, in seconda posizione dietro a Genova con il 34,9%) e oltre 5 km di banchine.

Anche con riferimento al grado di specializzazione della “**filiera del turismo**” (comprensiva dei servizi di alloggio e ristorazione e delle attività sportive e ricreative), La Spezia riporta un posizionamento virtuoso, posizionandosi al **3° posto** in Italia. Il collegamento tra turismo e Blue Economy del territorio spezzino è ben fotografato dallo **sviluppo del turismo crocieristico**: il traffico crocieristico è passato tra 2012 e 2019 da 80.000 a oltre 620.000 passeggeri transitati nel porto della Spezia e, tra il 2016 e il 2019, il numero di passeggeri da crociere è aumentato del 22,8%. Infine, la “**filiera della movimentazione di merci e passeggeri via mare**” risulta tra le più virtuose d’Italia: infatti, La Spezia si posiziona al **2° posto in Italia**, solo dopo Venezia.

Con l’obiettivo di sostenere il ruolo dell’economia del mare nell’economia spezzina, è stato recentemente avviato un fondamentale progetto strategico per il territorio come il “**Miglio Blu**”, finalizzato a creare un **distretto e un centro di eccellenza della nautica riconosciuto a livello internazionale**, valorizzando una città in cui coesistono prestigiosi costruttori di *yacht*, grandi gruppi della cantieristica e professionisti di *refitting* e *repair*. Altri filoni di sviluppo in tal senso sono la realizzazione del nuovo molo previsto in Calata Paita e del nuovo *terminal* di 16.035 mq e il lancio del Polo nazionale della Subacquea.

10.

Imperia è la **Provincia meno popolosa della Liguria** con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **209.244 abitanti**, pari al **13,8%** del totale regionale. Imperia, è, però, oggi la **seconda Provincia più “giovane” della Liguria** (dopo La Spezia), con un’età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **49,0 anni**, 0,4 anni in meno rispetto all’età media della Liguria nel suo complesso (49,4), che la posiziona tuttavia al **12° posto** a livello nazionale. L’età media si lega strettamente all’**indice di dipendenza degli anziani** pari a 46,7 e anch’esso il **2° più basso della Regione** (circa 0,9 punti percentuali in meno rispetto alla media ligure pari a 47,6 e oltre 9 punti percentuali in più rispetto al valore italiano di **37,5**) e al **numero medio di figli per donna**, pari a **1,24**, il più alto tra le 4 Province liguri e in linea con quello italiano (1,25).

Anche nella Provincia di Imperia l’economia del mare gioca un ruolo estremamente rilevante per l’economia locale, anche se più contenuto rispetto alle altre Province liguri. Le imprese dell’economia del mare sostengono nel territorio di Imperia circa **8.100 occupati**, il 10,7% del totale provinciale, ponendo Imperia al **9° posto** in Italia per tale variabile. Inoltre, l’economia del mare genera nella Provincia di Imperia – al 2019 – **419,8 milioni di Euro di Valore Aggiunto**, pari al **9%** del totale provinciale, che le vale il **7° posto** a livello nazionale per peso dell’economia del mare sulla propria economia. Particolarmente virtuoso è anche il posizionamento del territorio con riferimento al settore della **cantieristica**, il cui *export* vale – al 2020 – **33,3 milioni di Euro**, pari al 7,3% del totale delle esportazioni provinciali, un valore comunque sensibilmente inferiore a quello della Spezia (39,4%) e Genova (19,1%) e in linea con quello di Savona (7,4%) che posiziona Imperia al **10° posto** in Italia.

Con riferimento ai principali *asset* di competitività, occorre per il territorio di Imperia una maggiore valorizzazione delle **eccellenze della floricoltura e della produzione olearia**, dello sviluppo del **sistema infrastrutturale e dei territori dell'entroterra** in ottica di coesione territoriale e sviluppo turistico.

Per quanto riguarda il primo ambito, nel periodo 2020/21 sono stati prodotti in Liguria 46.695 quintali di olio, di cui 32.340 relativi alla Provincia di Imperia (circa **70% del totale** regionale). Rispetto alla floricoltura, il distretto del Ponente ligure è composto da 350 grossisti, di cui 120 esportatori, oltre 4.000 aziende di produzione e da importanti ibridatori, oltre a un importante mercato come quello di Sanremo. Con una **produzione lorda annua di circa 400 milioni di euro**, la floricoltura vale il **60,5%** della produzione agricola ligure e la Liguria vale, a sua volta, circa il **30%** della produzione italiana. Inoltre, circa l'80% del numero di aziende e del valore della produzione ligure è concentrato nell'imperiese.

Dal punto di vista degli interventi infrastrutturali, il territorio dell'imperiese potrà beneficiare del **raddoppio della ferrovia del Ponente** che, sebbene riguardi il territorio di Savona, accorcerà i tempi di percorrenza in tutto il Ponente ligure. Il principale intervento previsto nel territorio è costituito, tuttavia, dall'**Aurelia-bis**⁶: la realizzazione della nuova **variante di Imperia** consentirà, infatti, di bypassare la città a partire da Diano Marina e fino all'intersezione con il casello Imperia Ovest-Foce Torrente. Analoga importanza ha l'altro tratto di Aurelia-bis ovvero la **tratta Sanremo-Ventimiglia**. Un elemento importante per la connettività del territorio riguarda anche i collegamenti transfrontalieri con la Francia attraverso due opere strategiche, ovvero la statale del Colle di Tenda e la ferrovia Ventimiglia-Nizza-Cuneo. Infine, un intervento legato alla c.d. "mobilità dolce" e fortemente legato allo sviluppo turistico del Ponente è costituito dal **prolungamento della Pista Ciclabile del Ponente** Ligure.

Un'ultima considerazione relativa al territorio imperiese riguarda la **valorizzazione dei territori dell'entroterra**. Da un lato, la valorizzazione delle aree interne, supportata dagli interventi infrastrutturali e dall'aumento della connettività, ha una valenza in termini di inclusione territoriale e di riduzione della "pressione abitativa" sulla costa e, dall'altro lato, consente l'estensione delle aree a forte potenziale turistico.

⁶ I 4 interventi di raddoppio della statale Aurelia storica sono: Variante di Imperia (in fase di progettazione), Variante Sanremo – Ventimiglia (in fase di progettazione), Variante della Spezia (suddivisa in 3 lotti, di cui 2 conclusi); Variante di Savona (suddivisa in 2 lotti, di cui il primo lotto da completare e il secondo in fase di progettazione).

INTRODUZIONE

“Liguria 2030”: il percorso, i cantieri di lavoro e i risultati raggiunti

I principali *output* dell’iniziativa “Liguria 2030”

1. The European House – Ambrosetti, in collaborazione con Regione Liguria e un *pool* di aziende e istituzioni *Partner*, nel 2016 ha lanciato l’iniziativa “Liguria 2022” con la missione di:

Prefigurare una concreta **visione per il futuro** della Liguria, incentrata su **nuove traiettorie** e attivatori di sviluppo, ingaggiando attivamente i *leader* imprenditoriali e istituzionali e la società civile e innescando sulle idee e le proposte dell’iniziativa un dibattito fattivo, per catalizzare le **migliori energie e risorse** del territorio, promuovendo l'**attrattività** della Regione e una sua forte **apertura**, anche internazionale

2. Il rinnovato contesto competitivo derivante dall'emergenza pandemica da Covid-19 e dalla conseguente azione europea di contrasto ai suoi effetti negativi – che si è concretizzata nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – ha determinato un nuovo quadro della programmazione per la competitività di medio-lungo termine della Regione Liguria. In quest’ottica nel 2021 – di concerto con Regione Liguria e gli altri *Partner* – l’iniziativa è stata rinominata, passando da “Liguria 2022” a “**Liguria 2030**”.
3. Come è approfondito nei Capitoli che seguono, il Think Tank “Liguria 2030” ha mantenuto un **impianto metodologico** in grado di valorizzare quanto messo a punto nei primi quattro cicli di lavoro – *in primis* la visione di sviluppo “Liguria: dal mare alla vita” – accompagnando il territorio nel suo percorso di crescita secondo un approccio e un punto di vista di **medio e lungo periodo**.
4. Fin dalle sue origini, infatti, “Liguria 2030” è stata strutturata come una piattaforma integrata di **progettazione, comunicazione e ingaggio** attorno ai temi dell’attrattività e competitività di medio e lungo periodo del territorio ligure nel quadro nazionale e internazionale. I cantieri di lavoro affrontati nel percorso consistono in:
 - Osservatorio Strategico Territoriale;
 - *Benchmarking* e *networking* internazionale;
 - *Dossier* tematici in ambiti guida;
 - Indirizzi di programmazione e proposte operative;
 - *Stakeholder engagement* e visibilità territoriale.

A. Osservatorio strategico territoriale

5. Fin dall’inizio dei lavori è stato strutturato un Osservatorio strategico regionale costituito dai seguenti *output*:
 - il **Tableau de Bord** strategico regionale: l’interpretazione dei risultati del *Tableau de Bord* (oltre **3 milioni** di informazioni censite) ha consentito di individuare le **dinamiche congiunturali** e **tendenze strutturali** della Liguria nel quadro del Paese. Inoltre, il *Tableau de Bord*:

- è utilizzato nelle attività di comunicazione da parte delle Istituzioni regionali e dei *Partner*;
 - ha contribuito – grazie alle sue caratteristiche di essenzialità – a identificare gli ambiti prioritari su cui focalizzare gli interventi di *policy* di medio e lungo periodo;
 - nell’edizione 2022 ha previsto un lavoro di “affinamento” sugli indicatori mappati, al fine di allineare lo strumento agli obiettivi e alle Missioni del PNRR. In sintesi, i 73 KPI che nell’edizione precedente costituivano lo strumento (3 KPI per i macro-obiettivi, 49 per le 7 dimensioni e 21 con riferimento alle direttrici di fondo del PNRR) sono stati riaggregati, semplificandone la struttura e sostituendo quelli non strettamente collegati al monitoraggio degli obiettivi del PNRR. Il risultato di questo processo ha portato a identificare 45 KPI (6 per ciascuna delle 7 dimensioni, a cui si aggiungono i 3 KPI per i macro-obiettivi, rimasti invariati nella presente edizione), restituendo uno strumento più semplice, diretto ed efficace nell’individuazione delle aree in cui la Liguria dovrà monitorare i propri progressi nel prossimo quinquennio.
6. I contenuti elaborati nell’ambito dell’Osservatorio sono, ogni anno, sintetizzati nella Parte I di questo **Rapporto Strategico**. Il Rapporto è veicolato in occasione del Forum “Liguria 2030” (si veda il punto E.) e nelle attività di comunicazione successiva (circa 3.800 copie distribuite in totale).

B. *Benchmarking e network internazionale*

7. Ogni anno particolare attenzione è dedicata all’analisi di *benchmarking* e dei casi studio nazionali e internazionali. Questa attività avviene tanto sul fronte delle **competenze strategiche** assimilabili (in potenza) a quelle della Liguria, quanto sul fronte dei **modelli di sviluppo** territoriale da cui trarre ispirazione.
8. Sono approfondite, a vari livelli, esperienze legate a strumenti e soluzioni sperimentate in altre città, regioni e Paesi europei ed extra-europei. La selezione è guidata dalla volontà di individuare **pratiche replicabili** e metterne in luce gli elementi che possono rappresentare delle “invarianti” ai fini della messa a sistema di un *framework* strategico e operativo regionale. Questa base di conoscenza è resa disponibile a chi è chiamato a prendere decisioni di governo ai vari livelli (pubblico e privato).
9. In totale, nel percorso “Liguria 2030”, sono state indagate **85 best practice**. La casistica di riferimento è stata sviluppata sulla base di dati e informazioni di pubblico dominio (siti *web* istituzionali e aziendali, presentazioni pubbliche e altra documentazione pubblica) e di una attività di *intelligence* specifica sviluppata dal Gruppo di Lavoro The European House – Ambrosetti.

CITTÀ				
1. Aberdeen	18. Guangzhou	36. Miami	54. Sophia Antipolis	5. Florida
2. Amburgo*	19. Helsinki	37. Mumbai	55. Stoccolma	6. Lombardia*
3. Amsterdam	20. Ho Chi Minh	38. New York	56. Sydney	PAESI
4. Anversa	21. Hong Kong	39. New Orleans	57. Tel Aviv	1. Cina*
5. Atene	22. Houston	40. Ningbo	58. Tianjin	2. Finlandia*
6. Barcellona*	23. Imabari	41. Nizza	59. Tokyo	3. Giappone
7. Bergen	24. Istanbul	42. Oslo*	60. Trieste	4. Islanda
8. Berlino*	25. Jakarta	43. Panama City	61. Valencia	5. Israele*
9. Bilbao*	26. Kobe	44. Parigi*	62. Valletta	6. Oman*
10. Busan	27. Kuala Lumpur	45. Pechino	63. Vancouver	7. Paesi Bassi*
11. Copenaghen	28. L'Aia	46. Qingdao	64. Växjö*	8. Portogallo
12. Dalian	29. Limasol	47. Rotterdam*	65. Washington D. C.	9. Scozia*
13. Detroit	30. Lione	48. San Francisco	REGIONI	10. Singapore*
14. Dubai	31. Londra	49. San Pietroburgo	1. Campania	11. Spagna*
15. Durban	32. Los Angeles	50. Seattle	2. Catalogna	12. Sudafrica*
16. Essen	33. Manchester	51. Sendai	3. Connecticut	13. Tailandia
17. Glasgow	34. Manila	52. Seoul	4. Costa Azzurra	14. Taiwan
	35. Marsiglia	53. Shanghai		

Figura I. I benchmark individuati all'inizio dell'iniziativa "Liguria 2030". Fonte: *The European House – Ambrosetti*, 2022. N.B. le Città indicate con un asterisco indicano le esperienze coinvolte nel programma del Forum Liguria 2030 durante le varie edizioni.

C. Dossier tematici in ambiti guida

10. Ogni anno, vengono realizzati *dossier* tematici in ambiti strategici per il territorio. In particolare:

- sono state approfondite e aggiornate negli anni le **esigenze infrastrutturali** della Liguria e le necessità di investimento, attraverso:
 - la mappatura delle infrastrutture di trasporto e collegamento già pianificate (porti e retroporti, ponti e dighe, opere ferroviarie, stradali, ciclovie, ecc.) con dettagli sullo stato di avanzamento;
 - la ricostruzione delle necessità complessive di investimento per un totale ad oggi di 16,5 miliardi di Euro;
 - la quantificazione degli impatti su PIL e occupazione derivanti dalla realizzazione degli investimenti infrastrutturali nel medio e lungo periodo;
- negli anni è stato predisposto un **dossier sulla valorizzazione del patrimonio pubblico e privato** del territorio, che ha supportato le Istituzioni regionali nell'**analisi costi/benefici** derivanti dagli interventi di valorizzazione e nell'identificazione dei progetti di riqualificazione prioritari. In particolare, The European House – Ambrosetti:
 - ha mappato le aree e i cespiti soggetti a interventi di valorizzazione situati sul territorio (per un totale di 50 opere e 9 milioni di m² nelle diverse Province liguri) e ne ha stimato il relativo valore;
 - ha individuato i progetti di riqualificazione più promettenti per ciascuno dei quattro territori liguri e ha identificato la vocazione caratterizzante per ogni progetto (insediamenti produttivi, aree a vocazione turistica o abitativa, interventi di rigenerazione urbana);
 - ha quantificato le ricadute socio-economiche per il territorio in termini di PIL, occupati, valore immobiliare e investimenti necessari.

11. Nel 2022, l'Osservatorio sugli ambiti guida per lo sviluppo territoriale è stato esteso a tre nuovi ambiti:
- la **connettività della rete in Banda Ultra Larga**, comprensivo del monitoraggio dell'avanzamento dei progetti di infrastrutturazione digitale in Liguria e dei benefici attivabili grazie alla diffusione dell'infrastruttura di rete e della crescita delle sottoscrizioni da parte di cittadini e imprese, quantificabili in **1,39 miliardi di Euro di PIL aggiuntivi e cumulati al 2026**, pari ad un incremento complessivo del 3%;
 - il contesto impiantistico per la **produzione di energia da fonti rinnovabili** e il posizionamento della Liguria con la relativa definizione del potenziale di fonti energetiche rinnovabili che può essere attivato sfruttando gli edifici adibiti a uso industriale presenti nel territorio regionale;
 - la valutazione delle **competenze necessarie al dispiegamento della “duplice transizione”** con la relativa identificazione dello *skill mismatch* esistente tra i lavoratori del territorio regionale;

D. Indirizzi di programmazione e proposte operative

12. La progettazione della **visione strategica** per il ri-orientamento del modello di sviluppo territoriale “*Liguria: dal mare alla vita*” – messa a punto nella prima edizione – è sempre rimasta attuale.

“LIGURIA: DAL MARE ALLA VITA”

Essere uno dei più rinomati poli mondiali della valorizzazione e preservazione della persona e del territorio, con un'offerta di servizi dedicata a chi è alla ricerca di qualità, raffinatezza ed essenzialità, con un'industria del benessere sviluppata in tutte le sue filiere economiche e un comparto industriale di tecnologie, prodotti e servizi per la tutela e salvaguardia del territorio e della persona, basandosi sulla continua valorizzazione del mare, da sempre fonte di crescita economica e benessere”

13. La visione poggia sulle tre **competenze strategiche** del territorio che il Think Tank “Liguria 2030” ha identificato già nel 2016 e che aggiorna e monitora nel continuo (si veda il Capitolo 3):
- Economia del Mare e della Logistica;
 - Turismo, Qualità della Vita e Sostenibilità;
 - Innovazione, Ricerca e Alta Tecnologia.
14. Sulla base di queste competenze strategiche sono stati individuati i **fattori di attrattività** della Liguria (*Booklet* di Attrattività), organizzati in diverse campagne di comunicazione del territorio per la **promozione della Liguria in Italia e nel mondo** e annualmente monitorati dal Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti.
15. Collegati con le competenze strategiche, sono stati ideati **tre progetti portanti** ad alto impatto trasversale per la crescita del territorio: il sistema dei porti liguri come “Capitale” dell'Economia del Mare; il Centro di Ricerca Avanzato sul Turismo (CRAT); la Liguria, una Regione di Vita e di Innovazione.

16. Sulla base di questi elementi si può identificare come la visione strategica “Liguria: dal mare alla vita” poggia su alcuni elementi cardine:
- valorizzazione e preservazione della persona e del territorio;
 - sostenibilità;
 - filiere economiche industriali e tecnologiche;
 - valorizzazione della risorsa mare.

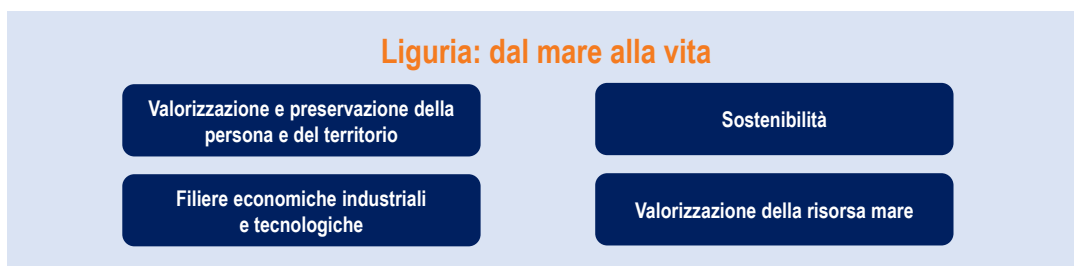


Figura II. Gli assi portanti della visione evolutiva “Liguria: dal mare alla vita”. Fonte: *The European House – Ambrosetti, 2022.*

E. *Stakeholder engagement* e visibilità territoriale

17. Per consolidare il ruolo del Think Tank come centro strategico di pensiero, fin dall’inizio è stata creata una **Cabina di Regia** del Think Tank “Liguria 2030”, che ha coinvolto esperti, Istituzioni e *business leader* dall’Italia e dall’estero. In particolare, è stata attivata una **piattaforma di ingaggio permanente** del territorio con circa 1.000 partecipanti coinvolti nel percorso fino a giugno 2022, attraverso quattro tipologie di attività:
- riunioni periodiche Ambrosetti Club con i Vertici di Regione Liguria;
 - incontri *one-to-one* con rappresentanze e *stakeholder* e Tavoli di Lavoro provinciali dedicati all’approfondimento delle esigenze locali;
 - monitoraggio del *sentiment* della popolazione con *survey* periodiche;
 - organizzazione e lancio della **campagna di comunicazione** #Liguria2022 (dal 2021 #**Liguria2030**) su *media* locali e nazionali (carta stampata, televisione e *social network*) e sui canali digitali.
18. Alla luce della centralità dei territori per il dispiegamento del principale strumento di programmazione territoriale, ovvero il PNRR, l’edizione 2022 dell’iniziativa “Liguria 2030” ha previsto la realizzazione di **momenti di ascolto e confronto nelle 4 Province liguri** finalizzati a mettere a punto gli attuali fattori che supportano la competitività dei territori e le necessità evolutive che ne connoteranno le evoluzioni future.

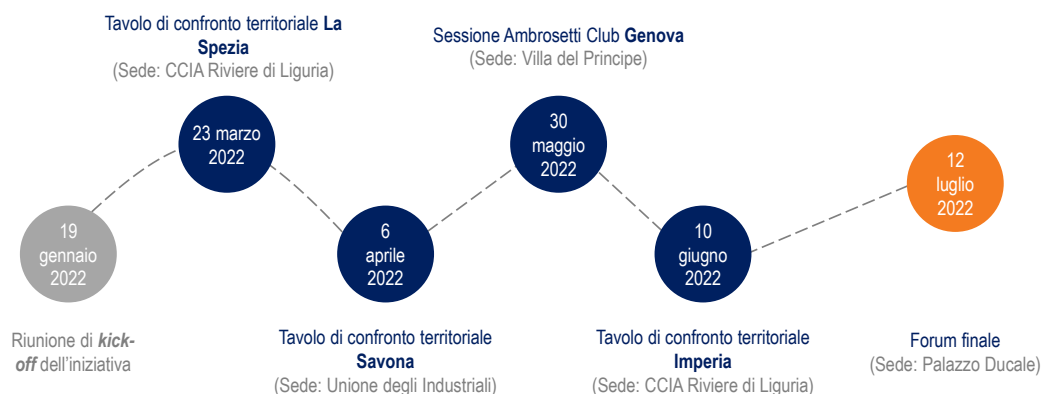


Figura III. Il piano di lavoro dell'edizione 2022 del Think Tank "Liguria 2030" e le tappe di confronto e ascolto dei territori. *Fonte: The European House – Ambrosetti, 2022.*

19. Il momento più importante di visibilità delle attività della piattaforma è rappresentato dal **Forum "Liguria 2030"**, che complessivamente ha consentito l'attivazione e il coinvolgimento di un *network* di oltre 1.500 personalità della *business community*, delle Istituzioni e delle rappresentanze sociali.

NUMERI CHIAVE DELL'EDIZIONE 2021:

- **150 business leader** e Vertici istituzionali in presenza e oltre 200 in collegamento remoto
- **Cena di gala riservata ai Partner** dell'iniziativa con il **Ministro Roberto Cingolani**
- **2 Ministri** intervenuti (**Mariastella Gelmini** e **Enrico Giovannini**), oltre ai **Vertici di Regione Liguria**
- **27 relatori**
- **5 testimonianze internazionali** (Scozia, Oman, Spagna, Singapore, Germania)
- Livello di apprezzamento dei partecipanti: **5,3/6**
 - 100% dei partecipanti che ha dichiarato di voler partecipare alla prossima edizione del Forum
- Presenza di **12 testate media**
- **120 articoli** e 40 milioni di *impression* sui social*
- Sito *web* dedicato e *streaming* digitale (dal 2020)



5° edizione - 6 luglio 2021
La Cervara - phygital

4° edizione - 14 luglio 2020
Palazzo Ducale - *phygital*

3° edizione - 7 maggio 2019
Palazzo Ducale

2° edizione - 8 maggio 2018
Palazzo Ducale

1° edizione - 23 maggio 2017
Palazzo Ducale

Figura IV. Alcuni numeri e risultati dell'edizione 2021 del Forum "Liguria 2030". *Fonte: The European House – Ambrosetti, 2022.* (*) Nel corso della campagna di comunicazione.

20. Nel 2022 il Forum è programmato per **martedì 12 luglio**, presso Palazzo Ducale a Genova, alla presenza di importanti Istituzioni nazionali e attori del panorama imprenditoriale da tutto il mondo. Il Forum si conferma come il principale evento di discussione sulle prospettive economiche e sociali liguri nel quadro italiano e internazionale.

Obiettivi della sesta edizione del Think Tank "Liguria 2030"

21. Coerentemente con il quadro delineato nel paragrafo precedente, la sesta edizione dell'iniziativa "Liguria 2030" si è proposta di raggiungere questi obiettivi prioritari:
- **aggiornare il *Tableau de Bord*** di monitoraggio delle dinamiche socio-economiche della Regione attraverso l'integrazione degli indicatori più rilevanti

- per monitorare l'attuazione del PNRR che costituisce oggi il principale strumento di pianificazione a livello nazionale e regionale;
- mappare e **quantificare le risorse potenzialmente attivabili a partire dal PNRR** sul territorio ligure;
 - coinvolgere nel percorso di lavoro e approfondire gli *asset* e le opportunità di sviluppo dei singoli territori a partire dal PNRR attraverso **tavoli di ascolto realizzati nelle quattro Province**;
 - dare continuità alla **visibilità del territorio e ai suoi fattori di attrattività** anche nei nuovi scenari competitivi, attraverso:
 - la messa a punto e implementazione di una attività di disseminazione e **visibilità mediatica** e via *web*, intesa a mantenere alto l'interesse verso l'iniziativa e ad alimentare un consenso diffuso e trasversale a suo supporto;
 - l'organizzazione della sesta edizione del **Forum "Liguria 2030"**, per presentare i risultati e le proposte del lavoro, coinvolgendo la *leadership* politica e imprenditoriale locale e nazionale, oltre ad attori esteri rilevanti.

I protagonisti dell'iniziativa "Liguria 2030"

22. L'iniziativa è realizzata da The European House – Ambrosetti in collaborazione con Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Esso Italiana, Ansaldo Energia, Unione Industriali della Provincia di Savona, Banca Carige - Gruppo BPER, Camera di Commercio Genova, Camera di Commercio Riviera di Liguria - Imperia La Spezia Savona, Confindustria Nautica, Gruppo Messina e Villa Montallegro.
23. Si desidera esprimere un ringraziamento particolare a:
 - Iacopo Avegno (Vice Direttore Generale Presidenza), Arianna Abbona (Funzionario, Vice Direzione Generale Presidenza), Michela Buffi (Funzionario, Vice Direzione Generale Presidenza), Marta Salvarani (Funzionario);
 - gli Assessorati della Regione Liguria, gli Uffici di supporto tecnico e comunicazione della Presidenza della Regione Liguria;
 - i Vertici e i Gruppi di Lavoro di tutte le aziende *Partner* dell'iniziativa.
24. L'iniziativa è curata operativamente dal Gruppo di Lavoro The European House – Ambrosetti, composto da:
 - Valerio De Molli (*Managing Partner & CEO, The European House – Ambrosetti*)
 - Lorenzo Tavazzi (*Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence*)
 - Francesco Galletti (*Professional, Area Scenari e Intelligence - Project Coordinator*)
 - Alessandro Tripoli (*Area Leader Piemonte, Liguria e Valle D'Aosta*)
 - Pio Parma (*Professional, Area Scenari e Intelligence*)
 - Giulia Tomaselli (*Analyst, Area Scenari e Intelligence*)

- Giovanni Abramo (*Analyst*, Area Scenari e *Intelligence*)
- Fabiola Gnocchi (*Communication manager*)
- Paola Gandolfo e Loredana Zaccuri (*Secretary Leader*)

La struttura di questo Rapporto

25. Alla luce della centralità del PNRR per la pianificazione di medio-lungo termine della Regione, la prima parte del Rapporto ha come filo conduttore l'intersezione tra la visione evolutiva "Liguria: dal mare alla vita" definita dal Think Tank "Liguria 2030" e le traiettorie evolutive delineate dal PNRR.
26. Il Capitolo 1 è, pertanto, dedicato a identificare gli assi portanti del PNRR e la sua relativa declinazione in ambito regionale attraverso i **7,1 miliardi attivabili sul territorio** che sono stati quantificati grazie al modello predisposto da The European House – Ambrosetti. Il modello ha consentito anche di identificare gli investimenti strutturali che impatteranno sulla crescita di lungo periodo della Regione Liguria. In particolare, grazie a questo modello è possibile quantificare che a partire dal 2026 il PIL ligure potrà essere l'1,9% superiore a quanto sarebbe accaduto in assenza del PNRR.
27. Nel Capitolo 2, è presentato il **Tableau de Bord** per il monitoraggio dei progressi fatti dalla Liguria nell'ultimo anno, nella sua struttura e nella sua interpretazione. Il piano di realizzazione e implementazione della visione ha implicato, infatti, la scelta di alcuni parametri obiettivo da misurare nel tempo, per comprendere in che modo la visione contribuisce a ridurre i *gap* regionali, dando una risposta alle esigenze strategiche del territorio. Nel sesto ciclo di lavoro dell'iniziativa "Liguria 2030", è stato compiuto un "affinamento" sugli indicatori, al fine di allineare lo strumento agli obiettivi e alle Missioni del PNRR. I 73 KPI che nell'edizione precedente costituivano lo strumento (3 KPI per i macro-obiettivi, 49 per le 7 dimensioni e 21 con riferimento alle direttrici di fondo del PNRR) sono stati pertanto riaggregati e semplificati. Il risultato di questo processo ha portato a identificare **45 KPI** (6 per ciascuna delle 7 dimensioni, a cui si aggiungono i 3 KPI per i macro-obiettivi, rimasti invariati nella presente edizione), restituendo uno strumento più semplice, diretto ed efficace nell'individuazione delle aree in cui la Liguria dovrà monitorare i propri progressi nel prossimo quinquennio.
28. Il capitolo 3 contiene l'Osservatorio sulle **infrastrutture di trasporto e collegamento** che sono da sempre al centro del percorso dell'iniziativa "Liguria 2030". Il Capitolo offre pertanto un **aggiornamento sullo stato di avanzamento delle opere** e degli impatti attivabili anche alla luce dei ritardi riscontrati all'interno dei cronoprogrammi. La novità di quest'ultima edizione è costituita, infine, dall'allargamento dell'Osservatorio alle infrastrutture di connettività, al potenziale di installazione di fonti energetiche rinnovabili e alle competenze necessarie per sostenere la "duplice transizione" sul territorio regionale. La combinazione di questi elementi infrastrutturali – fisici e digitali – di impianti per la generazione di energia rinnovabile e delle relative competenze è così il naturale completamento del monitoraggio dei cambiamenti introdotti dal PNRR.

29. Coerentemente con la centralità dei territori per l'implementazione delle progettualità del PNRR e, in ultima analisi, per sostenere la crescita e la competitività della regione, la **seconda parte del Rapporto** è interamente dedicata agli **asset competitivi delle 4 Province liguri** e ai relativi bisogni evolutivi in termini di necessità infrastrutturali, progettualità innovative e capacità industriali. Un *focus* particolare all'interno di questa analisi territoriale è riservato all'Economia del Mare (nautica, turismo e portualità) che connota – seppure con specificità locali – tutti i territori della Regione.

PARTE I

LA VISIONE STRATEGICA “LIGURIA: DAL MARE ALLA VITA” E IL RUOLO DEL PNRR PER LA PIANIFICAZIONE E LA COMPETITIVITÀ TERRITORIALE

CAPITOLO 1.

Il percorso “Liguria 2030” attraverso la lente di approfondimento del PNRR

- 1.1. La macrostruttura del PNRR e il ruolo chiave delle amministrazioni locali per la sua implementazione
30. La pandemia COVID-19 ha avuto (e sta avendo ancora) degli impatti economico-sociali senza precedenti sull'economia e la società globale: nel 2020 il PIL mondiale si è ridotto del **-3,3%**, il PIL europeo del **-6,2%** e quello italiano del **-8,9%**, con la Liguria che si è dimostrata più resiliente rispetto alla media nazionale, con un calo del **-7,9%** che ha tuttavia riportato il PIL regionale ai livelli del 2010.
31. Gli impatti della pandemia hanno stimolato una **forte e coesa risposta europea**, che – attraverso il Next Generation EU⁷ – ha messo a disposizione degli Stati membri risorse pari a **750 miliardi di Euro**. La componente più importante di tale strumento è la Recovery and Resilience Facility (RRF), dispositivo da **672,5 miliardi di Euro** divisi in trasferimenti (312,5 miliardi di Euro) e prestiti (360 miliardi di Euro). Nello specifico della ripartizione delle risorse tra gli Stati membri, l'Italia è **il primo beneficiario di tale strumento** con il **38%** delle risorse totali, pari a **191,5 miliardi di Euro**, 2,7 volte l'importo richiesto dalla Spagna, 4,7 volte l'importo richiesto dalla Francia e 6,9 volte l'importo richiesto dalla Germania.

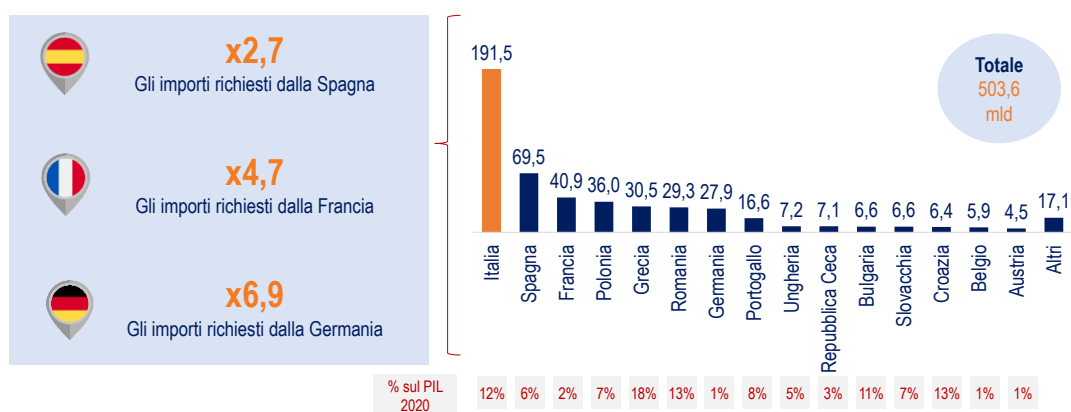


Figura 1.1. Risorse chieste alla Recovery and Resilience Facility per Paese (prestiti e sovvenzioni, valori in miliardi di Euro) 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea, 2022

⁷ Si rimanda al Capitolo 4 del Rapporto 2021 dell’iniziativa “Liguria 2030” per un’analisi più dettagliata sulle componenti del Next Generation EU e sul ruolo dell’Unione Europea nella ripresa delle economie degli Stati membri nel *post* COVID-19.

32. Nel complesso, dunque, sommando a tali risorse quelle previste dal Fondo Complementare (30,6 miliardi di Euro) e da React-EU (13,0 miliardi di Euro), il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dispone di una dotazione di **235,1 miliardi di Euro**, allocati in 6 Missioni: **i)** digitalizzazione e innovazione; **ii)** rivoluzione verde e transizione ecologica; **iii)** infrastrutture sostenibili; **iv)** istruzione e ricerca; **v)** inclusione e coesione; **vi)** sanità. Come richiesto dall'Unione Europea, **oltre la metà** delle risorse totali è allocata alle transizioni sostenibile e digitale.

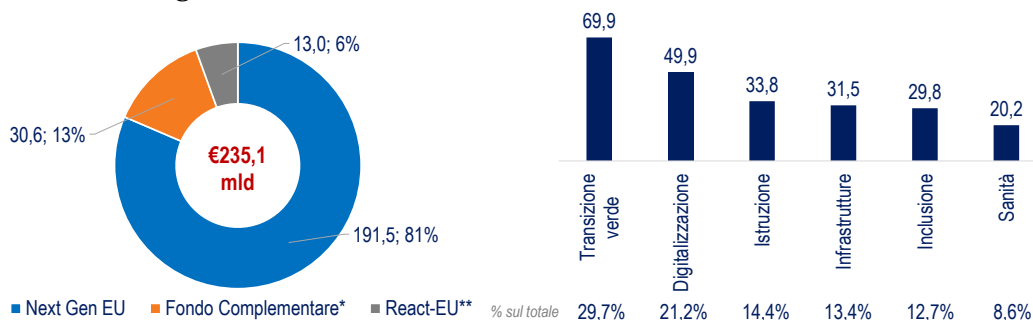


Figura 1.2. Composizione del *budget* del PNRR (miliardi di Euro e percentuale sul *budget* totale) a sinistra e allocazione dei fondi del PNRR (miliardi di Euro e percentuale sul *budget* totale) a destra, 2022. *Fonte:* elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, 2022. (*) Il Fondo Complementare nazionale seguirà la stessa metodologia del NGEU ma – dato che non prevede obblighi di rendicontazione all'UE – riguarderà anche il periodo dopo il 2026. (**) Il fondo React-EU è stato concepito per aiutare gli Stati membri nella fase iniziale (2021-2022) di ripresa delle loro economie.

33. A loro volta, le 6 Missioni del PNRR si suddividono in **16 componenti** e 197 misure, di cui 63 riforme e 134 investimenti. A tali misure corrispondono **527 condizioni**, da soddisfare nell'orizzonte temporale 2021-2026 per ottenere le diverse quote di finanziamenti previsti. Si tratta, nello specifico, di 213 traguardi (qualitativi) e di 314 obiettivi (quantitativi) suddivisi nelle diverse missioni del PNRR⁸.
34. Il successo del PNRR e la soddisfazione di tutte le condizioni dipenderanno in larga parte anche dalla capacità di coordinamento dei soggetti coinvolti nell'attuazione, considerato che il **65%** degli investimenti ha un importo inferiore a 1 miliardo di Euro (per un importo totale di **40,6 miliardi di Euro**) e solo il 10,4% ha un importo superiore ai 3 miliardi di Euro, implicando una elevata frammentazione degli investimenti e quindi delle differenti responsabilità in merito alla loro attuazione. A ciò si aggiunge il fatto che gli enti locali saranno soggetti attuatori⁹ di circa **70 miliardi di Euro** di investimenti, pari al 37% del totale, con un'incidenza **quasi totale sulle Missioni 5 e 6** (inclusione e coesione e salute), e circa **un terzo del valore nella Missione 2** (rivoluzione *green*).

⁸ I traguardi sono risultati qualitativi oggettivamente verificabili nell'ambito dell'attuazione degli interventi mentre gli obiettivi sono risultati quantitativi e concreti oggettivamente misurabili nell'ambito dell'attuazione degli interventi.

⁹ I soggetti pubblici o privati che provvedono alla realizzazione degli interventi previsti dal PNRR.







Componenti	Fondi gestiti da enti territoriali (€ mld)	Fondi gestiti da enti territoriali (% tot.)
 C1 - Digitalizzazione PA	4,4	45,5%
C2 - Digitalizzazione sistema produttivo	-	-
C3 - Turismo e cultura 4.0	3,1	46,7%
C1 – Agricoltura sostenibile ed economia circolare	1,7	33,1%
 C2 – Transizione energetica e mobilità locale sostenibile	7,8	32,7%
C3 – Efficienza energetica e riqualificazione edifici	0,8	5,2%
C4 – Tutela territorio e risorsa idrica	8,4	55,6%
 C1 – Rete ferroviaria AV/AC e strade sicure	0,7	3,0%
C2 – Intermodalità e logistica integrata	0,5	82,5%
 C1 – Potenziamento istruzione	9,7	50,2%
C2 – Dalla ricerca alle imprese	-	-
C1 – Politiche del lavoro	5,6	84,1%
 C2 – Famiglie, comunità e terzo settore	11,2	100%
C3 – Interventi speciali di coesione territoriale	1,8	94,4
 C1 – Reti di prossimità e telemedicina	7,0	100%
C2 – Digitalizzazione del Sistema Sanitario Nazionale	7,7	88,9%

Figura 1.3. Componenti delle 6 Missioni del PNRR e fondi gestiti dagli enti territoriali (valori in miliardi di Euro e percentuale sul totale), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Italia Domani, 2022.

