

IL PIANO URBANISTICO COMUNALE

Incontro pubblico di confronto per la definizione dei nuovi
obiettivi urbanistici e ambientali

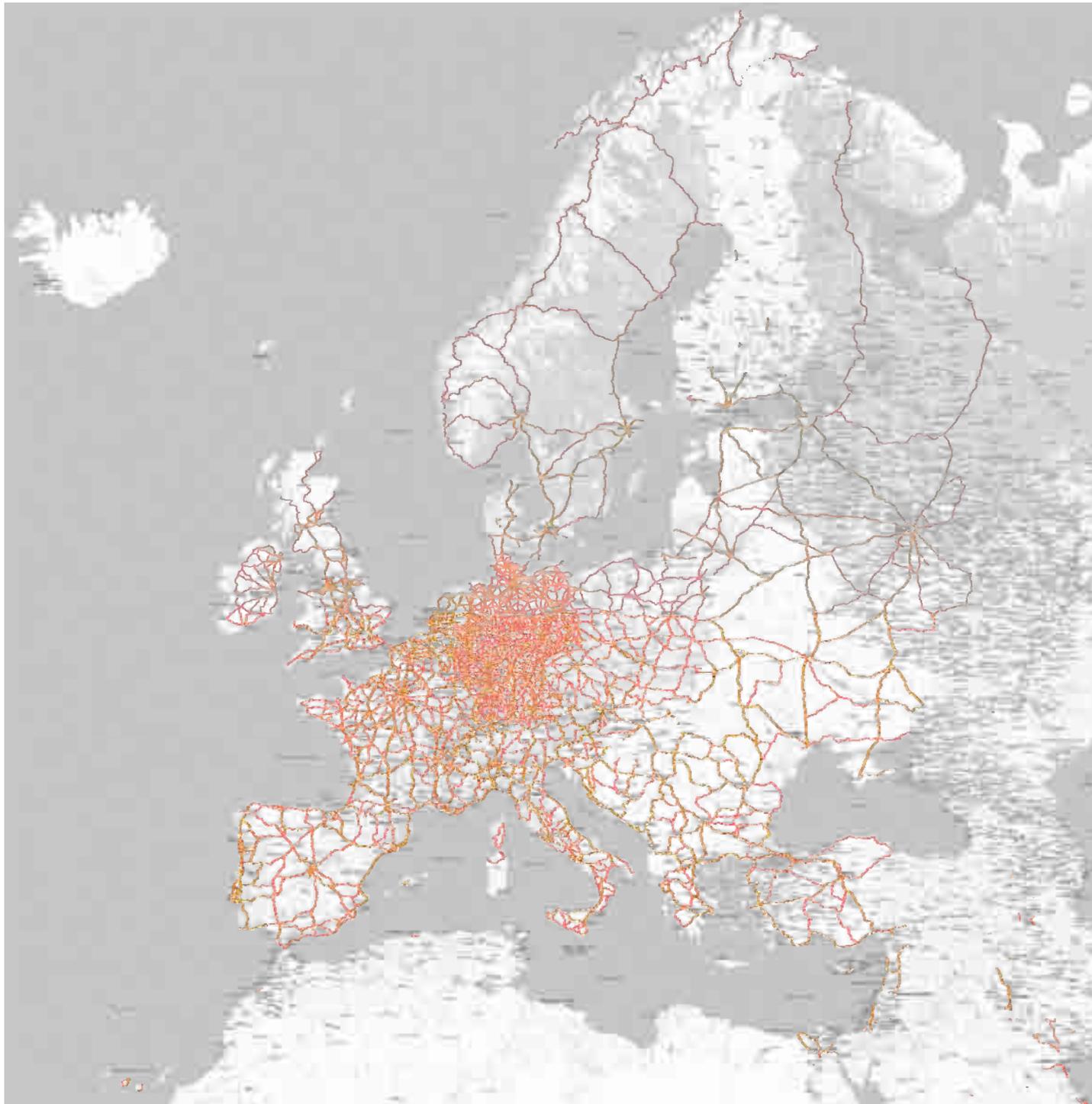
Sanremo, Palafiori – 2 Marzo 2011



ANALISI E INFRASTRUTTURE – OFFERTA TURISTICA

Relatore : Arch. Guido Gambin

INFRASTRUTTURE
INTERCONNESSIONE E ACCESSIBILITA' TERRITORIALE



INTERCONNESSIONE

“Nel passaggio dal concetto di connessione come relazione tra due punti o due tracciati infrastrutturali di uguale natura, a quello di interconnessione di reti diverse (...) si riafferma l'idea di uno spazio discontinuo, polarizzato in cui un ruolo fondamentale è assegnato ai nodi”. In questo modo è possibile attribuire alla rete “ il ruolo di strumento di ridefinizione di relazioni tra ambiti territoriali, dunque di potenziale elemento di organizzazione dello spazio a partire dai propri nodi” (Pucci, 1996)