1.2. Il *progress report* ligure: le principali azioni attivate per sostenere l'implementazione del PNRR

35. L'ammontare degli investimenti previsti nell'ambito del PNRR e la rilevanza di interventi e riforme ad esso collegati rendono il PNRR lo strumento cardine per la competitività di medio-lungo termine del Paese e dei suoi territori. Alla luce del ruolo centrale per l'attuazione dei progetti del PNRR sul territorio, Regione Liguria ha avviato diverse iniziative volte ad aumentare la propria capacità implementativa e l'ingaggio degli *stakeholder* territoriali.
36. Una delle prime iniziative è stata quella di istituire **6 strutture di Missione** – una per ogni Missione del PNRR:
- **struttura di Missione 1:** Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura, coordinata dal Direttore del Dipartimento Sviluppo Economico e composta da Dipartimento Sviluppo Economico, Vice Direzione Generale Presidenza (Settore Informatica), Segreteria Generale (Settore Cultura) e Vice Direzione Generale Lavoro e Turismo e Vice Direzione Generale Territorio, con il supporto della FI.L.S.E. e di Liguria Digitale S.p.a.;
 - **struttura di Missione 2:** Rivoluzione verde e transizione ecologica, coordinata dal Direttore del Dipartimento Ambiente e Protezione Civile e composta da Dipartimento Ambiente e Protezione Civile, Dipartimento Agricoltura, Turismo, Formazione e Lavoro, Dipartimento Sviluppo Economico, Vice Direzione Generale Infrastrutture e Trasporti e Vice Direzione Generale Territorio, con il supporto di ARPAL, FI.L.S.E. e I.R.E.;

- **struttura di Missione 3:** Infrastrutture per una mobilità sostenibile, coordinata dal Vice Direttore Generale Infrastrutture e Trasporti e composta dalla Vice Direzione Generale Infrastrutture e Trasporti e dal Dipartimento Sviluppo Economico, con il supporto di I.R.E.;
 - **struttura di Missione 4:** Istruzione e ricerca, coordinata dal Vice Direttore Generale Istruzione e Formazione e composta dalla Vice Direzione Generale Formazione e Istruzione e dal Dipartimento Sviluppo Economico (per la parte Ricerca e Innovazione) e Vice Direzione Generale Territorio, con il supporto di ALFA, ALISEO e FI.L.S.E.;
 - **struttura di Missione 5:** Inclusione e coesione, coordinata dal Direttore del Dipartimento Agricoltura, Turismo, Formazione, Lavoro e composta dalla Vice Direzione Generale Lavoro e Turismo, Vice Direzione Generale Formazione e Istruzione, Vice Direzione Generale Territorio, Dipartimento Salute e Servizi Sociali, Dipartimento Sviluppo Economico, con il supporto di ALFA, FI.L.S.E. e le A.R.T.E. territorialmente competenti;
 - **struttura di Missione 6:** Salute, le cui funzioni sono svolte dalla Struttura di Missione istituita con D.G.R. n. 400 del 7 maggio 2021, composta dal Dipartimento Salute e Servizi Sociali, dalla Direzione Generale del Bilancio, dalla Direzione Generale Organizzazione, da ALISA e con il supporto di Liguria Digitale S.p.a. e degli Enti e Aziende del S.S.R.
37. In particolare, le Strutture di Missione avranno una **durata temporanea** (non superiore alla durata della legislatura) e dovranno:
- **realizzare** e gestire in maniera coordinata gli **interventi** del PNRR di cui la Regione Liguria è soggetto attuatore;
 - coordinare e **supportare la gestione amministrativa** e operativa degli interventi di cui gli enti territoriali della Regione sono soggetti attuatori;
 - assicurare l’efficace realizzazione degli **adempimenti di monitoraggio**, rendicontazione e controllo sull’attuazione del PNRR e **monitorare l’avanzamento** degli interventi e delle tempistiche previste.
38. Una seconda attività portata avanti dalla Regione riguarda l’istituzione di **tavoli tematici di ascolto del territorio**, realizzati e coordinati da ognuno degli assessorati regionali, finalizzati a coinvolgere i diversi portatori di interesse. A titolo esemplificativo, nel solo mese di febbraio 2022 l’**Assessorato alle Pari Opportunità** ha organizzato **4 tavoli di lavoro**. I primi due hanno riportato la partecipazione complessiva di **35 partecipanti** e l’avvio – rispettivamente – dell’Osservatorio di genere e del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO). Il terzo tavolo si è svolto con le rappresentanze sindacali e le associazioni datoriali per gli ambiti di competenza dell’Assessorato e ha visto la partecipazione di **15 partecipanti**, mentre il quarto tavolo – sullo sport inclusivo – ha visto la partecipazione di **113 partecipanti**. In totale, quindi, nel solo mese di febbraio sono stati coinvolti oltre **170 stakeholder** di riferimento del territorio.
39. Un’altra iniziativa degna di nota è “**Radar PNRR**”, avviata dall’Assessorato allo Sviluppo Economico. Si tratta di una *task force* operativa che, a partire da ottobre

2021, si riunisce periodicamente per aggiornare imprese ed enti sulle possibilità attive o in fase di attivazione con le risorse comunitarie e governative. Gli ambiti di sviluppo economico individuati sono cinque: **i)** competitività; **ii)** ricerca e innovazione; **iii)** energia; **iv)** porti e logistica; **v)** aree interne. Tale lavoro ha suscitato da subito interesse e apprezzamento da parte delle categorie economiche e delle rappresentanze istituzionali e al mese di marzo si erano già svolte **tre riunioni operative**, partecipate mediamente da circa **100 stakeholder**, con anche un servizio di *newsletter* che conta oltre **38.400 iscritti**.

40. Il lavoro svolto dalla Regione in sinergia con i vari *stakeholder* (Istituzioni, cittadini e imprese) ha portato – tra le altre cose – la Liguria a essere una delle prime 6 Regioni a firmare i **protocolli d'intesa con il Governo** per l'avvio del proprio progetto bandiera e la prima per ciò che riguarda l'ambito sanitario e, in generale, le scienze della vita. Nel dettaglio, il progetto bandiera consiste nella realizzazione di un **centro di medicina computazionale e tecnologica presso l'ospedale Erzelli**. La firma del progetto tra Regione Liguria e Governo è avvenuta l'8 giugno 2022, rendendo il centro dell'Erzelli uno dei primi progetti bandiera ad essere formalmente approvato.
41. Il progetto prevede la realizzazione di un complesso integrato composto da una **nuova struttura clinica**, con specialità di medio alta complessità e una dotazione di circa 520 posti letto, da un'**area di ricerca traslazionale** con laboratori in ambito clinico biomedico, tecnologico-computazionale e robotico sviluppata in sinergia con Università di Genova, Istituto Italiano di Tecnologia e CNR, da un **centro di gestione e sviluppo** dei sistemi di calcolo e analisi dati in sinergia con Istituto Italiano di Tecnologia, CNR, Liguria Digitale e Leonardo Lab e da un'**area di sperimentazione** di prototipi e modelli computazionali e tecnologici con le industrie locali del settore.
42. Il nuovo ospedale si avvarrà della collaborazione con il Center for Human Technologies dell'Istituto Italiano di Tecnologia, il Consiglio Nazionale delle Ricerche, Liguria Digitale, la Scuola Politecnica dell'Università di Genova e Leonardo Labs, consentendo di trasferire sulla clinica i risultati della **ricerca relativa all'impiego del calcolo computazionale ai modelli biologici** e ai **programmi di gestione delle tecnologie robotiche d'uso biomedico** e al loro successivo sviluppo come prototipi.
43. Il progetto prevede un investimento complessivo di **405 milioni di Euro**:
 - **280** milioni di Euro per il **programma di investimento di Inail** tra le *"iniziative di investimento immobiliare di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria in relazione all'acquisizione delle aree, alla progettazione e alla realizzazione delle strutture destinate alle attività di assistenza sanitaria e ricerca traslazionale e di base collegate alle attività cliniche"*;
 - **60** milioni di Euro dall'ex articolo 20 della Legge n. 67/88 sulle dotazioni tecnologiche, tecniche e arredi;

- **65** milioni di Euro dal **PNRR**, per le ulteriori dotazioni tecnologiche, le infrastrutture di ricerca di base e i programmi di attività scientifica di base e traslazionale.

Il ruolo del settore privato nella gestione della pandemia COVID-19

La pandemia COVID-19 ha permesso di evidenziare con maggiore forza il ruolo che il settore privato può giocare come “complemento” all’offerta sanitaria del Sistema Sanitario Nazionale. A titolo esemplificativo, il tessuto industriale ha rappresentato un esempio virtuoso di **riconversione industriale**. Basti pensare che, dopo un mese dallo scoppio della pandemia, l’industria italiana è stata in grado di produrre circa **1,5 milioni di mascherine al giorno**. La sola FCA, nei mesi successivi, ha riconvertito la propria produzione fino ad arrivare a produrre **27 milioni di mascherine al giorno**.

Ma non solo mascherine: il privato si è dimostrato essenziale per la ricerca e produzione di **vaccini**, con le **aziende farmaceutiche** che hanno stanziato rapidamente i fondi per la **ricerca**, permettendo di portare a **1-2 anni** i tempi di sviluppo e messa in commercio del vaccino (rispetto ai 10-15 anni necessari mediamente).

Anche in Liguria, e probabilmente più che altrove, il privato ha giocato un ruolo importante nella gestione della pandemia. Nel marzo 2021, Regione Liguria ha siglato un «Protocollo d’Intesa» con il settore della sanità privata che prevedeva l’impegno delle strutture private a **mettere a disposizione il personale medico, infermieristico, amministrativo e organizzativo** per la somministrazione dei vaccini; nella fase iniziale i privati hanno somministrato **circa il 30%** dei vaccini totali per poi arrivare fino al **50%** nei mesi successivi. L’*hub*, situato all’interno del padiglione Jean Nouvel alla Fiera del Mare di Genova, può raggiungere, a regime, le 5mila dosi giornaliere.

L’iniziativa rappresenta un esempio positivo di collaborazione tra il pubblico e il privato, potendo contare sul contributo di Confindustria sanità, Confcommercio sanità, Confartigianato salute e Lega delle cooperative. Le due linee di vaccinazione esistenti, per un totale di **44 box vaccinali**, sono gestite dalla ASL3 e dal personale della sanità privata convenzionata.

Nella fase post-pandemica, questa esperienza, che prevede un modello collaborativo tra pubblico e privato, può costituire una base di riferimento per la **traiettorie evolutiva del sistema sanitario della Regione**.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Regione Liguria e Think Tank “Welfare, Italia”, 2022

- 1.3. La ricostruzione delle risorse potenzialmente attivabili a partire dal PNRR per il territorio regionale
44. Tra le attività della presente edizione dell’iniziativa Liguria 2030 rientra l’elaborazione da parte di The European House – Ambrosetti di un **modello proprietario per stimare le risorse del PNRR che saranno veicolate sul territorio ligure**, al fine di quantificare gli impatti strutturali – ovvero oltre il 2026, che è l’orizzonte temporale del PNRR – sia economici che sociali del Piano sul territorio.
45. Con riferimento alla metodologia applicata, il **primo step** dell’analisi ha riguardato la mappatura di tutti gli investimenti previsti dal PNRR, al fine di individuare – per ciascun investimento – le **risorse totali** messe a disposizione e potenzialmente impattanti sul territorio ligure. A tal fine, il totale delle risorse considerate ammonta a **222,1 miliardi di Euro**, pari alle risorse messe a disposizione dalla Recovery and Resilience Facility e dal Fondo Complementare.

46. Successivamente, il **secondo step** dell’analisi ha riguardato la suddivisione degli investimenti in:
- investimenti di cui è già prevista una **ripartizione a livello regionale** sulla base delle necessità di ciascuna Regione (ad esempio, l’allocazione dei fondi prevista dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili – MIMS);
 - investimenti di cui i bandi/avvisi sono già stati pubblicati e le **risorse già assegnate** (ad esempio, quelli riguardanti gli asili nido e il programma Garanzia Occupabilità Lavoratori – GOL¹⁰);
 - investimenti di cui i bandi/avvisi **non sono ancora stati pubblicati**: in questo caso, le risorse che potrebbero arrivare sul territorio ligure sono state stimate sulla base di appositi **coefficienti** (ad esempio, il numero di ASL e/o Aziende Ospedaliere in Liguria sul totale in Italia, il numero di scuole in Liguria sul totale in Italia, il numero di Comuni >5.000 abitanti in Liguria sul totale in Italia, ecc. applicati al totale dell’investimento previsto dal PNRR)¹¹.
47. Nei paragrafi che seguono ci si soffermerà dunque su alcuni casi esemplificativi di investimenti riconducibili alle tre macro-categorie citate sopra.
48. Con riferimento alla prima, risulta utile soffermarsi sull’allocazione prevista dal MIMS con riferimento ai propri fondi. All’interno del documento “Attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Complementare di competenza del MIMS”, rilasciato il 6 dicembre 2021, il Ministero riporta la **distribuzione regionale** delle risorse per forma di finanziamento (PNRR o Piano Complementare). In questo caso, alla Liguria sono allocati **1,3 miliardi di Euro** (di cui 527,3 milioni di Euro dal PNRR e 775,3 milioni di Euro dal Piano Complementare), pari al **5,1%** del totale, ponendo la Regione all’**8° posto** a livello nazionale e al 3° posto tra le Regioni del Nord (dopo Lombardia, al 4° posto, e Emilia-Romagna, al 6° posto a livello nazionale).

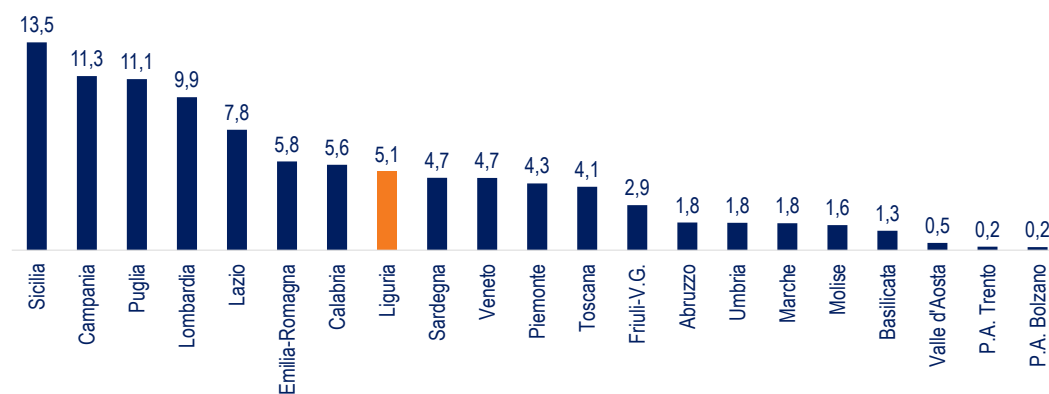


Figura 1.4. Risorse a disposizione del MIMS ripartite a livello regionale (valori percentuali sul totale), 2021.
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati MIMS, 2022.

¹⁰ Ai fini del presente Rapporto, nonostante il GOL rientri tra gli investimenti di cui sono le Regioni i soggetti attuatori, si è proceduto alla sua riclassificazione all’interno del suddetto *cluster* in quanto le risorse sono già state assegnate così come sono stati fissati i criteri per la loro ripartizione nel quinquennio.

¹¹ In questo caso, se l’investimento prevede una quota pre-allocata al Mezzogiorno (normalmente intorno al 40%), il coefficiente è stato calcolato sul totale del Centro-Nord e non sul totale nazionale.

49. Nel dettaglio, tali investimenti sono trasversali a 3 Missioni: rivoluzione verde e transizione ecologica (Missione 2), infrastrutture per una mobilità sostenibile (Missione 3) e inclusione e coesione (Missione 5). A titolo esemplificativo, sono previsti 68,8 milioni di Euro per il rinnovo del parco autobus, 16,8 milioni di Euro per il rinnovo dei treni, 692,5 milioni di Euro per i porti di Genova, La Spezia e Savona Vado, finanziando, tra gli altri, progetti di *cold ironing* e elettrificazione dei moli¹², e 176,8 milioni di Euro per la rigenerazione urbana e l'*housing* sociale.
50. Per quanto riguarda la seconda macro-categoria di investimenti, ovvero gli **investimenti di cui i bandi/avvisi sono già stati pubblicati e le risorse già assegnate**, due casi esemplificativi in tal senso sono il potenziamento dei servizi degli asili nido e il programma Garanzia Occupabilità Lavoratori – GOL.
51. L'investimento 1.1. "*Piano per asili nido e scuole dell'infanzia e servizi di educazione e cura per la prima infanzia*" dispone di un'allocazione di 4,6 miliardi di Euro, di cui **2,4 miliardi di Euro** sono destinati alla creazione di circa **265.000 posti** necessari a garantire – entro la fine del 2025 – il superamento dell'obiettivo europeo del 33% di copertura della popolazione nella fascia 3-36 mesi.
52. L'allocazione regionale per l'intervento è contenuta nel Decreto ministeriale del Ministero dell'Istruzione n.343 del 2 dicembre 2021. Il Decreto prevede una **pre-allocazione dei fondi tra territori regionali** sulla base di criteri collegati con l'obiettivo primario dell'intervento, ovvero la riduzione dei divari territoriali nella dotazione di posti di asilo nido a livello locale rispetto all'obiettivo di copertura.
53. Nel dettaglio, i *plafond* regionali sono stati determinati sulla base di due criteri: **i) il gap nella dotazione dei servizi** (numero di posti per 100 bambini nella fascia 0-2 anni) relativo alla popolazione in età non coperta dal servizio e misurato su base regionale (questo criterio vale il **75%** dell'importo totale dell'investimento, pari a 1,8 miliardi di Euro); **ii) la popolazione regionale di 0-2 anni al 2035** sulla base delle stime Istat (questo criterio vale il **25%** dell'importo totale dell'investimento, pari a 0,6 miliardi di Euro). Sulla base di questi due criteri, alla Liguria sono stati assegnati **66,4 milioni di Euro**, pari al 2,8% del totale, posizionando la Regione al **16° posto**.

¹² Con riferimento agli investimenti allocati dal PNRR ai porti liguri, all'interno della Missione 3, sono previsti dal Ministero della Transizione Ecologica 57 milioni di Euro nell'ambito dell'Investimento 1.1. della Componente 2 "Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti".

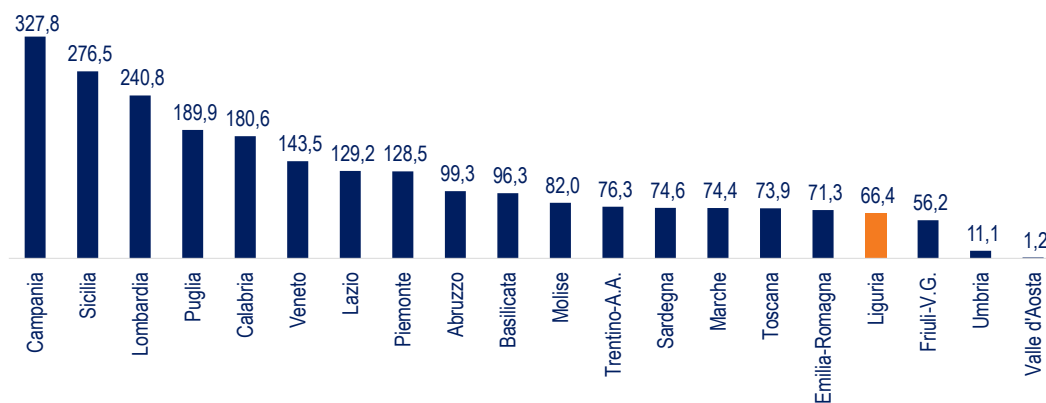


Figura 1.5. Pre-allocazione regionale per l'investimento sugli asili nido (valori in milioni di Euro), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Ministero dell'Istruzione, 2022.

54. Con riferimento, invece, alla Riforma 1.1. della Componente 1 della Missione 5 “Programma GOL” a quest’ultimo sono allocati **4,4 miliardi di Euro**. La riforma prevede l’applicazione di diversi strumenti e misure per il **reinserimento lavorativo** dei disoccupati, dei percettori di Reddito di Cittadinanza, dei lavoratori in cassa integrazione, dei disabili, delle donne, dei giovani, degli *over-50* e di altre categorie.
55. L’orizzonte temporale del GOL è lo stesso del PNRR (2021-2026) e, dunque, le risorse stanziare nel complesso sono state suddivise ugualmente tra le 5 annualità previste, allocando – per il primo avvio di attuazione – **880 milioni di Euro** da destinare alle Regioni affinché attuino politiche attive e formazione in campo lavorativo.
56. Nel dettaglio, l’allocazione delle risorse a livello regionale si basa su **cinque criteri**, ciascuno con un peso sul totale differente:
- flusso di beneficiari NASPI al 2019 (**40%**);
 - beneficiari del Reddito di Cittadinanza correnti indirizzati al Centro per l’Impiego al 30 giugno 2021 (**10%**);
 - persone in cerca di occupazione, media al 2020 (**35%**);
 - occupati, media al 2020 (**5%**);
 - lavoratori in CIGS¹³, media triennio 2017-2019 (**10%**).
57. Con riferimento alla prima annualità, alla Liguria spettano **21,3 milioni di Euro**, pari al 2,4% del totale. Per i successivi riparti, si procederà annualmente con un Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni e Province autonome. In particolare, si individueranno i **criteri di ripartizione delle risorse** sulla base del numero dei beneficiari del Programma GOL presi in carico in ciascuna Regione e Provincia autonoma e dell'avanzamento della spesa

¹³ Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria: si tratta di un’indennità erogata dall’INPS per integrare la retribuzione di lavoratori di aziende che devono affrontare situazioni di crisi e riorganizzazione o contratti di solidarietà difensivi.

inerente alle misure e ai servizi in loro favore attivati. Ipotizzando che le risorse assegnate a ciascuna Regione rimangano costanti in valore percentuale sul totale, nel complesso alla Liguria spetterebbero **106,5 milioni di Euro**, posizionando la Regione al **13° posto** a livello nazionale.

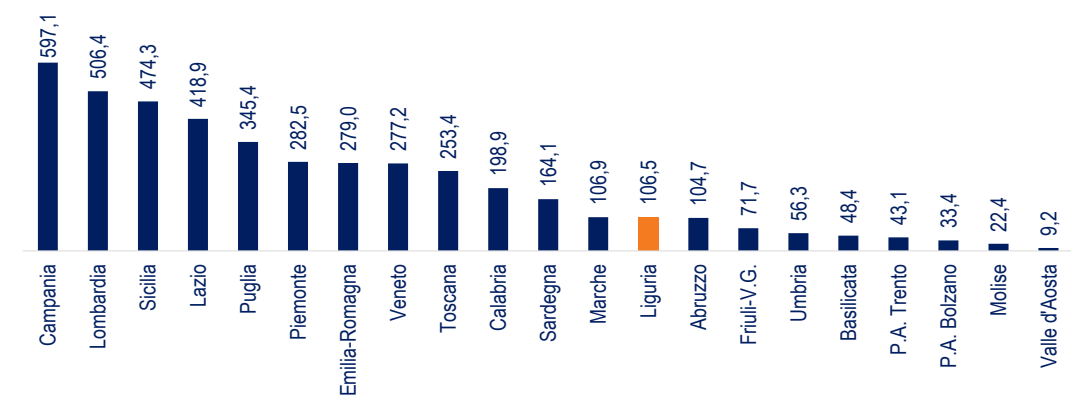


Figura 1.6. Risorse attribuite alle Regioni e alle Province autonome – prima assegnazione delle risorse (valori in milioni di Euro), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Anpal, 2022.

58. L'ultima macro-categoria di investimenti analizzati riguarda quelli i cui bandi/avvisi **non sono ancora stati pubblicati**: in questo caso, le risorse che potrebbero arrivare sul territorio ligure sono state stimate sulla base di appositi **coefficienti**. Nel dettaglio, tali coefficienti sono stati stimati sulla base di specifiche variabili, scelte in base ai soggetti attuatori dell'investimento o ai destinatari dei bandi (ad esempio, scuole e aziende). Infine, nel caso in cui l'investimento preveda una quota già allocata al Mezzogiorno, i coefficienti sono stati applicati sul valore totale dell'investimento al netto della quota allocata al Mezzogiorno.
59. Ad esempio, nel caso dell'Investimento 3.2 della Componente 1 della Missione 4 "Scuole 4.0 – Scuole innovative, nuove aule didattiche e laboratori", la quota dei **2,1 miliardi di Euro** complessivi dell'investimento con potenziali ricadute sul territorio ligure è stata calcolata applicando al totale il rapporto tra numero di scuole in Liguria e il numero di scuole del Centro-Nord¹⁴, pari al **3,9%**, per un totale di **49,7 milioni di Euro** stimati arrivare sul territorio da questo investimento.
60. Un altro esempio è quello relativo all'Investimento 2.3 della Componente 1 della Missione 2 "Innovazione e meccanizzazione nel settore agricolo ed alimentare". In questo caso, dato che i destinatari dei bandi sono le aziende agro-alimentari, è stato applicato come coefficiente il rapporto tra il numero di aziende nei settori agricolo e alimentare in Liguria sul totale delle aziende di tali settori del Centro-Nord¹⁵, pari al **3,2%**, per un totale di **9,6 milioni di Euro** stimati arrivare sul territorio ligure grazie a questo investimento.

¹⁴ Considerato che il 40% delle risorse relative a questo investimento è già pre-allocato al Mezzogiorno, il valore totale è stato nettato del 40% e vi è poi stato applicato il coefficiente stimato.

¹⁵ *Ibidem*.

61. Un terzo caso esemplificativo è quello relativo all'Investimento 1.3 della Componente 2 della Missione 6 “*Rafforzamento dell'infrastruttura tecnologica e degli strumenti per la raccolta, l'elaborazione, l'analisi dei dati e la simulazione*”. In questo caso, è stato applicato come coefficiente il rapporto tra il numero di ASL e AO in Liguria sul totale del Centro-Nord¹⁶, pari al **6,0%**, per un totale di **24,0 milioni di Euro** stimati arrivare sul territorio da questo investimento.

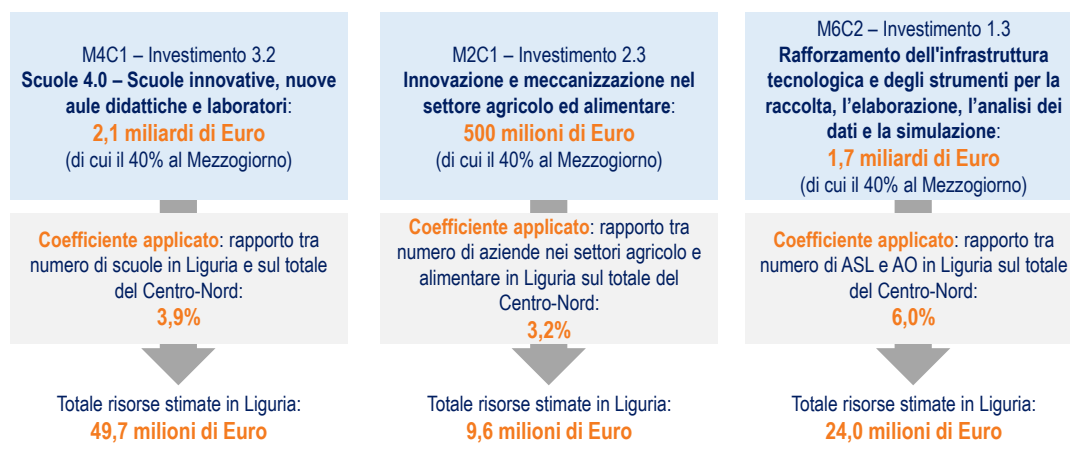


Figura 1.7. Tre casi esemplificativi di applicazione di coefficienti per stimare le risorse del PNRR in Liguria: scuole, agro-alimentare e sanità, 2022. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.*

62. In conclusione, la riclassificazione degli investimenti delle sei Missioni del PNRR all'interno delle tre macro-categorie individuate ha permesso di stimare le risorse complessive che potrebbero potenzialmente arrivare sul territorio ligure in **7,13 miliardi di Euro**, pari al **3,2%** della somma delle risorse del PNRR e del Fondo Complementare (222,1 miliardi di Euro). Di questi, il valore più elevato (2,18 miliardi di Euro) è stimato arrivare dalla Missione 3 “*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*”, mentre quello più basso (290 milioni di Euro) dalla Missione 6 “*Salute*”.

¹⁶ *Ibidem.*

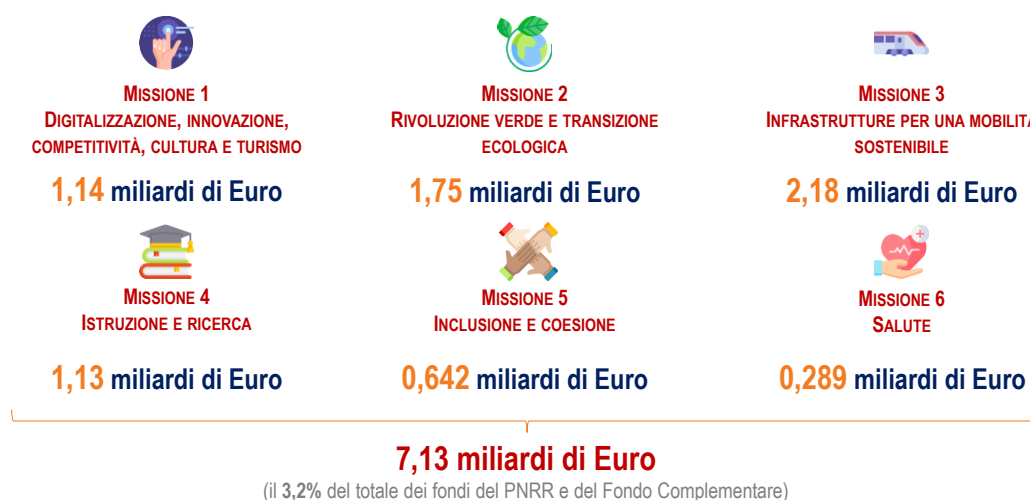


Figura 1.8. Stima delle risorse del PNRR e del Fondo Complementare che potrebbero potenzialmente arrivare sul territorio ligure per Missione (valori assoluti), 2022. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022.

- 1.4. Il modello di quantificazione delle ricadute economiche e sociali per la Regione nel medio-lungo termine
63. La quantificazione delle risorse del PNRR che potrebbero arrivare sul territorio ligure ha permesso, a sua volta, di **identificare e quantificare gli impatti strutturali** (di medio-lungo periodo) che il Piano potrà avere sul contesto socio-economico della Liguria. In particolare, la quantificazione di tali impatti si basa sul modello di analisi proprietario di The European House – Ambrosetti e adottato a livello di sistema-Paese nella ricerca realizzata da Ambrosetti Club “*Osservatorio PNRR: ad un anno dal varo*”¹⁷.
64. Nel dettaglio, il primo *step* dell’analisi ha previsto l’identificazione degli investimenti con impatto strutturale, i cui criteri di scelta sono stati tre:
- non sono stati inclusi gli investimenti che **hanno esclusivamente un impatto di stimolo alla domanda** (come ad esempio il Superbonus, che seppur utile per l’efficientamento energetico degli edifici, non favorisce una crescita della produttività strutturale);
 - sono stati considerati solo **investimenti con impatti di medio periodo** (ad esempio gli investimenti in ricerca di base);
 - non sono stati considerati investimenti che risolvono **criticità preesistenti non legate alla crescita** (ad esempio la ristrutturazione delle scuole).
65. Da questa analisi è emerso che gli investimenti strutturali rappresentano **tra il 34,8% e il 49,2% del totale** dei 191,5 miliardi di Euro allocati dal PNRR a livello nazionale. Riparametrando tali percentuali sui 7,13 miliardi di Euro stimati da The European House – Ambrosetti nel complesso per la Liguria, si ottiene un valore compreso tra i **2,5 e i 3,5 miliardi di Euro**, ovvero tra il 4,9% e il 7,0% del PIL regionale al 2019.

¹⁷ Fonte: Ambrosetti Club, “*Osservatorio PNRR, ad un anno dal varo*”.

Due esempi di investimenti con impatti strutturali e non strutturali: Transizione 4.0 e il Superbonus

UN ESEMPIO DI INVESTIMENTO CON IMPATTI STRUTTURALI: L'INVESTIMENTO "TRANSIZIONE 4.0"

All'interno della Missione 1 "Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo", nella Componente 2 "**Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo**", vengono assegnati 13,4 miliardi di Euro all'Investimento 1 "Transizione 4.0".

Tale investimento intende aumentare la **produttività**, la **competitività** e la **sostenibilità** delle imprese italiane, sia lato offerta, attraverso il potenziamento della ricerca di base e applicata e la promozione del trasferimento tecnologico, sia lato domanda, con la promozione della trasformazione digitale dei processi produttivi e degli investimenti in beni immateriali nella fase di ripresa post-pandemica.

In particolare, a fronte dei 13,4 miliardi di Euro messi a disposizione per questo investimento, si stima un "effetto leva" (inteso come aumento degli investimenti privati con due principali effetti: un incremento in beni strumentali e un aumento della spesa in R&S e di finanziamenti alle *startup*) per **24 miliardi di Euro** nel privato. Tali investimenti potrebbero abilitare un incremento degli ordinativi sul mercato interno dei beni strumentali con picchi del **+11,6%** per macchinari e altre apparecchiature, e un conseguente aumento della produttività multifattoriale del **+0,43%**, come effetto dei maggiori investimenti in capitale fisico e immateriale. Ciò è stimato determinare un incremento del PIL dello **0,55%** (tra 0,5% e 0,6%) dopo 5 anni.

UN ESEMPIO DI INVESTIMENTO SENZA IMPATTI STRUTTURALI: IL SUPERBONUS

All'interno della Missione 2 «Rivoluzione verde e transizione ecologica», nella Componente 3 «**Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici**», sono allocati **13,95 miliardi di Euro** all'Investimento 2.1 "Ecobonus e Sismabonus al 110%". Tale investimento, all'interno del modello proprietario di The European House - Ambrosetti è stato classificato come **senza impatti strutturali**. Infatti, la misura, fin dalla sua promulgazione, ha evidenziato diverse criticità. *In primis*, è stata oggetto di **12 modifiche in meno di 2 anni**. In secondo luogo, ha incentivato la creazione di piccole imprese a **bassa qualifica e sicurezza**: l'ultima indagine INL (Ispettorato Nazionale Lavoro) indica come l'**87%** delle imprese controllate è risultato irregolare in materia di sicurezza del lavoro. Di fatto, il Superbonus ha – a tutti gli effetti – "drogato" il mercato dell'edilizia, facendo lievitare i prezzi dei materiali in misura molto superiore all'inflazione media (e senza nessun interesse nelle trattative per ribassare i prezzi dato che, alla fine, risulta sempre lo Stato il soggetto pagatore): ad esempio, il prezzo dell'acciaio per cemento armato è aumentato, in un anno, del **227%**. In conclusione, il Superbonus è – nella migliore delle ipotesi – uno **shock di domanda temporaneo**.

Fonte: Ambrosetti Club, "Osservatorio PNRR, 'ad un anno dal varo'", 2022

66. Lo *step* metodologico successivo, dunque, è stato quello di individuare – per ciascun investimento con impatti strutturali – **i relativi impatti attesi sul PIL** e – in generale – **sul contesto socio-economico ligure** (tasso di occupazione, Valore Aggiunto delle imprese, ecc.).
67. In particolare, gli investimenti con impatti strutturali sono stati riclassificati lungo le cinque criticità che il PNRR mira a risolvere:
- **propensione agli investimenti delle imprese** (Investimento "Transizione 4.0", Investimento "Reti Ultraveloci" – Banda Ultra-Larga e 5G, Finanziamento di *start-up*, tecnologie satellitari ed economie spaziali);
 - **criticità logistiche e infrastrutturali** (Alta velocità nel Nord Europa per i collegamenti con l'Europa, sviluppo del trasporto ferroviario ERTMS, collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci, connessioni diagonali, sviluppo trasporto rapido di massa);

- **occupazione femminile** (nuovi posti negli asili nido e edifici ristrutturati, creazione di imprese femminili);
- **mercato del lavoro** (politiche attive del lavoro e sostegno all'occupazione, potenziamento dei centri per l'impiego, sistema duale);
- **digitalizzazione della Pubblica Amministrazione** (infrastrutture digitali, abilitazione migrazione al *Cloud*, dati e interoperabilità, servizi digitali e cittadinanza digitale).

68. Tali cantieri di investimento potrebbero portare ad una crescita strutturale del PIL ligure: sommando le differenti componenti, a partire dal 2026 il PIL ligure potrà essere il **2,02% superiore a quanto sarebbe accaduto in assenza del PNRR**.



Figura 1.9. Impatti strutturali del PNRR al 2026 (variazione percentuale rispetto allo scenario base). Fonte: Osservatorio PNRR di Ambrosetti Club, 2022

69. Si tratta, ovviamente, di una stima soggetta ad ampio margine d'errore. Il primo elemento di incertezza è costituito dal fatto che mai prima d'ora, nella storia del Paese, si è assistito a un **dispiegamento di investimenti pubblici** comparabile a quello mobilitato dal PNRR. Il secondo elemento che contribuisce al margine d'errore è legato all'**effettiva implementazione delle misure**: l'assunto metodologico del Capitolo è che gli investimenti siano effettivamente dispiegati nei modi e nei tempi previsti dal Piano.
70. Il **2,02% di maggior crescita**, è un valore che – per la sua natura strutturale, derivando da una variazione permanente del tessuto produttivo ligure – è destinato a persistere su un prolungato orizzonte temporale. Tuttavia, non è ipotizzabile pensare che la Regione, dal 2026 in poi, possa “vivere di rendita”, assicurandosi un +2,02% del PIL ogni anno per tutti gli anni successivi. L'effetto degli investimenti previsti dal PNRR andrà a scemare nel tempo (si pensi ad esempio al caso di Transizione 4.0 in cui il vantaggio competitivo derivante dall'adozione di macchinari innovativi e tecnologie all'avanguardia resta tale solo fino a quando tali tecnologie sono, appunto, all'avanguardia). Di conseguenza, ai fini del presente Rapporto, si è prudenzialmente assunto un orizzonte di decadimento decennale, mediando le varie componenti. Sotto questa ipotesi, la Figura 10 presenta l'effetto sulla crescita di medio lungo periodo della Liguria nei due scenari – con PNRR e senza.

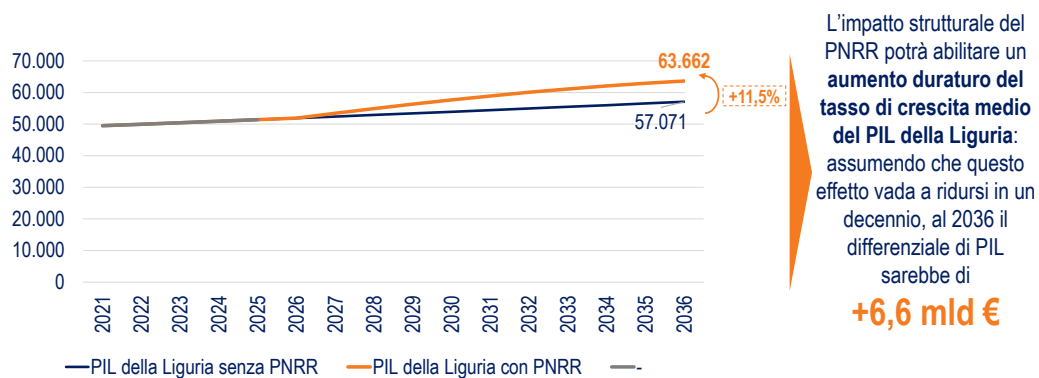


Figura 1.10. Traiettorie di crescita del PIL della Liguria con e senza l’impatto strutturale derivante dal PNRR (valori in milioni di Euro), 2021 - 2036. *Fonte: Osservatorio PNRR di Ambrosetti Club, 2022.* N.B. Il trend del PIL “senza PNRR” è stato stimato sulla base del CAGR (Compound Annual Growth Rate) 2010-2019.

71. I due scenari partono dal 2026: l’impatto dal lato di domanda del PIL (relativo al periodo 2021 – 2026) è già considerato. La differenza è che nello scenario “con PNRR” **gli investimenti hanno significativamente inciso sul tessuto produttivo**, abilitando una maggior crescita (fino a +11,5% al 2036). Lo scenario *conterfactual* (“senza PNRR”) assume, invece, una crescita pari alla crescita media 2010-2019 (+1,0%).
72. Venendo, invece, agli impatti sul sistema socio-economico nel complesso, quest’ultimi riguardano maggiori **investimenti privati**, un più elevato **Valore Aggiunto** per le imprese e un maggiore numero di **occupati**. Con riferimento agli impatti economici, l’Investimento “**Transizione 4.0**”, che dovrebbe avere sul territorio ligure ricadute stimate pari a 430 milioni di Euro può attivare – tramite effetto leva¹⁸ – fino a **770 milioni di Euro aggiuntivi** di investimenti privati. Al tempo stesso, gli investimenti in Banda Ultra Larga e 5G (che in Liguria sono stimati ammontare a 155 milioni di Euro) potrebbero abilitare a livello regionale un aumento del **+1,8%** in termini di maggiore Valore Aggiunto delle imprese.
73. Per quanto riguarda gli impatti sociali, invece, gli investimenti relativi al Programma GOL, al potenziamento dei centri per l’impiego e al sistema duale, che sono stimati avere ricadute sul territorio ligure pari a 166 milioni di Euro, potrebbero abilitare tra **1.300 e 2.300 posti di lavoro aggiuntivi**. Al tempo stesso, l’investimento relativo alla creazione di posti negli asili nido potrebbe incrementare il **tasso di occupazione femminile** di un valore compreso tra **+0,4 e +1,5 punti percentuali**.

¹⁸ Inteso come aumento degli investimenti privati con due principali effetti: un incremento in beni strumentali e un aumento della spesa in R&S e di finanziamenti alle *startup*.

CAPITOLO 2.

Il *Tableau de Bord* come strumento a supporto della programmazione territoriale

74. Nella Fase 2 dell’iniziativa “Liguria 2030”, The European House – Ambrosetti ha creato e reso disponibile ai decisori della Liguria il **Tableau de Bord regionale per il supporto alle decisioni strategiche**. Si tratta di uno strumento in grado di restituire, di anno in anno, una fotografia aggiornata delle **performance** ottenute dalla Liguria in diverse aree chiave dello sviluppo (in totale sette), al fine di predisporre iniziative di *policy* coerenti per orientare e “governare” con tempestività lo sviluppo regionale.
75. Secondo la metodologia proprietaria sulla competitività territoriale sviluppata da The European House – Ambrosetti in oltre vent’anni, un territorio è attrattivo quando è in grado di rispondere concretamente a **sei domande fondamentali**:
- *Perché un’impresa dovrebbe insediarsi qui e non altrove?*
 - *Perché un’impresa già presente dovrebbe decidere di rimanervi?*
 - *Perché un contribuente/famiglia, dovrebbe decidere di risiedere e contribuire qui e non altrove?*
 - *Perché un talento dovrebbe decidere di lavorare qui e non altrove?*
 - *Perché un turista dovrebbe scegliere di venire qui e non altrove?*
 - *Perché uno studente dovrebbe venire qui a studiare?*

Il *Tableau de Bord* è stato progettato per monitorare regolarmente i progressi o i peggioramenti fatti dalla Liguria negli indicatori strettamente legati a queste sei domande e alla visione “*Liguria: dal mare alla vita*”. In particolare, è uno strumento che guarda alla **competitività della Liguria in modo ampio e in chiave di comparazione relativa** rispetto alle altre Regioni italiane. Esso rappresenta uno dei risultati più innovativi del lavoro dell’*Advisory Board* e la sua metodologia è spiegata nel dettaglio nella seconda edizione del Rapporto Strategico (2018)¹⁹.

76. Prima di entrare nell’illustrazione di dettaglio dei risultati del *Tableau de Bord* 2022, si riportano di seguito alcune precisazioni utili alla sua interpretazione:
- affinché questo strumento possa esprimere al meglio il suo ruolo e il suo potenziale, deve essere supportato da **statistiche complete, confrontabili e aggiornate**. Ad oggi, la tempestività e la revisione nel continuo dei dati statistici da parte dei principali Istituti di rilevazione nazionali ed europei pone dei limiti alla capacità interpretativa di strumenti come il *Tableau de Bord*. Tuttavia, per restituire uno strumento quanto più possibile aggiornato e fruibile per i decisori, tutti i dati sono stati **aggiornati almeno al 2020**. Gli indicatori per i quali gli Istituti di statistica e ricerca non hanno ancora fornito un aggiornamento al 2020, sono stati **stimati** attraverso specifiche metodologie che verranno successivamente trattate ed esplicitate. Per questo motivo, i

¹⁹ Il Rapporto Strategico 2018 è disponibile sul sito www.ambrosetti.eu.

risultati del *Tableau de Bord* 2022 incorporano gli effetti di alcuni fenomeni esogeni che hanno interessato la Liguria e il Paese negli ultimi due anni, come l'emergenza COVID-19, attualmente ancora in corso;

- le diverse caratteristiche del tessuto economico e le specializzazioni produttive di ciascun territorio possono limitare **l'efficacia dei confronti regionali rispetto ad alcune variabili**. Ciò si può verificare, ad esempio, quando un'economia come quella ligure esporta prevalentemente beni il cui valore è volatile nel tempo, perché dipendente dall'andamento dei mercati internazionali²⁰ o quando l'*export* regionale vede una preponderanza dei servizi rispetto a beni manifatturieri;
- le indicazioni statistiche del *Tableau de Bord* vanno **integrate con analisi e considerazioni di tipo qualitativo**: l'attrattività e la competitività di un territorio, infatti, non attengono esclusivamente a parametri quantitativi, ma risultano anche dalle “percezioni” e dall'idea che un territorio trasmette di sé. L'immagine e il posizionamento nella “mappa mentale” di chi ha un potenziale interesse verso un territorio (investitore, impresa, talento, turista, ecc.), influenzano le scelte di localizzazione e la loro gestione deve essere un elemento integrante di una efficace strategia competitiva territoriale;
- i *Key Performance Indicator* (KPI) del *Tableau de Bord* sono sintetizzati in un cruscotto riportato in un Foglio A3 in allegato a questo Rapporto. Le tavole, inoltre, sono presentate non con una logica di “pagella”, bensì di **fotografia delle tendenze e dei risultati raggiunti**, al fine di ricavare informazioni utili per impostare politiche e strategie di ridisegno del territorio.

2.1. Metodologia, struttura, indicatori

77. Nella presente edizione, è stato svolto un lavoro di “affinamento” sugli indicatori mappati nel *Tableau de Bord*, al fine di allineare lo strumento agli obiettivi e alle Missioni del PNRR. In sintesi, i **73 KPI** che nell'edizione precedente costituivano lo strumento (3 KPI per i macro-obiettivi, 49 per le 7 dimensioni e 21 con riferimento alle direttrici di fondo del PNRR) sono stati riaggregati, **semplificandone la struttura e sostituendo** quelli non strettamente collegati al monitoraggio degli obiettivi del PNRR.
78. Di conseguenza, al netto dei 3 KPI per i macro-obiettivi – rimasti invariati e semplicemente aggiornati rispetto alla passata edizione – i rimanenti 70 hanno subito un processo di revisione, diretto a identificare quelli più idonei a misurare – fino al 2026 – i progressi della Regione con riferimento agli investimenti e alle riforme del PNRR. Il risultato di questo processo ha portato a identificare **42 KPI** (6 per ciascuna delle 7 dimensioni), restituendo uno strumento **più semplice, diretto ed efficace** nell'individuazione delle aree in cui la Liguria dovrà monitorare i propri progressi nel prossimo quinquennio.

²⁰ Si tratta, ad esempio, di prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, materie prime alimentari, beni preziosi, ecc.

79. Nel 2022, dunque, il *Tableau de Bord* della visione “*Liguria: dal mare alla vita*” prende in considerazione **45 KPI**, suddivisi in 3 KPI per i macro-obiettivi e 6 per le 7 dimensioni con riferimento alle direttrici di fondo del PNRR.

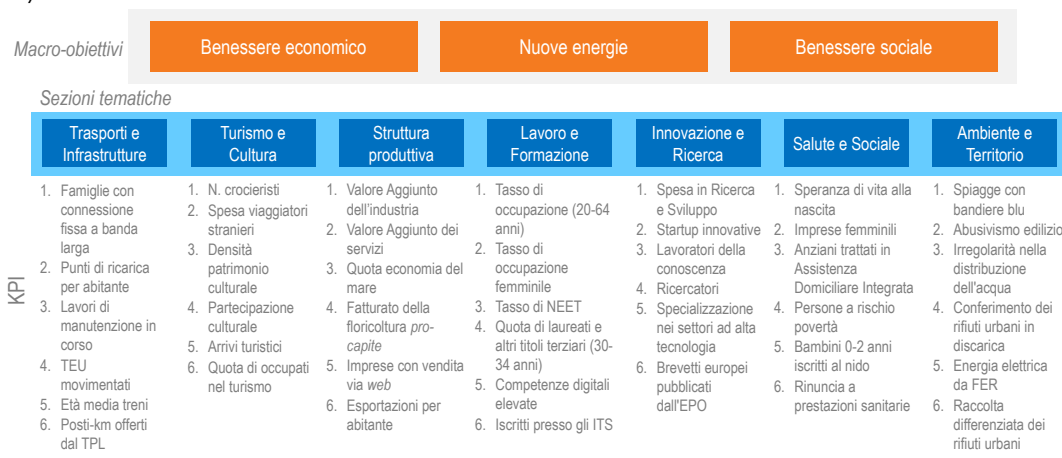


Figura 2.1. Struttura del *Tableau de Bord* strategico 2022, 2022. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

80. Il *Tableau de Bord* della visione “*Liguria: dal mare alla vita*” consiste in otto tavole, divise in due blocchi:
- il primo blocco è quello dei “**macro-obiettivi**”, che considera i risultati della Liguria su tre dimensioni chiave dello sviluppo:
 - **Benessere economico**: PIL *pro-capite* (Euro);
 - **Nuove energie**: Popolazione giovane (percentuale sul totale);
 - **Benessere sociale**: Soddisfazione per la propria vita (percentuale sul totale);
 - il secondo blocco è quello di **sette “aree”** per lo sviluppo della Liguria che influenzano – direttamente e/o indirettamente – l’andamento dei macro-obiettivi e la realizzazione della visione “*Liguria: dal mare alla vita*”, oltre che permettere la riclassificazione dei KPI selezionati nell’ottica di monitoraggio degli obiettivi del PNRR:
 1. Trasporti e Infrastrutture;
 2. Turismo e Cultura;
 3. Struttura produttiva;
 4. Lavoro e Formazione;
 5. Innovazione e Ricerca;
 6. Salute e Sociale;
 7. Ambiente e Territorio.
81. Ciascuna di queste “aree” considera 6 *Key Performance Indicator* (KPI) per un totale di 42 indicatori mappati e monitorati nel percorso “*Liguria 2030*”, come dettagliato di seguito:

	<i>Key Performance Indicator (KPI)</i>
Macro-obiettivi	Benessere economico: PIL <i>pro-capite</i> (€, valori concatenati al 2015), 2021e. Fonte: Istat
	Nuove energie: Popolazione giovane (% sul totale) ²¹ , 2021. Fonte: Istat
	Benessere sociale: Soddisfazione per la propria vita (%) ²² , 2021. Fonte: Istat
Trasporti e Infrastrutture	Famiglie con connessione fissa a banda larga, 2020. Fonte: Istat
	Punti di ricarica per abitante, 2021. Fonte: Istat e Motus-E
	Lavori di manutenzione in corso per 1.000 km di strade, 2021. Fonte: ANAS e MIMS*
	TEU movimentati, 2021. Fonte: Assoport
	Età media treni, 2021. Fonte: Legambiente*
	Posti-km offerti dal TPL, 2020e. Fonte: Istat
Turismo e Cultura	N. crocieristi, 2021. Fonte: Assoport
	Arrivi turistici (ogni 100.000 abitanti), 2020. Fonte: Istat
	Occupati nel turismo su totale economia (%), 2020e. Fonte: Istat
	Partecipazione culturale (%), 2020. Fonte: Istat
	Spesa viaggiatori stranieri (€ per abitante), 2021. Fonte: Banca d'Italia
	Spesa dei Comuni per la cultura (€ per abitante), 2020e. Fonte: Istat
Struttura produttiva	Valore Aggiunto dell'industria (% su tot economia), 2020. Fonte: Istat
	Valore Aggiunto dei servizi (% su tot economia), 2020. Fonte: Istat
	Quota economia del mare, 2020. Fonte: UnionCamere
	Fatturato delle imprese della floricoltura (valori in Euro <i>pro-capite</i>), 2020. Fonte: Aida Bureau Van Dijk e Istat
	Imprese con vendita via <i>web</i> , 2021. Fonte: Istat
	Esportazioni per abitante (migliaia di Euro), 2021. Fonte: Istat
Lavoro e Formazione	Tasso di occupazione (20-64 anni), 2021. Fonte: Istat
	Tasso di occupazione femminile (20-64 anni), 2021. Fonte: Istat
	Tasso di NEET (%), 2021. Fonte: Istat*
	Percentuale di laureati e altri titoli terziari (30-34 anni), 2021. Fonte: Istat
	Competenze digitali elevate, 2020e. Fonte: Istat
	Iscritti agli ITS (su mille abitanti di età 20-30 anni), 2020. Fonte: INDIRE
Innovazione e Ricerca	Spesa in Ricerca e Sviluppo (% su PIL), 2020e. Fonte: Istat
	<i>Startup</i> innovative per milione di abitanti, 2021. Fonte: InfoCamere e Istat
	Valore aggiunto <i>high-tech</i> (% su totale manifattura), Istat 2020

²¹ Percentuale di popolazione di 14-35 anni sul totale.

²² Percentuale di persone che ha espresso un punteggio di soddisfazione per la vita tra 8 e 10 alla *survey* BES annuale di Istat.

	Lavoratori della conoscenza (per 100 occupati), 2020e. Fonte: Istat
	Ricercatori (in equivalente tempo pieno, per 10.000 abitanti), 2020e. Fonte: Istat
	Specializzazione nei settori ad alta tecnologia (% occupati sul totale), 2021. Fonte: Eurostat
	Brevetti europei pubblicati dall'EPO (per milione di abitanti), 2021. Fonte: EPO
Salute e Sociale	Speranza di vita alla nascita (numero medio di anni), 2021. Fonte: Istat
	Anziani trattati in Assistenza Domiciliare Integrata (%), 2020. Fonte: Istat
	Rinuncia a prestazioni sanitarie (valori %), 2021. Fonte: Istat*
	Imprese femminili (% sul totale delle imprese), 2020e. Fonte: Unioncamere
	Bambini 0-2 anni iscritti al nido (%), 2020. Fonte: Istat
	Persone a rischio povertà (%), 2020. Fonte: Istat*
Ambiente e Territorio	Spiagge con bandiere blu (per 1.000 kmq di superficie), 2022. Fonte: Foundation for Environmental Education
	Abusivismo edilizio, 2021. Fonte: Cresme*
	Irregolarità nella distribuzione dell'acqua, 2021. Fonte: Istat*
	Energia elettrica da FER, 2020. Fonte: Terna
	Conferimento dei rifiuti urbani in discarica, 2020. Fonte: ISPRA*
	Raccolta differenziata dei rifiuti urbani, 2020. Fonte: ISPRA

Figura 2.2. I Key Performance Indicator del Tableau de Bord "Liguria 2030". Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022. (*) Il KPI è un reverse indicator.

82. I KPI scelti per ciascuna area sono stati individuati nel rispetto di alcuni criteri:
- essere **proxy rappresentative** del fenomeno che si vuole misurare;
 - essere in **numero limitato per ogni area** (massimo 6): questa scelta metodologica è dettata dalla volontà di limitare al massimo il fenomeno di variabili tra loro dipendenti e quindi distorsive dell'affidabilità complessiva del *Tableau de Bord*, eliminando KPI che non portano informazioni rilevanti;
 - godere di una **copertura quanto più possibile aggiornata e stabile** nel tempo: si considera sempre l'ultimo dato reso disponibile da banche dati nazionali certificate, come Istat, in logica comparativa con le altre Regioni italiane. A causa dell'eccezionalità statistica dovuta alla pandemia COVID-19, si è reso necessario aggiornare tutti i dati al 2020, così da avere quanto più possibile – anche se attraverso stime previsionali – un'indicazione degli impatti del fenomeno esogeno;
 - anche per i motivi appena riportati, di anno in anno, si rende necessario mantenere, sostituendoli, alcuni indicatori, permettendo una maggiore oggettività dello strumento. Il risultato del nuovo strumento messo a punto risulta un buon compromesso tra complessità degli indicatori, numerosità dei dati presentati, intuitività e facilità di lettura.
 - il lavoro di compilazione del *Tableau de Bord* è proseguito, anche in questa edizione, grazie all'attivazione di una proficua collaborazione con l'Ufficio

statistico della Regione Liguria, con quello di Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile e il Dipartimento di Ricerca di Istat.

2.2. I risultati del *Tableau de Bord* 2022

83. Come già esplicitato nel paragrafo 2.1., la lettura del *Tableau de Bord* deve essere accompagnata da una **interpretazione dei dati** e dei fenomeni, che consentano di spiegare in tutto o in parte la *performance* positiva, negativa o stabile di un KPI. A tal fine, in questo Capitolo, viene presentato e commentato il posizionamento della Liguria nei “macro-obiettivi” e nelle sette aree prese in considerazione nel *Tableau de Bord*.
84. Nel proseguo di questo paragrafo sono riportate le **tabelle di sintesi dei “macro-obiettivi e delle aree** considerate nel *Tableau de Bord*, ciascuna contenente i sei indicatori (tre per i macro-obiettivi) che riportano il posizionamento della Liguria, la sua variazione e quella dell’Italia rispetto all’anno precedente.
85. Questa rappresentazione permette non solo di verificare in quali aree la Regione ha apportato i miglioramenti più significativi o i peggioramenti più rilevanti, ma è anche in grado di fornire una **visione rispetto alla performance media italiana**: il peggioramento di un KPI non è così grave se, in generale, tutto il sistema-Paese si è mosso nella stessa direzione e, anzi, un peggioramento inferiore rispetto a quello nazionale significa che il territorio è riuscito a far fronte a una criticità in quell’area e a contenere il peggioramento della dimensione collegata.
86. Nel complesso, rispetto all’edizione precedente, la **Liguria migliora o ha un posizionamento stabile nel 71,1% dei 45 KPI analizzati**. In particolare, consegue un miglioramento rispetto a sé stessa in:
- **2** indicatori su 3 dei macro-obiettivi;
 - **4** indicatori su 6 della dimensione Trasporti e Infrastrutture;
 - **5** indicatori su 6 della dimensione Turismo e Cultura;
 - **4** indicatori su 6 della dimensione Struttura produttiva;
 - **5** indicatori su 6 della dimensione Lavoro e Formazione;
 - **5** indicatori su 6 della dimensione Innovazione e Ricerca;
 - **4** indicatori su 6 della dimensione Salute e Sociale;
 - **3** indicatori su 6 della dimensione Ambiente e Territorio.

Macro-obiettivi

87. La parte “alta” del *Tableau de Bord* ha l’obiettivo di restituire l’immagine dello stato di salute della Regione. Il PIL *pro-capite*, la Popolazione giovane e la Soddisfazione per la propria vita sono i tre KPI scelti dal Think Tank Liguria 2030 per trarre una misura sintetica di questo aspetto generale:
- quanta ricchezza è in grado di generare e distribuire la Regione;
 - quali sono la dinamicità e le prospettive di sviluppo futuro;

– qual è il grado di felicità e benessere psicologico diffuso.

	Valore Liguria	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
Benessere economico: misurato attraverso il PIL per abitante (€, valori concatenati al 2015), 2021e. Fonte: Istat	30.807,0	+7,6%	+7,2%
Nuove energie: misurate attraverso la Popolazione giovane (% tra 14-35 anni sul totale), 2021. Fonte: Istat	20,0	+0,2 p.p.	+0,03 p.p.
Benessere sociale: misurato attraverso la Soddisfazione per la propria vita (%), 2021. Fonte: Istat	46,0	-0,2 p.p.	+1,7 p.p.

Figura 2.3. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nei tre macro-obiettivi del *Tableau de Bord*. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022²³.

88. Relativamente al **PIL pro-capite**, The European House – Ambrosetti ha ritenuto importante stimare il dato al 2021, così da dare contezza della ripresa dagli effetti che la crisi economico-sanitaria COVID-19 ha avuto sul Paese e sulle sue Regioni. Secondo le nostre stime, il PIL per abitante nel 2021 ha fatto registrare un aumento del **+7,6%** leggermente superiore al 7,2% a consuntivo per l'Italia.
89. Con riferimento alle “nuove energie”, la percentuale di **popolazione giovane** è in crescita (+0,2 punti percentuali). Nonostante la Liguria si confermi ancora all'ultimo posto in Italia per tale variabile, tra il 2020 e il 2021 ha segnato comunque una variazione maggiore rispetto alla media del Paese (+0,03 punti percentuali).
90. Infine, la profonda crisi economica e sociale che ha colpito il Paese negli ultimi due anni sembra aver impattato sull'indicatore “**soddisfazione per la propria vita**”, con una riduzione per la Liguria di **-0,2 punti percentuali** nel 2021 rispetto all'anno precedente. Tale decremento risulta in controtendenza rispetto al +1,7 punti percentuali fatto registrare a livello nazionale, ma la sua lieve entità consente alla Regione di posizionarsi – anche quest'anno – al 10° posto a livello nazionale.

²³ Il dato per il PIL *pro-capite* per la Liguria è stato stimato partendo dalle previsioni del *Toolkit* di The European House – Ambrosetti sulla proiezione del PIL regionale. Il dato sulla popolazione al 2021 è fornito da Istat a consuntivo.

Trasporti e Infrastrutture

	Valore Liguria	Ranking vs. altre Regioni	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
Famiglie con connessione fissa a banda larga, 2020. Fonte: Istat	52,2	11°	+0,7 p.p.	=
Punti di ricarica per abitante, 2021. Fonte: Istat e Motus-E	0,5	10°	+36,3%	+35,6%
Lavori di manutenzione in corso per 1.000 km di strade, 2021. Fonte: ANAS e MIMS*	8,3	12°	+0,3%	-0,9%
TEU movimentati, 2021. Fonte: Assoport	4.258.026	1°	+13,3%	+5,7%
Età media treni, 2021. Fonte: Legambiente*	11,6	5°	-4,9 anni	+0,1 anni
Posti-km offerti dal TPL, 2020e. Fonte: Istat	4.201	5°	-0,7%	-0,2%

Figura 2.4. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nell'Area Trasporti e Infrastrutture del *Tableau de Bord*. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti, 2022²⁴. (*) Il KPI è un *reverse indicator*.

91. L'area **Trasporti e Infrastrutture** è centrale nell'analisi della piattaforma "Liguria 2030": si ricorda, infatti, che la Liguria si posiziona come porta naturale del Nord-Ovest e di alcune aree dell'Europa centrale sul Mediterraneo²⁵ e, grazie ai suoi porti, principale piattaforma logistica del Paese. Per questo motivo è fondamentale monitorarne l'andamento e implementare misure coerenti al miglioramento della propria competitività.
92. Coerentemente con le passate edizioni, dunque, non deve stupire che la Liguria si posizioni al **1° posto** tra le Regioni italiane per **TEU movimentati**, con un tasso di crescita nell'ultimo anno pari al **+13,3%**, oltre il doppio rispetto al valore italiano pari a **+5,7%**. Particolarmente virtuosi anche i posizionamenti della Regione con riferimento all'età media della flotta ferroviaria e ai posti-km offerti dal TPL: in questo caso, la Regione riporta, rispettivamente, una variazione migliore e peggiore della media italiana nell'ultimo anno, ma rimane nella **top-5** tra le Regioni italiane per entrambi i KPI.
93. Meno virtuoso, ma comunque da metà classifica, appare il posizionamento della Liguria con riferimento agli altri 3 KPI. Per quanto riguarda i **punti di ricarica elettrica per abitante**, con un valore pari a 0,5 la Regione si trova in **10° posizione**, un tasso di crescita del **+36,3%** nell'ultimo anno, superiore alla media italiana. Con riferimento, invece, al numero di lavori di manutenzione in corso sull'infrastruttura stradale, la Liguria perde 2 posizioni e si fissa al **12° posto**, con un aumento del **+0,3%** nell'ultimo anno contro il **-0,9%** a livello nazionale.
94. Infine, un'area che appare – anche alla luce dei *trend* costanti di digitalizzazione del Paese – sicuramente da migliorare è quella relativa alle famiglie con **connessione fissa a banda larga**. Pur riportando una crescita superiore alla media nazionale (**+0,7 punti percentuali**), al 2020 solo poco più della metà delle

²⁴ Il dato "Posti-km offerti dal TPL" per il 2020 è stato stimato aggiustando il tasso medio annuo di crescita 2018-2015 per il dato sulla variazione del trasporto pubblico locale nel 2020 da fonte Istat e applicandolo al dato 2018 per il 2019 e il 2020.

²⁵ Si veda per approfondimenti la prima edizione del Rapporto strategico, disponibile sul sito www.ambrosetti.eu.

famiglie liguri (il 52,2%) è coperto da connessione fissa a banda larga, un valore che posiziona la Regione all'11° posto, distante oltre 2 punti percentuali dalla media nazionale (54,3%)²⁶.

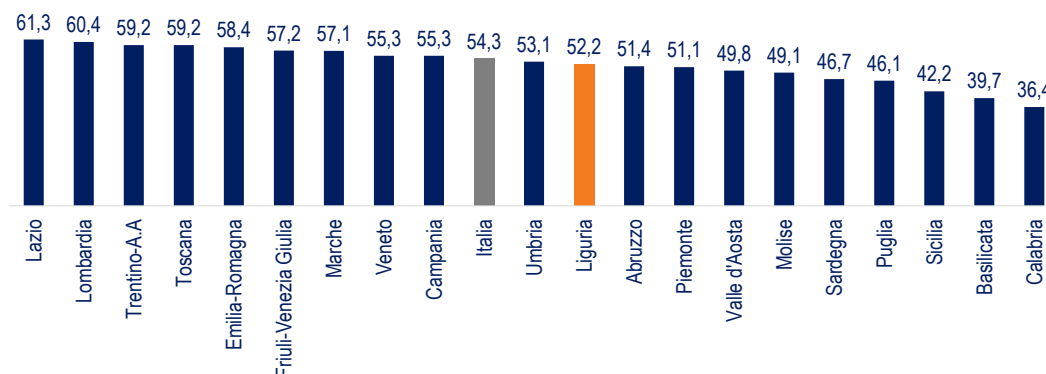


Figura 2.5. Famiglie con connessione fissa a banda larga (valori percentuali sul totale), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

Turismo e Cultura

	Valore Liguria	Ranking vs. altre Regioni	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
N. crocieristi, 2021. Fonte: Assoport	699.211	1°	+168,2%	+281,0%
Arrivi turistici (ogni 100.000 abitanti), 2021. Fonte: Istat	221.659	5°	+46,1%	+41,2%
Occupati nel turismo su totale economia (%), 2020e. Fonte: Istat	8,8	3°	+0,2 p.p.	+0,1 p.p.
Partecipazione culturale (%), 2020. Fonte: Istat	32,4	8°	-4,0 p.p.	-5,3 p.p.
Spesa viaggiatori stranieri (€ per abitante), 2021. Fonte: Banca d'Italia	881,2	3°	+4,2%	+23,6%
Spesa dei Comuni per la cultura (€ per abitante), 2020e. Fonte: Istat	27,0	6°	+1,2%	+1,0%

Figura 2.6. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nell'Area Turismo e Cultura del *Tableau de Bord*. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti, 2022²⁷

95. L'Area del **Turismo e Cultura** è stata una delle più colpite dalla crisi COVID-19 e – nel 2021 – vi sono stati alcuni segnali di (timida) ripresa del settore. Con riferimento a quest'Area, la Liguria mostra complessivamente un **ottimo**

²⁶ Nel Rapporto Strategico 2019, The European House – Ambrosetti ha realizzato un'analisi di impatto degli investimenti in infrastrutture sulla crescita della Liguria. Tale analisi è stata aggiornata anche quest'anno e i risultati di sintesi sono contenuti nel Capitolo 3.

²⁷ Il dato "Spesa in beni e attività culturali" per il 2020 è stato stimato utilizzando come *proxy* la riduzione della spesa delle famiglie italiane per attività di «Ricreazione, spettacoli e cultura».

L'indicatore "Partecipazione culturale" si riferisce alla partecipazione media delle persone di età maggiore di 6 anni ad attività culturali.

Il dato "Spesa corrente dei Comuni per la cultura" è stato stimato applicando il tasso medio annuo di crescita composto 2018-2013 al dato 2018 e 2019, corretto per il dato a consuntivo nel 2020 per la riduzione di partecipazione dei cittadini ad attività culturali.

posizionamento, non andando – per nessuno dei KPI considerati – oltre l’8° posizione e classificandosi tra le prime 3 Regioni nel 50% dei KPI.

96. In particolare, la Liguria è **1° per numero di crocieristi**, staccando di oltre 180mila unità il Lazio, al 2° posto, con circa 700mila crocieristi. Certamente, tale valore risulta ancora molto lontano da quelli fatti registrare nel *pre* COVID-19, essendo pari a circa un quarto (per l’esattezza il 26,5%) dei 2,6 milioni di crocieristi sbarcati sul territorio ligure nel 2019, ma rappresenta comunque un fattore di ripresa positiva rispetto ai poco più dei 260mila crocieristi fatti registrare nel 2020.
97. Con riferimento alla **spesa dei viaggiatori stranieri pro capite**, la Regione si conferma al 3° posto in Italia: tale valore è aumentato del +4,2% nel 2021, un dato sì inferiore alla media italiana del +23,6% ma che non ha inficiato comunque il posizionamento virtuoso della Regione, che si conferma sul gradino più basso del podio, dietro solo la Valle d’Aosta (1.247,1 Euro) e il Trentino-Alto Adige (1.127,2 Euro).

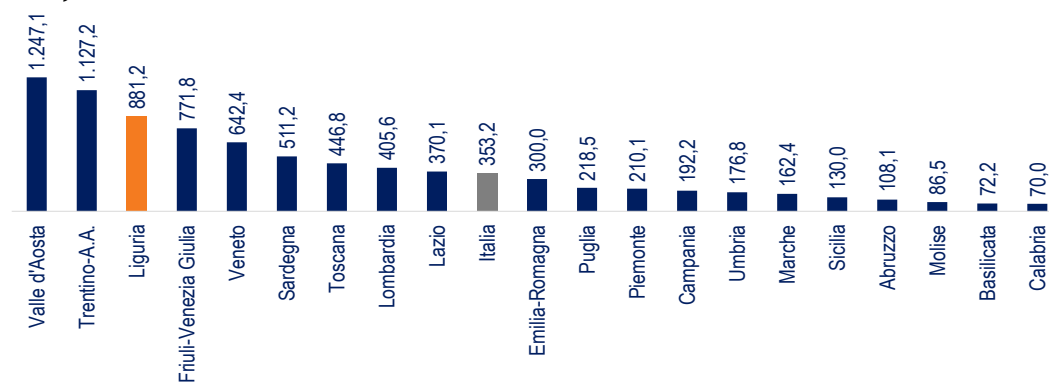


Figura 2.7. Spesa dei viaggiatori stranieri (Euro per abitante), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Banca d’Italia e Istat, 2022.

98. Inoltre, la Liguria si classifica **3°** anche per occupati nel turismo sul totale, con un valore pari all’8,8%, anche in questo caso dietro la Valle d’Aosta e il Trentino-Alto Adige. Infine, gli **arrivi turistici** nel 2021 riportano un rimbalzo del **+46,1%**, una variazione superiore a quella media italiana, pari a +41,2%.
99. Oltre al settore del turismo, anche quello della cultura si è parzialmente ripreso nel 2021. La **spesa dei Comuni in beni e attività culturali** è aumentata del +1,2%, un valore leggermente superiore a quello italiano (+1,0%) e che conferma – con 27 Euro *pro capite* – la Liguria al 6° posto in Italia. Risente – invece – ancora degli effetti della pandemia e delle limitazioni a cinema e teatri la **partecipazione culturale**, che in Liguria fa registrare una riduzione di -4,0 punti percentuali, comunque inferiore alla media italiana (-5,3 punti percentuali).

Struttura Produttiva

	Valore Liguria	Ranking vs. altre Regioni	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
Valore Aggiunto dell'industria (% su tot economia), 2020. Fonte: Istat	20,6	13*	+0,4 p.p.	-0,1 p.p.
Valore Aggiunto dei servizi (% su tot economia), 2020. Fonte: Istat	78,3	7*	-0,6 p.p.	-0,03 p.p.
Quota economia del mare, 2020. Fonte: UnionCamere	9,7	1*	+0,3 p.p.	=
Fatturato delle imprese della floricoltura (valori in Euro <i>pro-capite</i>), 2020. Fonte: Aida Bureau Van Dijk e Istat	18,3	1*	+7,4%	-2,8%
Imprese con vendita via <i>web</i> , 2021. Fonte: Istat	13,9	16*	-7,8 p.p.	+2,1 p.p.
Esportazioni per abitante (migliaia di Euro), 2021. Fonte: Istat	5,2	13*	+11,3%	+17,6%

Figura 2.8. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nell'Area Struttura Produttiva del *Tableau de Bord*.
Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti, 2022.

100. L'analisi dei KPI della **Struttura produttiva** evidenzia come sia differente dalla media nazionale la ripartizione tra i diversi settori in termini di generazione di Valore Aggiunto. Se, da un lato, la Liguria si posiziona solo **13°** per Valore Aggiunto generato dall'industria (20,6% contro il 23,9% in Italia), per contro si posiziona al **7°** posto per quanto riguarda il Valore Aggiunto generato dai servizi (78,3% contro 73,9% in Italia). L'analisi del *trend* nell'ultimo anno, poi, evidenzia un andamento opposto, con un aumento di +0,4 punti percentuali per quanto riguarda il Valore Aggiunto generato dall'industria e una riduzione di -0,6 punti percentuali di quello generato dai servizi.
101. Con riferimento ad alcuni *focus* settoriali, la Liguria si dimostra particolarmente virtuosa in termini di peso delle imprese dell'**Economia del mare** sul totale, pari a **9,7%** (circa 3 volte il valore nazionale), e per **fatturato delle imprese della floricoltura**²⁸, classificandosi in entrambi i casi al **1° posto a livello nazionale**. In particolare, con riferimento a quest'ultimo, la Liguria riporta nell'ultimo anno un aumento del +7,4%, in controtendenza rispetto alla media nazionale (-2,8%).

²⁸ Il fatturato del settore della floricoltura a livello nazionale e regionale è stato ottenuto tramite l'analisi dei bilanci delle aziende del settore raccolti all'interno del *database* Aida Bureau Van Dijk.

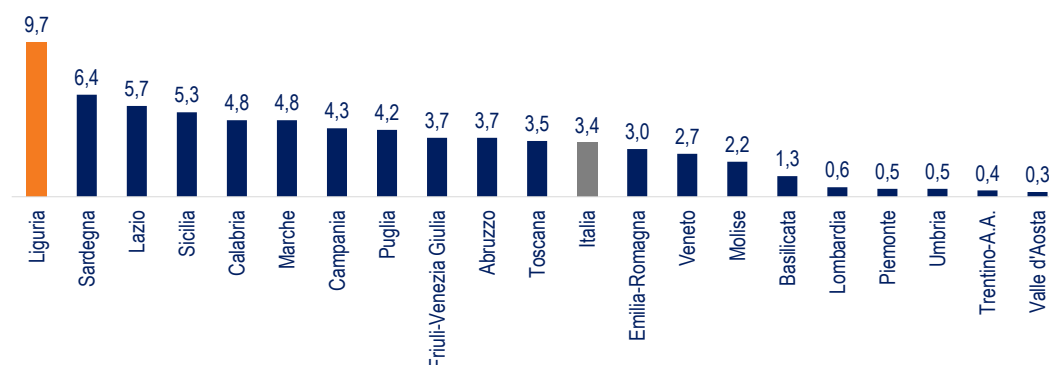


Figura 2.9. Quota delle imprese dell'Economia del mare sul totale delle imprese (valori percentuali), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UnionCamere, 2022.

102. Con riferimento all'*export*, le esportazioni per abitante della Regione sono cresciute del **+11,3%**, un valore inferiore al +17,6% fatto registrare a livello nazionale. Nonostante sembri – di per sé – un'evidenza “negativa” quella di essere cresciuta a un tasso inferiore a quello nazionale, va ricordato che nel 2020 l'*export* ligure si è ridotto solo del **-0,3%**, 2° Regione in Italia per variazione nell'anno della pandemia dopo il Molise (+26%²⁹). Risulta, quindi, in linea con tale evidenza che – nel 2021 – la Liguria abbia avuto un rimbalzo minore del proprio *export*.

La nautica da diporto in Liguria come asset strategico per la Regione Liguria

Secondo l'ultima edizione dello Studio “Le capitali della nautica”, realizzato da Confindustria Nautica e Fondazione Symbola, al 2018 la filiera nautica vale complessivamente **11,8 miliardi di Euro** di Valore Aggiunto, sostenendo **183.624 addetti**. All'interno di tale comparto, la produzione cantieristica genera, da sola, 1,5 miliardi di Euro di Valore Aggiunto, sostenendo 17.245 posti di lavoro.

All'interno di tale contesto, la Liguria genera **940,7 milioni di Euro di Valore Aggiunto**, posizionandosi al **4° posto** in Italia dietro Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna. In termini relativi, tuttavia, la Liguria guadagna 2 posizioni, e si classifica 2°, solo dietro il Friuli-Venezia Giulia per percentuale di Valore Aggiunto generato dal comparto nautico sul totale regionale, pari a **2,09%** contro il 2,13% friulano. Con riferimento agli occupati, invece, la Liguria – pur rimanendo in 4° posizione con riferimento al valore assoluto, sale al **1° posto** in termini relativi: gli addetti della filiera nautica rappresentano il **2,25%** del totale regionale, un valore più elevato di qualsiasi altra Regione.

Il *focus* sulla produzione cantieristica permette di risaltare maggiormente la rilevanza del comparto per l'economia regionale. La Liguria è, infatti, la 2° Regione in Italia per valore della produzione, pari a **216,1 milioni di Euro**, dietro solo la Toscana (269,2 milioni di Euro). Anche in questo caso, però, la Liguria si posiziona al 1° posto in termini relativi, con il valore della produzione della cantieristica che vale lo **0,48%** del totale regionale, più di ogni altra Regione italiana. Lo stesso si può applicare agli addetti sostenuti dal comparto, pari allo 0,37% del totale regionale, un dato che posiziona – nuovamente – la Liguria al 1° posto, davanti alle Marche (0,33%) e al Friuli-Venezia Giulia (0,31%).

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Confindustria Nautica, 2022

103. Come anticipato, inoltre, la Liguria esporta molti prodotti il cui prezzo è fortemente dipendente dalle **fluttuazioni del mercato**, per cui anche statistiche come

²⁹ Si segnala che il Molise, nel 2020, ha fatto registrare un incremento del +350% nel settore “Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere”.

questa vanno lette avendo presente il contesto nazionale e internazionale di riferimento: infatti, merci dipendenti dalle fluttuazioni dei prezzi decisi sui mercati internazionali, come i prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, possono incidere in larga misura sul valore delle esportazioni di un territorio, soprattutto se tali attività hanno un peso rilevante.

104. Infine, spicca in negativo il **16° posto** della Regione con riferimento alle **imprese con vendite via web a clienti finali**. Nel 2021, infatti, la Liguria ha fatto registrare la **variazione peggiore** tra le Regioni italiane, pari a -7,8 punti percentuali, in controtendenza rispetto ai +2,1 punti percentuali fatti registrare a livello italiano. Tale riduzione ha fatto perdere **12 posizioni** alla Liguria, che – nel 2020 – si posizionava al 4° posto con riferimento a questo KPI.

Lavoro e Formazione

	Valore Liguria	Ranking vs. altre Regioni	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
Tasso di occupazione (20-64 anni), 2021. Fonte: Istat	68,0	11°	+2,2 p.p.	+0,8 p.p.
Tasso di occupazione femminile (20-64 anni), 2021. Fonte: Istat	60,0	11°	+1,6 p.p.	-1,6 p.p.
Tasso di NEET (%), 2021. Fonte: Istat*	19,6	11°	-0,8 p.p.	-0,6 p.p.
Percentuale di laureati e altri titoli terziari (30-34 anni), 2021. Fonte: Istat	26,2	13°	-1,2 p.p.	-1,1 p.p.
Competenze digitali elevate, 2020e. Fonte: Istat	22,3	13°	+0,3 p.p.	+0,7 p.p.
Iscritti agli ITS (su 1.000 abitanti di età 20-30 anni), 2020. Fonte: INDIRE	2,2	2°	+185,4%	+27,7%

Figura 2.10. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nell'Area Lavoro e Formazione del *Tableau de Bord*. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022³⁰. (*) Il KPI è un reverse indicator.

105. Come è già stato messo in evidenza negli scorsi anni, l'area **Lavoro e Formazione** risulta quella in cui la Liguria presenta il posizionamento medio più basso tra le Regioni italiane: infatti, su sei indicatori si posiziona tra le prime dieci Regioni italiane solo in uno – “Iscritti agli ITS” – mentre negli altri indicatori è sempre nella parte bassa della classifica. In particolare, **il numero degli iscritti presso gli ITS** (per 1.000 giovani di età compresa tra i 20 e i 30 anni) è aumentato nel 2020 del **+185,4%** (contro un valore nazionale del +27,7%), ed è pari a 2,2, portando la Regione dalla 10° nel 2019 alla 2° posizione nell'anno della pandemia, solo dietro il Friuli-Venezia Giulia, che riporta un valore pari a 2,7.
106. Con riferimento, invece, al tasso di occupazione, al tasso di occupazione femminile e alla percentuale di NEET (ovvero i giovani di età compresa tra i 18 e i 24 anni che non studiano e non lavorano), la Liguria si posiziona in tutti e tre i casi all'**11°**

³⁰ Il dato “Competenze digitali” per il 2020 è stato stimato applicando il tasso medio annuo di crescita composto 2019-2015 al dato 2019. Trattandosi di competenze digitali elevate, si assume che le variazioni annuali non siano dovute a fattori contingenti, ma piuttosto a politiche di istruzione e formazione di medio-lungo periodo. Per questo motivo, si assume che l'utilizzo del tasso medio annuo composto di crescita possa risultare adeguato.

posto. Occorre evidenziare, tuttavia, che nel 2021 la Liguria riporta dei miglioramenti in tutti e tre i KPI, con valori sempre superiori alla media nazionale.

107. Un **ulteriore punto di attenzione** da sottolineare con riferimento a questi tre KPI è l'alta variabilità intrinseca a livello nazionale. Infatti, pur posizionandosi nella seconda metà della classifica, la Liguria riporta valori **superiori alla media italiana:**

- **68,0%** contro 62,7% per tasso di occupazione (+5,3 punti percentuali);
- **60,0%** contro 53,2% per tasso di occupazione femminile (+6,8 punti percentuali);
- **19,6%** contro 23,1% per percentuale di NEET (-3,5 punti percentuali).