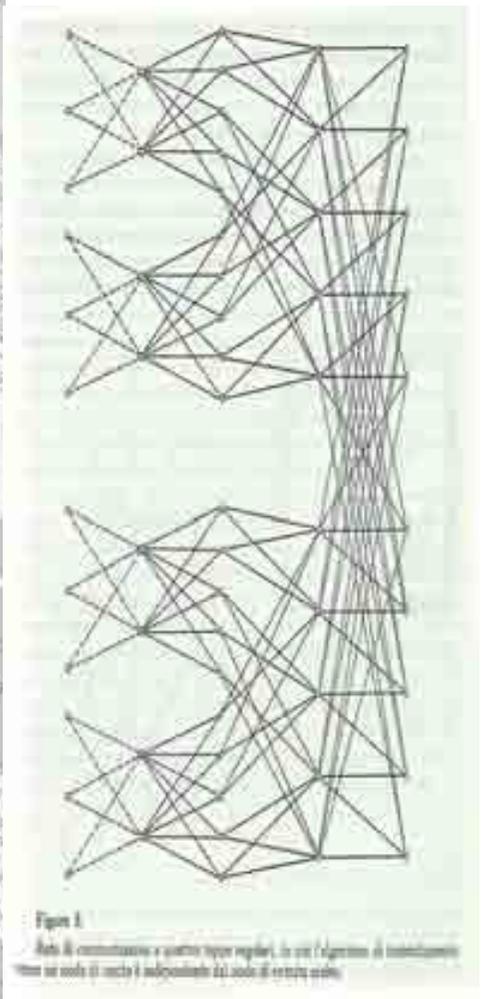
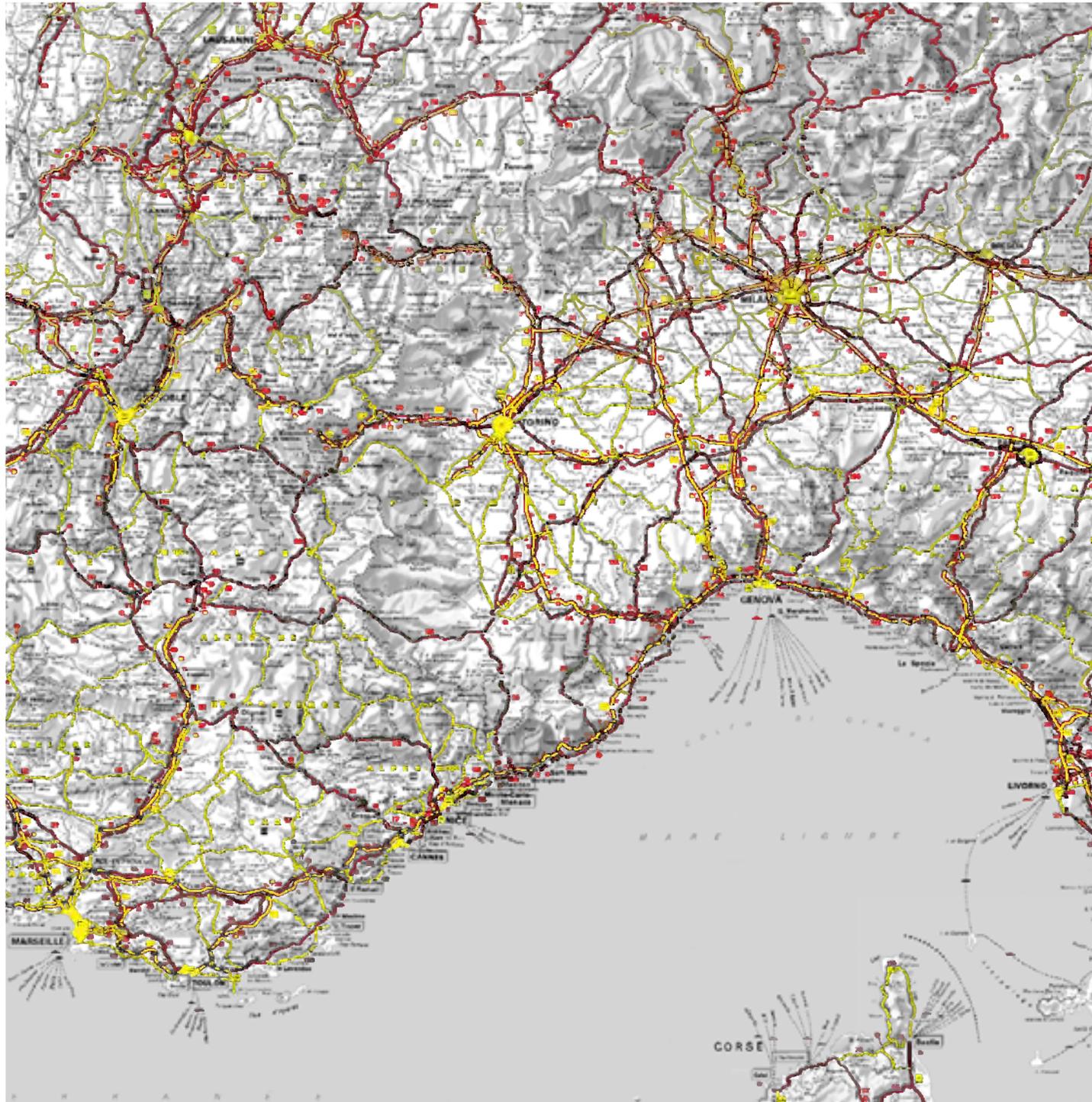


Fig. 1
 Rete di interconnessione e spazio topologico. In un sistema di interconnessione
 tra i nodi di rete i nodi di rete sono i nodi di rete.