Particolarmente significativo, nel dettaglio, è il *gap* tra prima (Valle d'Aosta) e ultima (Sicilia) in termini di tasso di occupazione femminile, pari a **36,1 punti percentuali**, il più elevato tra i tre KPI citati sopra.

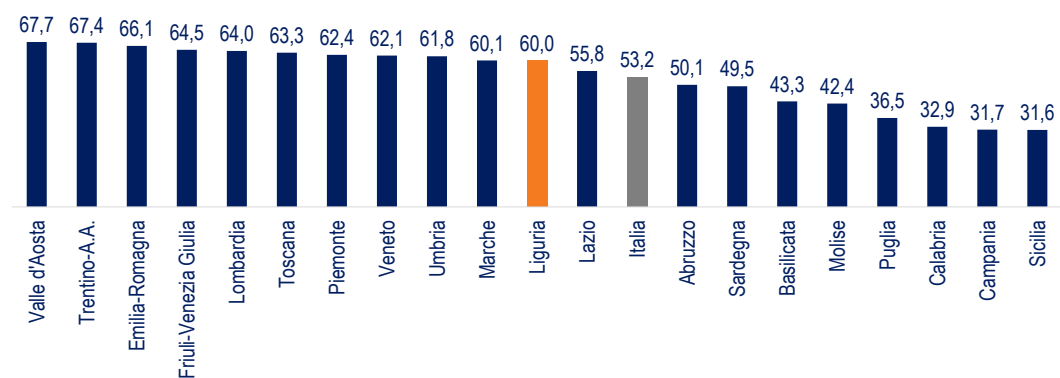


Figura 2.11. Tasso di occupazione femminile (20-64 anni), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

108. Infine, la Liguria si classifica al **13° posto** sia per quanto riguarda la **percentuale di popolazione laureata** (26,2% contro una media italiana del 26,8%) che per **competenze digitali elevate** (22,3% contro una media italiana del 22,7%). Con riferimento a questi due KPI, anche in termini di *trend* la Liguria performa peggio della media italiana, riportando – rispettivamente – una riduzione maggiore (-1,2 punti percentuali contro -1,1 punti percentuali) e un aumento inferiore (+0,3 punti percentuali contro +0,7 punti percentuali) al valore nazionale.

Innovazione e Ricerca

	Valore Liguria	Ranking vs. altre Regioni	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
Spesa in Ricerca e Sviluppo (% su PIL), 2020e. Fonte: Istat	1,5	6°	+0,01 p.p.	+0,03 p.p.
Startup innovative per milione di abitanti, 2021. Fonte: InfoCamere e Istat	161,3	17°	+31,6%	+19,1%
Lavoratori della conoscenza (per 100 occupati), 2020e. Fonte: Istat	20,0	2°	+0,7 p.p.	+0,6 p.p.
Ricercatori (in equivalente tempo pieno, per 10.000 abitanti), 2020e. Fonte: Istat	33,3	8°	+5,1%	+5,2%
Specializzazione nei settori ad alta tecnologia (% occupati sul totale), 2021. Fonte: Eurostat	3,1	6°	-0,7 p.p.	+0,1 p.p.
Brevetti europei pubblicati dall'EPO (per milione di abitanti), 2021. Fonte: EPO	51,5	11°	+7,6%	+6,2%

Figura 2.12. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nell'Area Innovazione e Ricerca del *Tableau de Bord*. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022³¹

109. L'Area Innovazione e Ricerca mostra un miglioramento su quasi tutti i KPI, ad eccezione della riduzione pari a -0,7 punti percentuali fatta registrare con riferimento agli **occupati nei settori ad alta tecnologia**, in cui la Regione perde 3 posizioni nel 2021 rispetto al 2020, passando dal 3° al 6° posto.
110. Con riferimento agli altri KPI, la Regione riporta un buon posizionamento per **“Lavoratori della conoscenza”** (2° posto con un aumento nell'ultimo anno superiore al valore nazionale), nella **“Spesa in Ricerca e Sviluppo sul PIL”** (2° posto con un aumento nell'ultimo anno leggermente inferiore a quello nazionale) e nei **“Ricercatori in equivalente tempo pieno”** (8° posto con un aumento in linea a quello nazionale).
111. Risultano meno virtuosi, invece, i posizionamenti nei KPI **“Brevetti europei pubblicati dall'EPO³²”** e **“Startup innovative per milione di abitanti”**. In questi due KPI la Regione si posiziona – rispettivamente – 11° e 17°, facendo registrare comunque dei tassi di crescita superiori alla media nazionale in entrambi i casi. In particolare, l'aumento del **+31,6%** fatto registrare con riferimento alle *startup* innovative risulta il **2°** più elevato, solo dopo quello della Sardegna (+36,0%).

³¹ Il dato “Spesa in Ricerca e Sviluppo” per il 2020 a livello regionale è stato stimato partendo dal dato italiano aggregato e riproporzionandolo rispetto al calo stimato del PIL e degli investimenti.

L'indicatore “Specializzazione nei settori ad alta tecnologia” si riferisce agli occupati nei settori manifatturieri ad alta tecnologia e nei settori dei servizi ad elevata intensità di conoscenza sul totale degli occupati.

Il dato “Lavoratori della conoscenza” per il 2020 è stato stimato applicando il tasso medio annuo di crescita composto 2018-2015 al dato 2018, per il 2019 e il 2020 e scontando per il tasso di crescita degli occupati nelle Regioni italiane a consuntivo da Istat per il 2019 e il 2020.

Il dato “Ricercatori (*full time equivalent*)” per il 2020 è stato stimato applicando il tasso medio annuo di crescita composto 2018-2013 al dato 2018 e 2019. Trattandosi di attività di ricerca, si assume che le variazioni annuali non siano dovute a fattori contingenti, ma piuttosto a decisioni di istruzione e formazione di medio-lungo periodo (ad esempio, intraprendere un corso di dottorato). Per questo motivo, si assume che l'utilizzo del tasso medio annuo composto di crescita possa risultare adeguato.

³² European Patent Office.

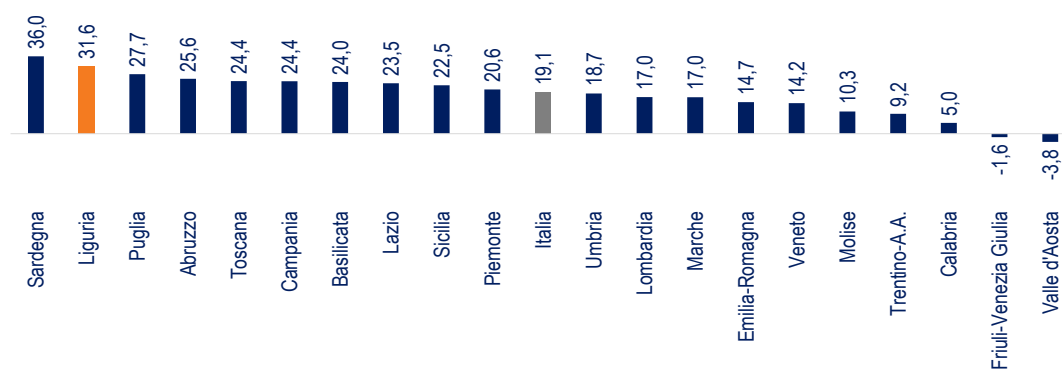


Figura 2.13. Startup innovative (valori per milione di abitanti), 2021. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati MISE, 2022.

Salute e Sociale

	Valore Liguria	Ranking vs. altre Regioni	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
Speranza di vita alla nascita (numero medio di anni), 2021. Fonte: Istat	82,6	8*	+0,9 anni	+0,3 anni
Anziani trattati in Assistenza Domiciliare Integrata (%), 2020. Fonte: Istat	2,8	10*	-0,4 p.p.	+0,1 p.p.
Rinuncia a prestazioni sanitarie (valori %), 2021. Fonte: Istat*	11,0	9*	-0,1 p.p.	+1,4 p.p.
Imprese femminili (% sul totale delle imprese), 2020e. Fonte: Unioncamere	22,3	16*	+0,1 p.p.	+0,4 p.p.
Bambini 0-2 anni iscritti al nido (%), 2020. Fonte: Istat	26,7	15*	+4,2 p.p.	=
Persone a rischio povertà (%), 2020. Fonte: Istat*	16,3	11*	+2,9 p.p.	-0,1 p.p.

Figura 2.14. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nell'Area Salute e Sociale del Tableau de Bord. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti, 2022³³. (*) Il KPI è un reverse indicator.

112. La dimensione **Salute e Sociale** è certamente tra le più delicate quando si va a valutare la qualità della vita di un territorio. Le caratteristiche demografiche della Regione pongono sfide importanti al Sistema Sanitario regionale, che deve

³³ L'indicatore "Imprese femminili" è stato stimato a partire dai dati del 2019 proiettando per il 2020 il tasso medio annuo di crescita nel periodo 2014-2019.

organizzarsi rispetto alle esigenze di una popolazione più anziana rispetto alla media nazionale.

113. Analizzando nel dettaglio le due componenti di quest'Area emerge un quadro “a luci e ombre” per quanto riguarda la Liguria. Con riferimento alla componente “**Salute**”, la Regione riporta nei tre KPI di riferimento – “Speranza di vita alla nascita”, “Anziani trattati in ADI” e “Rinuncia a prestazioni sanitarie” – un posizionamento medio (tra l'8° e il 10° posto), mentre con riferimento alla componente “**Sociale**” – “Imprese femminili”, “Bambini 0-2 anni iscritti al nido” e “Persone a rischio povertà” – si classifica nella seconda metà della classifica.
114. In particolare, spicca positivamente l'aumento della **speranza di vita alla nascita**, pari a **+0,9 anni** (il triplo della media italiana pari a +0,3 anni): è il 3° aumento tra le Regioni italiane, solo dietro Lombardia (+1,7 anni) e Valle d'Aosta (+1,3 anni). Virtuoso anche il miglioramento nel KPI “**Rinuncia a prestazioni sanitarie**”: seppur lieve (-0,1 punti percentuali), questo dato assume una certa rilevanza se lo si confronta al valore italiano, che è aumentato di +1,4 punti percentuali. In questo caso, si tratta del 2° valore a livello regionale, dietro solo quello della Puglia (-0,6 punti percentuali). Appare negativo, invece, anche alla luce del contesto demografico della Regione, il peggioramento fatto registrare con riferimento agli **anziani trattati in assistenza domiciliare integrativa**, in cui la Liguria si classifica al 10° posto ma ha visto ridursi il proprio valore di -0,4 punti percentuali nel 2020, mentre a livello nazionale tale valore è aumentato di +0,1 punti percentuali.
115. Venendo alla componente “Sociale”, la Liguria riporta dei *gap* più rilevanti rispetto al resto del Paese. Le **imprese femminili** (in percentuale sul totale delle imprese) sono aumentate di un valore 4 volte inferiore al tasso di crescita nazionale, con la Liguria che rimane dunque stabile in **16° posizione**. Molto da fare rimane anche con riferimento al **tasso di copertura degli asili nido**: l'aumento fatto registrare dalla Liguria nel 2020 (+4,2 punti percentuali) è il 3° in Italia dopo quello del Trentino-Alto Adige (+6,0 punti percentuali) e delle Marche (+5,4 punti percentuali), ma la Regione è ancora solo **15°** a livello nazionale.

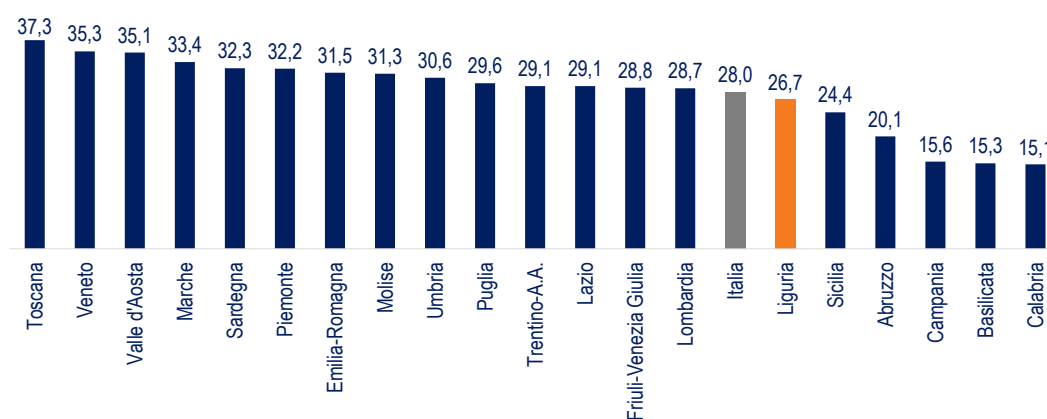


Figura 2.15. Bambini di 0-2 anni iscritti all'asilo nido (valori percentuali sul totale). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

116. Infine, risulta da monitorare anche l'aumento delle **persone a rischio di povertà**, pari in Liguria – nel 2020 – a +2,9 punti percentuali contro una

riduzione a livello nazionale pari a -0,1 punti percentuali. Tale aumento ha fatto perdere – dal 2019 al 2020 – **3 posizioni** alla Regione, che nella rilevazione precedente si posizionava all'8° posto.

Ambiente e Territorio

	Valore Liguria	Ranking vs. altre Regioni	Var. Liguria ultimo anno	Var. Italia ultimo anno
Spiagge con bandiere blu (per 1.000 kmq di superficie), 2022. Fonte: Foundation for Environmental Education	11,6	1*	-4,5%	=
Abusivismo edilizio, 2021. Fonte: Cresme*	6,3	8*	-0,7 p.p.	-2,0 p.p.
Irregolarità nella distribuzione dell'acqua, 2021. Fonte: Istat*	5,3	10*	+2,2 p.p.	+0,5 p.p.
Energia elettrica da FER, 2020. Fonte: Terna	8,3	20*	-0,3 p.p.	+2,5 p.p.
Conferimento dei rifiuti urbani in discarica, 2020. Fonte: ISPRA*	36,2	14*	-0,7 p.p.	-0,8 p.p.
Raccolta differenziata dei rifiuti urbani, 2020. Fonte: ISPRA	53,4	17*	=	+1,7 p.p.

Figura 2.16. Posizionamento della Liguria rispetto all'Italia nell'Area Ambiente e Territorio del *Tableau de Bord*. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti, 2022. (*) Il KPI è un reverse indicator.

117. Date le caratteristiche morfologiche della Liguria, l'Area **Ambiente e Territorio** è tra quelle da tenere maggiormente in osservazione. In generale, rispetto alle altre dimensioni del *Tableau de Bord*, tale Area è quella in cui la Liguria ha mostrato una *performance* peggiore (assieme all'Area “Trasporti e Infrastrutture”), con **3 indicatori su 6** che sono peggiorati.
118. Come per l'anno precedente, la Liguria si dimostra la Regione più virtuosa per le **spiagge con bandiere blu** per km² di superficie, con un valore pari a 11,6, significativamente superiore alla seconda classificata, ovvero la Campania, che riporta un valore pari a 3,7. Virtuoso anche il posizionamento in termini di **abusivismo edilizio**, che vede la Regione all'**8° posto**, in leggero miglioramento di 0,7 punti percentuali rispetto alla rilevazione precedente.
119. Risulta negativo, invece, il peggioramento nel KPI “Irregolarità nella distribuzione dell'acqua”: nella rilevazione precedente la Liguria si posizionava al **6° posto** e, a causa di un aumento pari a +2,2 punti percentuali nell'ultimo anno, nella presente edizione del *Tableau de Bord* ha perso **4 posizioni** ed è ora 10°. Nel dettaglio, tale aumento è il 2° più elevato a livello nazionale, solo dopo la Sicilia (+7,1 punti percentuali).
120. Anche con riferimento ai tre restanti KPI, la Liguria riporta un posizionamento negativo. Nell'indicatore “**Energia elettrica da Fonti di Energia Rinnovabile (FER)**”, la Regione è **ultima**: si tratta del posizionamento peggiore della Liguria tra i KPI del *Tableau de Bord* 2022. Inoltre, tale valore si è ridotto di -0,3 punti percentuali, in un contesto in cui, invece, il Paese nel complesso fa registrare un aumento pari a +2,5 punti percentuali.
121. Per quanto riguarda il **conferimento di rifiuti urbani in discarica**, la Liguria che si posiziona in questo KPI al **14° posto** con una lieve riduzione nell'ultimo anno (-0,7 punti percentuali) in linea con quella nazionale.

122. Infine, la Liguria è 17° per **raccolta differenziata dei rifiuti urbani**, con un valore pari a **53,4%**, circa 10 punti percentuali inferiore alla media italiana del 63%, posizionandosi così come ultima Regione tra quelle settentrionali con riferimento a questo KPI.

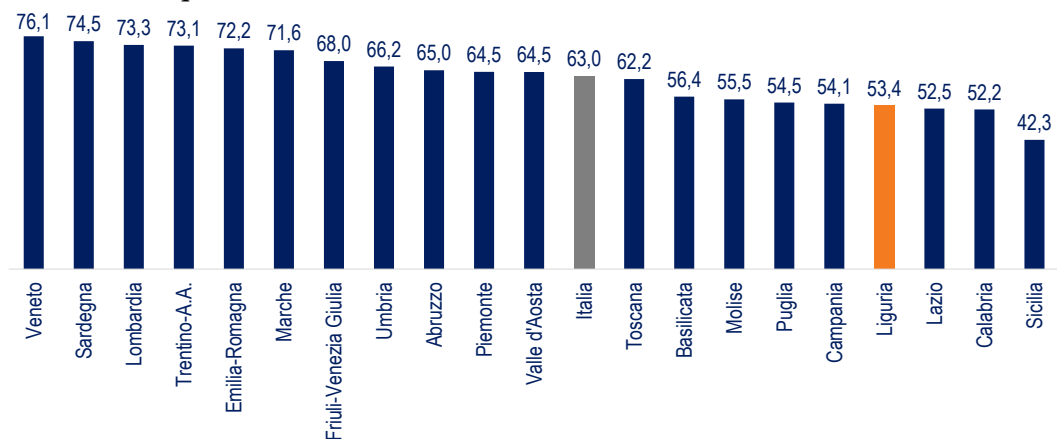


Figura 2.17. Tasso di raccolta differenziata dei rifiuti urbani (valori percentuali sul totale), 2020. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Ipsra, 2022.*

CAPITOLO 3.

L'Osservatorio sugli investimenti infrastrutturali per il territorio ligure e sulle competenze necessarie alle imprese liguri nel rinnovato contesto competitivo

3.1. I progetti infrastrutturali a sostegno della competitività territoriale individuati dal Think Tank “Liguria 2030” e il relativo avanzamento negli ultimi 12 mesi

123. Come già ricordato nelle precedenti edizioni del Rapporto Liguria 2030, l'opinione degli operatori economici sull'importanza degli investimenti in infrastrutture è avallata da un'ampia letteratura scientifica che studia la **relazione fra capitale pubblico e crescita**. Le imprese, in particolare, sono sensibili alla qualità e all'efficienza delle infrastrutture di trasporto.

124. A partire dalla fine degli anni '80³⁴, gli studi di impatto sullo sviluppo infrastrutturale e gli effetti benefici sul sistema economico hanno raccolto numerose evidenze e migliorato le tecniche di stima d'impatto. Il Fondo Monetario Internazionale ha elaborato il moltiplicatore degli investimenti infrastrutturali. In particolare, il FMI ha ottenuto, per i Paesi sviluppati:

- un moltiplicatore di medio periodo pari a 1,4 ($\beta_{MP} = 1,4$);
- uno di breve periodo (1 anno) pari a 0,4 ($\beta_{LP} = 0,4$).

Ciò significa che un aumento di 1 Euro (ΔI) di investimenti infrastrutturali determina un aumento di PIL di 0,4 Euro ($\Delta \text{PILBP} = 0,4 \Delta I$).

125. Le infrastrutture rappresentano, inoltre, un fattore abilitante per la crescita sostenibile di un territorio in ottica di medio-lungo periodo e gli interventi infrastrutturali possono essere ricondotti a tre sfere (economica, sociale e ambientale).

126. Nella modellistica macroeconomica l'investimento in capitale pubblico – e più in particolare in infrastrutture – costituisce una delle **leve per stimolare la domanda** aggregata nel breve periodo, ma è anche una componente dell'offerta, che influisce sul potenziale di crescita dell'economia nel lungo periodo. Inoltre, il miglioramento della connettività interna ed esterna dei territori rappresenta un volano per rilanciare lo sviluppo in molti settori, come il turismo, e influenza le scelte di localizzazione di imprese, cittadini e studenti. Nel lungo periodo, inoltre, le infrastrutture possono avere effetti di rilievo anche sulla **coesione territoriale**, agevolando il recupero delle Regioni più deboli e periferiche rispetto a quelle più avanzate. In particolare, nel lungo periodo, diventa cruciale l'impatto degli investimenti infrastrutturali sulle economie contigue (effetti di *spillover*, effetti di *network*).

³⁴ Come evidenziato nel Rapporto 2019, i primi studi effettuati sull'impatto economico generato dalle sole infrastrutture di trasporto sono riconducibili a R. Fogel e A. Fishlow che, negli anni '60, hanno esaminato l'impatto sulla crescita derivante dallo sviluppo della rete ferroviaria americana.

127. Per il suo posizionamento, gli investimenti in infrastrutture di collegamento rappresentano un'area di particolare rilevanza strategica per la Liguria che, grazie alle sue caratteristiche geografiche, si posiziona come il **corridoio naturale** per persone e merci che si spostano sull'asse Ovest-Est del Paese, dalla costa francese verso le Regioni italiane della Toscana, Emilia-Romagna e Veneto e come approdo di ingresso o di uscita dall'Europa. Inoltre, i porti della Liguria rappresentano la piattaforma logistica del sistema-Italia. Particolare rilevanza assume la Liguria anche all'interno del contesto europeo, con la realizzazione del **corridoio Reno-Alpi** (che inizia ad Amsterdam e finisce a Genova) finanziata anche attraverso i fondi del PNRR.
128. Alla luce di queste considerazioni, le infrastrutture di trasporto e collegamento sono da sempre al centro del percorso dell'iniziativa "Liguria 2030". *In primis*, i lavori del Think Tank si sono concentrati sull'analisi dell'attuale dotazione infrastrutturale della Regione, intesa come **capitale infrastrutturale**. Questa aggrega, con opportune tecniche statistiche, informazioni relative all'estensione fisica delle infrastrutture misurando l'**offerta potenziale** di trasporto connessa alle caratteristiche fisiche delle strutture e non alla loro accessibilità e interconnessione. Tali indicatori rappresentano quindi il livello teorico del grado di infrastrutturazione e accessibilità **a rete scarica**.
129. Se si prende in considerazione invece l'effettivo utilizzo delle infrastrutture, la compresenza, in uno spazio limitato, della quasi totalità delle funzioni, è causa primaria del netto peggioramento dell'indicatore di accessibilità **a rete carica**. Con riferimento al territorio ligure, i tempi di percorrenza medi, a rete carica, segnano, infatti, un **netto peggioramento delle performance** di tutte le Province della Liguria e, in particolare, per Genova.

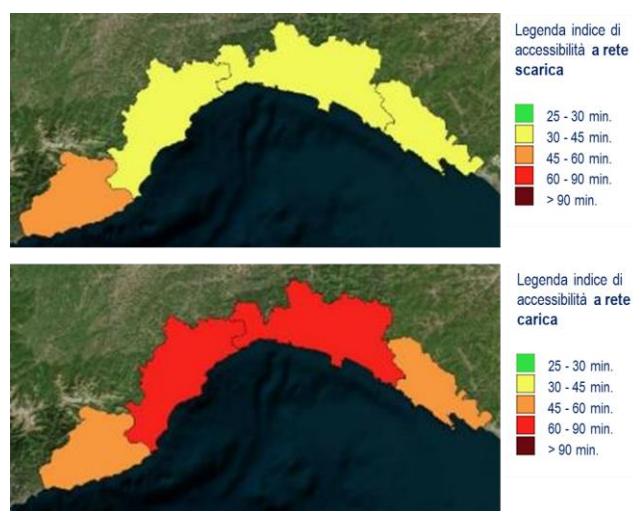


Figura 3.1. Indice di accessibilità a rete scarica e carica (numero indice Italia=100) Province della Liguria, 2013. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022

130. L'analisi dei principali indicatori fisici e prestazionali mette in evidenza come la Regione Liguria presenti:
- buoni livelli di **dotazione infrastrutturale** in rapporto alla superficie territoriale/popolazione (in particolar modo spicca per indice di dotazione infrastrutturale la Provincia di Genova);

- buoni livelli di **accessibilità alle infrastrutture** (porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, caselli autostradali) a rete scarica ma **difficoltà crescenti nel livello di accessibilità** alle infrastrutture a rete carica.
131. Negli anni, la Liguria ha accumulato un **gap infrastrutturale "storico"** rilevante rispetto alle altre Regioni (soprattutto del Nord) che ne ha limitato il potenziale di crescita e sviluppo. Per questo motivo, le prime quattro edizioni di "Liguria 2030" hanno messo a fuoco le **priorità d'azione per affrontare il problema infrastrutturale** e liberare risorse per lo sviluppo del territorio, identificando **il miglioramento dell'accessibilità e della connettività del territorio** come condizione abilitante per lo sviluppo del territorio ligure e rendendo gli investimenti infrastrutturali e nella logistica una priorità strategica del Paese. A questo fine si rende necessario:
- **eliminare i "colli di bottiglia"** e assicurare la connessione dei grandi progetti al resto delle infrastrutture;
 - **completare tutti i progetti** per il potenziamento del sistema infrastrutturale regionale.
132. Nel 2019, l'iniziativa "Liguria 2030" ha avviato una **mappatura delle principali opere** (di trasporto e collegamento) in fase di realizzazione o programmate in Liguria, con l'obiettivo di restituire una visione complessiva degli interventi presenti. Di seguito sono presentate le opere infrastrutturali censite, divise in porti, opere ferroviarie a scala sovra-regionale, opere stradali a scala sovra-regionale, opere stradali a scala regionale, per un totale di investimenti previsti pari a **16,5 miliardi** di Euro.



Figura 3.2. Schema riassuntivo delle opere in esame. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022

133. Tra queste, la ricostruzione del **Nuovo Ponte di Genova**, crollato il 14 agosto 2018, ha rappresentato un'operazione dall'altissimo valore simbolico per Genova e per il Paese. Si tratta, infatti, di un'opera che riveste una posizione rilevante – anche dal punto di vista mediatico e di attrazione dell'attenzione – all'interno del sistema logistico regionale, rappresentando un nodo di transito rilevante anche per l'intero sistema di trasporto e collegamento nazionale.
134. All'interno di questo Capitolo, dunque, si vuole fornire un **aggiornamento sullo stato di avanzamento dei principali progetti infrastrutturali** che

interessano il territorio ligure, allo scopo di mantenere alta l'attenzione su un cantiere di lavoro fondamentale nel percorso di ripartenza.

135. Ad oggi, la realizzazione e il completamento delle opere infrastrutturali di collegamento rimangono la **priorità strategica per la Liguria**. Un recente studio della Camera di commercio di Genova³⁵ ha infatti evidenziato lo stato di arretramento in cui si trova il sistema infrastrutturale regionale che, oltre al tragico crollo dell'ex Ponte di Genova, ha subito la chiusura di alcune tratte autostradali lungo la A26 e la A6 a seguito di smottamenti, con numerosi cantieri che hanno creato disagi quotidiani alla mobilità di persone e merci.
136. In questo quadro, l'analisi ha messo in evidenza come la connettività della Regione Liguria all'interno della macroarea del Nord-Ovest dipenda da **alcune principali priorità d'intervento** per il territorio ligure, la cui realizzazione non può più essere rimandata. Di queste opere, molte riguardano la **rete stradale e autostradale**:
- la **Grona** di Ponente;
 - l'**Aurelia bis** e i relativi adeguamenti e ampliamenti;
 - il **Tunnel della Val Fontanabuona**;
 - l'**Autoparco** di Ponente.
137. Altre opere sono connesse a **interventi ferroviari**:
- il **Terzo Valico** e il nodo ferroviario (a cui si lega anche il quadruplicamento della tratta ferroviaria Tortona-Voghera-Pavia-Milano che, pur insistendo sul territorio extraregionale, è necessario per la funzionalità dell'intervento sul Terzo Valico stesso);
 - il **raddoppio ferroviario** Genova-Ventimiglia;
 - il completamento del **raddoppio della Linea Pontremolese**.
138. Ulteriori interventi riguardano l'**accessibilità ai nodi logistici**:
- la **Nuova Diga Foranea**;
 - il potenziamento dell'**Aeroporto** "Cristoforo Colombo".
139. Infine, un ultimo progetto di *governance* è finalizzato a istituire a **Genova** una **sede territoriale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali** (ANSFISA), in accordo con quanto previsto dal «Decreto Genova».

³⁵ Fonte: Camera di Commercio di Genova "Le vie per lo sviluppo economico del Nord Ovest" e "Libro bianco sulle priorità infrastrutturali".

La sede di Genova dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

A maggio 2022, è stato firmato il verbale che ha individuato la **nuova sede di ANSFISA a Genova**, che ospiterà ingegneri e personale specializzato per garantire la sicurezza del territorio.

La nuova sede genovese avrà una vocazione prevalentemente stradale e autostradale, mentre per tutte le altre attività ci sarà una sede a Milano che si occuperà anche di ferrovie, sistemi di trasporto a impianti fissi, metropolitane, impianti a fune e altro.

Alla data di realizzazione del presente Rapporto, ANSFISA è in attesa del via libera dell'Agenzia del Demanio in merito alla collocazione nella **torre Leonardo**.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2022

140. Dal momento del completamento della mappatura e dell'elaborazione del modello di impatti si sono tuttavia verificate diverse **criticità** che hanno causato **ritardi** nella pianificazione e realizzazione di diverse opere³⁶. I principali punti di attenzione a questo proposito sono riportati di seguito:
- **Terzo Valico**: i lavori hanno subito uno *stop* a causa delle restrizioni dovute al *lockdown*, ad un rallentamento durante lo scavo del *tunnel* principale per il ritrovamento di amianto e a questioni burocratiche, costruttive e legate al codice antimafia. Dal punto di vista infrastrutturale, l'aspetto più critico sono i collegamenti di ultimo miglio con le banchine portuali e l'immediato retroporto. Il completamento dell'opera è slittato al **2025** come annunciato da RFI. Procedono invece i lavori per la parte del progetto relativa al **Nodo di Genova**. Nel dicembre 2021, gli scavi della galleria Nuova San Tomaso, una delle tre gallerie previste dal Nodo ferroviario, sono stati completati portando all'**83%** lo stato di avanzamento delle attività di scavo del Nodo;
 - **Grona di Genova**: il progetto esecutivo è stato consegnato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'avvio della fase di cantierizzazione è stato ritardato a causa delle questioni legate alla revoca/revisione delle concessioni ad Autostrade per l'Italia, che è stato individuato quale soggetto attuatore. La competente direzione generale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha chiesto ad Aspi di verificare la conformità della progettazione esecutiva, sviluppata sulla base del progetto definitivo approvato nel 2017, alle norme tecniche vigenti. All'esito di questa verifica, la cui conclusione è prevista entro luglio 2022, il Ministero potrà provvedere all'approvazione del progetto esecutivo i cui lavori potranno partire nel settembre 2022;
 - **Tunnel di Val Fontanabuona**: le nuove norme europee non consentono più la canna unica per le gallerie di una determinata lunghezza e, quindi, occorre ripensare il progetto a doppia carreggiata, con un conseguente aumento dei costi. La criticità principale è legata alla reperibilità dei finanziamenti necessari. Nel mese di aprile 2022, è stato presentato il progetto definitivo e i lavori, che

³⁶ Fonte: Camera di Commercio di Genova "Libro bianco sulle priorità infrastrutturali".

- si stima, avranno una durata di circa 5 anni a seconda delle soluzioni adottate, potranno iniziare non appena terminati i passaggi amministrativi necessari;
- **Raddoppio linea ferroviaria Genova-Ventimiglia:** il raddoppio della linea costiera impatta su un territorio fortemente urbanizzato e dai rilevanti valori paesistico-ambientali. L'80% del tracciato corre in galleria e l'attività di progettazione in corso sta valutando le soluzioni di realizzazione delle gallerie previste (a una o due canne) con conseguenze rilevanti dal punto di vista dei costi;
 - **Interventi sulla variante dell'Aurelia-Bis:** i lavori in corso hanno subito fermi a causa di problemi societari dei *contractor*. Occorre accelerare le fasi per arrivare alla cantierizzazione. Dopo un fermo di quasi 2 anni, l'Anas ha dichiarato pubblicamente che entro la fine dell'anno, forse già da novembre 2022, riprenderanno i lavori con consegna dell'opera entro il 2024;
 - **Raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese:** sono già state realizzate le tratte in territorio ligure e alcune tratte toscane ed emiliane che potrebbero subire fino a un raddoppio dei costi complessivi. Pertanto, il progetto è ancora in attesa di ricevere i finanziamenti per avviare la fase di progettazione definitiva.
141. Il tema delle opere infrastrutturali bloccate e dei ritardi di realizzazione è tuttavia fortemente sentito anche su scala nazionale, tanto che è stato affrontato attraverso la **nomina di commissari ad hoc**, come raccomandato da tempo dal Think Tank Liguria 2030. A livello nazionale sono infatti **102 le opere commissariate**, il cui stato di avanzamento può essere monitorato attraverso il portale "Osservacantieri", predisposto dal MIMS. Si tratta di opere di grande importanza nazionale, per le quali il Governo ha ritenuto necessario ricorrere a poteri speciali previsti dalla legge 55 del 2019 per accelerarne la realizzazione.
142. Nella seconda metà del 2021 sono state effettuate 27 consegne lavori, mentre si prevede che nel corso del 2022 ci saranno ulteriori 55 consegne, portando il relativo totale a 150 su 354 progetti, con un aumento del **120%** rispetto alle 68 consegne registrate negli anni precedenti il commissariamento.
143. All'interno della lista, **quattro infrastrutture chiave coinvolgono il territorio della Regione Liguria:** realizzazione della Diga Foranea di Genova; riorganizzazione dei presidi della Polizia di Stato a Genova; completamento del raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia; variante dell'Aurelia-bis.
144. La rilevanza strategica delle infrastrutture è confermata nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che ha destinato l'intera **Missione 3** alle **infrastrutture** con un particolare *focus* al potenziamento di quelle ferroviarie. Attualmente, solo il 6% del traffico di passeggeri in Italia avviene su ferrovia, mentre su strada viaggia il 90% dei passeggeri (860 miliardi di passeggeri/km all'anno), con conseguenze negative sulle emissioni di CO₂.
145. Con una dotazione complessiva di oltre 25 miliardi di Euro, il PNRR cita in esplicito alcune opere infrastrutturali che riguardano il territorio ligure: il **Terzo Valico** con il nodo ferroviario di Genova e il **raddoppio ferroviario** Genova-Ventimiglia. In particolare, la **nuova diga foranea di Genova** fa parte delle dieci

opere prioritarie del Governo per il cui progetto è stata prevista una **procedura accelerata di approvazione** dal D.L. 77/2021.

146. Nella precedente edizione dell'iniziativa Liguria 2030, l'approfondimento relativo alle opere infrastrutturali era stato dedicato alla quantificazione delle ricadute positive derivanti dal completamento degli interventi programmati o in corso di realizzazione. Il modello di calcolo aveva preso in considerazione i costi di realizzazione delle opere in oggetto, i cronoprogrammi di attività, il miglioramento atteso nell'efficienza delle reti di trasporto e, conseguentemente, la riduzione dei tempi e dei costi logistici e gli effetti moltiplicativi per l'economia del territorio.
147. Alla luce delle infrastrutture in corso di realizzazione in Regione e dei **ritardi** mappati all'interno dei cronoprogrammi di realizzazione è stato possibile aggiornare, ricalcolandolo, **l'impatto che tali investimenti possono generare sul sistema economico ligure** con un orizzonte di breve e di medio-lungo periodo. Come emerge in maniera evidente dal grafico sotto, le infrastrutture giocano un ruolo di primo piano per il rilancio di un sistema territoriale.

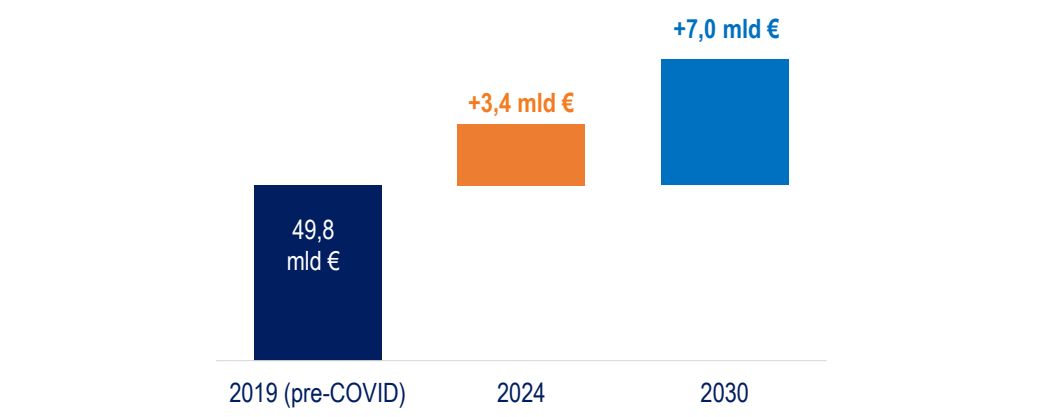


Figura 3.3. Impatto sul PIL ligure della realizzazione delle infrastrutture nel medio e lungo periodo (valori in miliardi di Euro), 2019, 2024, 2030. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022

148. In sintesi, il completamento delle opere infrastrutturali mappate ha un impatto strategico per l'economia ligure con un aumento stimato del **PIL regionale** pari a **3,4 miliardi di Euro al 2024** (quantificabile in una crescita del 6,8% rispetto al 2019, anno di partenza degli interventi infrastrutturali considerati), fino ad un aumento del +14% circa al **2030** (per un valore di 7 miliardi di Euro aggiuntivi). I ritardi, che si stanno progressivamente verificando, rischiano però di depotenziare l'enorme impatto propulsivo per l'economia locale. Nel breve periodo, le stime di The European House – Ambrosetti hanno quantificato una **perdita di valore potenziale** nell'ordine dei **900 milioni di Euro** cumulati al 2024, pari ad una **mancata crescita dello 0,4% del PIL annuo**.

3.2. I principali indicatori di connettività digitale del territorio e l'avanzamento dei progetti di infrastrutturazione digitale in Liguria

149. L'emergenza Covid-19 ha dimostrato al mondo l'importanza di accelerare la trasformazione digitale per garantire l'accesso costante a informazioni e

comunicazioni, oltre che per abilitare una maggiore efficienza nei processi produttivi e produttività delle aziende.

150. Infatti, secondo quanto evidenziato dal Rapporto della Banca Europea per gli Investimenti (BEI), “*Digitalisation In Europe 2021-2022: Evidence from the EIB Investment Survey*”, circa la metà delle imprese dell’Unione Europea ha investito nella digitalizzazione come risposta alla pandemia. Si evidenzia, inoltre, come le **imprese digitali siano riuscite a reagire alla pandemia in maniera più efficace**: hanno avuto meno probabilità di sperimentare un forte calo delle vendite dall’inizio del 2020 e hanno sfruttato la crisi come opportunità per accelerare la digitalizzazione. Queste aziende si sono rivelate, in media, più produttive, innovative, hanno registrato una crescita più veloce e offerto salari più alti alla forza lavoro³⁷.
151. La pandemia non solo ha evidenziato il ruolo essenziale svolto dalle tecnologie nel garantire la continuità del funzionamento della società, ma ha anche evidenziato le evidenti disuguaglianze tra e all’interno dei Paesi in campo digitale. A questo proposito si segnala il posizionamento dell’Italia all’interno dell’Indice **DESI** (*Digital Economy and Society Index*) della Commissione Europea per misurare i progressi dei Paesi europei in termini di digitalizzazione dell’economia e della società. L’Italia occupa la parte bassa dal *ranking*: sui 27 Paesi membri dell’Unione Europea, è **20esima** per livello di digitalizzazione complessiva, lontana dai Paesi simili per caratteristiche dimensionali e socio-economiche (come Spagna, Francia e Germania), con particolari criticità relative alle dimensioni del Capitale umano e della Connettività.
152. In questo contesto, il PNRR rappresenta un’importante opportunità di sviluppo: la digitalizzazione è la 2° missione del Piano per dotazione finanziaria con **40,3 miliardi di Euro**. Inoltre, sommando le risorse dedicate alla digitalizzazione trasversalmente a tutte le missioni, si ottengono **60 miliardi di Euro** complessivamente destinati alla **transizione digitale**. Si tratta di una cifra pari alla somma di quanto dedicato da Francia (25 miliardi di Euro), Spagna (20,3 miliardi di Euro) e Germania (14 miliardi di Euro).
153. Analizzando nel dettaglio la diffusione dell’infrastruttura di rete che consente agli utenti l’utilizzo di servizi digitali avanzati, emergono evidenti eterogeneità territoriali. Con particolare riferimento al contesto **ligure**, nel 2020, **poco più di 1 famiglia su 2** (il 52,2% del totale) dispone di una **connessione fissa a banda larga**, posizionando la Regione all’**11° posto** in Italia. La media italiana è infatti pari al 54,3% (2,1 punti percentuali sopra la quota ligure), mentre quella del Nord-Ovest del è pari a 56,9% (4,7 punti percentuali sopra la Liguria).