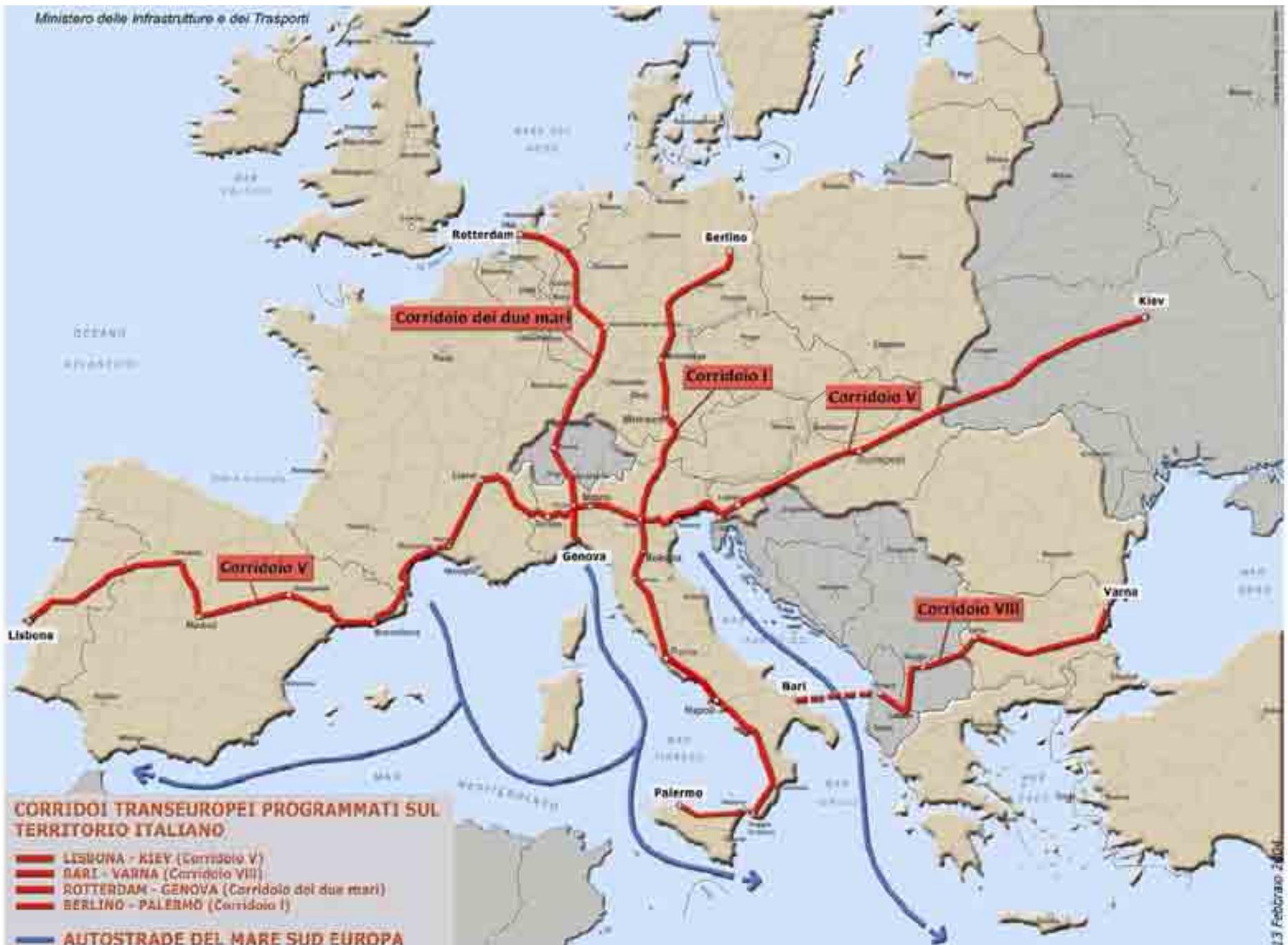
ACCESSIBILITA'

L'accessibilità si definisce a partire non tanto dalle condizioni geografiche, quanto dalle proprietà insite nei luoghi e al sistema di funzioni presenti. "Se «la rete fa la prossimità», l'accessibilità consente di misurare le variazioni reciproche delle caratteristiche dei legami che creano la correlazione spazio-temporale dei nodi, divenendo il tramite per leggere la qualità delle interrelazioni definite dalla rete, quindi un'organizzazione spaziale in cui la distanza non rappresenta più l'unico principio strutturante. In quest'ottica, se lo spazio-tempo si contrae, lo spazio accessibilità, necessariamente eterogeneo, si espande." (Pucci 1996)

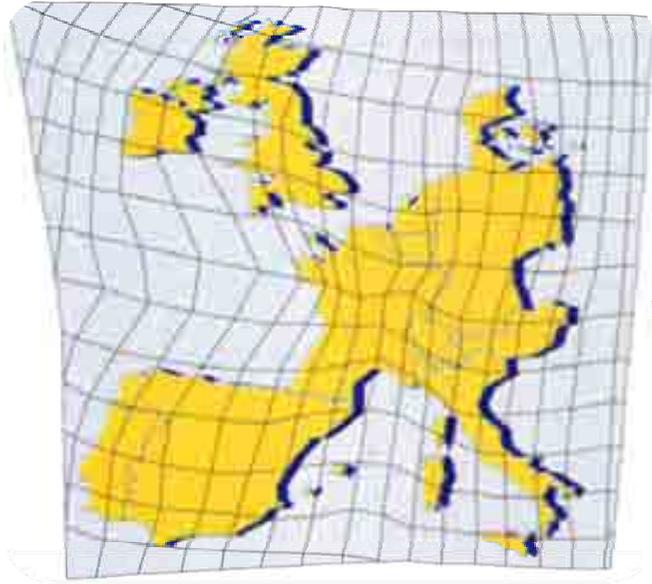
"L'accessibilità rappresenta uno degli elementi strategici per connotare il ruolo territoriale del nodo, poiché misuratore del grado di interconnessione puntuale garantito dalla rete. Tra eterogeneità spaziale ed eterogeneità funzionale della rete (secondo cui risulta una diversa correlazione spazio-temporale dei luoghi) si stabilisce così una dialettica che ha nell'accessibilità il proprio tramite e che spiega, in gran parte, la capacità della rete di organizzare i luoghi, definendo nuove relazioni e zone di influenza" (Pucci 1996)



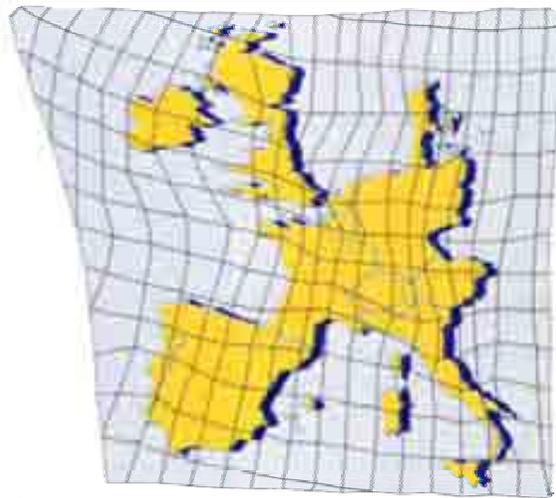
I CORRIDOI TRANSEUROPEI



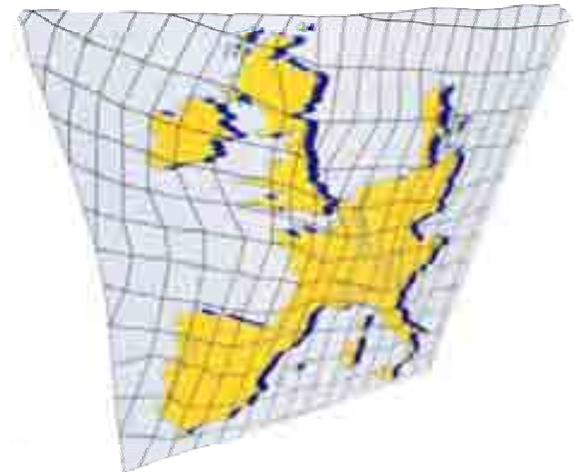
Modello storico del 1990



Modello tendenziale 2010:
La polarizzazione centro-europea



Modello programmatico 2015 con la
realizzazione dei corridoi ad alta capacità:
la riconnessione territoriale e la nuova
accessibilità euro-mediterranea



I PRINCIPALI INTERVENTI PER LA REALIZZAZIONE
DEGLI ASSI PRIORITARI DELLE RETI TEN

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)
 Priority axes and projects
 (2020 horizon)

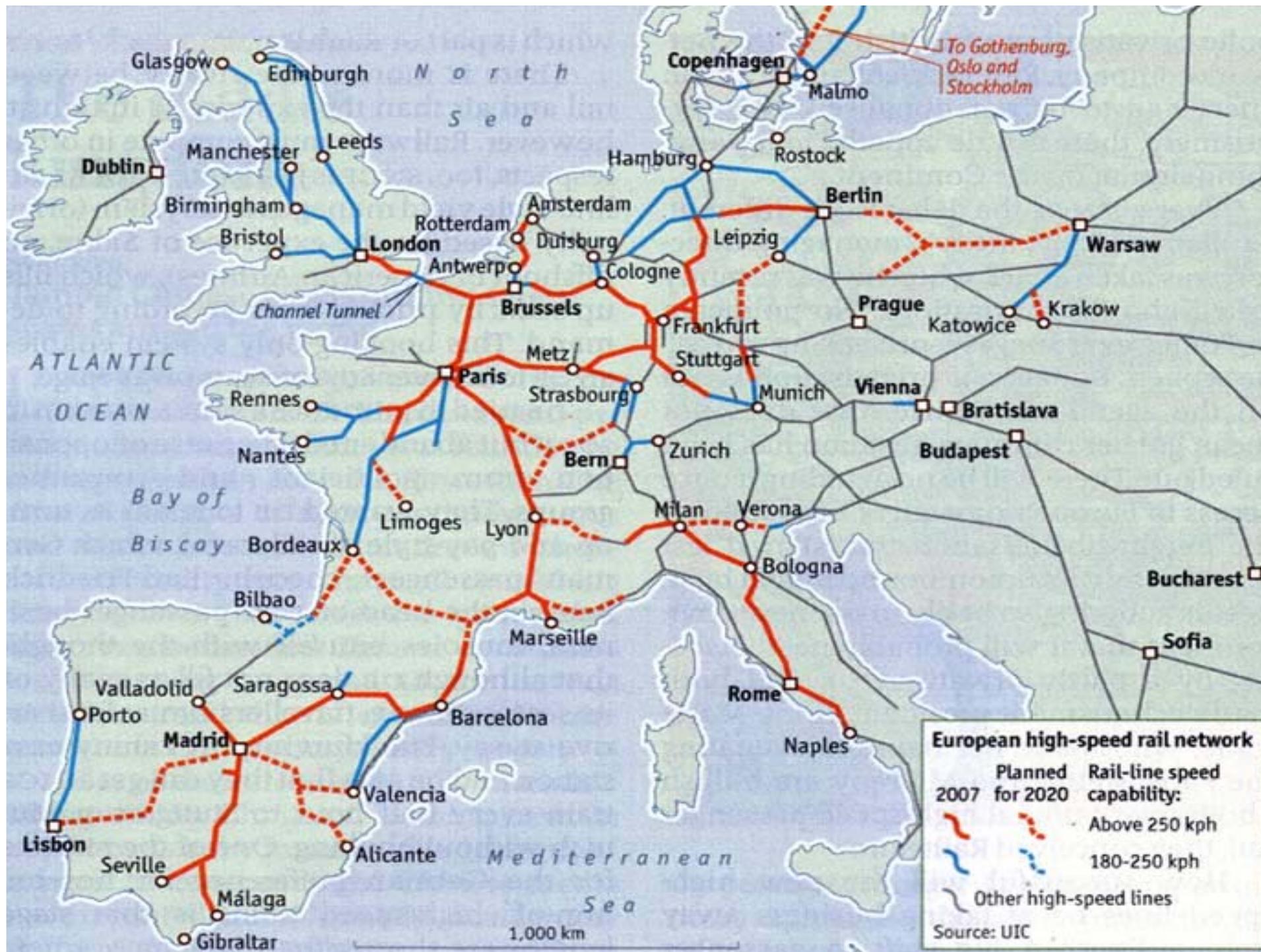
Legend:

- Priority axes:**
 - High-speed rail
 - Other rail
 - Sea ports
 - Other ports
 - Other
- Projects:**
 - High-speed rail
 - Other rail
 - Sea ports
 - Other ports
 - Other

Notes:

- Priority axes are shown as thick lines, projects as thin lines.
- Sea ports are shown as blue circles, other ports as red circles.
- Other symbols include green circles for airports and black circles for other infrastructure.