³⁷ Fonte: Banca Europea per gli Investimenti (BEI), Rapporto “*Digitalisation In Europe 2021-2022: Evidence from the EIB Investment Survey*”, 2022.

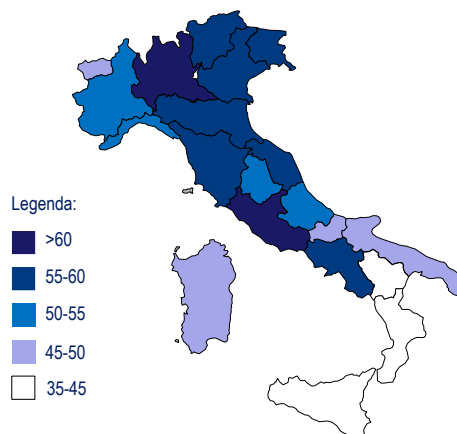


Figura 3.4. Percentuale di famiglie con connessione fissa a banda larga (valori percentuali sul totale), 2020.
Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022

154. La Banda Ultra Larga può agire da acceleratore verso il raggiungimento dei **meta-obiettivi di sviluppo** in quanto agisce sulla **produttività** stimolando l'utilizzo di strumenti digitali da parte di aziende e cittadini e determinando risparmi di tempo, maggiore efficienza, controllo dei processi ed elevati *standard* di sicurezza; promuove un paradigma economico-sociale che prevede la **parità di accesso ai servizi e pari opportunità di sviluppo** tra le diverse geografie o regioni riducendo il divario digitale; supporta la **competitività** grazie all'incremento delle leve a sostegno della capacità di innovazione dei modelli di *business* e dei modelli operativi. The European House – Ambrosetti ha infatti stimato³⁸ che tra il 2017 e il 2019 la crescita della Banda Ultra Larga ha abilitato **14 miliardi di Euro di PIL** incrementale annuo oltre a benefici non monetari per i cittadini, misurati in termini di benessere individuale, quantificabili in **3,1 miliardi di Euro** annui su scala nazionale.
155. Proprio per questo motivo il PNRR assegna **6,7 miliardi di Euro** per il potenziamento infrastrutturale per le reti ultraveloci, colmando il *digital divide* che ancora penalizza il territorio italiano, in particolare le aree più interne e periferiche. L'obiettivo dell'investimento è quello di garantire entro il 2026 una connettività a **1 Gigabit al secondo** per circa **7 milioni di indirizzi** (numeri civici) in tutta Italia e la copertura **5G** nelle aree a fallimento di mercato. Riguardo alla copertura 5G, verranno forniti incentivi per la realizzazione di rilegamenti in fibra ottica di siti radiomobili esistenti e per la costruzione di nuove infrastrutture di rete mobili.
156. Ad oggi, lo stato di avanzamento del Piano per la fibra ottica vede in Liguria il **24% dei Comuni con sottoscrizioni alla banda ultra larga potenzialmente attivabili** (rispetto ad una media italiana del **35%**) con previsione di raggiungere circa il **50% a fine 2022**.
157. Sulla base dello *status quo* e degli obiettivi di crescita della copertura delineati dal Piano Italia a 1 Giga, è possibile quantificare i benefici potenzialmente dispiegabili

³⁸ Fonte: Rapporto realizzato da The European House – Ambrosetti per Tim, “Lo sviluppo della banda ultra larga in Italia - Prospettive, assetti organizzativi e linee d'azione”, 2020.

per l'ecosistema ligure attraverso un modello econometrico con validità nei Paesi OCSE e riconosciuto a livello internazionale, elaborato da The European House – Ambrosetti.

158. In particolare, sono stati ipotizzati **2 Scenari What-if**:

- **scenario di chiusura del gap** – Ipotizza che la Liguria raggiunga la media delle tre Regioni *best performer* in termini di **famiglie coperte e con sottoscrizioni attive a Banda Ultra Larga** (circa 60%);
- **scenario di policy** – Ipotizza che la Liguria aumenti da 52,2% all'**85%** le famiglie (obiettivo definito dal Piano «Italia 1 Giga») **coperte e con sottoscrizioni attive a Banda Ultra Larga**

159. Il modello previsionale, già precedentemente citato, prevede benefici incrementali per l'economia ligure attivabili a partire dal pieno dispiegamento della Banda Ultra Larga quantificabili, nel primo scenario di chiusura del *gap*, in **375 milioni di Euro aggiuntivi e cumulati al 2026**, pari ad un incremento complessivo dello **0,8%** rispetto all'attuale PIL ligure e fino a **1,39 miliardi di Euro** di PIL aggiuntivi e cumulati al 2026, pari ad un incremento complessivo del **3%** rispetto all'attuale PIL ligure nell'ipotesi del raggiungimento dello scenario di *policy*.

3.3. Il contesto impiantistico per la produzione di energia da fonti rinnovabili e il posizionamento della Liguria

160. La transizione ecologica è uno dei pilastri del progetto Next Generation EU e costituisce una direttrice imprescindibile dello sviluppo futuro. A confermarlo è anche il PNRR, che dedica una missione *ad hoc* (Missione 2) alla “**Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica**”, la prima per ammontare delle risorse allocate pari a 59,47 miliardi di Euro, che raggiungono i **69,94 miliardi di Euro** se si considerano anche React Eu e il Fondo Complementare. In particolare, la componente 2 di questa Missione, dedicata alla **transizione energetica**, riceve la quota maggiore di risorse all'interno della missione (25,36 miliardi di Euro) e prevede interventi per raggiungere la progressiva decarbonizzazione, tra cui il significativo incremento nell'utilizzo di fonti di energia rinnovabili, attraverso investimenti diretti e la semplificazione delle procedure di autorizzazione per le rinnovabili, la promozione dell'agri-voltaico e del biometano.

161. L'attenzione alla transizione energetica è stata ulteriormente accentuata dal contesto congiunturale attuale caratterizzato dal conflitto in Ucraina che ha accelerato la **spinta inflattiva**: a fine maggio 2022 il tasso di inflazione acquisto per l'anno è pari a **+5,7%** con una crescita su base annua del **+6,8%**. L'impennata dei prezzi riguarda, *in primis*, il **costo delle materie energetiche**, con il petrolio e il gas naturale che, nonostante la lieve contrazione nel mese di aprile 2022 rispetto al mese precedente (-8% e -24% rispettivamente), si assestano ancora su livelli *record*: per il petrolio si parla di prezzi 5 volte superiori ad aprile 2022 rispetto a quelli di aprile 2020 (112 Dollari al barile) e per il gas 15 volte superiore (42 Dollari per mmbtu). Alla luce di tali dinamiche, il costo dell'energia per le imprese italiane potrebbe raggiungere i **37 miliardi di Euro** nel 2022 (+30 miliardi di Euro vs. 2019). Risulta quindi fondamentale per la Liguria, e per l'intero

sistema-Paese, intervenire per migliorare la sicurezza energetica riducendo la dipendenza dalle importazioni e aumentando il contributo delle fonti rinnovabili.

162. Considerando nel complesso tutte le **Fonti Energetiche Rinnovabili**, la Liguria è la Regione italiana che oggi ha la **minore potenza installata da fonti rinnovabili**, pari a **300 MW**, meno della metà del Molise, penultima Regione italiana con 689 MW.

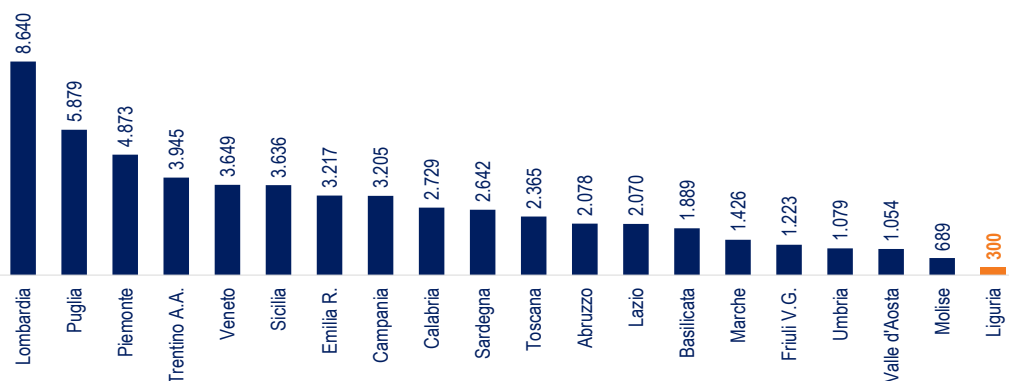


Figura 3.5. Potenza installata in impianti da Fonti Energetiche Rinnovabili nelle Regioni italiane (MW), 2020. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su dati GSE, 2022

163. In particolare, considerando il **fotovoltaico**, la Liguria è **penultima per potenza installata sul totale nazionale** (0,6% del totale) davanti solo alla Valle d'Aosta con nuove installazioni nell'ultimo anno in linea con la quota nazionale.



Figura 3.6. Numero di impianti fotovoltaici installati (valore assoluto) e potenza installata (MW) per Regione, 2019. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su dati GSE, 2022

164. Alla luce di tali evidenze e tenendo in considerazione la necessità di garantire la sicurezza energetica, è tuttavia necessario investire nella realizzazione di impianti di produzione da fonti rinnovabili e di stoccaggio dell'energia prodotta superando il **gap impiantistico** che caratterizza l'Italia e la Liguria. A tal fine, occorre

affrontare due principali criticità che condizionano la realizzazione di nuovi impianti³⁹:

- la cosiddetta “**Sindrome NIMBY**” (Not In My Backyard) che si origina nei territori nel momento in cui la realizzazione di nuovi impianti è in discussione;
 - i **tempi di realizzazione degli impianti** che scontano una eccessiva lunghezza della fase di progettazione e autorizzazione (fino al 60% del totale dei tempi di realizzazione) e su cui pesano in modo significativo le “fasi di attraversamento”, ovvero i tempi morti che intercorrono tra le diverse attività (es. attività accessorie, amministrative e burocratiche, ecc.).
165. Con particolare riferimento al fotovoltaico, l'obiettivo dell'Italia al 2030 è l'installazione di nuovi impianti per un totale di **27,9 GW** di capacità. Tuttavia, secondo le analisi del recente Rapporto “Le Regioni e il Permitting”⁴⁰, oltre alla capacità fotovoltaica già installata di 22,7 GW, risultavano in fase di entrata in esercizio 4 GW, determinando la necessità di autorizzare nuovi progetti per l'equivalente di **3 GW all'anno per i prossimi 8 anni**.
166. In questo contesto, la Liguria ha la possibilità di contribuire all'accelerazione della **transizione sostenibile** attraverso un crescente contributo delle imprese, grazie allo sviluppo di **forme sostenibili di produzione energetica**, a partire dall'installazione sistematica di **pannelli fotovoltaici sui tetti di imprese e capannoni industriali**.
167. Si auspica quindi la concessione di **incentivi** per l'incremento della copertura di "tetti fotovoltaici" sugli edifici industriali, che potrebbero essere finanziati con le risorse del **FESR 2021-2027**.
168. Operando in sinergia con interventi diffusi di efficientamento energetico nelle imprese (ad esempio, caldaie e centrali termiche, cappotti termici, installazione di serramenti e infissi di ultima generazione), questo permetterebbe di:
- incrementare la quota di energia elettrica prodotta in autosufficienza dalla Liguria;
 - ridurre il peso della "bolletta energetica" sulle imprese, in considerazione del *trend* crescente del costo delle materie prime energetiche.
169. Per quantificare i benefici attivabili, è stata elaborata un'analisi “*What if*” che simula il risparmio potenziale se l'ecosistema industriale ligure si dotasse di pannelli fotovoltaici a copertura dei propri stabilimenti. Considerando il numero di edifici non residenziali, la quota di tetti non ancora coperti da impianti, i vincoli paesaggistici e la superficie mediamente irradiata correttamente dal sole, in Liguria vi sono circa **235 ettari di coperture industriali disponibili** all'installazione di impianti fotovoltaici in copertura che potrebbero ospitare **fino a 117 MW di impianti**.

³⁹ Fonte: Rapporto realizzato da The European House – Ambrosetti per A2A, “*Da NIMBY a PIMBY - Economia circolare come volano della transizione ecologica e sostenibile del Paese e dei suoi territori*”, 2021.

⁴⁰ Rapporto realizzato da R.E.gions2030 a marzo 2022.

170. Nell'assunto di ripartire l'installazione aggiuntiva di impianti fotovoltaici su 8 anni (2023-2030), installando 14,7 MW/anno (in grado di produrre circa 17.900 MWh/anno), la produzione a regime sarebbe di circa **144 GWh/anno**:
- ipotizzando un **costo medio di installazione** di 850 €/kW, l'investimento annuo è di **12,5 milioni di Euro**, per un totale al 2030 di circa 100 milioni di Euro;
 - ipotizzando un costo medio del MWh di 100 Euro, il **risparmio negli anni di installazione** cresce di 1,8 milioni di Euro, mentre a regime (dopo l'8° anno) sarà di **14,4 milioni di Euro all'anno**, raggiungendo un risparmio cumulato di 100 milioni nel 2033 pari al costo complessivo sostenuto e rientrando pertanto dall'investimento in 10 anni.

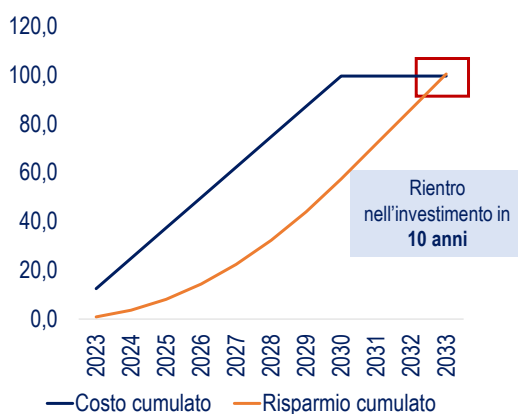


Figura 3.7. Costi e risparmi negli investimenti fotovoltaici per la copertura degli edifici industriali in Liguria (milioni di Euro), 2023E-2033E. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat e letteratura di riferimento, 2022.

3.4. Le competenze necessarie al dispiegamento della “duplice transizione”

171. Come già ricordato nei paragrafi precedenti, l'Italia sconta una carenza generale nell'Indice DESI (che misura il grado di digitalizzazione del Paese). Tra le diverse voci che compongono l'Indice, particolarmente critico è il posizionamento per le competenze monitorate nella componente «**Capitale Umano**» dove l'Italia è al **terzultimo posto**, con un punteggio di 35,1 su una scala tra 1 e 100, **12 punti in meno della media europea** e migliore solo di Romania e Bulgaria.
172. L'Italia deve, infatti, far fronte a notevoli carenze nelle competenze digitali di base e avanzate, che rischiano di tradursi nell'esclusione digitale di una parte significativa della popolazione e di limitare la capacità di innovazione delle imprese. Tali competenze sono inoltre cruciali nell'attuale contesto di implementazione del PNRR e in particolare della **duplice transizione green e digitale**.
173. La transizione in corso richiede infatti un ripensamento di diverse filiere produttive e di servizio con l'inserimento di competenze e conoscenze altamente specializzate quali l'utilizzo dell'IoT, dell'intelligenza artificiale e di materiali innovativi, la progettazione orientata alla sostenibilità, tecniche digitali di manutenzione a distanza, oltre al potenziamento del *marketing* digitale.

174. Per questo motivo, la **Strategia Nazionale per le Competenze Digitali** fissa sfidanti obiettivi al 2025, come il raggiungimento del 70% della popolazione con competenze digitali almeno di base (oggi siamo al 42%, rispetto a una media UE del 58%), con un incremento di oltre 13 milioni di cittadini rispetto al 2019, e il raddoppio della popolazione in possesso di competenze digitali avanzate (con il 78% di giovani con formazione superiore, dimezzando il divario di genere, con il 40% dei lavoratori nel settore privato e il 50% di dipendenti pubblici).

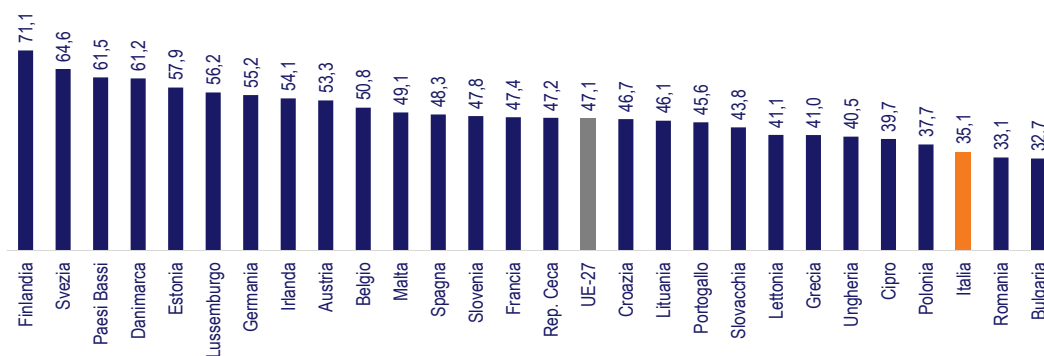


Figura 3.8. Punteggio nella Componente «Capitale Umano» del DESI - Digital Economy and Society Index (valori da 1=min a 100=max), edizione 2021. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea, 2022. N.B. La Componente Capitale Umano è composta da due indicatori: i) *Internet user skills* (che misura il livello di utilizzo di *internet* da parte dei cittadini); ii) *Advanced skills and development* (che prende in considerazione il numero di laureati e specialisti ICT e il numero di aziende che offrono corsi di perfezionamento delle competenze digitali).

175. Analizzando nel dettaglio la struttura di competenze del mercato del lavoro della Liguria nello specifico è possibile osservare la **carenza di competenze in alcuni selezionati settori**, calcolata come differenza tra il numero di assunti per settore nel 2021 e il numero di persone assunte con «competenze inadeguate» per la posizione. Al crescere di tale indicatore si riscontra pertanto un minore *skill mismatch*. Considerando il *gap* tra la carenza di competenze a livello nazionale e quella della Liguria, un differenziale positivo segnala uno *skill mismatch* superiore alla media italiana. Osservando il grafico di seguito, emerge quindi come la Liguria riporti una **carenza di competenze in media superiore di 2,2 p.p. a quella italiana**. Particolarmente critico è il settore del tessile dove la carenza di competenze è 15,4 punti percentuali superiore al dato nazionale, sebbene il comparto attivi solo lo 0,1% del Valore Aggiunto regionale. Alcune criticità si riscontrano anche con riferimento al settore dei **trasporti e della logistica**, particolarmente rilevante per il tessuto economico ligure alla luce della forte caratterizzazione della Regione verso gli ambiti dell'economia del mare e della portualità, tanto che contribuisce all'11,8% del Valore Aggiunto regionale. Tendenze opposte si verificano invece in alcuni settori a più alto Valore Aggiunto, come il Commercio (10,3% del Valore Aggiunto regionale) e il comparto della Sanità e dell'assistenza sociale (6,1% del Valore Aggiunto regionale).

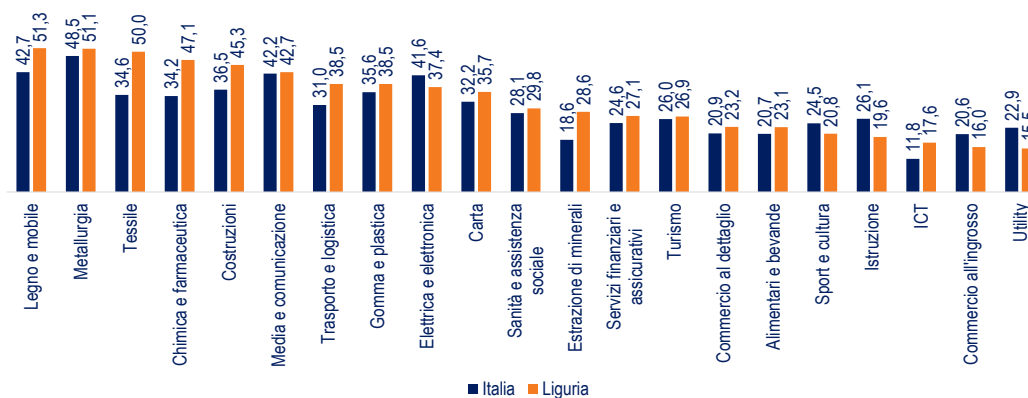


Figura 3.9. Skills mismatch in Italia e in Liguria per settore di attività economica (valori percentuali), 2021. Fonte: rielaborazione The European House – Ambrosetti su dati Unioncamere – ANPAL, 2022. N.B. La carenza di competenze è calcolata come la differenza tra il numero di assunti per settore nel 2021 e il numero di persone assunte con «competenze inadeguate» per la posizione.

176. Inoltre, il **comparto ICT** è tra i settori dove si riscontra un andamento migliore della media nazionale in quanto il divario di competenze tra gli assunti e quelli con competenze inadeguate è inferiore alla media italiana, contribuendo, inoltre, al 2,2% del Valore Aggiunto regionale. Lo *skill mismatch* relativo alle competenze digitali rimane però un elemento di attenzione che necessita di essere preso in considerazione.
177. Infatti, le imprese liguri hanno previsto per il 2021 nuove assunzioni pari a **116.080 unità**. Di questi nuovi ingressi, ad almeno **67.150 unità** (il **57,8%**) – per essere assunte – è stato richiesto di essere dotate di **elevate competenze digitali**, come l'uso di tecnologie internet e la capacità di gestire e produrre strumenti di comunicazione visiva e multimediale. Tuttavia, ad oggi, solo il **22,3%** dei cittadini di età compresa tra i 16 e i 74 anni è dotato di competenze digitali elevate in Liguria (13° Regione in Italia) e ciò causa uno **skill mismatch** pari al **35,5%** dei posti di lavoro creati, il 10° valore tra le Regioni italiane. Con riferimento a tale indicatore, la Regione *best-performer* è la **Valle d'Aosta** con un valore pari al **22,4%**, mentre la *worst performer* è la **Sicilia** con un valore pari al **46,7%**). Risulta interessante notare come, in assenza di *skills mismatch* (ovvero se tutti gli individui attualmente non assunti a causa di competenze inadeguate venissero, invece, assunti), il tasso di occupazione ligure potrebbe aumentare di **4,7 punti percentuali** rispetto al valore del 2021, passando quindi dal 68% (che vale alla Regione l'11° posto) a un possibile 3° posto, dietro solo Trentino-Alto Adige (74,2%) e Emilia-Romagna (73,5%).
178. Il dato è particolarmente rilevante in quanto si tratta di competenze fondamentali per attuare e trarre i benefici della duplice transizione che il Paese e la Regione si troveranno ad affrontare nel prossimo futuro. Per un potenziamento in questo senso, è quindi importante **valorizzare ulteriormente il ruolo degli ITS** all'interno del sistema formativo della Regione, comunicando con efficacia la loro rilevanza come valida alternativa alle Università, promuovendone in particolare la **focalizzazione negli ambiti tecnologici e digitali**. La Regione potrebbe fare leva sulle risorse messe a disposizione del **PNRR**, che assegna **1,5 miliardi di**

Euro per un maggiore sviluppo degli ITS, con l'obiettivo di aumentarne il numero e le iscrizioni.

I corsi ITS attivati e il numero di iscritti in Liguria

Con riferimento all'attivazione di **corsi ITS all'interno del sistema formativo della Regione**, la Liguria ha intrapreso un processo virtuoso.

In linea con la vocazione produttiva e industriale della Regione, sono stati attivati specifici ITS nei settori della mobilità sostenibile, dei trasporti marittimi e della pesca, della meccanica e cantieristica e della nautica da diporto, oltre che nell'ambito ICT, delle nuove tecnologie per il *Made in Italy* e dell'efficienza energetica.

Complessivamente, tra il 2020 e il 2021 il **numero di corsi** avviati è cresciuto da **9 a 15**, registrando in parallelo un aumento del **numero di iscritti** da **204** nel 2020 a **337** nel 2021.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Regione Liguria, 2022

PARTE II

GLI ASSET STRATEGICI E LE PRIORITÀ D'AZIONE DEI TERRITORI PER LA RIPARTENZA ALL'INTERNO DELLA VISIONE LIGURIA 2030

CAPITOLO 4.

Le priorità strategiche per il territorio di Genova

4.1. Gli indicatori chiave del sistema territoriale di Genova

179. Il Rapporto 2022 del Think Tank “Liguria 2030”, in coerenza con il quadro delineato a livello regionale e il relativo ruolo propulsivo del PNRR, si propone di identificare gli **asset strategici e le priorità d'azione** per le quattro Province liguri. A questo proposito, la sezione 4.1 individua i principali fattori economico-sociali che caratterizzano il territorio di Genova, mentre la sezione 4.2 identifica gli interventi prioritari per qualificare un'evoluzione del territorio capace di sostenere un processo di crescita di medio-lungo termine della Provincia di Genova.
180. Genova è la **1° Provincia più popolosa della Liguria** con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **823.612 abitanti**, pari al **54,2%** del totale regionale. Tuttavia, Genova è anche la seconda Provincia (dopo Savona) per riduzione della propria popolazione nell'ultimo decennio. Nel 2021, infatti, ci sono nel territorio genovese 36.832 abitanti in meno rispetto al 2010, ovvero una riduzione pari al **4,3%** (rispetto al -3,7% fatto registrare a livello regionale).
181. Il contesto demografico del territorio, già inserito all'interno di una Regione come la Liguria che è oggi la più anziana d'Italia, è un aspetto caratterizzante: Genova, è, infatti, la **2° Provincia più anziana della Liguria** (dopo Savona, che è la Provincia con l'età media più alta in Italia) e la **5° in Italia**, con un'età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **49,3 anni**, 0,1 anni in meno rispetto all'età media della Liguria nel suo complesso (49,4). L'età media elevata si lega strettamente all'**indice di dipendenza degli anziani**⁴¹ pari a 47,9 e anch'esso il **2° più elevato della Regione** (circa 0,3 punti percentuali in più rispetto alla media ligure pari a 47,6 e oltre 10 punti percentuali in più rispetto al valore italiano di 37,5) e il **3° più elevato in Italia**, e al **tasso di natalità**, pari a **1,21** e il 3° più basso tra le 4 Province liguri.
182. Con riferimento al contesto **economico** del territorio, secondo gli ultimi dati disponibili al 2019, Genova si posiziona al **1° posto** in Liguria per valore del PIL, pari a **30,4 miliardi di Euro**, e Valore Aggiunto, pari a **26,7 miliardi di Euro**: in entrambi i casi, si tratta del **61%** del totale regionale. Allo stesso modo, nell'ultimo decennio, il territorio ha sperimentato una forte crescita economica, con un aumento del PIL pari al 9,2% (contro l'8,6% in media a livello regionale) e del Valore Aggiunto pari a 8,8% (contro l'8,2% in media a livello regionale) nel periodo 2010-2019.

⁴¹ Si tratta dell'indicatore che fotografa il numero di over 65 rispetto alle persone in età attiva con un'età compresa tra i 15 e i 64 anni.

183. Di conseguenza, nel periodo preso in considerazione (2010-2019), è cresciuto anche il **Valore Aggiunto pro-capite**, passato da 28.846 Euro nel 2010 a **32.940 Euro nel 2019**. Si tratta di un aumento pari al **14,2%**, il 3° più alto tra le 4 Province della Liguria e superiore di circa 1,5 punti percentuali all'aumento fatto registrare a livello regionale (+12,7%). Genova si conferma, inoltre, al **1° posto** per valore assoluto del Valore Aggiunto *pro-capite*, distaccando La Spezia – seconda in classifica – di oltre 5.000 Euro.
184. Per quanto riguarda la distribuzione del **Valore Aggiunto a livello settoriale**, Genova presenta una componente **manifatturiera (10,1%** del totale, 0,5 punti percentuali in più del 9,6% che generava nel 2010) con rilevanza relativa leggermente inferiore rispetto al valore medio regionale (10,7%), mentre i **servizi**, rappresentando il **79,6%** del Valore Aggiunto provinciale, sono superiori di 0,8 punti percentuali rispetto ai livelli regionali (78,8%). Risultano, infine, meno sviluppate della media regionale la componente dell'agricoltura (0,2% contro 1,1%) e delle costruzioni (4,4% contro 4,6%).

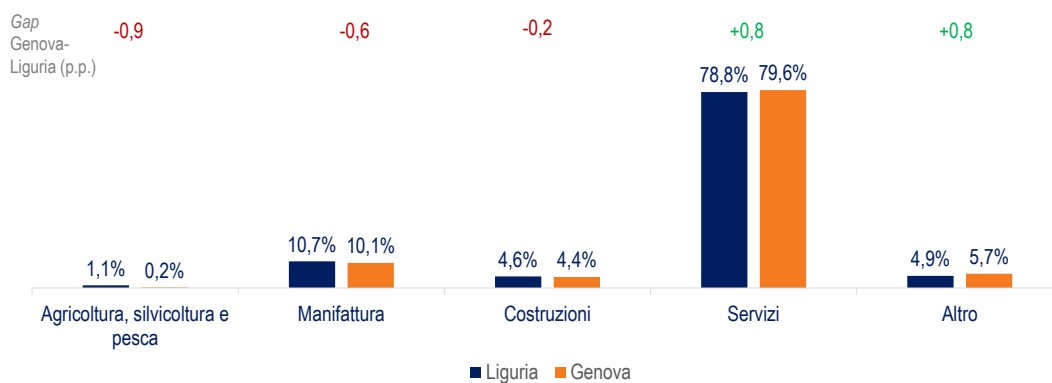


Figura 4.1. Ripartizione settoriale del Valore Aggiunto in Liguria e a Genova (valori percentuali), 2019. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.* N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

185. Anche con riferimento all'**export**, Genova gioca un ruolo fondamentale per l'economia della Regione, generando il **58,3%** dell'*export* regionale. Inoltre, anche in questo caso, l'analisi del *trend* degli ultimi 10 anni riporta un'economia in crescita a tassi superiori alla media regionale. Nel decennio *pre* COVID-19 (2010-2019), l'*export* genovese è cresciuto del **+26,7%** contro il +21,6% a livello regionale, posizionandosi al 2° posto per tasso di crescita tra le 4 Province solo dopo Imperia, che ha fatto registrare un aumento pari a +31,9%. Nel 2020, inoltre, ha subito la 2° variazione migliore (**+0,5%** contro il -0,3% a livello regionale), "rimbalzando" nel 2021, tuttavia, solo del +4,1%, una crescita inferiore a quella regionale (+10,8%).
186. Per quanto riguarda il sistema imprenditoriale, al 2020 sono presenti a Genova – secondo i dati censiti da Istat – **66.619 imprese** che sostengono **241.883 addetti**, rispettivamente il **54,3%** e il **62,5%** del totale regionale. L'analisi del *trend* degli ultimi anni evidenzia, tuttavia, una diminuzione nel periodo 2012-2019, sia per quanto riguarda le imprese (**-3,5%**, comunque 1,9 punti percentuali minore del calo a livello regionale pari a -5,4%) che degli occupati (**-2,5%**, anche in questo caso inferiore rispetto al calo a livello regionale pari a 3,5%).

187. Con riferimento alla **distribuzione settoriale**, circa l'**81%** delle imprese attive nel territorio provinciale opera nel settore dei servizi (di cui il 7,2% nel settore del turismo), il **12,6%** nel settore delle costruzioni e il **5,8%** nel settore manifatturiero. Per quanto riguarda gli occupati diminuisce il peso dei servizi (escluso il turismo), che sostengono il **68,1%** degli addetti, e aumenta quello della manifattura, che sostiene il **12,7%** degli addetti.

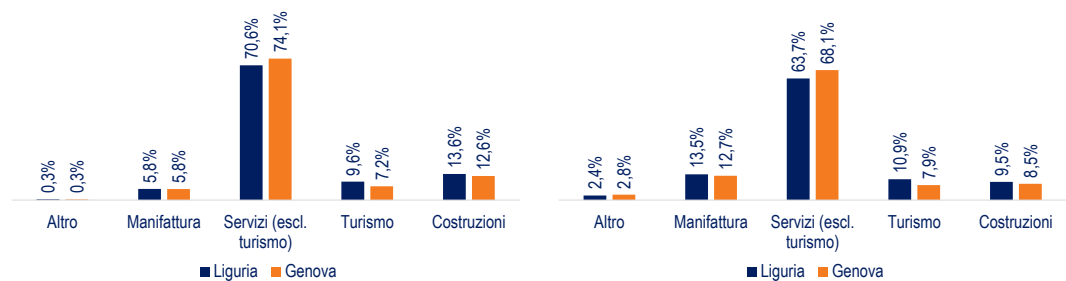


Figura 4.2. Ripartizione settoriale delle imprese (a sinistra) e degli occupati (a destra) in Liguria e a Genova (valori percentuali), 2020. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.* N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

188. Infine, l'analisi del contesto sociale del territorio di Genova evidenzia – al 2021 – un **tasso di occupazione** del **64,7%**, il dato più alto a livello regionale, superiore di 1,2 punti percentuali rispetto alla media regionale (63,5%). Inoltre, dal 2018 al 2021, il territorio di Genova ha registrato una variazione positiva del tasso di occupazione (**+0,3** punti percentuali), comunque inferiore rispetto all'aumento di **+0,5** punti percentuali fatto registrare nel complesso dalla Liguria.
189. Positivi sono anche i dati riguardanti i **NEET** (ovvero i giovani che non studiano e che non lavorano) e la **popolazione laureata**. Con riferimento ai primi, Genova fa registrare un valore – nel 2020 – pari a **17,3%**, il più basso tra le 4 Province e inferiore di circa 3 punti percentuali rispetto alla media regionale del 20,1%. Tale valore era, tuttavia, pari al 15% nel 2010, evidenziando quindi un aumento di 2,3 punti percentuali nell'ultimo decennio, comunque un dato inferiore all'aumento fatto registrare a livello regionale (+4,0 punti percentuali).
190. Venendo alla **percentuale di cittadini laureati o con altri titoli terziari**, al 2020 tale valore è pari a **34%**, un dato più alto di 4,7 punti percentuali rispetto a quello regionale. Nell'ultimo quinquennio, inoltre, Genova riporta un aumento pari a **+6,0** punti percentuali, superiore di 1 punto percentuale rispetto a quello medio regionale nello stesso periodo, pari a **+5,0** punti percentuali, e 2° tra le 4 Province solo a quello della Spezia (+6,1 punti percentuali).
191. Infine, vale la pena soffermarsi – in questa parte conclusiva del Capitolo – su due ambiti particolarmente rilevanti dell'economia del territorio genovese: turismo e economia del mare. Con riferimento al primo, al 2020 Genova rappresenta il **31,5%** degli arrivi turistici regionali (questo valore era pari al 37,1% nel 2010) posizionandosi, dunque, al 1° posto tra le Province liguri per tale variabile. In particolare, tra il 2010 e il 2019 gli arrivi turistici sono aumentati del **+23,2%**, un valore tuttavia inferiore a quello regionale (**+30,8%**). Occorre sottolineare, però, che su questo aumento incide molto l'aumento del **+70,3%** fatto registrare dalla

Provincia della Spezia nel periodo considerato, senza il quale la Regione farebbe registrare, invece, un **+23,8%**, più in linea con il valore di Genova.

192. Per quanto riguarda la variazione del 2020 rispetto al 2019, invece, il territorio di Genova riporta una riduzione del **55%**, la più alta tra le 4 Province liguri e, dunque, superiore alla media regionale, pari a -50,1%.

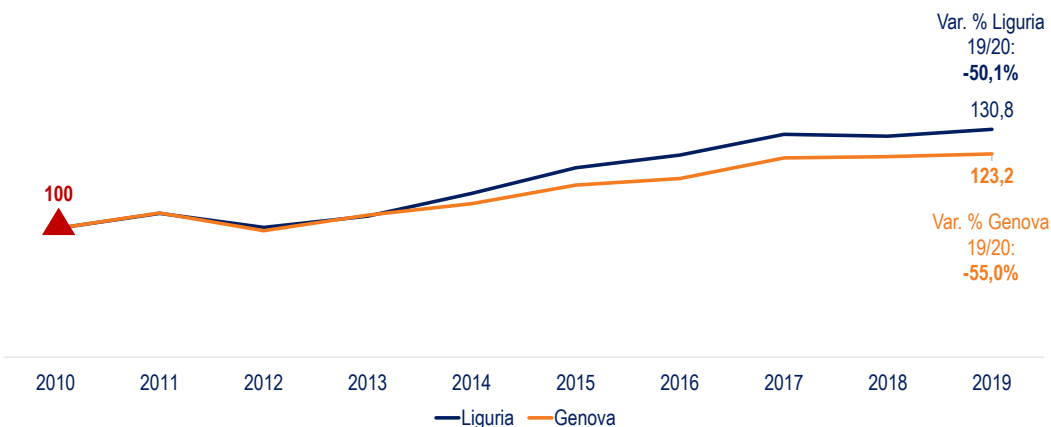


Figura 4.3. Arrivi turistici in Liguria e a Genova (2010=100), 2010-2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

Il ruolo del Salone Nautico per esporre l'eccellenza del *Made in Italy* nella nautica da diporto

Tra il 22 e il 27 settembre 2022 si terrà la **62esima** edizione del Salone Nautico di Genova, che rappresenta il punto di riferimento per la nautica da diporto nel Mediterraneo. A titolo esemplificativo, nell'edizione 2021 vi sono stati **93.782 visitatori** (di cui il 27% stranieri) e **992 espositori** (di cui il 22,2% stranieri), per un totale di oltre **200.000 m²** occupati tra spazi a terra e in acqua e 5.874 prove in mare. Estremamente rilevante anche la copertura mediatica del salone, con 947 giornalisti accreditati, 1.827 articoli pubblicati dal 1° al 20 settembre e oltre 1 milione di persone raggiunte sui canali *social*.

Infine, si stima che, con riferimento ai soli visitatori, il Salone Nautico abiliti sul territorio di Genova un valore economico pari a circa **12,5 milioni di Euro**. Se si considera, poi, il **valore complessivo** abilitato dal Salone (ovvero la somma del valore economico abilitato da visitatori, espositori e operatori terzi, ad esempio allestitori e fornitori vari che collaborano con Confindustria Nautica per il *setup* generale dell'evento) nel complesso sul territorio ligure, quest'ultimo arriva a valere fino a circa **60 milioni di Euro**.

La crescita del Salone Nautico negli anni ha contribuito alla crescita dell'*export* dell'intero settore della nautica, la cui incidenza percentuale è aumentata di circa 20 punti nell'ultimo decennio.

Dal 2018, inoltre, il Salone Nautico è stato protagonista di una revisione del proprio *format*, creando un **salone multi-specialista** contenitore di 5 aree tematiche (poi divenute 4 nell'edizione del 2019) caratterizzate ciascuna da una propria identità ma comunque complementari tra di loro:

- Yacht e Superyacht;
- *Sailing World*, dedicato al settore della vela;
- *Boating Discovery*, riservata al settore del fuoribordo;
- *Tech Trade*, che riunisce il mondo della componentistica e dell'accessoristica;
- *Living the Sea*, dove trovare tutti i servizi per il diporto e le attività connesse.

Nell'ambito del progetto di riqualificazione del Waterfront di Levante, previsto entro la fine del 2023, il Salone Nautico potrà sfruttare gli spazi in acqua garantiti dai nuovi canali navigabili ricavati che consentiranno di aumentare gli spazi per gli attracchi.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Confindustria nautica e Salone Nautico, 2022

193. Per quanto riguarda, infine, l'**economia del mare**, il territorio genovese si inserisce in un contesto già virtuoso, in cui la Liguria è – al 2020 – la prima Regione in Italia per incidenza delle imprese di tale settore sul totale, pari al **9,7%** (contro una media italiana del 3,4%)⁴². All'interno di tale contesto, Genova fa registrare un valore pari all'**8,8%** (in aumento rispetto all'8,6% del 2018), che la posiziona al **9° posto** in Italia per incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale provinciale e al 3° posto in Liguria, dietro La Spezia (1° in classifica a livello nazionale con un valore pari a 14,0%) e a Savona (6° in classifica con un valore pari a 10,8%).
194. Le imprese dell'economia del mare sostengono nel territorio genovese circa **46.500 occupati**, pari all'11,8% del totale degli occupati provinciali. Questo valore pone Genova al **6° posto** in Italia per peso degli occupati dell'economia del mare sulla propria economia, dietro La Spezia (1° in classifica con un valore pari a 14,0%) ma davanti Savona (7° in classifica con un valore pari a 11,5%) e Imperia (9° in classifica con un valore pari a 10,7%). Infine, l'economia del mare genera nella Provincia di Genova – al 2019 – **3,5 miliardi di Euro di Valore Aggiunto** (in aumento rispetto ai 3,4 miliardi di Euro riportati al 2018), che le valgono il **2° posto** a livello nazionale (solo dopo Roma, 1° con un valore pari a 7,5 miliardi di Euro). Inoltre, tale valore corrisponde al 12,8% del Valore Aggiunto totale provinciale, posizionando Genova al **3° posto** a livello nazionale per peso dell'economia del mare sulla propria economia, dietro Trieste (15,1%) e Rimini (13,1%).
195. Con riferimento ai diversi settori cui fa riferimento l'economia del mare, il territorio genovese spicca, in primo luogo, per il c.d. grado di specializzazione della "**movimentazione di merci e passeggeri via mare**", ovvero il rapporto tra la quota di imprese del comparto sul totale a confronto con la stessa quota a livello nazionale. Prendendo come riferimento il valore medio italiano pari a 1, Genova fa registrare un valore di 6,3, che le vale il **4° posto** in Italia solo dopo Venezia (10,3), La Spezia (7,3) e Livorno (7,0).
196. Inoltre, Genova spicca anche per il grado di specializzazione della "**filiere della cantieristica**", posizionandosi al **5° posto** in Italia con un valore di 3,8, dietro La Spezia (5,3), Massa-Carrara (4,3), Lucca (4,2) e Gorizia (4,2). Sempre nell'ambito della nautica, il territorio di Genova si connota per la presenza di importanti e storiche aziende che presidiano i segmenti relativi agli **accessori e agli equipaggiamenti nautici**.
197. Particolarmente virtuoso è, di conseguenza, il posizionamento del territorio con riferimento al settore della **cantieristica**, il cui *export* vale – al 2020 – **836,3 milioni di Euro**, 2° Provincia in Italia (solo dopo Trieste) e 1° in Liguria. In valori percentuali, l'*export* di tale settore rappresenta il 19,1% del totale delle esportazioni provinciali, un valore comunque inferiore a quello della Spezia (39,4%), ma superiore a Savona (7,4%) e Imperia (7,3%).