INFRASTRUTTURE NAZIONALI PER IL TRASPORTO
CONNESSE AL NETWORK EUROPEO

RETI FERROVIARIE

RETE FERROVIARIA ATTUALE



RETE FERROVIARIA INCLUSA NELLE RETI TEN



RETI VIARIE

RETE VIARIA ATTUALE



RETE VIARIA INCLUSA NELLE RETI TEN



AEROPORTI

PORTI, INTERPORTI, IDROVIE

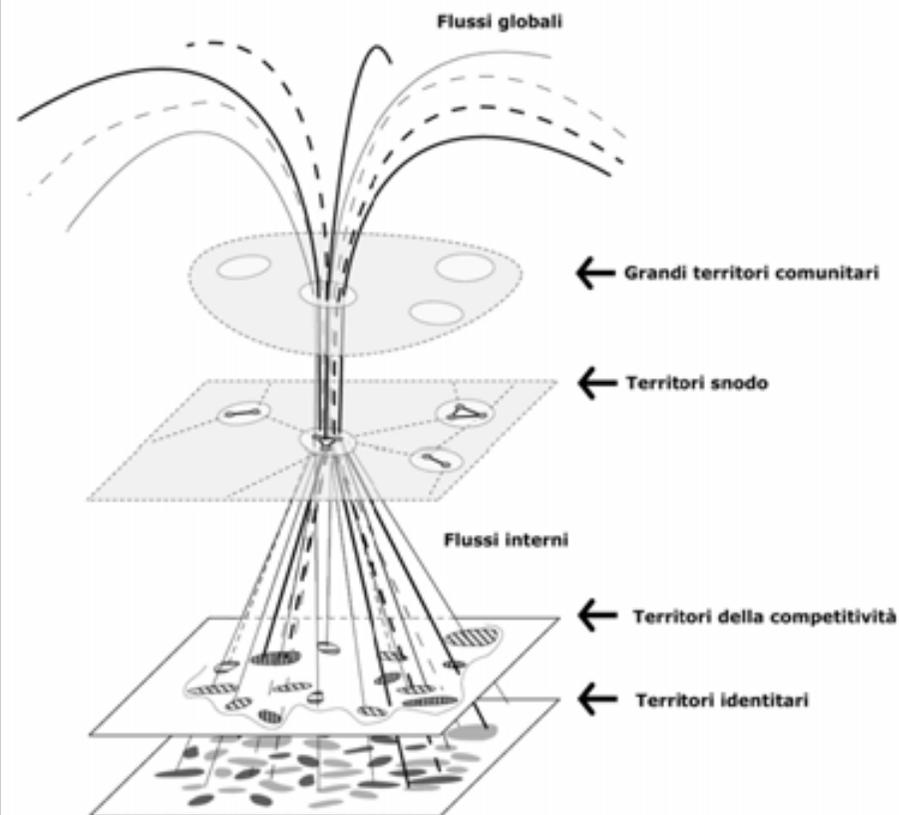
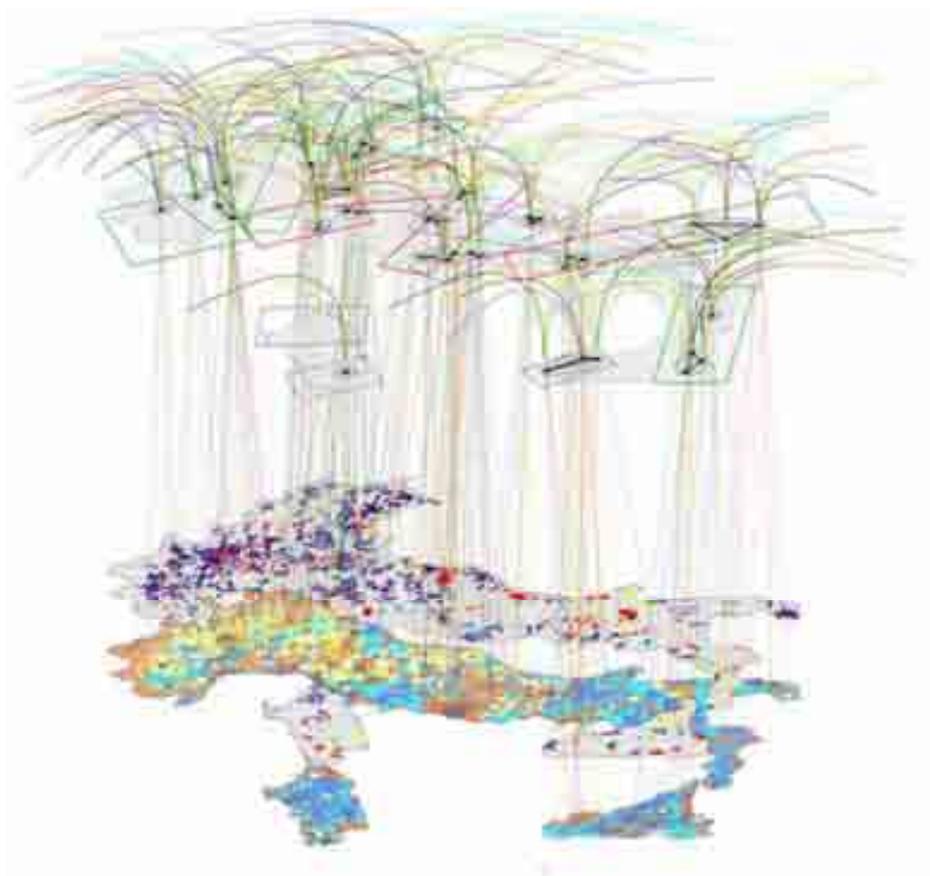
INTERPORTI (MERC)



PORTI E IDROVIE



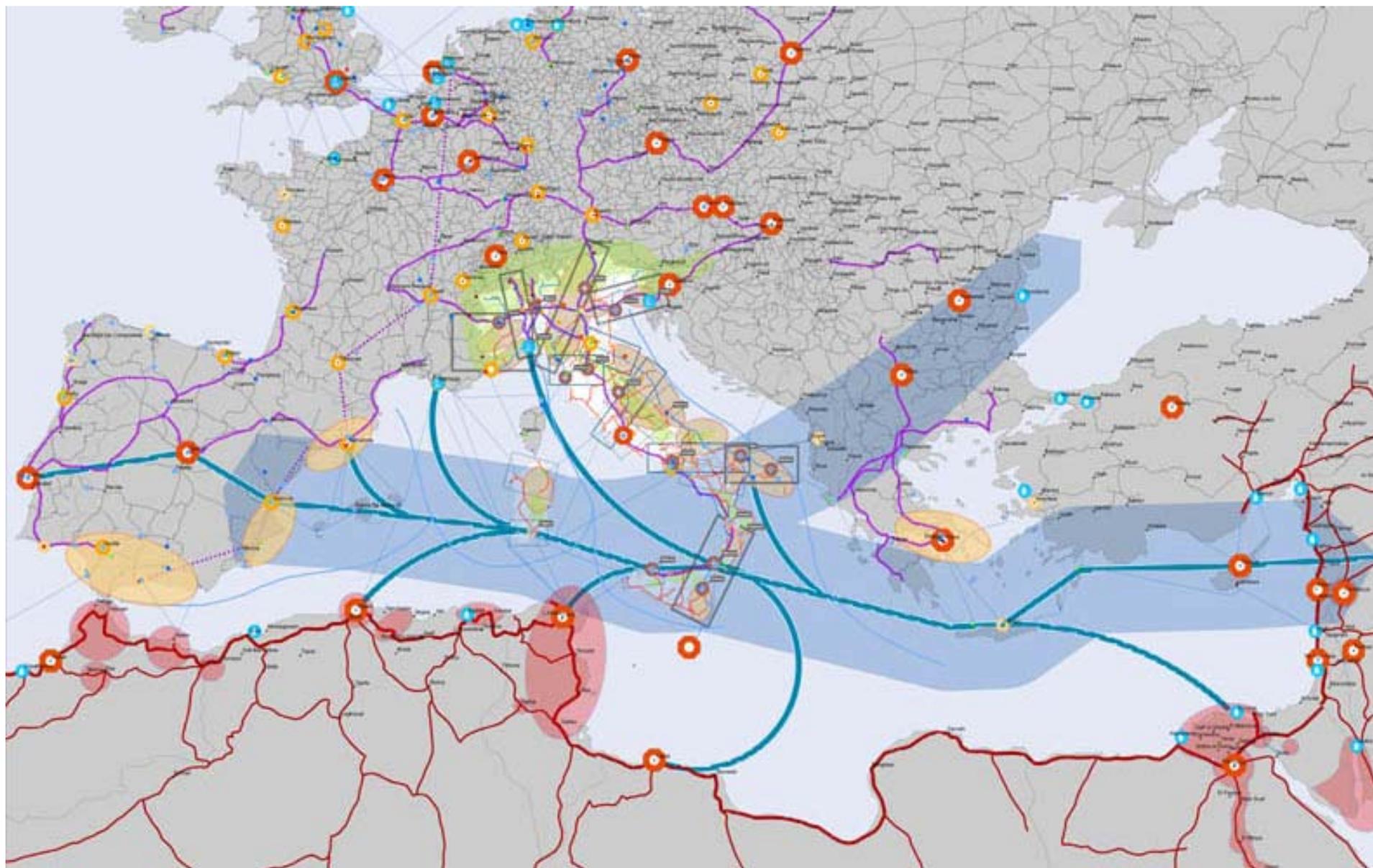
DAI “TERRITORI AREA” AI “TERRITORI RETE”