⁴² Fonte: Camera di Commercio Frosinone-Latina, Centro Studi delle Camere di Commercio Tagliacarne e Unioncamere, "*IX Rapporto sull'Economia del Mare 2021*", luglio 2021.

4.2. I principali asset di competitività del territorio e le necessità evolutive per la crescita del territorio

Portualità, logistica e infrastrutture

198. Dal quadro di riferimento delineato nel paragrafo precedente, in cui spicca il ruolo dell'economia del mare sul territorio – emerge la rilevanza della Provincia di Genova in termini infrastrutturali, logistici e di innovazione non solo all'interno del contesto regionale ma anche nazionale.
199. Certamente, l'economia genovese si basa fortemente sul suo **porto**, 1° in Italia per contenitori movimentati nel 2021, con un valore pari a **2,5 milioni di TEU**, che lo posiziona anche al 6° posto in Europa con riferimento a tale dimensione. In altre parole, il Porto di Genova movimentata il **24,6%** dei TEU italiani. Genova non è, però, solo movimentazione merci: nel periodo *pre* COVID-19, il Porto di Genova era anche il **4° in Italia per numero di crocieristi**, con un valore pari a poco più di **1,3 milioni** nel 2019, inferiore al Porto di Civitavecchia (2,6 milioni di passeggeri raggiunti in quell'anno), Venezia e Napoli.
200. Anche dal punto di vista economico-occupazionale, quindi, il Porto di Genova risulta estremamente rilevante per il territorio. In termini occupazionali, gli occupati diretti sono **33.000**, quelli indiretti 77.000 e quelli “indotti” – ovvero generati sul territorio nazionale – sono stimati essere 122.000⁴³. Per quanto riguarda, invece, l'aspetto economico, sono attualmente in vigore circa **1.100 concessioni portuali**, per un valore complessivo generato dal Porto di Genova pari a circa **10 miliardi di Euro**.
201. La rilevanza del Porto di Genova a livello nazionale ha portato a considerevoli investimenti nel nuovo ciclo di progettazione 2021-2027, con specifiche risorse previste per l'ammodernamento e la sostenibilità di quest'ultimo. In particolare, dei 692,5 milioni di Euro previsti complessivamente dal MIMS per i porti liguri, **600 milioni di Euro** (l'86,6%) sono assegnati al Porto di Genova, per un maggiore sviluppo dell'accessibilità marittima e una maggiore resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici. A questi fondi si aggiungono, poi, **100 milioni di Euro** a valere sui fondi dell'amministrazione regionale e locale e **250 milioni di Euro** a valere sulle risorse dell'AdSP (tramite la sottoscrizione di un mutuo con la Banca Europea degli Investimenti), per un totale di **950 milioni di Euro**.
202. Si tratta, nel dettaglio, della realizzazione di una nuova **Diga Foranea**⁴⁴, utile al Porto di Genova per ospitare in sicurezza navi più grandi, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti, e adeguarlo alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione garantendo al tempo stesso una **migliore protezione dei bacini interni** dalle mareggiate e da possibili cambiamenti climatici e una più razionale **separazione fra traffico commerciale e passeggeri**, riparazioni navali e area nautica da diporto. La nuova Diga Foranea avrà uno sviluppo complessivo di

⁴³ Fonte: Ports of Genoa, “*Italian industry's maritime gateway*”, aprile 2022.

⁴⁴ Si tratta di un'opera di sbarramento prospiciente un porto. “Foranea” indica il fatto che, per sua natura, la costruzione attiene il porto, ma si trova al di fuori di esso.

6.200 metri, con la costruzione di 4.125 metri previsti in fase A, e poggerà su fondali variabili compresi tra 20 e 50 metri. L'opera sarà costruita a circa 450 metri al largo della diga esistente e permetterà l'ampliamento del canale di Sampierdarena, la creazione di un nuovo avamposto del diametro di 800 metri e la realizzazione di un nuovo canale di accesso di larghezza di 300 metri. Il **cronoprogramma** prevede che i lavori per la fase A vengano ultimati entro il 2026, mentre quelli della fase B dopo circa 2 anni dal termine della fase A. Dunque, la nuova diga dovrebbe essere pronta entro il 2028.⁴⁵

203. Alla luce dei punti di forza e degli sviluppi delineati, *in primis*, dalla realizzazione della Diga Foranea, emergono degli ulteriori elementi che, se effettivamente indirizzati, hanno il potenziale di sostenere uno sviluppo ulteriore delle diverse aree del Porto di Genova. A questo proposito, possono essere citati⁴⁶:

- il rafforzamento delle attività del **polo della nautica e delle riparazioni navali**, nel distretto industriale di Levante, attraverso l'espansione a mare del distretto stesso (riempimenti e ricavo di nuovi accosti per consentire un miglior rapporto con il territorio);
- la **conferma della vocazione passeggeri** e il potenziamento degli accosti per il traffico crocieristico nell'area del Porto antico, attraverso;
- l'**aumento degli spazi per il comparto commerciale** e per i servizi connessi e il **miglioramento dell'accessibilità** marittima, ferroviaria e stradale nell'area di Sampierdarena;
- lo sviluppo dell'aeroporto quale **gate multimodale** di accesso ai servizi crocieristici e il mantenimento del suo **ruolo industriale** con espansione a nuovi settori;
- il potenziamento delle **attività navalmecchaniche e industriali** e la razionalizzazione delle attività **petrolifere** e la delocalizzazione di quelle **chimiche** che insistono nell'area Pegli-Multedo-Sestri, attraverso;
- lo sviluppo ulteriore della **vocazione di hub container** dell'area del Voltri Pra', attraverso migliorando le condizioni di accosto ed accessibilità ferroviaria e stradale.

⁴⁵ La realizzazione del progetto è confermata secondo i programmi prefissati, tramite una revisione degli elementi del primo bando di gara.

⁴⁶ Fonte: Confindustria Genova, "Contributo alle scelte pianificatorie per lo sviluppo e la valorizzazione del Porto di Genova", 2022

La riqualificazione del Waterfront di Levante come opportunità per le attività ricreative e il turismo di lusso

Nel luglio 2021 è stato presentato il progetto per la **riqualificazione del Waterfront di Levante**: la zona dell'ex Fiera è, infatti, una delle aree in corso di dismissione più sensibili della città e uno dei tratti più fragili del suo litorale. L'investimento previsto è di **350 milioni di Euro**, di cui 240 milioni di Euro finanziati da investimenti privati.

In particolare, il progetto copre **un'area di 115.000 mq** ed è pensato per realizzare una prominenza sul mare con nuove funzioni urbane e portuali, pubbliche e private, che prevedono un grande parco urbano, una darsena, residenze (circa 220 case di lusso), uffici, uno studentato, negozi, un residence-hotel e il palasport totalmente rinnovato. Il cronoprogramma del progetto prevede la sua realizzazione entro il 2024, con la realizzazione del palasport e delle residenze entro il 2023. Gli appartamenti saranno **autonomi dal punto di vista energetico** grazie a 2.400 mq di pannelli fotovoltaici e un sistema che usa l'acqua di mare per il riscaldamento e il raffreddamento degli spazi, oltre a un meccanismo per il micro-filtraggio dell'aria proveniente dall'esterno.

Infatti, la progettazione del Waterfront è stata sviluppata secondo l'approccio **Nearly Zero Energy Building** (NZEB). Tale approccio prevede l'**efficienza energetica degli edifici** (riducendo al minimo il contributo impiantistico e assicurando l'illuminazione e la ventilazione naturale) e degli impianti e delle attrezzature (mediante l'impiego di pompe di calore e fonti rinnovabili solari con recupero energetico, sistemi impiantistici a bassa temperatura, *smart metering* e controlli evoluti); l'**utilizzo di fonti rinnovabili in-site e off-site** con sistemi fotovoltaici e solare-termici; *low-emission mobility* con colonnine di ricarica di veicoli terrestri e marini alimentate da fonti rinnovabili solari; *comfort* e biodiversità prevedendo **un nuovo rapporto tra spazio antropizzato e naturale** mediante l'adozione di sistemi di ossigenazione e movimentazione delle acque interne del Porto Canale.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022

204. Dal punto di vista infrastrutturale, di estrema rilevanza risulta il **completamento del Terzo Valico dei Giovi**, finalizzata a migliorare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto dell'Europa. Questo tratto, infatti, è parte fondamentale del *Core Corridor* TEN-T (Trans European Network) Reno-Alpi, ovvero il più importante asse europeo di collegamento Nord-Sud su cui si muove il maggior volume di merci trasportate in Europa, attraversando i Paesi a maggior vocazione industriale (Paesi Bassi, Belgio, Germania, Svizzera e Italia), il Mediterraneo con il Mare del Nord, i porti dell'Alto Tirreno con quelli del Nord Europa. Di fatto, il **Terzo Valico consentirà di superare gli attuali ostacoli allo sviluppo del trasporto ferroviario tra Genova, Milano e Torino**, riducendone quindi anche i tempi di percorrenza: nel dettaglio, i tempi di percorrenza da e verso Milano dovrebbero ridursi dagli attuali 87 minuti a circa 52 minuti (**-40%**), e quelli da e verso Torino dagli attuali 138 minuti a 55 minuti (**-323%**). L'ultimazione del progetto è prevista entro il 2024.
205. Infine, importanti investimenti sono previsti anche sul fronte del TPL: **entro il 2025**, infatti, i progetti di elettrificazione del TPL – *in primis* lo *skytram* della Val Bisagno, la Monorotaia dell'Erzelli, il prolungamento della metro a Rivarolo e l'elettrificazione delle linee 7 e 9 in Polcevera – potranno rendere **Genova la prima città italiana con una flotta completamente elettrificata**.

Tecnologia e innovazione

206. Anche dal punto di vista della tecnologia e dell'innovazione, Genova può giocare un ruolo estremamente rilevante all'interno del contesto nazionale: basti pensare che qui si trova la sede scientifica dell'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT), l'ente che ha l'obiettivo di promuovere l'eccellenza nella ricerca di base e in quella applicata e di favorire lo sviluppo del sistema economico nazionale.
207. *In primis*, a Genova troverà luogo il progetto bandiera della Liguria legato al PNRR, ovvero il **centro di medicina computazionale e tecnologica presso l'ospedale Erzelli**. Come già richiamato nel Capitolo 1 del presente Rapporto, il nuovo ospedale, per la quale realizzazione sono previsti **405 milioni di Euro**, si avvarrà della collaborazione dei principali *stakeholder* di riferimento (il Center for Human Technologies dell'Istituto Italiano di Tecnologia, il Consiglio Nazionale delle Ricerche, Liguria Digitale, la Scuola Politecnica dell'Università di Genova e Leonardo Labs) consentendo di trasferire sulla clinica i risultati della **ricerca relativa all'impiego del calcolo computazionale ai modelli biologici** e ai **programmi di gestione delle tecnologie robotiche d'uso biomedico** e al loro successivo sviluppo come prototipi.
208. Inoltre, sempre a Erzelli, è stato inaugurato il 28 giugno 2022 (dopo due anni di ristrutturazione) il **Data Center di Liguria Digitale**, ovvero il luogo che fisicamente custodisce i *server* in cui vengono conservati i dati di tutta la Pubblica Amministrazione ligure. Negli ultimi due anni, in particolare, sono stati apportati importanti miglioramenti dal punto di vista tecnologico, di *cyber security* e di sostenibilità ambientale, che rendono la struttura non solo la più grande della Liguria ma anche una delle più strategiche, innovative e importanti del Paese. Ad oggi, l'infrastruttura ha ottenuto **11 certificati internazionali** di qualità grazie agli elevati *standard* infrastrutturali, di sicurezza e di sostenibilità di cui gode.
209. In secondo luogo, nel giugno 2021 è stata annunciata la realizzazione una *robot valley* sul territorio genovese, la **prima robot valley europea**. Nel dettaglio, si tratta del primo polo nazionale per il trasferimento tecnologico della robotica, che si pone l'obiettivo di valorizzare i risultati della ricerca scientifica e tecnologica italiana (tra le prime al mondo per il numero di citazioni per pubblicazione) attraverso la creazione di *startup* concepite nei laboratori delle Università e dei Centri di ricerca di eccellenza.

Il Centro di Competenza “Start 4.0” come esempio di ecosistema di innovazione basato sulla partnership pubblico-privato

Il *Competence Center* “Start 4.0” è nato il 29 gennaio 2018 in risposta al bando del Ministero dello Sviluppo Economico, e esso si è costituito in Associazione il 21 Gennaio 2019 con un **partenariato pubblico/privato** che coinvolge **4 entità pubbliche** (CNR, Fondazione IIT, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale) e **33 imprese**.

L'obiettivo del Centro è quello di **sviluppare collaborazioni diffuse** tra attori differenti, ovvero la ricerca scientifica, le imprese, il sistema finanziario e i sistemi di governo dei territori, per **continuare ad investire nell'innovazione** e nella tecnologia delle aziende al fine di aumentarne la competitività.

La **vocazione** di Start 4.0 è, dunque, quella di farsi **referimento nazionale e internazionale** su queste tematiche, con un'attenzione alle caratteristiche e specificità del territorio nel quale nasce.

Nel dettaglio, le attività di Start 4.0 prevedono l'applicazione delle tecnologie abilitanti in **5 settori**:

- **energia**: strategie di *cybersecurity* per le infrastrutture di distribuzione dell'energia elettrica;
- **trasporti**: *information security management* nell'ambito del trasporto ferroviario e navale;
- **idrico**: soluzioni per il *recovery* e monitoraggio degli invasi e della rete di distribuzione;
- **produzione**: digitalizzazione e aumento dei livelli di maturità tecnologica dei processi industriali;
- **portualità**: sicurezza delle merci e delle persone e *data management* dei flussi correlati.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Camera di Commercio Genova e Start 4.0, 2022

210. L'ecosistema di innovazione si chiamerà **Raise** (*Robotics and AI for Socioeconomic Empowerment*) ed è stato proposto dall'Università di Genova, ma vedrà anche la collaborazione dell'IIT e del CNR e sarà coordinato da Regione Liguria. Il progetto prevede un finanziamento di **120 milioni di Euro** a valere sul PNRR, e mira a consolidare l'innovazione ad alta vocazione tecnologica tra le filiere portanti dell'economia ligure, alimentando nuovi processi industriali e produttivi tramite la robotica e l'intelligenza artificiale. I campi di applicazione saranno quelli della **logistica** e della **portualità**, sfruttando quelle che già sono eccellenze liguri, ma puntando anche molto sui territori sostenibili, salute e ambiente, mirando ad assumere un ruolo di riferimento nell'area di specializzazione di robotica e intelligenza artificiale anche a livello internazionale. Oltre il 50% dei fondi ricevuti saranno dedicati alle imprese attraverso bandi o progetti specifici di *technology transfer* per la realizzazione dell'ecosistema.
211. Ad oggi, l'ecosistema Raise prevede **33 progetti** con *partner* affiliati rappresentati da piccole e medie imprese regionali e vede la partecipazione di UniGe, IIT e CNR come fondatori assieme a Regione Liguria, Filse, Liguria Digitale, Anci Liguria, Fondazione Cima e Job Centre. L'ecosistema è organizzato in **cinque aree di intervento**: **i)** sviluppo di tecnologie per la fruizione inclusiva dell'ambiente urbano e domestico; **ii)** realizzazione di sistemi robotici, dispositivi e ambienti intelligenti per la cura della persona; **iii)** sistemi per l'accumulo e la distribuzione di energia oltre a prevenzione di rischi naturali e antropici; **iv)** porti *smart* e sostenibili; **v)** trasferimento di tecnologie e sviluppo.
212. Infine, un altro aspetto da sottolineare riguarda alcuni corsi che ITS-ICT Accademia Digitale Liguria propone di lanciare nell'**anno accademico 2022/2023** e che hanno l'obiettivo di formare tecnici qualificati che rispondano

alle esigenze professionali del mondo del lavoro pubblico e privato. Nel dettaglio, ITS-ICT ha al momento proposto **5 corsi** per altrettante figure professionali:

- due corsi per lo **sviluppo di software** (*IoT Developer* e *Virtual Reality Developer*);
- un corso per la **gestione di reti e sistemi** (*Networks & Cybersecurity*);
- un corso per la **gestione di Big Data** (*Big Data Specialist*);
- un corso per la **comunicazione digitale** (*Social & Digital Media*).

La Cyber & Security Academy di Leonardo per rafforzare la centralità di Genova nella Strategia digitale del Paese

Ad aprile 2022 è stata annunciata la nascita della **Cyber & Security Academy di Leonardo**, che rafforza ulteriormente il ruolo che gioca Genova al centro della strategia digitale del Paese. L'*Academy* rappresenta un nuovo polo di alta formazione realizzato da Leonardo per garantire a difesa, Pubblica Amministrazione, infrastrutture critiche e imprese le competenze e le capacità necessarie per supportare la transizione digitale e fronteggiare le minacce alla sicurezza nazionale. L'*Academy* avrà la capacità di erogare corsi e seminari in Italia e all'estero attraverso diverse strutture presenti sul territorio, con l'**obiettivo di rendere la sicurezza cyber un tema sistemico di tutte le organizzazioni**.

In particolare, il programma vede già **15mila iscritti** e sarà basato sulla piattaforma di *cybersecurity* proprietaria di Leonardo. Esso sarà finalizzato ad affrontare il tema delle minacce *cyber*, che rappresentano uno dei fattori di massima criticità per la sicurezza di un Paese: nel 2021, a livello globale, vi sono stati circa 2.000 "attacchi gravi", per un costo globale di **6 trilioni di dollari** e con l'Italia che risulta il **3° Paese più colpito** al mondo da attacchi *ransomware*.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ANSA e Leonardo, 2022

CAPITOLO 5.

Le priorità strategiche per il territorio di Savona

5.1. Gli indicatori chiave del sistema territoriale di Savona

213. Il Rapporto 2022 del Think Tank “Liguria 2030”, in coerenza con il quadro delineato a livello regionale e il relativo ruolo propulsivo del PNRR, si propone di identificare gli **asset strategici e le priorità d’azione** per le quattro Province liguri. A questo proposito, la sezione 5.1 focalizza i principali fattori economico-sociali che caratterizzano il territorio di Savona, mentre la sezione 5.2 identifica gli interventi prioritari per qualificare una visione territoriale condivisa capace di sostenere un processo di crescita di medio-lungo termine della Provincia savonese.
214. Savona è la **2° Provincia più popolosa della Liguria** con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **269.752 abitanti**, pari al **17,8%** del totale regionale. Tuttavia, Savona è anche la Provincia che ha visto la propria popolazione ridursi maggiormente nell’ultimo decennio. Nel 2021 ci sono, infatti, nel territorio provinciale 12.365 abitanti in meno rispetto al 2010, ovvero una riduzione pari al **4,4%** (rispetto al -3,7% fatto registrare a livello regionale).
215. Il contesto demografico del territorio, già inserito all’interno di una Regione come la Liguria che è oggi la più anziana d’Italia, è un aspetto caratterizzante: Savona, è, infatti, la **Provincia più anziana d’Italia**, con un’età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **50,0 anni**, 0,6 anni in più rispetto all’età media della Liguria nel suo complesso (49,4). L’età media elevata si lega strettamente all’**indice di dipendenza degli anziani**⁴⁷ pari a 49,6 e anch’esso il **più elevato del Paese** (2 punti percentuali in più rispetto alla media ligure pari a 47,6 e oltre 10 punti percentuali in più rispetto al valore italiano di **37,5**) e al **numero medio di figli per donna**, pari a **1,15** e il più basso tra le 4 Province liguri.
216. Con riferimento al contesto **economico** del territorio, secondo gli ultimi dati disponibili al 2019, Savona si posiziona al **2° posto** in Liguria per valore del PIL, pari a **7,6 miliardi di Euro**, e Valore Aggiunto, pari a **6,9 miliardi di Euro**: in entrambi i casi, si tratta del **15,3%** del totale regionale. Tuttavia, nell’ultimo decennio, il territorio ha sperimentato una lieve contrazione economica, con un calo del PIL pari all’1,0% e del Valore Aggiunto pari all’1,3% nel periodo 2010-2019.
217. Al tempo stesso, nel periodo preso in considerazione (2010-2019), è cresciuto il **Valore Aggiunto pro-capite**, passato da 24.469 Euro nel 2010 a **25.134 Euro nel 2019**. Si tratta, tuttavia, di un aumento pari a “solo” il **2,7%**, il più basso tra le 4 Province della Liguria e circa 4,7 volte inferiore all’aumento fatto registrare a livello regionale (+12,7%). Il basso tasso di crescita, infine, ha fatto sì che Savona perdesse una posizione per valore aggiunto *pro-capite* in Liguria. Nel 2010, Savona era – infatti – 2° Provincia ligure per Valore Aggiunto *pro-capite* dopo Genova mentre 10 anni dopo è scesa al 3° posto dietro anche a La Spezia.

⁴⁷ Il rapporto tra il numero di persone *over-65* e le persone in età attiva con un’età compresa tra i 15 e i 64 anni.

218. Per quanto riguarda la distribuzione del **Valore Aggiunto a livello settoriale**, a conferma della vocazione industriale del territorio, Savona presenta una più marcata componente **manifatturiera** (15,5% del totale, 1,4 punti percentuali in più del 14,1% che generava nel 2010) rispetto al livello medio regionale (10,7%), mentre i **servizi**, pur rappresentando il **73%** del Valore Aggiunto provinciale, riportano uno speculare *gap* di 5,8 punti percentuali rispetto al valore regionale (78,8%). Risultano più sviluppate della media regionale la componente dell'agricoltura (1,7% contro 1,1%) e delle costruzioni (6,0% contro 4,6%).

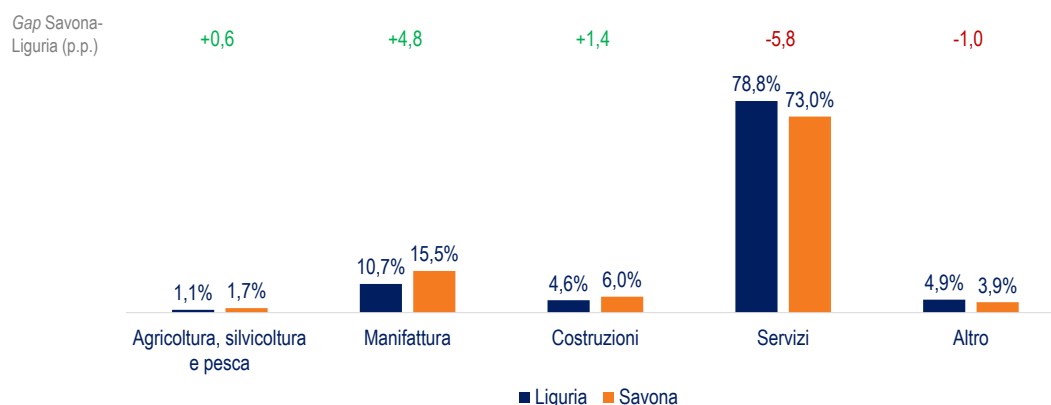


Figura 5.1. Ripartizione settoriale del Valore Aggiunto in Liguria e a Savona (valori percentuali), 2019. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.* N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

219. Anche con riferimento all'**export**, Savona gioca un ruolo fondamentale per l'economia della Regione, generando circa **un quinto** (precisamente il 20,1%) del totale regionale, dietro solamente a Genova (58,3%). Tuttavia, anche in questo caso, l'analisi del *trend* degli ultimi 10 anni riporta un'economia in crescita ma a tassi inferiori di quelli visibili nelle altre Province. Nel decennio *pre* COVID-19, l'*export* savonese è cresciuto del **+14,0%** contro il 21,6% a livello regionale, e nel 2020 ha subito la variazione peggiore tra le 4 Province (**-4,5%** contro il -0,3% a livello regionale), "rimbalzando" nel 2021 del **+10,7%**, in linea con il valore regionale (+10,8%).
220. Per quanto riguarda il sistema imprenditoriale, al 2020 sono presenti a Savona – secondo i dati censiti da Istat – **23.518 imprese**, il **19,1%** del totale regionale, che sostengono **66.240 addetti**, il 16,6% del totale regionale. L'analisi del *trend* degli ultimi anni evidenzia, tuttavia, una diminuzione nel periodo 2012-2019, sia per quanto riguarda le imprese (**-7,9%**, 2,5 punti percentuali maggiore del calo a livello regionale pari a -5,4%) che degli occupati (**-5,0%**, 1,5 punti percentuali maggiore del calo a livello regionale pari a 3,5%). Nel 2020, invece, il numero delle imprese è aumentato del **+1,7%** (0,4 punti percentuali in più del valore regionale pari a +1,3%), mentre il numero degli occupati si è ridotto solo del **-1,5%**, un valore 3,4 volte inferiore a quello regionale (-5,1%) che rende Savona la Provincia più "resiliente" nell'anno della pandemia.
221. Con riferimento alla **distribuzione settoriale**, circa il **78%** delle imprese attive nel territorio provinciale opera nel settore dei servizi (con un 13% nel settore del turismo), il 16,1% nel settore delle costruzioni e il **5,7%** nel settore manifatturiero. Per quanto riguarda gli occupati, invece, vi è un peso maggiore della manifattura,

che sostiene il 16,1% degli addetti delle imprese, e del turismo, che sostiene il 15,9% degli addetti delle imprese.

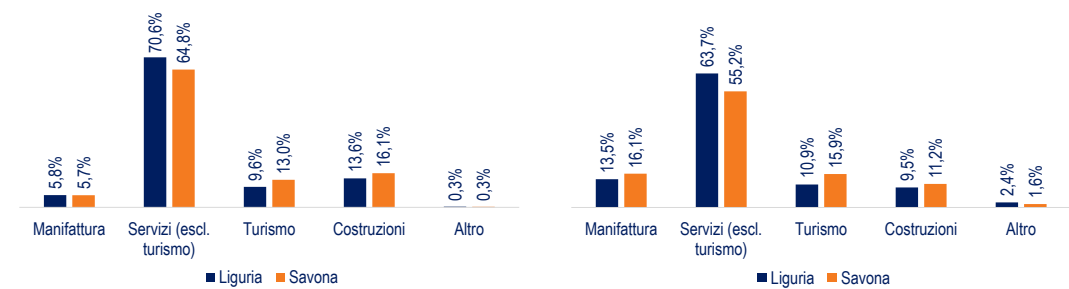


Figura 5.2. Ripartizione settoriale delle imprese (a sinistra) e degli occupati (a destra) in Liguria e a Savona (valori percentuali), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022. N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

222. Infine, l'analisi del contesto sociale del territorio di Savona evidenzia – al 2021 – un **tasso di occupazione del 62,5%**, un dato che tra le 4 Province liguri è superiore solo a quello di Imperia (59,9%) e inferiore alla media regionale (63,5%). Inoltre, dal 2018 al 2021, il territorio di Savona è l'unico a far registrare una variazione negativa del tasso di occupazione (**-0,4** punti percentuali), in controtendenza rispetto al +0,5 fatto registrare nel complesso dalla Liguria.
223. Più positivi sono, invece, i dati riguardanti i NEET (ovvero i giovani che non studiano e che non lavorano) e la popolazione laureata. Con riferimento ai primi, Savona fa registrare un valore – nel 2020 – pari a **17,7%**, inferiore rispetto alla media regionale del 20,1%. Inoltre, Savona è l'unica Provincia a riportare nell'ultimo quinquennio una **riduzione** della percentuale di NEET, pari a **-2,2 punti percentuali** contro il +2,2 riportato dalla Liguria nel complesso.
224. Venendo alla **percentuale di cittadini laureati o con altri titoli terziari**, al 2020 tale valore è pari a **29,3%**, in linea con il valore regionale e inferiore solo a quello fatto registrare da Genova (34,0%). Anche in questo caso, nell'ultimo quinquennio Savona riporta un aumento, pari a +3,8 punti percentuali, comunque inferiore a quello medio regionale nello stesso periodo, pari a +5,0 punti percentuali.
225. Infine, vale la pena soffermarsi – in questa parte conclusiva del Capitolo – su due ambiti particolarmente rilevanti dell'economia savonese: turismo e economia del mare. Con riferimento al primo, come riportato dalla Figura 2 del presente Capitolo, a Savona il turismo gioca un ruolo maggiormente rilevante – sia in termini di imprese che di addetti – rispetto alla media regionale. Nel dettaglio, al 2020 Savona rappresenta il **31%** degli arrivi turistici regionali (questo valore era pari al 27,8% nel 2010), solo 0,5 punti percentuali in meno di Genova, 1° Provincia ligure per tale variabile. In particolare, tra il 2010 e il 2019 gli arrivi turistici sono aumentati del **25,7%**. Più nel dettaglio, si tratta di un valore sì inferiore a quello regionale (+**30,8%**), ma solo perché su quest'ultimo incide molto l'aumento del **70,3%** fatto registrare dalla Provincia della Spezia nel periodo considerato. Senza prendere in considerazione il valore spezzino, il valore regionale scenderebbe a +**23,8%**, inferiore dunque a quanto osservato nel territorio di Savona.

226. Per quanto riguarda la variazione del 2020 rispetto al 2019, invece, il territorio di Savona si dimostra quello **più resiliente**, con una riduzione del **-42,2%**, la più bassa tra le 4 Province liguri e, dunque, inferiore alla media regionale, pari a -50,1%.

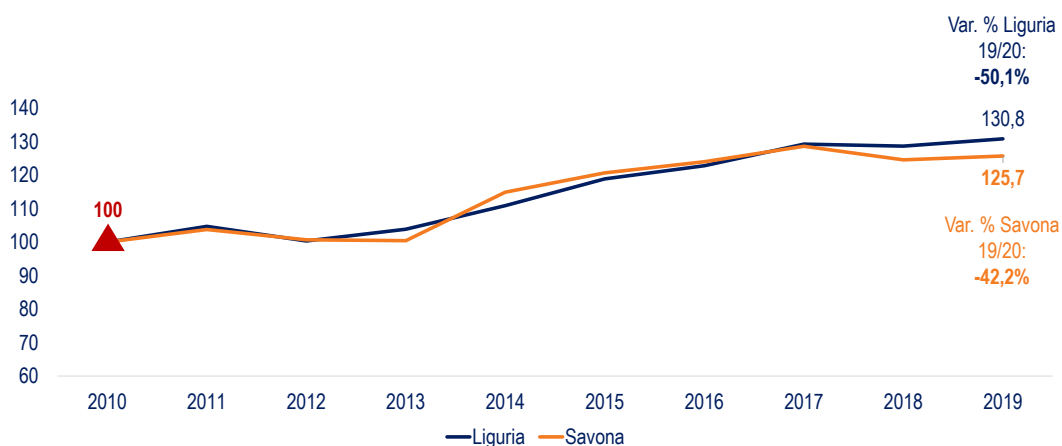


Figura 5.3. Arrivi turistici in Liguria e a Savona (2010=100), 2010-2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

Il ruolo del settore crocieristico per l'economia savonese

La centralità del turismo e dell'economia del mare per il territorio di Savona trova il suo minimo comune denominatore nel settore crocieristico, che fa leva sul porto della città. Nel dettaglio, la storia di Savona è legata da quasi **30 anni a Costa Crociere**, che è arrivata per la prima volta sul territorio savonese nel novembre 1996. Un punto di svolta nel rapporto tra il settore e il territorio si è avuto nel 2003, quando è stato inaugurato il **Palacrociere**, *terminal esclusivamente dedicato alle crociere* e co-finanziato da Costa con un investimento di circa 3,6 milioni di Euro. L'8 novembre 2014, in occasione del primo scalo della nuova ammiraglia Costa Diadema, è entrato in funzione anche il **secondo terminal del Palacrociere**, per il quale Costa Crociere ha investito circa 9 milioni di Euro. Savona è, infatti, attualmente il **principale home port della compagnia**. Infine, nel 2019, per consentire al *terminal* di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione, è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine.

Gli investimenti effettuati negli anni hanno permesso a Savona di ospitare al 2019 circa **670mila passeggeri**, il **5,6%** del totale nazionale in quell'anno. Il territorio, inoltre, è stato uno dei più resilienti a livello italiano nell'anno della pandemia, facendo registrare una riduzione del numero di passeggeri del **-88,7%**, sì rilevante ma inferiore alla media italiana pari a -94,7%, e ciò ha permesso a Savona di aumentare – nel 2020 – il suo peso sul totale nazionale fino all'**11,7%**. Al 2021, invece, con il settore crocieristico ancora solo in parziale ripresa, Savona ha rappresentato il **7,2%** del totale dei passeggeri crocieristi a livello nazionale, in calo rispetto al 2020 ma comunque 1,6 punti percentuali superiore al valore del 2019.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Assoport, Costa Crociere e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, 2022

227. Per quanto riguarda, infine, l'**economia del mare**, il territorio savonese si inserisce in un contesto già virtuoso, con la Liguria che è – al 2020 – la prima Regione in Italia per incidenza delle imprese di tale settore sul totale, pari al **9,7%**

(contro una media italiana del 3,4%)⁴⁸. All'interno di tale contesto, Savona fa registrare un valore superiore, pari al **10,8%** (in aumento rispetto al 10,3% del 2018), che la posiziona al **6° posto** in Italia per incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale provinciale e al 2° posto in Liguria, dietro solo La Spezia, 1° in classifica a livello nazionale con un valore pari a 14,0%, e davanti a Genova, che riporta un valore pari a 8,8% (9° a livello nazionale).

228. Le imprese dell'economia del mare sostengono nel territorio savonese circa **12.800 occupati**, pari all'11,5% del totale degli occupati provinciali. Questo valore pone Savona al **7° posto** in Italia per peso degli occupati dell'economia del mare sulla propria economia, dietro La Spezia (1° in classifica con un valore pari a 14,0%) e Genova (6° in classifica con un valore pari a 11,8%) ma davanti Imperia (9° in classifica con un valore pari a 10,7%). Infine, l'economia del mare genera nella Provincia di Savona – al 2019 – **727,4 milioni di Euro di Valore Aggiunto** (in aumento rispetto ai 719,3 milioni di Euro riportati al 2018), pari al 10,2% del totale provinciale, che le vale il **6° posto** a livello nazionale per peso dell'economia del mare sulla propria economia, dietro – anche in questo caso – Genova (3° posto in classifica con un valore pari a 12,8%) e La Spezia (4° posto in classifica con un valore pari a 12,4%), ma davanti a Imperia (7° posto in classifica con un valore pari a 9,0%).
229. Con riferimento ai diversi settori cui fa riferimento l'economia del mare, il territorio savonese spicca, in primo luogo, per il c.d. grado di specializzazione della “**filiera del turismo**” (comprensiva dei servizi di alloggio e ristorazione e delle attività sportive e ricreative), ovvero il rapporto tra la quota di imprese del comparto sul totale a confronto con la stessa quota a livello nazionale. Prendendo come riferimento il valore medio italiano pari a 1, Savona fa registrare un valore di 4,3, che le vale il 2° posto in Italia solo dopo Rimini.
230. Particolarmente virtuoso è anche il posizionamento del territorio con riferimento al settore della **cantieristica**, il cui *export* vale – al 2020 – **104,3 milioni di Euro**, 10° Provincia in Italia e 3° in Liguria (dopo Genova e La Spezia), pari al 7,4% del totale delle esportazioni provinciali, un valore comunque sensibilmente inferiore a quello della Spezia (39,4%) e Genova (19,1%).
231. Infine, rilevante risulta anche il sistema portuale commerciale provinciale. All'interno della propria Autorità di Sistema Portuale (ovvero quella della Mar Ligure occidentale), infatti, i bacini portuali di Savona-Vado, a fronte di aree di banchina pari a circa un decimo di quelli dell'area genovese, producono **oltre un quinto** del traffico commerciale complessivo dell'intero Sistema. Anche l'andamento dei primi quattro mesi del 2022 ha confermato tale *trend*, con gli scali di Savona e Vado Ligure che hanno realizzato il **22,9%** dei traffici commerciali complessivi del Sistema Portuale, evidenziando una crescita sul 2021 del **+19,5%** contro la media complessiva del Sistema pari a **+10,7%**. Ciò implica, dunque, la

⁴⁸ Fonte: Camera di Commercio Frosinone-Latina, Centro Studi delle Camere di Commercio Tagliacarne e Unioncamere, “IX Rapporto sull'Economia del Mare 2021”, luglio 2021.

necessità di recuperare maggiori spazi, a mare e a terra, per le attività portuali e logistiche⁴⁹.

5.2. I principali asset di competitività del territorio e le necessità evolutive per la crescita del territorio

232. Dal quadro di riferimento delineato nel paragrafo precedente – in cui spicca un valore della manifattura sul totale del valore aggiunto generato sul territorio più elevato della media regionale – emerge come la Provincia di Savona sappia efficacemente **coniugare vocazione turistica e portuale con una tradizione imprenditoriale e cultura industriale**, focalizzata *in primis* sui settori della chimica, metalmeccanica, alimentare ed energia.
233. In questo contesto generale, le dinamiche di **invecchiamento** della popolazione, descritte nella sezione precedente, e la crisi di alcuni settori produttivi costituiscono un potenziale campanello di allarme per il territorio nonostante la crescita del porto, avvenuta *in primis* grazie al rinnovo di Vado Gateway avvenuto a fine 2019 e alla resilienza dell'industria localizzata nel territorio.

Il rinnovo del porto di Vado Ligure come fattore competitivo per il territorio

Vado Gateway è il *terminal container deep-sea* del porto di Vado Ligure che offre un collegamento fra i mercati di Nord Italia, Svizzera, Germania e Francia nord-orientale e rappresenta uno dei terminali marittimi della "Nuova Via della Seta". Il rinnovo di Vado Gateway, completato a fine 2019, ha prodotto un *terminal* che può contare su una banchina lunga 700 metri, fondali profondi oltre 16 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare che consentono di accogliere le grandi navi di ultima generazione (ULCS – *Ultra large container ships*). Reefer Terminal, attiguo al Vado gateway, è inoltre **il più grande hub per la logistica della frutta nel Mediterraneo**, con importanti sinergie di servizi, traffici e clienti a livello internazionale.

Il sistema portuale di Vado Ligure rappresenta il **primo porto italiano con varchi totalmente automatizzati**. I *container* in entrata nel Vado Gateway sono monitorati in remoto e le informazioni raccolte vengono inviate direttamente al sistema operativo del *terminal*. Circa il 30% del traffico container transita oggi su ferrovia, una quota più elevata della media dei porti italiani, e Vado Ligure si pone l'obiettivo di raggiungere il **40%** nei prossimi anni grazie all'ampliamento del *terminal* ferroviario intermodale. A questo proposito, a fine novembre 2021 è stato attivato il sistema computerizzato di gestione delle manovre dei treni merci che consente di migliorare l'efficienza delle operazioni di manovra. La realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato renderà possibile gestire la circolazione dei treni dalla nuova stazione fin dentro lo scalo merci. Il valore dell'investimento complessivo è di circa **36 milioni di Euro** con fine lavori prevista nel 2025.

A 2 anni dalla sua inaugurazione il Vado Gateway di Vado Ligure ha infranto il proprio primato dimensionale ricevendo e lavorando per la prima volta una nave da 15mila TEU. Nel complesso, il 2021 ha visto il porto di Vado Ligure lavorare **circa 223mila TEU** a fronte dei circa 160mila TEU del 2020 (un aumento di circa il 39%).

A dicembre 2021, infine, sono stati avviati i lavori per la realizzazione di un nuovo viadotto ed una nuova viabilità (dal valore complessivo di 20 milioni di euro) per migliorare la viabilità di accesso al *terminal*. I lavori sono stati avviati a dicembre 2021 con la previsione di ultimarli nell'estate del 2023.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Osservatorio Territoriale Infrastrutture, 2022

⁴⁹ Tali interventi saranno approfonditi nella Sezione 5.2 del presente Capitolo.