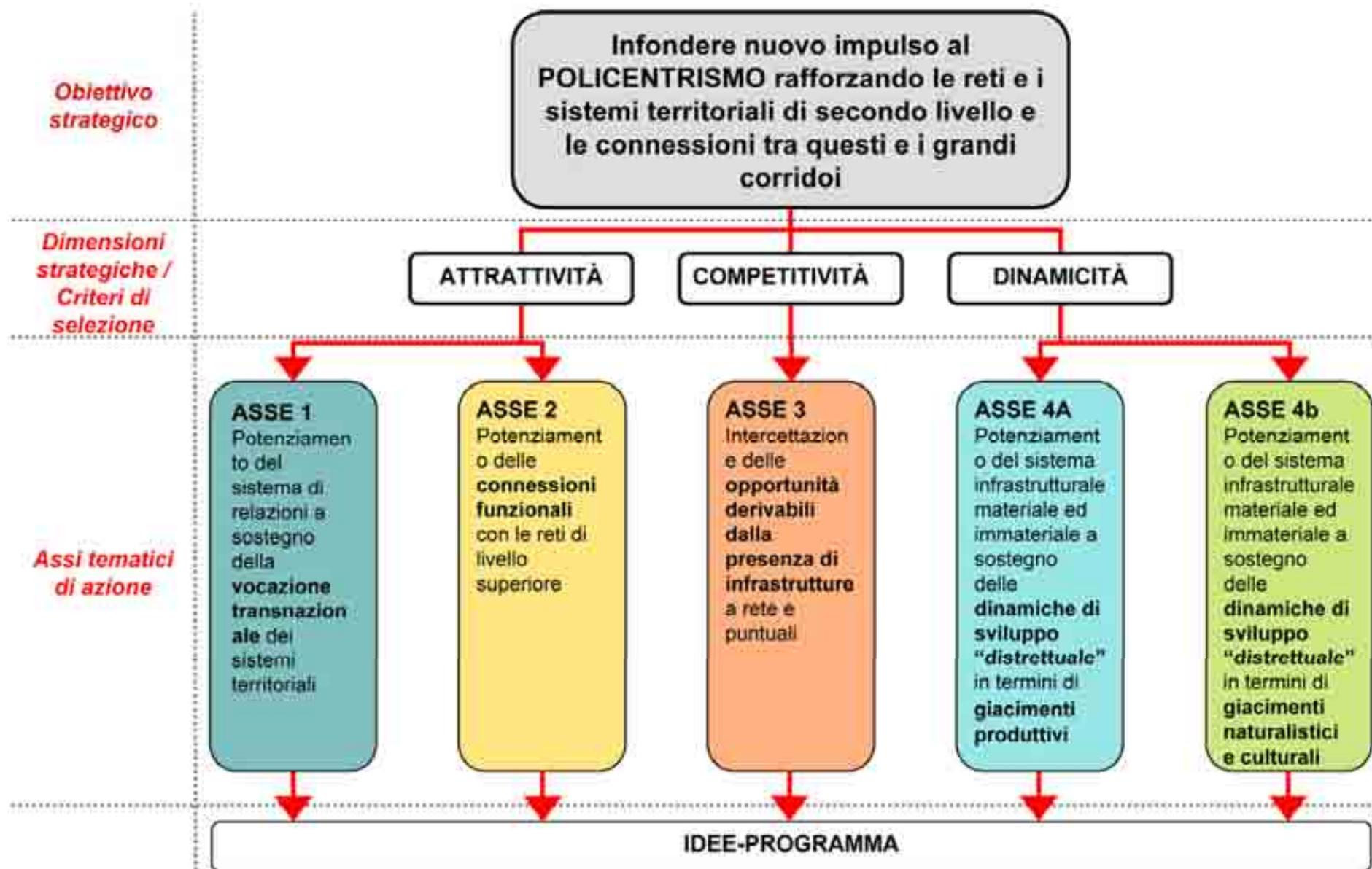


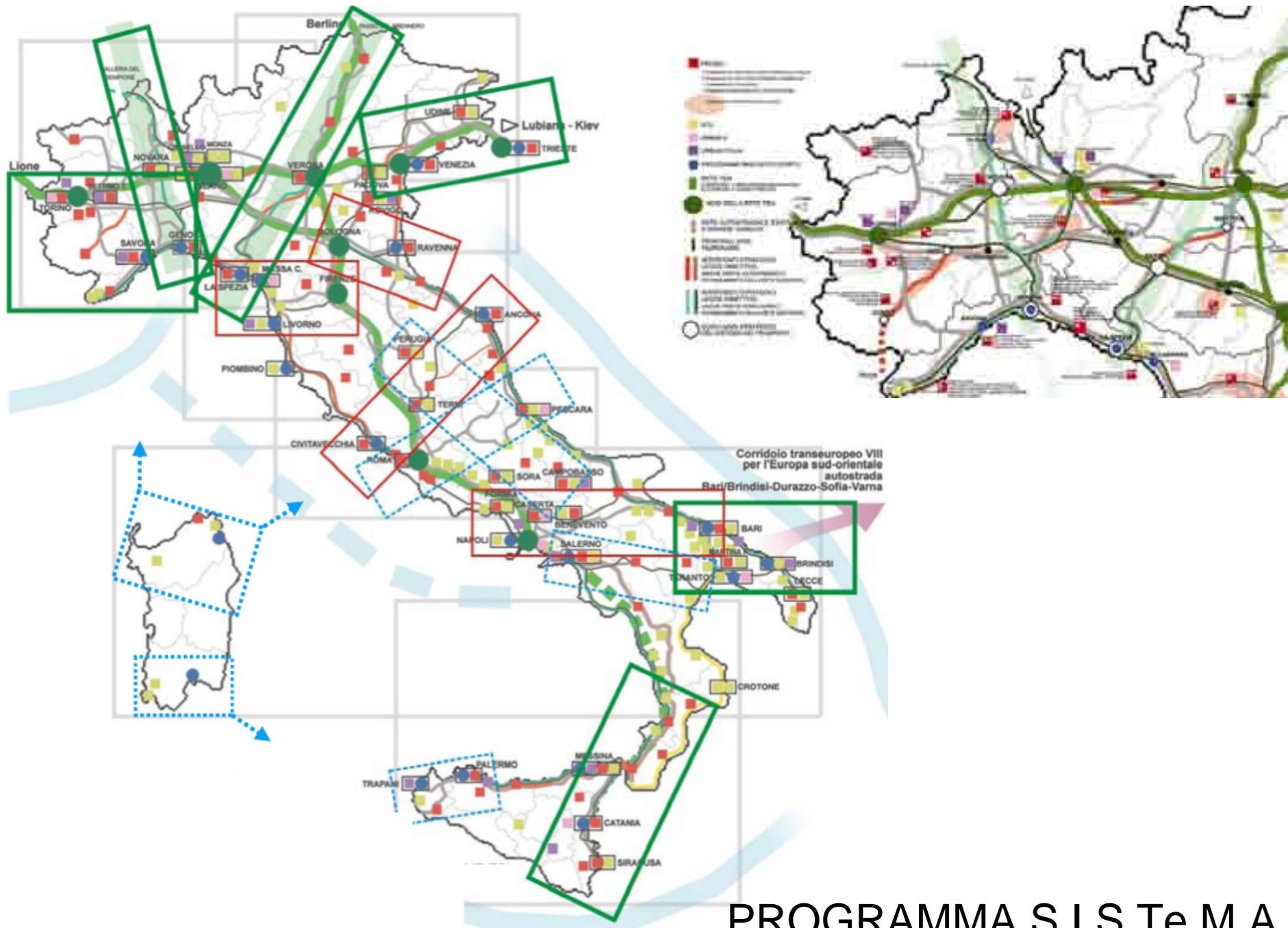
QSN
 Quadro Strategico Nazionale
 PON
 Piano Operativo Nazionale

PROGRAMMA S.I.S.Te.M.A.
 Sviluppo Integrato – Sistemi Territoriali – Multi Azione

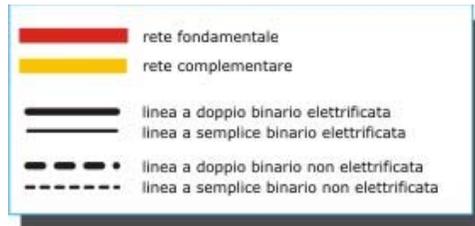
CORRIDOIO MEDITERRANEO E SISTEMI TERRITORIALI MULTI-AZIONE







PROGRAMMA S.I.S.Te.M.A.
Sviluppo Integrato – Sistemi Territoriali – Multi Azione



MOBILITA' PROVINCIALE

LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' DI RELAZIONE CON L'ESTERNO

•Le infrastrutture stradali preordinate al soddisfacimento della domanda esterna, assolvendo prevalentemente a funzioni di **collegamento (in esterno)** e attraversamento del territorio provinciale, sono costituite **dall'autostrada A12, dalle S.S. 20 e S.S. 28 e dalla linea ferroviaria Genova/Ventimiglia**.

•Per quanto concerne la rete autostradale, **si deve registrare la sostanziale idoneità dell'attuale dotazione rispetto alla dimensione della domanda, pur considerando gli elevati tassi di crescita del traffico pesante** e le non evitabili situazioni di congestione in concomitanza con i periodi a maggiore afflusso turistico (peraltro prevalentemente determinate da strozzature a valle dei caselli autostradali). Si rileva, infatti, che: **1 i volumi di traffico a km sono largamente inferiori ai valori medi nazionali; 2 i livelli di servizio (parametro che esprime il rapporto tra volumi di traffico e capacità della rete) sono in assoluto tra i più bassi della rete ligure**, sia nei mesi invernali che in quelli estivi: ciò indica che la capacità della rete è mediamente sotto utilizzata.