234. La produzione industriale del territorio di Savona è tradizionalmente concentrata nell'area del capoluogo provinciale (e in particolare nell'area di Vado Ligure), nel Comune di Albenga e in val Bormida. Negli anni questi territori sono stati segnati dalla **crisi di alcuni importanti insediamenti produttivi e industriali** come Bombardier, Ferrania, Piaggio Aerospace, e Tirreno Power, determinando un significativo impatto in termini di aumento della disoccupazione, cresciuta di 3,5 punti percentuali nella Provincia di Savona tra il 2013 e il 2017 (a fronte di un aumento di 1,7 p.p. a livello regionale). Alla luce di questi fattori, con il Decreto Ministeriale del 21 settembre 2016, 21 Comuni del savonese sono stati riconosciuti come **Area di Crisi Complessa**⁵⁰ (ACC). La strategia per il rilancio, basata sul sostegno finanziario agli investimenti nel settore manifatturiero, sul potenziamento della logistica connessa alle attività portuali e sul rilancio dell'occupazione, è stata attuata attraverso il Progetto di Riconversione e Riqualficazione Industriale (PRRI), approvato nel 2018 e gestito da Invitalia per complessivi **40,7 milioni di Euro**, ulteriormente incrementati nel 2020 con circa **32 milioni di Euro aggiuntivi**. Un ulteriore stimolo in questa direzione potrà provenire dall'attivazione di Contratto di Sviluppo, uno strumento recentemente rinnovato attraverso una complessiva semplificazione dell'iter amministrativo e una revisione dei criteri di attivazione della procedura "fast track".
235. Alla luce delle sfide derivanti dal contesto demografico e socio-economico descritto in precedenza, la valorizzazione degli *asset* competitivi del territorio necessita oggi della definizione di una **visione di medio-lungo termine**, con un orizzonte che guardi idealmente al 2030, in cui si possano riconoscere tutti gli *stakeholder* di riferimento della Provincia. In particolare, le linee guida evolutive per il territorio richiedono una focalizzazione su 4 ambiti prioritari:
- sviluppo delle **infrastrutture** su gomma, ferro e di connettività digitali;
 - potenziamento dell'*hub* di **portualità e logistica**;
 - valorizzazione del **potenziale industriale della Val Bormida** attraverso interventi mirati di reindustrializzazione e allo sviluppo dell'**economia circolare**, date le forti competenze di processo e in ambito chimico presenti nell'area;
 - supporto alla competitività dell'**industria dell'accoglienza**.

A complemento di tutti gli interventi – in modo del tutto analogo a quanto descritto per l'intero territorio regionale – è necessario il potenziamento delle competenze dei lavoratori del territorio per supportare la visione di sviluppo industriale delineata per Savona. A questo proposito, il punto di partenza per il territorio potrebbe essere una attività di profilazione estesa delle richieste provenienti oggi dal mercato del lavoro provinciale e la relativa messa a sistema con le competenze che si renderanno necessarie alla luce della specializzazione produttiva delle

⁵⁰ Secondo la definizione del Ministero dello Sviluppo Economico sono "aree soggette a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale e con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, non risolvibili con risorse e strumenti di sola competenza regionale".

imprese insediate sul territorio così da indirizzare al meglio le esigenze formative da qui al 2030.

A seguito della profilazione delle competenze, e anche alla luce dei dati demografici, sarà necessario poi intervenire con più linee di azione volte, oltre che a valorizzare la formazione professionale, a procedere con una strategia complessiva che valorizzi anche il ruolo della Scuola e dell'Università, per poter favorire l'accesso consapevole agli indirizzi STEM e ponendo anche l'accento sull'accessibilità alle discipline tecnico-scientifiche da parte delle studentesse.

Interventi infrastrutturali

236. Per quanto riguarda la componente infrastrutturale, l'obiettivo di fondo per il territorio deve essere il potenziamento del sistema infrastrutturale di tipo fisico (mobilità di persone e merci) e digitale in ottica funzionale a supportare le imprese insediate sul territorio e a offrire servizi migliori ai cittadini. La componente di infrastrutture di mobilità stradale vede la centralità della realizzazione del **raccordo autostradale tra A6** (Torino-Savona) e **A26** (Genova-Gravellona Toce). Tale raccordo (sulla direttrice Altare-Predosa) avrebbe infatti il beneficio di alleggerire il traffico sulla tratta litoranea riducendo i tempi di percorrenza per mezzi di trasporto pesanti e per i turisti che si spostano nel ponente ligure oltre che di migliorare la connettività di un'area fortemente industriale come la Val Bormida. Un altro aspetto riguarda gli interventi sull'**Aurelia bis di Savona** attraverso il completamento del primo lotto (casello di Albisola Superiore, variante rotonda uscita Miramare e collegamento con l'Ospedale San Paolo).

Il raddoppio della Ferrovia del Ponente

Il raddoppio ferroviario della linea tra Finale e Andora – il cui progetto preliminare è datato al 2005 - prevede **32 km di tracciato di cui 25 in galleria**, a cui seguiranno la dismissione della vecchia linea e di 14 passaggi a livello, oltre che a interventi di adeguamento della viabilità. Il raddoppio della tratta Andora-Finale Ligure prevede inoltre la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto – Ceriale – Loano e Pietra Ligure. Saranno altresì dismesse le attuali stazioni di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto Santo Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi. Gli interventi consentiranno di **ridurre i tempi di percorrenza di 15/30 minuti**. I finanziamenti per il completamento della linea Finale-Andora sono stati inseriti nel Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, approvato in Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati il 3 marzo 2022. Sulla base di questo tracciato, sono previsti 5 anni per la realizzazione dei lavori.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022

237. Il potenziamento della mobilità su ferro è una delle priorità a livello nazionale e ancora di più per il ponente ligure, che sconta importanti tratte ancora a binario unico. In particolare, il **raddoppio della Ferrovia del Ponente** – nella tratta Andora-Finale Ligure – è un intervento atteso dal territorio da molti anni e con rilevanza non solo ligure ma nazionale ed europea dal momento che tale intervento riguarda il completamento del raddoppio sulla tratta Genova-Ventimiglia ovvero la linea di collegamento con la Francia e con la Spagna. Per valorizzare appieno questa nuova infrastruttura, supportando il percorso del territorio verso la mobilità sostenibile, sarà quindi importante la realizzazione di tutte le opere di

viabilità e necessarie per la connessione delle nuove Stazioni con le città e lo sviluppo dei servizi intermodali che colleghino treno e trasporto pubblico locale su gomma, necessari per la crescita di una mobilità collettiva nei centri urbani.

238. In aggiunta a questo fondamentale intervento per l'intero ponente ligure, il potenziamento della mobilità ferroviaria richiede anche la realizzazione delle opere di **ammodernamento e raddoppio della tratta Trofarello - San Giuseppe di Cairo – Savona**, che ha visto in questi ultimi anni interventi di consolidamento infrastrutturale, che hanno generato anche ritardi e disservizi per gli utenti, e che consentirebbe l'effettivo miglioramento dei collegamenti tra Savona e Torino. La combinazione degli interventi sulla Ferrovia del Ponente e sul collegamento con Torino consentirebbe, infatti, al territorio di Savona di trovare nel mezzo ferroviario un'efficace alternativa agli spostamenti su gomma.
239. Rispetto alle infrastrutture di connettività, assume invece un carattere prioritario il **completamento della copertura con banda Ultra Larga** di tutto il territorio provinciale, incluse le aree dell'entroterra, e lo sviluppo della rete 5G nell'ottica di garantire connettività a velocità elevate anche nei territori dell'entroterra abilitando la diffusione di servizi pubblici digitali. La Provincia registra infatti un numero di abbonamenti in banda Ultra Larga in percentuale sulla popolazione residente inferiore alla media regionale (**21,06%** vs. 23,81% nel 2020)⁵¹ e gli ammodernamenti infrastrutturali potrebbero consentire di colmare questo *gap*.

Portualità e logistica

240. Il potenziamento dell'*hub* della portualità e logistica della Provincia savonese deve essere finalizzato a sviluppare ulteriormente l'*asset* competitivo costituito dal porto di Vado Ligure e dal porto di Savona per valorizzare un **compendio portuale e logistico più sostenibili e competitivo**. In particolare, gli interventi che appaiono oggi prioritari riguardano rispettivamente le opere funzionali al c.d. "ultimo miglio" necessarie per accedere all'infrastruttura portuale, gli interventi a mare e gli interventi nelle aree retroportuali fondamentali oggi per il potenziamento della logistica intermodale.
241. Per quanto riguarda gli interventi di "**ultimo miglio**" possono essere riportati:
- la realizzazione del **nuovo svincolo autostradale sull'A10 in località Bossarino** necessario alla piena valorizzazione del porto di Vado Ligure. Il *gateway* portuale è, infatti, distante circa 2 chilometri dal nuovo svincolo che eviterebbe ai mezzi pesanti di uscire a Savona e di dover percorrere una strada a scorrimento veloce concepita originariamente per la viabilità ordinaria. Il progetto di questo svincolo, del valore di circa **70 milioni di Euro**, è stato approvato nel 2020 ma l'*iter* autorizzativo sta procedendo a rilento;
 - collegata al potenziamento della viabilità stradale tra Savona e Vado Ligure è anche l'**ammodernamento della strada di scorrimento veloce**, che connette le due città con l'obiettivo di migliorarne la funzionalità e la sicurezza

⁵¹ Fonte: Istat e AGCOM, 2021.

grazie alla creazione di due corsie per ogni senso di marcia. I lavori sono stati sospesi dalla Provincia di Savona a fine 2021 per inadempienze e ritardi rispetto alle previsioni contrattuali da parte dell'impresa appaltatrice ed è necessaria quanto prima la riassegnazione dei lavori propedeutica alla conclusione degli stessi;

- due ulteriori interventi di “ultimo meglio” del porto di Vado Ligure riguardano, infine, la **nuova strada sulla sponda destra del torrente Segno**⁵² e **l'innalzamento del ponte di Via Piave** e gli **interventi sulla linea ferroviaria Savona-Vado Ligure** con previsione di *upgrade* delle stazioni Vado Ligure Zona Industriale e Savona Parco Doria⁵³.

242. Per quanto riguarda gli **interventi a mare** possono essere riportati:

- il **completamento dei lavori della diga foranea di Vado Ligure** – opera prevista già nel Piano Regolatore del 2005 – e per cui il Consiglio di Stato ha sbloccato l'appalto da **78 milioni di Euro** a dicembre 2020. In questo intervento, è previsto lo smantellamento di circa 400 metri dell'attuale molo. Il nuovo sopraflutto, sarà, inoltre, ruotato verso il mare aperto per migliorare la manovrabilità delle navi e sarà posizionato su fondali più elevati (49 metri a fronte dei 35 attuali). Nella configurazione finale, il molo foraneo sarà allungato verso mare per altri 240 metri. Allo stato attuale deve essere completato il primo lotto e progettato e realizzato il secondo;
- la realizzazione degli interventi di **Cold Ironing** nel porto di Vado Ligure e Savona che consentiranno alle navi alimentate da terra di spegnere i generatori di bordo riducendo emissioni inquinanti e rumore;

⁵² Nel 2021 sono stati avviati i procedimenti per la messa in sicurezza del torrente Segno in funzione dell'ampliamento del terminal intermodale a Vado Ligure. L'intervento, con valore complessivo di 15 milioni di Euro, prevede la demolizione delle opere che ostacolo il normale flusso del torrente e la realizzazione di nuovi argini.

⁵³ Gli interventi sull'Aurelia Bis di Savona (casello di Albisola Superiore e variante rotonda uscita Miramare) e sulla linea ferroviaria Savona - Torino (ammodernamento e raddoppio della tratta Savona - Trofarello) riportati tra gli interventi infrastrutturali consentono anche di incidere positivamente sui collegamenti di ultimo miglio del porto di Savona.

- la progettazione e realizzazione della **nuova Darsena di Savona**, ovvero la cosiddetta “seconda tasca” del porto commerciale del capoluogo provinciale, essenziale sia per la sempre più elevata produttività dello scalo savonese, rispetto agli spazi disponibili in banchina, sia per poter far fronte all’aumento delle dimensioni degli scafi delle navi, che, ormai, riguarda anche i ro-ro.

Cold Ironing: i primi progetti realizzati in Liguria

Il sistema dei porti liguri ha già avviato diversi interventi in ottica *green port*. In particolare, il Cold Ironing prevede la realizzazione di impianti per la fornitura di energia elettrica da terra alle navi attraccate nei porti di Genova e Savona. In questo modo, le navi alimentate da terra attraverso la rete elettrica possono spegnere i generatori di bordo eliminando così le emissioni in atmosfera e mitigando l'impatto acustico.

Gli interventi di Cold Ironing ad oggi in esercizio riguardano le banchine dei Rimorchiatori Riuniti Genova, delle riparazioni navali di Genova, dei cantieri navali a Sestri Ponente e il *terminal* traghetti di Vado Ligure. Si è concluso anche l'impianto al **terminal PSA Pra'** con la predisposizione per alimentare quattro navi in contemporanea attraverso un potenziale di erogazione di energia pari a 7 milioni di kWh all'anno.

Sono in corso di attuazione anche gli interventi per l'elettificazione delle banchine del *terminal* crociere di Savona e del porto passeggeri, crociere e traghetti, di Genova per un investimento complessivo di **30 milioni di Euro**. Questo ultimo intervento è incluso nel Programma straordinario per la ripresa del porto di Genova.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Ports of Genoa, 2022

243. I principali interventi nelle aree retroportuali riguardano invece 4 aree *buffer* a “gestione *smart*” integrate tra le aree e i *gate* portuali e l’ammodernamento e valorizzazione del compendio logistico attraverso un ricorso integrato a funivie, ferrovia e parchi industriali di Cairo Montenotte.

Valorizzazione industriale della Val Bormida

244. Questa linea di intervento si pone l’obiettivo di valorizzare insediamenti produttivi esistenti e attrarre nuovi investimenti in una delle più importanti aree industriali della Liguria quale la Val Bormida. Tra i primi territori industriali del Paese e caratterizzata da una vocazione per il comparto della chimica e dell’industria del vetro, la Val Bormida ha sofferto particolarmente la crisi economica del 2008-2010 e la conseguente decisione di molte multinazionali di delocalizzare la produzione determinando pesanti impatti per le aziende dell’indotto. I principali Comuni dell’area della Val Bormida (Cairo Montenotte, Carcare, Cengio, Millesimo) sono stati infatti inseriti nell’Area di Crisi Complessa savonese con l’obiettivo di delineare una strategia per il rilancio del territorio, basata sul sostegno finanziario agli investimenti nel settore manifatturiero, sul potenziamento della logistica connessa alle attività portuali e sul rilancio dell’occupazione.
245. Con l’obiettivo di fondo di supportare il processo di valorizzazione industriale dei territori della Val Bormida possono, pertanto, essere concepite alcune linee di intervento prioritarie:

- migliorare la **connettività** della Val Bormida con la Pianura Padana, in primi attraverso la costruzione della nuova bretella autostradale A6/A26 Altare-Predosa (citata anche nella sezione dedicata allo sviluppo infrastrutturale);
- sfruttare i citati interventi legati al raddoppio della linea ferroviaria Savona-Torino e all’ammodernamento di funivie, ferrovia e parchi industriali di Cairo Montenotte per valorizzare il ruolo della **Val Bormida all’interno della zona di interscambio logistico di Savona-Vado Ligure**;
- sviluppare i lineamenti progettuali di un **distretto energetico** per la generazione e distribuzione *in loco* di energie rinnovabili – che preveda anche una possibile sperimentazione di produzione di idrogeno – e la promozione di insediamenti di **industrie legate all’economia circolare** che contribuiscano a posizionare il territorio come un centro di eccellenza in un ambito come la transizione sostenibile e circolare.

Industria dell’accoglienza

246. L’ultima linea di intervento riguarda il **miglioramento del posizionamento strategico sui mercati turistici**, *in primis* quelli esteri, del ponente ligure e del savonese. L’obiettivo di fondo di tale linea di intervento riguarda, pertanto, un adeguamento dell’offerta ricettiva e lo sviluppo di nuovi prodotti ed esperienze turistiche che consentano di attrarre nuovi consumatori sul territorio.
247. Per raggiungere questi obiettivi, un contributo sostanziale può provenire dalle risorse del POR FESR dedicate al turismo che potrebbero essere dirette a incentivare **investimenti finalizzati all’ammodernamento e sviluppo delle strutture ricettive** e a realizzare servizi e reti d’impresa finalizzati alla **messa a punto di esperienze turistiche** oggi assenti.

CAPITOLO 6.

Le priorità strategiche per il territorio della Spezia

6.1. Gli indicatori chiave del sistema territoriale della Spezia

248. Il Rapporto 2022 del Think Tank “Liguria 2030”, in coerenza con il quadro delineato a livello regionale e il relativo ruolo propulsivo del PNRR, si propone di identificare gli **asset strategici e le priorità d’azione** per le quattro Province liguri. A questo proposito, la sezione 6.1 focalizza i principali fattori economico-sociali che caratterizzano il territorio della Spezia, mentre la sezione 6.2 identifica gli interventi prioritari per qualificare una visione territoriale condivisa capace di sostenere un processo di crescita di medio-lungo termine della Provincia della Spezia.
249. La Spezia è la **3° Provincia più popolosa della Liguria** (davanti a Imperia) con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **215.887 abitanti**, pari al **14,2%** del totale regionale. Inoltre, La Spezia è la Provincia in cui si è osservato – nell’ultimo decennio – la riduzione minore della popolazione: nel 2021 ci sono, infatti, 3.906 abitanti in meno rispetto al 2010, una riduzione pari a **-1,8%**, circa 2 volte inferiore al **-3,7%** fatto registrare a livello regionale.
250. Il contesto demografico del territorio premia La Spezia rispetto alle altre Province liguri. La Spezia, è, infatti, la **Provincia più giovane della Liguria**, con un’età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **48,9 anni**, 0,5 anni in meno rispetto all’età media della Liguria nel suo complesso (49,4), che la posiziona tuttavia al **14° posto** a livello nazionale. L’età media si collega anche all’**indice di dipendenza degli anziani**⁵⁴ pari a 45,1 e anch’esso il **più basso della Regione** (circa 2,5 punti percentuali in meno rispetto alla media ligure pari a 47,6 ma comunque oltre 7 punti percentuali più elevata del valore italiano pari a **37,5**) nonostante il **numero medio di figli per donna** sia pari a **1,2**, il terzo più alto tra le 4 Province liguri (davanti a Savona, ultima con un valore pari a 1,15).
251. Con riferimento al contesto **economico** del territorio, secondo i dati disponibili al 2019, La Spezia si posiziona al **3° posto** in Liguria per valore del PIL generato sul territorio, pari a **6,7 miliardi di Euro**, e Valore Aggiunto, pari a **6,1 miliardi di Euro**: in entrambi i casi, si tratta di circa il **13%** del totale regionale. Allo stesso modo, nell’ultimo decennio (tra il 2010 e il 2019), il territorio ha sperimentato una forte crescita economica, con un aumento del PIL pari al **+13,2%** (superiore all’8,6% fatto registrare a livello regionale e secondo solo al +14,5% fatto registrare dalla Provincia di Imperia) e del Valore Aggiunto, anche in questo caso pari al **+13,2%** e secondo solo al valore fatto registrare dalla Provincia di Imperia (+14,2%).
252. Al tempo stesso, nel periodo preso in considerazione (2010-2019), è cresciuto il **Valore Aggiunto pro-capite**, passato da 24.168 Euro nel 2010 a **27.800 Euro nel 2019**. Si tratta di un aumento pari al **15%**, il 2° più alto tra le 4 Province della Liguria (dopo quello della Provincia di Imperia, pari a +18,4%) e superiore di circa

⁵⁴ Il rapporto tra il numero di persone *over-65* e le persone in età attiva con un’età compresa tra i 15 e i 64 anni.

2,3 punti percentuali rispetto all'aumento registrato a livello regionale (+12,7%). L'alto tasso di crescita, infine, ha permesso a La Spezia di superare Savona in termini di Valore Aggiunto *pro-capite*: La Spezia, infatti, era la 3° Provincia ligure per Valore Aggiunto *pro-capite* nel 2010 ed è al 2° posto nel 2019.

253. Per quanto riguarda la distribuzione del **Valore Aggiunto a livello settoriale**, La Spezia presenta una rilevante componente **manifatturiera**, pari al **12,5%** del totale (0,5 punti percentuali in più del 12,0% che tale comparto generava nel 2010), e superiore rispetto al livello medio regionale (10,7%). Per quanto riguarda i **servizi**, essi rappresentano il **79,7%** del Valore Aggiunto provinciale, 0,9 punti percentuali in più rispetto al valore regionale pari a 78,8%. Al tempo stesso, risultano più basse della media regionale la componente dell'agricoltura (0,5% contro 1,1%) e delle costruzioni (3,8% contro 4,6%).

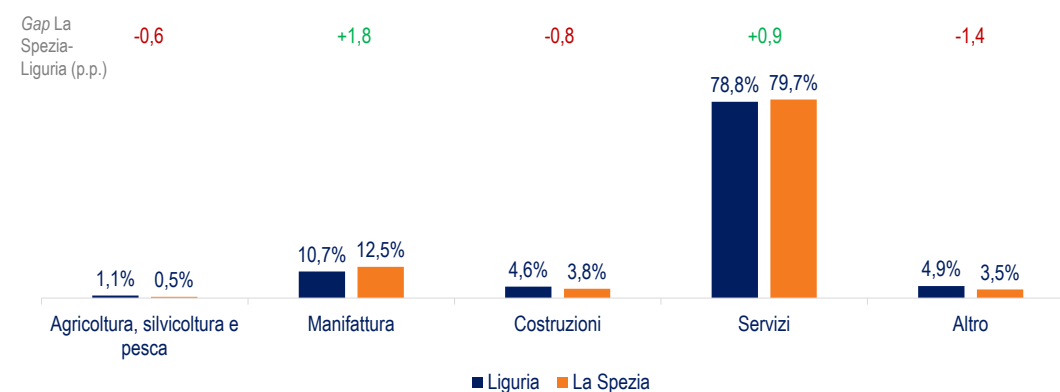


Figura 6.1. Ripartizione settoriale del Valore Aggiunto in Liguria e a La Spezia (valori percentuali), 2019. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.* N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

254. Con riferimento all'**export**, La Spezia si posiziona al 3° posto a livello regionale (solo davanti a Imperia), generando il 14,5% dell'*export* ligure e confermando il posizionamento già osservato per PIL e Valore Aggiunto. Dall'analisi del *trend* degli ultimi 10 anni emergono, infine, alcuni aspetti che vale la pena sottolineare in questa sede. Infatti, se nel decennio *pre* COVID-19 il valore dell'*export* del territorio della Spezia è cresciuto solo del **+6,0%** contro il **+21,6%** a livello regionale, nel 2020 il territorio spezzino è quello che si è dimostrato più resiliente alla pandemia, riportando un aumento del **+4,8%** contro il **-0,3%** a livello regionale. Infine, l'*export* è ulteriormente "rimbalzato" nel 2021, con un aumento del **+41,2%**, la crescita più elevata tra le 4 Province e circa 4 volte il valore regionale (+10,8%).
255. Per quanto riguarda il sistema imprenditoriale, al 2020 sono presenti a La Spezia – secondo i dati censiti da Istat – **16.164 imprese**, il **13,1%** del totale regionale, che sostengono **47.635 addetti**, il 12% del totale regionale. L'analisi del *trend* degli ultimi anni evidenzia, tuttavia, una diminuzione nel periodo 2012-2019, sia per quanto riguarda le imprese (**-5,3%**, in linea con il calo a livello regionale pari a -5,4%) che degli occupati (**-6,2%**, 2,7 punti percentuali superiore del calo a livello regionale pari a 3,5%). Nel 2020, invece, il numero delle imprese è sì aumentato (+0,4%), ma in misura inferiore di oltre 3 volte alla media regionale (+1,3%). Al tempo stesso, con riferimento agli occupati, la Provincia riporta una riduzione del

4,1%, comunque in linea con la media regionale (-5,1%) ma inferiore solo al -9,5% fatto registrare dalla Provincia di Genova.

256. Con riferimento alla **distribuzione settoriale**, circa l'**81,5%** delle imprese attive nel territorio provinciale opera nel settore dei servizi (con un 12,7% nel settore del turismo), l'**11,6%** nel settore delle costruzioni e il **6,6%** nel settore manifatturiero. Per quanto riguarda gli occupati, invece, vi è un peso maggiore della manifattura, che sostiene il **17,6%** degli addetti delle imprese, e del turismo, che sostiene il **13,9%** degli addetti delle imprese.

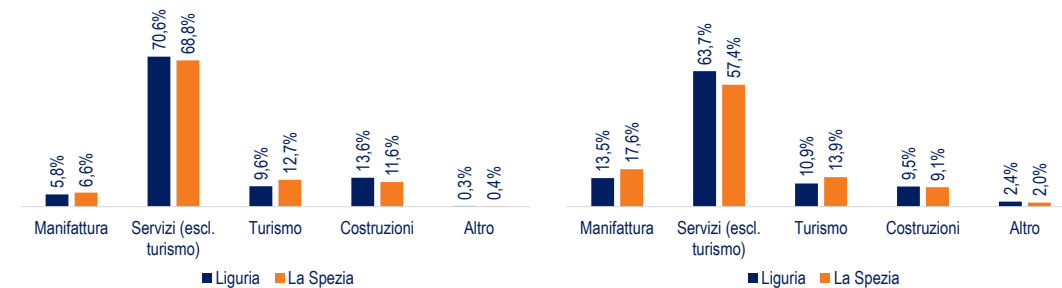


Figura 6.2. Ripartizione settoriale delle imprese (a sinistra) e degli occupati (a destra) in Liguria e a La Spezia (valori percentuali), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022. N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

257. Infine, l'analisi del contesto sociale del territorio della Spezia evidenzia – al 2021 – un **tasso di occupazione del 63,7%**, il 2° valore più alto tra le 4 Province (dopo Genova che riporta un valore del 64,7%), e superiore di 0,2 punti percentuali rispetto alla media regionale (63,5%). Inoltre, dal 2018 al 2021, il territorio della Spezia è quello che ha registrato una variazione positiva del tasso di occupazione più elevata (+**2,5** punti percentuali), 5 volte superiore al valore fatto registrare nel complesso dalla Liguria.
258. Più negativi sono, invece, i dati riguardanti i NEET (ovvero i giovani che non studiano e che non lavorano) e la popolazione laureata. Con riferimento ai primi, La Spezia fa registrare un valore – nel 2020 – pari a **22,4%**, superiore alla media regionale del 20,1% e – tra le 4 Province liguri – valore inferiore alla sola Imperia (31,2%). Allo stesso tempo, La Spezia riporta anche una variazione positiva di **+7,7 punti percentuali** nel periodo 2016-2020, oltre 3 volte superiore il +2,2 riportato dalla Liguria nel complesso.
259. Venendo alla **percentuale di cittadini laureati o con altri titoli terziari**, al 2020 tale valore è pari a **24,2%**, il secondo valore più basso a livello regionale (solo dopo Imperia, che riporta un valore pari a 16,7%). Anche in questo caso, in linea con quanto osservato per i NEET, nell'ultimo quinquennio La Spezia riporta tuttavia un aumento pari a **+6,1 punti percentuali**, il più elevato tra le 4 Province liguri e superiore di 1,1 punti a quello medio regionale nello stesso periodo, pari a +5,0 punti percentuali.
260. Infine, vale la pena soffermarsi – in questa parte conclusiva del Capitolo – su due ambiti particolarmente rilevanti dell'economia regionale e dello specifico territorio della Spezia: turismo e economia del mare. Con riferimento al primo, come riportato dalla Figura 2 del presente Capitolo, a La Spezia il turismo gioca un ruolo maggiormente rilevante – sia in termini di imprese che di addetti – rispetto alla

media regionale. Tuttavia, al 2020 La Spezia rappresenta “solo” il **18,5%** degli arrivi turistici regionali (questo valore era pari al 15,1% nel 2010) classificandosi al 4° posto tra le Province liguri per tale variabile. Con riferimento, invece, al *trend* degli arrivi turistici, tra il 2010 e il 2019, quest’ultimi sono aumentati del **+70,3%**, un valore oltre il doppio di quello regionale (**+30,8%**).

261. Per quanto riguarda la variazione del 2020 rispetto al 2019, invece, il territorio della Spezia si è dimostrato più colpito dalla pandemia, con una riduzione del **52,9%**, la 2° più alta tra le 4 Province (dopo Genova, che riporta una riduzione pari a -55%) e superiore alla media regionale, pari a -50,1%.

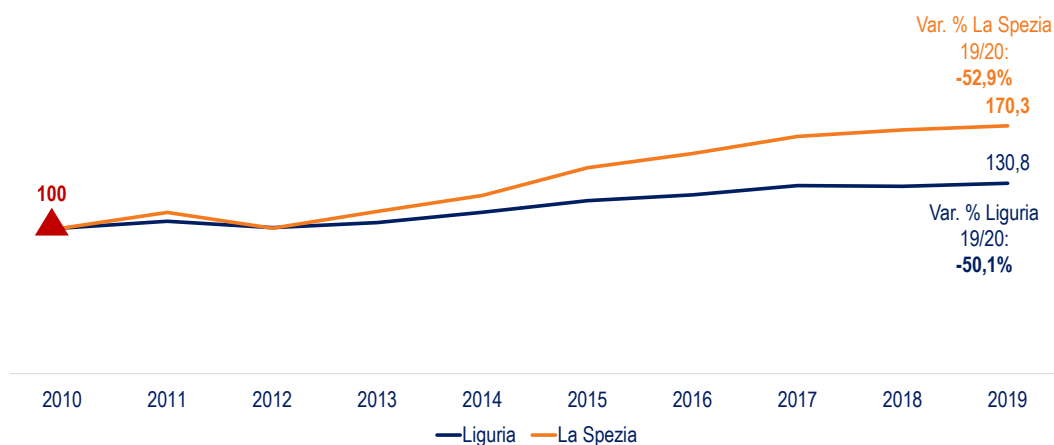


Figura 6.3. Arrivi turistici in Liguria e a La Spezia (2010=100), 2010-2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

262. Per quanto riguarda, infine, l'**economia del mare**, il territorio della Spezia si inserisce in un contesto già virtuoso, con la Liguria che è – al 2020 – la prima Regione in Italia per incidenza delle imprese di tale settore sul totale, pari al **9,7%** (contro una media italiana del 3,4%)⁵⁵. All’interno di tale contesto, La Spezia fa registrare un valore superiore, pari al **14%** (in aumento rispetto al 13,3% del 2018), che la posiziona al **1° posto assoluto in Italia** per incidenza delle imprese dell’economia del mare sul totale provinciale grazie a **più di 3.000 aziende coinvolte** (il 47,4% opera nella cantieristica). In particolare, l’economia del mare del territorio si connota per essere fortemente sviluppata nell’ambito della navalmeccanica, meccanica e mecatronica, della nautica e della logistica portuale.
263. Le imprese dell’economia del mare sostengono nel territorio della Spezia circa **12.900 occupati**, pari al 14% del totale degli occupati provinciali, ponendo La Spezia al **1° posto in Italia** per peso degli occupati dell’economia del mare sulla propria economia. Infine, l’economia del mare genera nella Provincia della Spezia – al 2019 – **757,3 milioni di Euro di Valore Aggiunto**, pari al 12,4% del totale provinciale, che le vale il **4° posto** a livello nazionale per peso dell’economia del mare sulla propria economia, dietro a Genova (3° posto in classifica con un valore pari a 12,8%), ma davanti a Savona (6° posto in classifica con un valore pari a 10,2%) e Imperia (7° posto in classifica con un valore pari a 9,0%).

⁵⁵ Fonte: Camera di Commercio Frosinone-Latina, Centro Studi delle Camere di Commercio Tagliacarne e Unioncamere, “IX Rapporto sull’Economia del Mare 2021”, luglio 2021.

Il porto della Spezia come fattore competitivo per il territorio

Il porto della Spezia è un asset fondamentale per la specializzazione produttiva del territorio e per sostenere il valore della Blue Economy nella Provincia. Prima della pandemia da COVID-19, il traffico merci nel porto era cresciuto del 16% rispetto ai valori del 2016 (rispetto al +14% del porto di Genova) passando **da 1,27 a 1,47 milioni di TEU movimentati**.

I dati relativi al 2021 evidenziano come il porto della Spezia sia il **3° in Italia per traffico merci** (quasi 1,4 milioni di TEU), dietro solamente a Gioia Tauro (3,1 milioni) e Genova (2,5 milioni), avendo recuperato quasi totalmente i livelli pre-crisi. Sempre nel 2021, sono stati movimentati 8.500 treni – con una rilevante quota di intermodalità ferroviaria – e 125mila carri.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Assoport, 2022

264. Con riferimento ai diversi settori cui fa riferimento l'economia del mare, il territorio della Spezia spicca, in primo luogo, per il c.d. grado di specializzazione della **“filiera della cantieristica”**, in cui La Spezia si posiziona al **1° posto in Italia** con un punteggio di 5,3 (assumendo come *benchmark* il valore italiano uguale a 1), davanti a Massa Carrara (4,3), Lucca (4,2), Gorizia (4,2) e Genova (3,8). Per dare un dimensionamento di questo valore basti dire che gli **occupati della cantieristica spezzina – circa 6.000** – sono quasi la metà dei 12.900 occupati della *blue economy* nel territorio.
265. Inoltre, sempre con riferimento al settore della cantieristica navale, particolarmente rilevante è anche il peso di questo settore in termini di *export*. In valore assoluto, quest'ultimo vale – al 2020 – **317 milioni di Euro**, facendo della Spezia la 5° Provincia in Italia e la 2° in Liguria (in valori assoluti seconda solo a Genova, che riporta un valore pari a 836,3 milioni di Euro). In termini relativi, invece, l'*export* della cantieristica vale nel territorio spezzino il **39,4%** del totale delle esportazioni provinciali, un valore che posiziona la Provincia al 2° posto in Italia (solo dopo Gorizia, che riporta un valore pari a 42,5%), con un valore pari a oltre 2 volte quello di Genova (19,1%) e oltre 5 volte quello di Savona (7,4%) e Imperia (7,3%). La Spezia conta, infine, 6.332 posti barca (pari al 27,4% del totale regionale, in seconda posizione dietro a Genova con il 34,9%) e oltre 5 km di banchine.
266. Un ulteriore fattore competitivo della Blue Economy è costituito dal **Campus Universitario della Spezia** che costituisce una vera e propria eccellenza del settore e che vede tra i fondatori e sostenitori realtà istituzionali, formative e industriali del territorio⁵⁶ e ogni anno accoglie oltre 350 nuovi immatricolati. Gli iscritti totali al Campus spezzino oggi sono circa 1.200, con un tasso di occupazione dei laureati superiore al 90% che conferma il pieno inserimento del percorso formativo offerto nelle necessità del territorio.

⁵⁶ Sono soci fondatori di Promostudi La Spezia, la fondazione di partecipazione che dal 2002 coordina e gestisce il Campus Universitario della Spezia: il Comune della Spezia, la Fondazione Carispezia, la Camera di Commercio Riviera di Liguria, Confindustria La Spezia, l'AdSP del Mar Ligure Orientale e l'Università degli Studi di Genova. In qualità di sostenitori, vi aderiscono anche le imprese della nautica Sanlorenzo e The Italian Sea Group.

267. Anche con riferimento al grado di specializzazione della “**filiere del turismo**” (comprensiva dei servizi di alloggio e ristorazione e delle attività sportive e ricreative), La Spezia riporta un posizionamento virtuoso, facendo registrare un valore di 4,2, che le vale il 3° posto in Italia (a pari merito con Livorno) solo dopo Rimini (5,3) e Savona (4,3).
268. Il collegamento tra turismo e Blue Economy del territorio spezzino è ben fotografato dallo **sviluppo del turismo crocieristico**: il traffico crocieristico è passato tra 2012 e 2019 da 80.000 a oltre 620.000 passeggeri transitati nel porto della Spezia. In particolare, tra il 2016 e il 2019 il numero di passeggeri da crociera è aumentato del 22,8%. La successiva crisi dovuta alla pandemia da COVID-19 ha determinato una contrazione di questi arrivi ma con una ripresa già visibile nel 2022: sono infatti attesi 192 scali nave (rispetto ai 143 del 2019).
269. Infine, anche il grado di specializzazione della “**filiere della movimentazione di merci e passeggeri via mare**” risulta tra i più virtuosi d’Italia. Infatti, con un punteggio di 7,3, La Spezia si posiziona al **2° posto in Italia**, solo dopo Venezia (con un punteggio di 10,3) e davanti a Livorno (7,0), Genova (6,3) e Trieste (6,0).
270. In conclusione, occorre evidenziare come – tra le Province italiane (e di conseguenza quelle liguri), **La Spezia è l’unica presente nella top-5 per grado di specializzazione in almeno 3 dei 4 settori che costituiscono l’economia del mare** (filiera ittica, filiera della cantieristica, movimentazione di merci e passeggeri via mare, filiera del turismo).

6.2. I principali asset di competitività del territorio e le necessità evolutive per la crescita del territorio

271. Dal quadro di riferimento delineato nel paragrafo precedente emerge con chiarezza la centralità della Blue Economy e della vocazione produttiva della cantieristica per lo sviluppo del territorio spezzino. Proprio con l’obiettivo di sostenere questa vocazione produttiva è stato recentemente avviato un fondamentale progetto strategico per il territorio come il “**Miglio Blu**”. Questo progetto è, infatti, finalizzato a creare un **distretto e un centro di eccellenza della nautica riconosciuto a livello internazionale**, valorizzando una città in cui coesistono prestigiosi costruttori di *yacht*, grandi gruppi della cantieristica e professionisti di *refitting* e *repair*. Il Protocollo d’intesa è stato firmato l’8 giugno 2020 tra il Comune della Spezia, Regione Liguria e alcuni dei principali attori della nautica spezzina⁵⁷ e nel 2021 sono stati avviati 9 gruppi di lavoro *multistakeholder* per avviare lo sviluppo operativo del progetto. Più nel dettaglio, il progetto si propone di:

- promuovere l’immagine del territorio della Spezia;

⁵⁷ Cantieri navali Baglietto, Cantieri navali La Spezia, Cantieri Riva - Ferretti Group, Fincantieri, Cantiere navale Michelin, The Italian Sea Group - Perini Navi, Porto Lotti, Sanlorenzo Yacht e Antonini Navi.

- creare un *brand* riconoscibile su scala nazionale e internazionale⁵⁸;
- promuovere la formazione universitaria, tecnica e operativa, formando figure professionali da inserire nelle imprese del distretto favorendo il *matching* tra domanda e offerta di lavoro;
- intervenire sul fronte infrastrutturale con interventi mirati di riqualificazione urbana che migliorino l'accessibilità del distretto della nautica e accrescano la vivibilità di tutta l'area da parte dei cittadini.

La rifunzionalizzazione della Calata Paita come intervento trasformativo nell'area portuale

L'accordo tra Comune della Spezia e Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Ligure Orientale, raggiunto a luglio 2021, ha portato all'avvio dell'*iter* per la rifunzionalizzazione della Calata Paita che, secondo un cronoprogramma stabilito, prevede la progressiva riqualificazione dell'Area. I lavori sui primi 5.000 mq sono stati avviati a gennaio 2022 con la previsione di realizzare un Village per lo svolgimento di attività socio-ricreative e sportive e dei restanti 41.500 mq entro settembre 2023.

Inoltre, è stato siglato un accordo tra il Comune della Spezia, l'AdSP e La Spezia Container Terminal, per liberare la zona di Calata Paita e l'area del Waterfront di ulteriori 1.500 mq, completare lo spostamento delle Marine del Canaletto, realizzare le opere di dragaggio (necessarie a portare i fondali di parte del canale di accesso e del terzo bacino a 15 metri) e consentire a La Spezia Container Terminal di costruire la banchina e il piazzale previsto in zona Canaletto.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022

272. Un ulteriore intervento che si inserisce in un filone di sviluppo del territorio e che ha il potenziale di accrescere ulteriormente il ruolo del turismo nella Provincia della Spezia riguarda il **terminal crocieristico** che prevede la realizzazione del **nuovo molo** previsto in Calata Paita (con due accosti di 393 e 339 metri che combinati ai due accosti sul Molo Garibaldi consentiranno di accrescere gli scali nave raddoppiando la capacità di movimentazione crocieristica) entro il 2024 e del **nuovo terminal** di 16.035 mq, con annesso edificio multifunzionale di 15.250 mq e relativi parcheggi auto, bus e parcheggi per taxi.
273. I finanziamenti per il nuovo molo crociere, circa 50 milioni di Euro, sono legati al fondo complementare del PNRR, mentre il *terminal* sarà realizzato sulla base di un contratto di partenariato pubblico privato sottoscritto fra l'Autorità di Sistema Portuale e 3 operatori crocieristici (Costa Crociere, Royal Caribbean e Msc Crociere). Le tre compagnie investiranno oltre 40 milioni di Euro per la realizzazione della nuova Stazione Marittima. Un ulteriore investimento parallelo, previsto nel porto, riguarda, infine, la nuova **cabina di trasformazione elettrica a media e alta tensione** che consente l'elettrificazione delle banchine commerciali e crocieristiche necessaria per abilitare il *cold ironing*.
274. Un ulteriore ambito di sviluppo per la Blue Economy del territorio spezzino potrà venire dal lancio del **Polo nazionale della Subacquea**, finalizzato a mettere in rete le attività di ricerca pubbliche e private, attualmente oggetto di discussione in

⁵⁸ A titolo esemplificativo, il progetto del "Miglio Blu" è stato presentato in occasione del 61° Salone Nautico di Genova, contesto di riferimento in Europa per la nautica, e l'11 marzo 2022 all'EXPO di Dubai durante la settimana dedicata alla nautica.

ambito parlamentare, e che trova il proprio naturale luogo di insediamento nella sede del Centro di Supporto e Sperimentazione Navale (CSSN) della Spezia.

275. Come per il resto della Regione, anche per il territorio della Spezia la componente infrastrutturale ha un ruolo molto importante. A questo proposito il 2022 ha visto la riapertura del **ponte di Albiano Magra**, crollato l'8 aprile 2020, che consente di ristabilire i normali collegamenti nella bassa Val di Magra, un'area che sarà interessata anche dal nuovo **ponte tra Santo Stefano Magra e Ceparana**. Quest'ultima infrastruttura, la cui progettazione esecutiva è stata approvata a fine 2021, consentirà di migliorare i collegamenti tra Val di Magra e Val di Vara e di ridurre l'impatto del traffico di mezzi pesanti nei centri del territorio. La realizzazione è prevista entro il 2024.
276. Un altro intervento infrastrutturale molto atteso dal territorio riguarda il **raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese**, che collega il territorio della Spezia e il suo porto con Parma (112 km complessivi) e quindi l'asse del Brennero. Attualmente, il tracciato si presenta a binario singolo per gran parte del percorso. Sono già state realizzate le tratte in territorio ligure ed alcune tratte toscane ed emiliane. Dei 112 km totale ne restano da raddoppiare circa 70 suddivisi in 2 fasi⁵⁹. L'intervento prioritario è costituito dalla **nuova galleria di valico** che consentirebbe di superare la principale criticità odierna costituita dalla pendenza della tratta appenninica tra Pontremoli e Berceto (pendenza pari al 23 per mille) che condiziona i convogli merci. La nuova galleria di valico consentirebbe di equilibrare i sensi di marcia sostenendo la crescita dell'intermodalità ferroviaria dal Porto della Spezia. I costi previsti ammontano a 4,5 miliardi di Euro con risorse oggi non sufficienti per tutti i lotti. Dopo anni di stallo, però, l'*iter* per la realizzazione di questo importante intervento appare oggi essere ripreso.
277. Un ultimo aspetto che merita di essere citato riguarda il tema delle **competenze dei lavoratori** richieste dalle imprese del territorio, *in primis* quelle della nautica e della cantieristica che contraddistinguono la Provincia. Sul territorio spezzino sono da tempo presenti centri di formazione qualificati – compresi ITS (Istituto Tecnico Superiore)⁶⁰ e Iefp (Istruzione e formazione professionale) – che richiedono di essere ulteriormente potenziati per valorizzare i distretti produttivi

⁵⁹ Prima fase: adeguamento del piano del ferro e realizzazione di un nuovo apparato della stazione di Parma per la fluidificazione dei traffici e il raddoppio della tratta tra Parma e Vicofertile, che vede già la progettazione definitiva per un costo di 470 milioni di Euro, e la seconda fase suddivisa in tre lotti funzionali: lotto in territorio toscano, lotto in territorio emiliano e nuova galleria di valico.

⁶⁰ A La Spezia sono oggi presenti sei corsi ITS inseriti nelle principali filiere produttive del territorio. Si tratta nello specifico di Accademia Italiana della Marina Mercantile (tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci – Conduzione del mezzo navale), Fondazione ITS per le nuove tecnologie per il *Made in Italy* (tecnico superiore per l'automazione ed i sistemi meccatronici – tecnico superiore della produzione manifatturiera), Fondazione ITS tecnologie dell'informazione e della comunicazione-Accademia Digitale (tecnico superiore per i metodi e le tecnologie per la gestione dei sistemi hardware/software per l'industria 4.0), Fondazione ITS-Accademia ligure dell'agroalimentare (tecnico superiore responsabile delle produzioni e delle trasformazioni nella filiera olivicola-olearia), Fondazione ITS Turismo Liguria – Accademy of Tourism, culture and hospitality (tecnico superiore per la promozione e il marketing delle filiere turistiche e delle attività culturali mediante le nuove tecnologie digitali e i *social network* e tecnico superiore della ristorazione e di cucina per l'hotellerie 4.0).

del territorio anche attraverso un possibile *hub* formativo che metta a sistema e potenzi quanto già presente sul territorio.

La collaborazione Promostudi-Confindustria Nautica come esempio di integrazione dei percorsi di formazione con il sistema produttivo

Il 1° aprile 2022, in occasione del convegno di presentazione del progetto Miglio Blu “La Spezia, la Nautica, il mare: presente e futuro”, è stata siglata la convenzione tra Confindustria Nautica e Promostudi. Tale convenzione è finalizzata ad accrescere l'integrazione tra la formazione e la ricerca universitaria e la filiera produttiva dell'industria nautica particolarmente rilevante per il territorio spezzino. Oggetto dell'accordo sono anche i servizi collegati all'industria della nautica (studi di sostenibilità, formazione per la conduzione e gestione delle unità da diporto; analisi dei mercati, *business plan* e gestione di processi; studio delle normative e delle regolamentazioni del comparto nautico-marittimo, ecc.)

Obiettivo comune di Confindustria Nautica e Promostudi è favorire percorsi di Dottorato di ricerca finanziati con borse di studio aziendali orientate a temi di ricerca con contenuti strategici per l'impresa promotrice.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su Confindustria Nautica e Promostudi, 2022

278. Una iniziativa positiva riguardo la formazione – e che comprende anche la valorizzazione degli spazi esistenti – è quella avviata dal Comune della Spezia, la Marina Militare e la Fondazione ITS nel febbraio 2022. Attraverso l'accordo raggiunto tra le varie parti, la Marina mette a disposizione il proprio **Arsenale** (oggi uno dei soli tre attivi della Marina in Italia assieme a quelli di Augusta e Taranto) e i relativi spazi didattici e officine, mentre a sua volta l'Istituto Tecnico fornirà ai marinai la **formazione necessaria per una riqualificazione del personale**. Nell'iniziativa si inserisce anche il Comune, che mira a valorizzare le attività formative previste nell'accordo attraverso il Piano formativo territoriale condiviso con Regione Liguria.

CAPITOLO 7.

Le priorità strategiche per il territorio di Imperia

7.1. Gli indicatori chiave del sistema territoriale di Imperia

279. Il Rapporto 2022 del Think Tank “Liguria 2030”, in coerenza con il quadro delineato a livello regionale e il relativo ruolo propulsivo del PNRR, si propone di identificare gli **asset strategici e le priorità d’azione** per le quattro Province liguri. Analogamente ai precedenti territori, la sezione 7.1 identifica i principali fattori economico-sociali che connotano il territorio di Imperia, mentre la sezione 7.2 identifica le priorità strategico-evolutive.
280. Imperia è la **Provincia meno popolosa della Liguria** con – secondo gli ultimi dati Istat disponibili al 31 dicembre 2021 – **209.244 abitanti**, pari al **13,8%** del totale regionale. Tuttavia, Imperia è anche la seconda Provincia (dopo La Spezia) per riduzione della propria popolazione nell’ultimo decennio: nel 2021 ci sono, infatti, nel territorio provinciale 4.845 abitanti in meno rispetto al 2010, ovvero una riduzione del **2,3%** (rispetto al -3,7% fatto registrare a livello regionale).
281. Imperia, è, però, oggi la **seconda Provincia più “giovane” della Liguria** (dopo La Spezia), con un’età media registrata al 1° gennaio 2022 pari a **49,0 anni**, 0,4 anni in meno rispetto all’età media della Liguria nel suo complesso (49,4), che la posiziona tuttavia al **12° posto** a livello nazionale. L’età media si lega strettamente all’**indice di dipendenza degli anziani**⁶¹ pari a 46,7 e anch’esso il **2° più basso della Regione** (circa 0,9 punti percentuali in meno rispetto alla media ligure pari a 47,6 e oltre 9 punti percentuali in più rispetto al valore italiano di 37,5) e al **numero medio di figli per donna**, pari a **1,24**, il più alto tra le 4 Province liguri e in linea con quello italiano (1,25).
282. Con riferimento al contesto **economico** del territorio, secondo gli ultimi dati disponibili al 2019, Imperia si posiziona al **4° posto** in Liguria per PIL, pari a **5,2 miliardi di Euro**, e Valore Aggiunto, pari a **4,7 miliardi di Euro**: in entrambi i casi, si tratta del **10,4%** del totale regionale. Tuttavia, nell’ultimo decennio, il territorio imperiese si è dimostrato fortemente dinamico. È, infatti, la **1° Provincia ligure per tasso di crescita**, con un aumento del PIL (+14,5%) e del Valore Aggiunto (+14,2%) nel periodo 2010-2019.
283. Di conseguenza, nel periodo preso in considerazione (2010-2019), Imperia è anche la Provincia dove è cresciuto maggiormente il **Valore Aggiunto pro-capite**, passato da 18.809,8 Euro nel 2010 a **22.274,9 Euro nel 2019**. Si tratta di un aumento pari a **+18,4%**, superiore di 5,7 punti percentuali all’aumento fatto registrare a livello regionale (+12,7%). Nonostante il tasso di crescita elevato registrato nell’ultimo decennio, Imperia rimane, però, la 4° Provincia ligure per valore aggiunto *pro-capite* in Liguria, distante – in valore assoluto – circa 10.500 Euro dalla media regionale.

⁶¹ Il rapporto tra il numero di persone *over-65* e le persone in età attiva con un’età compresa tra i 15 e i 64 anni.

284. Per quanto riguarda la distribuzione del **Valore Aggiunto a livello settoriale**, Imperia presenta un'incidenza della componente **manifatturiera** (4,6% del totale, 0,3 punti percentuali in più del 4,3% che generava nel 2010) pari a meno della metà della media regionale (10,7%). Allo stesso tempo, i **servizi** rappresentano l'**81,6%** del Valore Aggiunto provinciale, un valore 2,8 punti percentuali in più rispetto al valore medio regionale (78,8%). La componente dell'agricoltura, infine, vale circa 6 volte la media regionale (5,8% contro 1,1%), *in primis* grazie al ruolo della floricoltura e della produzione olearia presente sul territorio. Più elevata della media regionale è anche la componente delle costruzioni (5,1% contro 4,6%).

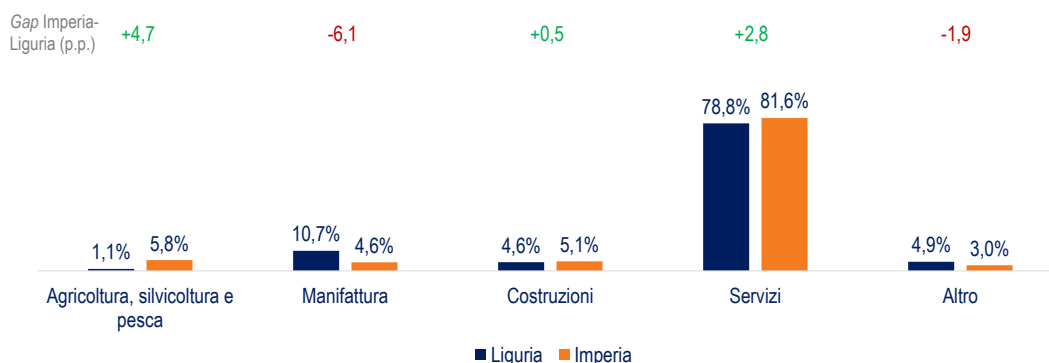


Figura 7.1. Ripartizione settoriale del Valore Aggiunto in Liguria e a Imperia (valori percentuali), 2019. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.* N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

Floricoltura e produzione olearia come ambiti chiave del settore agricolo di Imperia

Il settore agricolo di Imperia, che ha un'incidenza relativa sul Valore Aggiunto generato sei volte superiore alla media regionale, fa leva su due produzioni di eccellenza assoluta: olearia e floricoltura. Per quanto riguarda il primo ambito, basti dire che nel periodo 2020/21 sono stati prodotti in Liguria 46.695 quintali di olio, di cui 32.340 relativi alla Provincia di Imperia (circa **70% del totale** regionale).

Rispetto alla floricoltura, Sanremo e l'area circostante (*in primis*, la zona tra Ventimiglia e Albenga) possiedono tutte le competenze di un distretto floricolo. Il distretto del Ponente ligure è composto da 350 grossisti, di cui 120 esportatori, oltre 4.000 aziende di produzione e da importanti ibridatori, oltre a un importante mercato come quello di Sanremo. Con una **produzione lorda annua di circa 400 milioni di euro**, tra fiori e fronde recise tipiche del sanremese e piante fiorite e aromatiche della Piana di Albenga, la floricoltura vale il **60,5%** della produzione agricola ligure e la Liguria vale, a sua volta, circa il **30%** della produzione italiana. Inoltre, circa l'80% del numero di aziende e del valore della produzione ligure è concentrato nell'imperiese.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Camera di Commercio Riviera di Liguria, CREA e fonti varie, 2022

285. Con riferimento all'**export**, Imperia genera il **7,1%** del totale regionale, posizionandosi al 4° posto tra le Province liguri. Tuttavia, anche in questo caso, l'analisi del *trend* degli ultimi 10 anni riporta valori in crescita. Nel decennio *pre* COVID-19, infatti, l'*export* di Imperia è cresciuto del **+31,9%** (1° Provincia per tasso di crescita nel periodo considerato) contro il 21,6% a livello regionale, e nel 2020 ha subito la seconda variazione peggiore tra le 4 Province dopo la Spezia (-

2,9% contro il -0,3% a livello regionale), “rimbalzando” nel 2021 del **+22,2%**, un valore oltre il doppio di quello regionale (+10,8%).

286. Per quanto riguarda il sistema imprenditoriale, al 2020 sono presenti a Imperia – secondo i dati censiti da Istat – **16.769 imprese**, il **13,6%** del totale regionale, che sostengono **42.712 addetti**, il 10,7% del totale regionale. L’analisi del *trend* degli ultimi anni evidenzia, tuttavia, una diminuzione nel periodo 2012-2019, sia per quanto riguarda le imprese (**-9,0%**, 3,6 punti percentuali superiore del calo a livello regionale pari a -5,4%) che degli occupati (**-3,9%**, 0,4 punti percentuali in più del calo a livello regionale pari a 3,5%). Nel 2020, invece, Imperia fa registrare *performance* migliori della media regionale. Il numero delle imprese è aumentato del 2,8% (1° Provincia per tasso di crescita), mentre con riferimento agli occupati la Provincia riporta una riduzione del **2,2%**, oltre 2 volte inferiore alla media regionale (-5,1%).
287. Con riferimento alla **distribuzione settoriale** delle imprese, circa il **78%** delle imprese attive nel territorio provinciale opera nel settore dei servizi (di cui l’11,7% nel settore del turismo), il **16,4%** nel settore delle costruzioni e il **5,2%** nel settore manifatturiero. Per quanto riguarda gli occupati, invece, risulta un peso maggiore della manifattura, che sostiene il 9% degli addetti delle imprese, e del turismo, che sostiene il 17,3% degli addetti delle imprese.

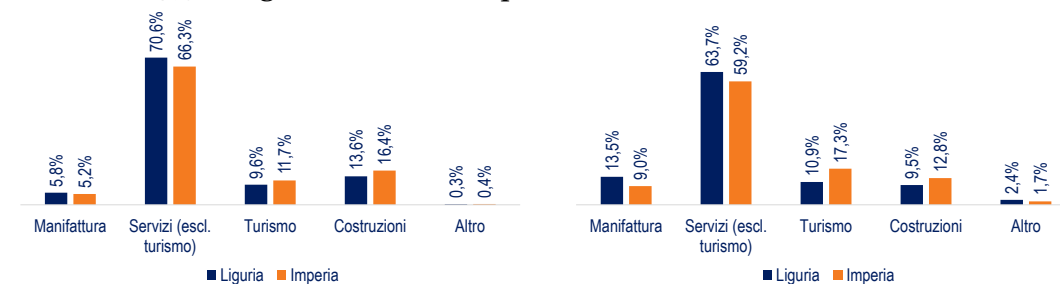


Figura 7.2. Ripartizione settoriale delle imprese (a sinistra) e degli occupati (a destra) in Liguria e a Imperia (valori percentuali), 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022. N.B. Altro include: attività estrattiva, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

288. Infine, l’analisi del contesto sociale del territorio di Imperia evidenzia – al 2021 – un **tasso di occupazione** del **59,9%**, il più basso tra le 4 Province, inferiore di 3,6 punti percentuali rispetto alla media regionale (63,5%). Tuttavia, il territorio imperiese si dimostra anche in questo caso particolarmente dinamico: dal 2018 al 2021, Imperia ha registrato una variazione positiva del tasso di occupazione (**+0,6** punti percentuali), superiore rispetto alla variazione di +0,5 punti percentuali fatta registrare nel complesso dalla Liguria.
289. Più negativi sono, invece, i dati riguardanti i NEET (ovvero i giovani che non studiano e che non lavorano) e la popolazione laureata. Con riferimento ai primi, Imperia fa registrare un valore – nel 2020 – pari a **31,2%**, che risulta essere il più alto tra le 4 Province, superiore di circa 11 punti percentuali rispetto alla media regionale del 20,1%. Inoltre, tale valore è cresciuto – tra il 2016 e il 2021 – di 12,4 punti percentuali, circa 6 volte l’aumento fatto riportato dalla Liguria nel complesso (+2,2 punti percentuali).

290. Venendo alla **percentuale di cittadini laureati o con altri titoli terziari**, al 2020 tale valore è pari a **16,7%**, anche in questo caso il valore più basso tra le 4 Province e pari a quasi la metà di quello regionale (29,3%). Al contrario di quanto osservato con riferimento ai NEET, in questo caso nel quinquennio 2016-2020, Imperia riporta un aumento (che con riferimento a tale variabile significa un miglioramento della Provincia e non un peggioramento), pari a +2,7 punti percentuali. Tale aumento, tuttavia, risulta anch'esso il più basso tra le 4 Province liguri e inferiore di circa 2,3 punti percentuali di quello medio regionale nello stesso periodo, pari a +5,0 punti percentuali.
291. Infine, vale la pena soffermarsi – in questa parte conclusiva del Capitolo – su due ambiti particolarmente rilevanti dell'economia del territorio di Imperia: turismo e economia del mare. Con riferimento al primo, come riportato dalla Figura 2 del presente Capitolo, a Imperia il turismo gioca un ruolo maggiormente rilevante – sia in termini di imprese che di addetti – rispetto alla media regionale. Nel dettaglio, al 2020 Imperia rappresenta il **19%** degli arrivi turistici regionali (questo valore era pari al 20% nel 2010) e rappresenta la 3° Provincia ligure per tale variabile (davanti solo a La Spezia). In particolare, tra il 2010 e il 2019 gli arrivi turistici sono aumentati del **22,4%**. Più nel dettaglio, si tratta di un valore inferiore a quello regionale (+**30,8%**), ma deve essere specificato che sul valore regionale incide molto l'incremento del **70,3%** registrato dalla Provincia della Spezia nel periodo considerato. Senza prendere in considerazione il valore spezzino, il valore regionale scenderebbe a +**23,8%**, di fatto in linea rispetto a quanto osservato nel territorio di Imperia. Per quanto riguarda la variazione del 2020 rispetto al 2019, infine, il territorio di Imperia si dimostra **più resiliente** della media regionale, con una riduzione del **49,4%**, inferiore alla media regionale, pari a -50,1%.

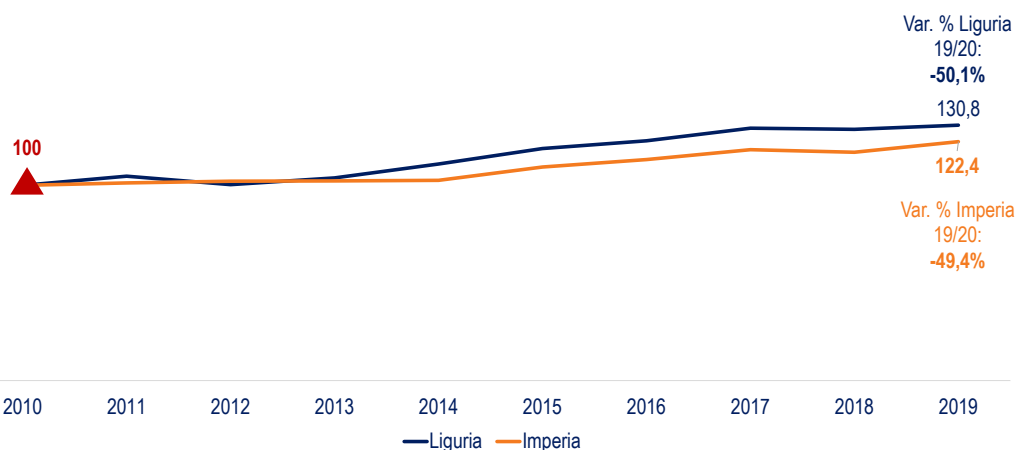


Figura 7.3. Arrivi turistici in Liguria e a Imperia (2010=100), 2010-2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2022.

292. Per quanto riguarda, infine, l'**economia del mare**, il territorio di Imperia si inserisce in un contesto già virtuoso, con la Liguria che come già detto nel Rapporto è oggi la prima Regione in Italia per incidenza delle imprese di tale settore sul totale, pari al **9,7%** (contro una media italiana del 3,4%)⁶². Tuttavia, come si vedrà

⁶² Fonte: Camera di Commercio Frosinone-Latina, Centro Studi delle Camere di Commercio Tagliacarne e Unioncamere, "IX Rapporto sull'Economia del Mare 2021", luglio 2021.

nei paragrafi che seguono, tale settore gioca a Imperia – rispetto alle altre Province liguri – un ruolo meno rilevante in termini assoluti ma comunque centrale in termini relativi rispetto all'economia provinciale.

293. Le imprese dell'economia del mare sostengono nel territorio di Imperia circa **8.100 occupati**, pari al 10,7% del totale degli occupati provinciali. Questo valore pone Imperia al **9° posto** in Italia per peso degli occupati dell'economia del mare sulla propria economia, ultima Provincia ligure dietro La Spezia (1° in classifica con un valore pari a 14,0%), Genova (6° in classifica con un valore pari a 11,8%) e Savona (7° in classifica con un valore pari a 11,5%). Infine, l'economia del mare genera nella Provincia di Imperia – al 2019 – **419,8 milioni di Euro di Valore Aggiunto**, pari al **9%** del totale provinciale, che le vale il **7° posto** a livello nazionale per peso dell'economia del mare sulla propria economia, dietro Genova (3° posto in classifica con un valore pari a 12,8%), La Spezia (4° posto in classifica con un valore pari a 12,4%) e Savona (6° posto in classifica con un valore pari a 10,2%).
294. Particolarmente virtuoso è anche il posizionamento del territorio con riferimento al settore della **cantieristica**, il cui *export* vale – al 2020 – **33,3 milioni di Euro**, pari al 7,3% del totale delle esportazioni provinciali, un valore comunque sensibilmente inferiore a quello della Spezia (39,4%) e Genova (19,1%) e in linea con quello di Savona (7,4%) che posiziona Imperia al **10° posto** in Italia per incidenza dell'*export* della cantieristica sul totale delle esportazioni provinciali.

7.2. I principali asset di competitività del territorio e le necessità evolutive per la crescita del territorio

295. Dal quadro di riferimento delineato nel paragrafo precedente – in cui spicca un valore della produzione agricola e il ruolo del turismo – emergono alcune necessità evolutive per la Provincia di Imperia legate, *in primis*, alla valorizzazione ulteriore delle **eccellenze della floricoltura e della produzione olearia** del territorio, allo sviluppo del **sistema infrastrutturale** e alla **valorizzazione dei territori dell'entroterra** in ottica di coesione territoriale e sviluppo turistico.
296. Come visto in precedenza, floricoltura e produzione olearia costituiscono elementi distintivi dell'economia provinciale. La crescita ulteriore di questi settori richiede un'attività di programmazione e coordinamento a supporto della competitività delle produzioni regionali a fronte della concorrenza estera e il **potenziamento delle connessioni infrastrutturali** necessarie a raggiungere più rapidamente i principali mercati europei che per la floricoltura sono stabilmente Germania, Svizzera e Francia. La filiera di produzione agricola, inoltre, può contribuire anche allo sviluppo territoriale in ottica di **economia circolare** attraverso biodigestori che, recuperando gli scarti, possano produrre biometano.
297. Dal punto di vista degli interventi infrastrutturali, il territorio dell'imperiese potrà beneficiare del **raddoppio della ferrovia del Ponente**⁶³ che, sebbene riguardi il territorio di Savona, accorcerà i tempi di percorrenza in tutto il Ponente ligure

⁶³ Per i dettagli dell'intervento si rimanda al Capitolo 5 dedicato a Savona.

contribuendo al miglioramento della connettività dell'area. Il principale intervento previsto nel territorio è costituito dall'**Aurelia-bis**⁶⁴. La realizzazione della nuova **variante di Imperia** consentirà, infatti, di bypassare la città a partire da Diano Marina e fino all'intersezione con il casello Imperia Ovest-Foce Torrente. L'intervento si svilupperà complessivamente per circa 10 km, con una corsia per senso di marcia e prevede 8 gallerie naturali, 5 ponti e l'allargamento di un sesto ponte, 4 viadotti, 8 intersezioni in rotatoria e uno svincolo. L'intervento ha un importo complessivo di oltre 638 milioni di Euro. Il cronoprogramma attuale vede la redazione e approvazione del progetto esecutivo entro il 2023 e l'inizio dei lavori nel 2024. Analoga importanza ha l'altro tratto di Aurelia-bis ovvero la **tratta Sanremo-Ventimiglia** che consta di 17 km, suddivisi nella variante di Sanremo, del tratto Sanremo-Bordighera e di quello da Bordighera a Ventimiglia. I costi stimati per questo secondo intervento sull'Aurelia nell'imperiese sono di circa 600 milioni di Euro e sono attualmente in corso le attività di studio di fattibilità con previsione di appaltare i lavori nel 2026.

298. Un elemento importante per la connettività del territorio riguarda anche i collegamenti transfrontalieri con la Francia attraverso due opere strategiche, la statale del Colle di Tenda e la ferrovia Ventimiglia-Nizza-Cuneo. La linea ferroviaria, riaperta a dicembre 2021 dopo la l'alluvione provocata in Val Roya dalla tempesta Alex nell'ottobre 2020, necessita di essere potenziata per assicurare collegamenti efficaci ed efficienti. La **Statale del Colle di Tenda è legata all'adeguamento del tunnel di valico** attraverso la realizzazione di una nuova canna monodirezionale in direzione Italia-Francia per separare i flussi di marcia e l'allargamento del tunnel esistente in direzione Francia-Italia.
299. La citata alluvione del 2020 ha determinato la sospensione dei lavori e l'attuale cronoprogramma prevede il termine della nuova canna a dicembre 2023. Conclusa la nuova canna, inizieranno i lavori sulla vecchia con passaggio veicolare garantito a senso alternato. La conclusione dei lavori è oggi prevista per il 2025. Il potenziamento della Statale del Colle di Tenda può, inoltre, essere ulteriormente complementata dal **Traforo Armo-Cantarana**, sulla statale 28, che offrirebbe un'alternativa sulla direttrice Imperia-Cuneo riducendo un attuale percorso a forte dislivello (25 minuti per percorrere un percorso di circa 13 km) a una percorrenza di soli 6 minuti senza attraversare nuclei abitati. Si tratta di un'opera prevista fin dagli anni Novanta e attualmente inserita nell'aggiornamento del Contratto di Programma 2016/2021 tra Ministero delle Infrastrutture e ANAS. L'impegno economico è di circa 300 milioni di euro mentre la durata dei lavori è inferiore ai 3 anni.
300. Un intervento legato alla c.d. "mobilità dolce" e fortemente legato allo sviluppo turistico del Ponente è costituito dal **prolungamento della Pista Ciclabile del Ponente** Ligure. L'attuale Pista Ciclabile del Parco Costiero "Riviera dei Fiori", inaugurata nel 2009, è lunga complessivamente 24 km con un percorso fruibile da

⁶⁴ I 4 interventi di raddoppio della statale Aurelia storica sono: Variante di Imperia (in fase di progettazione), Variante Sanremo – Ventimiglia (in fase di progettazione), Variante della Spezia (suddivisa in 3 lotti, di cui 2 conclusi); Variante di Savona (suddivisa in 2 lotti, di cui il primo lotto da completare e il secondo in fase di progettazione).

pedoni e ciclisti in entrambe le direzioni di marcia. La ciclabile nasce sul l'ex tracciato costiero della vecchia linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, nel tratto compreso tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare, dismesso nel 2001 e spostato a monte per il raddoppio. All'interno di un intervento più ampio – che riguarda a Levante anche la tratta Framura-Marinella di Sarzana – è prevista la realizzazione della tratta San Lorenzo al Mare-Andora che consentirà di portare la percorribilità ciclabile a circa 44km totali utilizzando sempre sedi ferroviarie dismesse.

301. Un'ultima considerazione relativa al territorio imperiese riguarda la **valorizzazione dei territori dell'entroterra** in una duplice chiave di lettura. Da un lato, la valorizzazione delle aree interne, supportata dagli interventi infrastrutturali e dall'aumento della connettività, ha una valenza in termini di inclusione territoriale e di riduzione della "pressione abitativa" sulla costa e, dall'altro lato, consente l'estensione delle aree a forte potenziale turistico. Nell'entroterra imperiese il flusso turistico è esiguo in termini assoluti, ma pur sempre significativo in rapporto alla consistenza demografica e ai valori economici del territorio. A parte Monesi e Pigna, le cui potenzialità rispettivamente sciistiche e termali sono riconosciute a livello regionale ed extra-regionale, l'attrattività turistica dell'entroterra imperiese è fondata essenzialmente sull'offerta di **ambiente naturale e i centri storici**. L'obiettivo del territorio deve essere, pertanto, quello di attivare un circolo virtuoso tra domanda e offerta turistica, attraverso servizi di qualità, che consenta di qualificare queste destinazioni come luoghi ideali per un soggiorno di più giorni e non solo per escursioni giornaliere.

PRINCIPALI FONTI DI RIFERIMENTO

Fonti documentali:

- 20RG19IN, *“Il cerchio Rosso: relazione tecnico-illustrativa e Relazione economica”*, 2019.
- AGIDI (Associazione Italiana di Giuristi di Diritto Immobiliare), *“La dismissione del patrimonio immobiliare pubblico. Quadro normativo e documentazione”*, 28 maggio 2019.
- Agnoletti C., Bocci C., *“Gli effetti economici e distributivi degli interventi di riqualificazione urbana”* in Atti del XVII Congresso nazionale dell’AIV (Associazione Italiana di Valutazione).
- Anpal e Unioncamere, *“Analisi della domanda di competenze digitali nelle imprese, indagine 2021”*, 2021
- ARTE Genova *“Restart Begato”*, 2019.
- Assessorato allo Sviluppo Economico, *“Radar PNRR n.6 – Sviluppo Economico”*, marzo 2022
- Assessorato allo Sviluppo Economico, *“Radar PNRR n.5 – Sviluppo Economico”*, febbraio 2022
- Assessorato allo Sviluppo Economico, *“Radar PNRR n.4 – Sviluppo Economico, Edizione speciale”*, febbraio 2022
- Assessorato allo Sviluppo Economico, *“Radar PNRR n.3 – Sviluppo Economico”*, gennaio 2022
- Assessorato allo Sviluppo Economico, *“Radar PNRR n.2 – Sviluppo Economico”*, dicembre 2021
- Assessorato allo Sviluppo Economico, *“Radar PNRR n.1 – Sviluppo Economico”*, novembre 2021
- Assodocks, Associazione Italiana magazzini generali –frigoriferi –depositi in conto terzi, 1996.
- Assoportì – Associazione dei porti italiani, *“Movimenti portuali”*, 2018-2021.
- Assoportì – Associazione dei porti italiani, *“Port Indicators”*, 2018-2020.
- Assaeroporti – Associazione italiana gestori aeroporti, *Statistiche annuali*, 2015-2020.
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale *“Linee di indirizzo per l’attivazione della ZLS del Porto e retroporto di Genova”*, 8 ottobre 2019.
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale *“Programma Straordinario per la ripresa e lo sviluppo del Porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell’aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova”*, 14 gennaio 2019.

- Autorità Portuale della Spezia, *“Piano regolatore Portuale Golfo della Spezia. Relazione tecnica ed Allegato 1: Norme di masterplan”*.
- Banca Carige, Comunicato Stampa *“Banca Carige insieme agli enti del territorio per la digitalizzazione della Pubblica Amministrazione”*, febbraio 2022.
- Banca Carige, Comunicato Stampa *“PNRR: da Banca Carige 100 milioni per il settore turistico”*, gennaio 2022.
- Banca Carige, Federalberghi Savona e UPASV, Comunicato Stampa *“Banca Carige insieme all’Unione Provinciale Albergatori e a Federalberghi Savona istituisce un ‘red carpet’ per supportare il settore turistico della Provincia nell’accesso al credito e nell’utilizzo dei fondi del PNRR”*, febbraio 2022.
- Banca Carige e Cerved, Comunicato Stampa *“Banca Carige a fianco delle imprese per il PNRR – Primo focus: turismo”*, dicembre 2021.
- Banca d’Italia, *“L’economia della Liguria”*, 2018-2021
- Camera dei Deputati, *“Commissione Parlamentare di inchiesta sulle periferie”*, Relazione approvata il 14 dicembre 2017.
- Camera di Commercio di Genova, con il supporto di Uniontrasporti, *“Le vie per lo sviluppo economico del Nord Ovest: infrastrutture fisiche”*, 2020.
- Camera di Commercio di Genova, con il supporto di Uniontrasporti, *“Libro bianco sulle priorità infrastrutturali”*, 2020.
- Castagnino P., Rosasco P. *“Effetto clessidra: infrastrutture e valori immobiliari”*, LaborEst 10/2015.
- Comune di Finale Ligure, *“Documento Unico di Programmazione – 2018, 2019, 2020”*.
- Comune di Finale, David Dall’Ara *«Analisi del mercato turistico ponente savonese, Focus Finale Ligure»*, 21 gennaio 2020.
- Comune di Savona, ARTE Genova, IRE, *“Villa Zanelli. Un gioiello restituito ai Savonesi”*, 20 novembre 2017.
- Confindustria Nautica, *“La nautica in cifre – Analisi di mercato per l’anno 2019-2021”*.
- Decreto Direttoriale, n°6 *“Determinazione del valore medio del rapporto mq-addetto riferito agli immobili utilizzati come sede degli uffici centrali e territoriali”*, 12 febbraio 2019.
- Fondazione Symbola e Confindustria Nautica, *“Le capitali della nautica”*, 2019.
- Forte C., De Rossi B., *“Principi di Economia ed Estimo”*, Etas Libri, Milano, 1979.
- Genova high Tech S.p.A., *“Great Campus, Genoa Research & Advanced Technology”*, 2019.
- Indire, *“Monitoraggio nazionale – Dati di sintesi: Regione Liguria”*, 2022
- Indire, *“Istituti Tecnici Superiori – Monitoraggio nazionale 2021”*, 2021
- Indire, *“Istituti Tecnici Superiori – Monitoraggio nazionale 2020”*, 2020

- Invitalia, Rilancio Savona “*Area di crisi complessa di Savona. Dettaglio domande trasmesse*”, 1 ottobre 2018 ed aggiornamento al 2019.
- IRE, LAND, Duff&Phelps, “*Scenari di intervento e masterplan per la valorizzazione dell’Isola Palmaria. Fase 2*”, 10 agosto 2018.
- Istat, “*La ricchezza non finanziaria in Italia. Stima del valore delle principali attività non finanziarie per settore istituzionale*”, febbraio 2019.
- Istat, “*Principali Aggregati di contabilità nazionale*”, 2018.
- Istat, “*Rapporto annuale 2019-2020*”.
- Kipar A., “*Scenari di intervento e masterplan per la valorizzazione dell’Isola Palmaria*”, 2017.
- Legambiente, “*Rapporto Pendolaria*”, 2017-2022
- Legambiente con il supporto di Enel-X, “*Porti verdi: la rotta per uno sviluppo sostenibile. Analisi, buone pratiche e proposte per la decarbonizzazione del trasporto marittimo e lo sviluppo del cold ironing in Italia*”, 2020.
- MEF – Dipartimento del Tesoro “*Patrimonio della PA. Rapporto sui beni immobili delle Amministrazioni Pubbliche*”, anni diversi.
- MEF – Dipartimento del Tesoro, “*Patrimonio della PA. Modello di stima del valore del patrimonio immobiliare pubblico*”, 2018.
- MEF Direzione VIII, “*Compendio normativo. Patrimonio immobiliare pubblico*”, 1° marzo 2018.
- MEF, “*Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*”, 2021.
- MEF, “*Documento di economia e finanza*”, 2019-2021.
- MEF, Agenzia delle Entrate “*Gli immobili in Italia, 2019*”, 2019.
- Menon Economics, “*The leading maritime capitals of the world*”, 2019.
- Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, “*Conto Nazionale delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili – anni 2019-2020*”, 2021.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “*Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – anni 2018-2019*”, 2020.
- Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, “*Piano Straordinario di potenziamento dei Centri per l’Impiego e delle Politiche attive del Lavoro – Monitoraggio periodico attuazione assunzioni personale a tempo indeterminato*”, 2022.
- Ministero dello Sviluppo Economico e Unioncamere, “*Startup innovative – 4° trimestre*”, 2019-2022.
- Orefice M., “*Estimo vol.2 – Estimo Civile*”, UTET, Milano, 1995.
- Osservatorio Nazionale del Turismo, “*Il turismo enogastronomico*”, 2018.
- P.O. Italia Francia Marittimo 2007-2013 Progetto strategico di Cooperazione Transfrontaliera, Ports et identité – Porti sotto progetto b) Realizzazione di azioni di

marketing d'area, *“Mappatura aree di trasformazione a scopi produttivi, logistici e commerciali”*, comune e Provincia della Spezia.

- Protocollo di intesa tra ASP del Mar Ligure Orientale, comune della Spezia, regione Liguria, MIT ed Agenzia del Demanio, *“Waterfront della Spezia”*.
- Regione Liguria - Assessorato Urbanistica, Pianificazione Territoriale, Valutazione Ambientale Strategica, Demanio e Tutela del Paesaggio, Politiche Abitative ed Edilizia, Attività estrattive, Rapporti con i lavoratori transfrontalieri – Vicedirezione Generale Territorio *“Rapporto sullo stato di applicazione della legge regionale 49 del 3/11/2009 e s.m. Piano Casa Anni 2016 e 2017”*, 2018.
- Regione Liguria – Giunta Regionale, *“Atto n. 226-2022 – Seduta n. 3725 del 18 marzo 2022”*, 2022.
- Renzo Piano Building Workshop *“Book progettuale”*, ottobre 2017.
- Sdino L., *“Contributi e riflessioni economiche, estimative, finanziarie per le professioni immobiliari”*, a cura di., 1998.
- Sdino L., Castagnino P. *“Valori immobiliari e politiche per la mobilità: presupposti teorici e rilevanze empiriche”* in *“la città logistica”*, a cura di E. Musso, H. Ghiara, C. Burlando, Ed. Il Mulino, 2007.
- Simonotti M., *“La stima immobiliare”*, UTET, Torino, 1997.
- Spediporto, Sibilla Associati Srl, *“Green Line”*, 2020.
- The European House – Ambrosetti per il Comune di La Spezia, *“Miglio Blu”*, 2021.
- The European House – Ambrosetti, *“Global Attractiveness Index”*, 2016-2017-2018-2019-2020.
- The European House – Ambrosetti, Rapporto *“Liguria 2030”*, 2021.
- The European House – Ambrosetti, Rapporto *“Liguria 2022”*, 2017-2020.
- The European House – Ambrosetti, Rapporto *“Meridiano Sanità”*, 2017-2021.
- The European House – Ambrosetti, *“La Regione Campania verso il futuro: sfide e opportunità dalle scienze della vita e dall’industria 4.0”*, 2016-2020.
- Territorialità del livello delle quotazioni immobiliari definita su dati OMI, vari anni.
- Ufficio Parlamentare di Bilancio, *“I bandi PNRR destinati agli enti territoriali: obiettivi specifici e vincoli territoriali”*, 2020.
- Unioncamere, *“IX Rapporto Economia del Mare”*, 2021.
- Unioncamere, *“VII Rapporto Economia del Mare”*, 2019.
- World Travel&Tourism Council, *“Travel & Tourism Economic Impact 2018 Italy”*, 2019.

Sitografia:

- portxl.org/be
- www.airport.genova.it

- www.ansaldoenergia.com
- www.bancaditalia.it
- www.cmport.com
- www.cnr.it
- www.comune.genova.it
- www.exxonmobil.it
- www.eurostat.eu
- www.hafen-hamburg.de
- www.istat.it
- www.istat-coeweb.it
- www.italiandomani.gov.it
- www.italianacoke.it
- www.ligurcapital.it
- www.liguriacreaimpresa.it
- www.liguriadigitale.it
- www.menon.no
- www.messinaline.it
- www.ohv.oslo.no
- www.portofantwerp.com
- www.portofamsterdam.com
- www.portsofgenoa.com
- www.regione.liguria.it
- www.stradeanas.it
- www.ticass.it
- www.tptc.co.jp
- www.worldbank.com
- www.opportunityliguria.it
- www.genova2050.com
- www.finaleoutdoorresort.com