•**Le due direttrici di penetrazione verticale, rappresentate dalle S.S. 20 e S.S. 28, offrono entrambe prestazioni al traffico di valico di modesta qualità, tali da giustificare gli importanti interventi di carattere strutturale che da tempo sono stati prefigurati e in parte realizzati (con l'esclusione al momento dei tratti di valico)**. Peraltro, in ragione delle caratteristiche del territorio attraversato, entrambe le arterie presentano **valori critici del rapporto tra flussi di traffico attivabili e volumi d'investimento**, che ne hanno rallentato la realizzazione. Resta l'esigenza imprescindibile di dotare la provincia di almeno un'infrastruttura di collegamento con il Piemonte occidentale competitiva, in termini di tempo e di costo di percorrenza, con le connessioni autostradali esistenti.

•**Per quanto riguarda la rete ferroviaria è già stata definita la sua nuova configurazione. Si osserva da un lato che è stata dedicata grande attenzione al progetto della nuova linea, dall'altro per il riuso del tracciato dismettendo** resta da dare soluzione attuativa all'esigenza di connettere le nuove stazioni decentrate con il sistema insediativo nonché di integrare il trasporto locale per supplire alla minore capillarità del servizio ferroviario.

•**L'Aeroporto di Villanova d'Albenga si propone come infrastruttura d'interesse per la provincia imperiese in virtù della sua localizzazione e delle potenzialità di sviluppo per voli passeggeri nazionali di linea.**

LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' LOCALE

•Le maggiori criticità si sono manifestate sulla **S.S. 1 (o ex S.S. 1) e in particolare in corrispondenza dei tre maggiori centri (ambiti di Sanremo, Imperia e Ventimiglia)**. **La soluzione viene generalmente individuata nella realizzazione di bypass dei centri abitati, comunemente indicati come "Aurelia bis"**. Di minore entità sono indubbiamente i problemi posti dall'altra statale, la S.S. 453 (della Valle Arroscia), ormai quasi completamente ammodernata.

•**La rete provinciale** (in oggi ancor più consistente per effetto dei trasferimenti di ex strade statali) **presenta caratteri di estesa capillarità e con uno sviluppo globale di circa 840 km** copre un territorio esteso, caratterizzato da un basso carico antropico (la popolazione residente servita esclusivamente da viabilità provinciale è stimata pari a circa 29.000 unità) e da un'orografia a prevalente carattere montano. Tali insieme di condizioni determinano **livelli di utilizzazione della rete generalmente molto bassi**, con la sola esclusione della S.P. 7 (breve tratto di strada che raccorda la S.S. 453 con la S.S. 28 e che raccoglie, quindi, il traffico di scambio delle due statali) e della S.P. 64 (strada di fondovalle che attraversa i comuni di Dolceacqua e Camporosso fino a raccordarsi con la ex S.S. 1 in comune di Ventimiglia), che risulta essere la strada provinciale più trafficata.

•**Buona parte della rete provinciale necessiterebbe di cospicui interventi manutentivi, per i quali non sembrano esistere tutte le risorse finanziarie necessarie**. Nel 2001 si era stimato che il fondo stradale fosse in buona - ottima condizione solo per il 9 % del suo sviluppo e presentasse condizioni di accettabilità (tenuto conto delle caratteristiche della domanda) per il 63 % dello sviluppo. Il complesso di tali condizioni potrebbe costringere ad una progressiva dismissione (quantomeno di fatto) di parte della rete, prospettiva che si scontra con la seguente consapevolezza: la viabilità provinciale è, nella sua gran parte, sistema infrastrutturale indispensabile per garantire l'accessibilità ai nuclei abitati delle aree interne ed, inoltre, risorsa strategica per la valorizzazione ai fini turistici del territorio.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

•Le analisi sviluppate in sede di Descrizione Fondativa segnalano una **profonda crisi del Trasporto Pubblico Locale** ed una modesta propensione all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico per gli spostamenti intercomunali: **- i servizi di trasporto su gomma reggono infatti solo negli urbani**, pur a fronte di un calo, comunque presente, di domanda; **- nel comparto extraurbano** si assiste invece ad una **progressiva notevole diminuzione dell'offerta di trasporto** e ad una ancora maggiore diminuzione dei passeggeri trasportati; **- i servizi su ferro presentano i più bassi tassi di utilizzazione a livello regionale**, senza che ciò sia direttamente ascrivibile a minori standard prestazionali.

•Un'indiretta conferma di tale situazione si riscontra nell'elevato tasso di crescita dell'erogato di carburante a livello provinciale, notevolmente superiore a quello medio regionale. Tale indicatore segnala un'accentuazione nell'imperiese della generale crescente propensione all'utilizzo del mezzo privato; le conseguenze di tale fenomeno sono direttamente leggibili nella quotidiana esperienza dei cittadini: congestione del traffico e decremento della qualità ambientale. La modesta propensione all'utilizzo del trasporto pubblico locale potrebbe riconfermarsi a fronte dell'entrata in esercizio della nuova linea ferroviaria San Lorenzo al Mare - Ospedaletti (peraltro di notevole importanza per il trasporto a media - lunga percorrenza, oggi penalizzato da basse velocità commerciali) a causa del diradamento delle stazioni e, in alcuni casi, di localizzazioni di queste in posizioni non più baricentriche rispetto agli insediamenti urbani.

INFRASTRUTTURE PER I COLLEGAMENTI ESTERNI

FATTORI NEGATIVI

- I GRANDI PIANI INFRASTRUTTURALI, DEDICATI IN GRAN PARTE ALLA LOGISTICA E PARZIALMENTE AL TRASPORTO DI PERSONE, NON PREVEDONO NUOVE OPERE PER IL COINVOLGIMENTO DIRETTO DELL'IMPERIESE E QUINDI DI SANREMO'.
- SANREMO, COME TUTTA LA PROVINCIA DI IMPERIA, È QUINDI DEBOLMENTE INTERCONNESSA AL NETWORK TRASPORTISTICO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
- LE INFRASTRUTTURE SONO APPENA SUFFICIENTI AI NORMALI FLUSSI DI TRAFFICO, MA APPENA AUMENTANO, VANNO IN CRISI PER SOTTO-DIMENSIONAMENTO
- LE OPERE IN PROGRAMMA SONO SOLO DI COMPLETAMENTO E ADEGUAMENTO DELL'ESISTENTE
- BACINO PORTUALE SOTTO UTILIZZATO, DESTINATO SOSTANZIALMENTE AL RICOVERO DELLE IMBARCAZIONI STANZIALI; SCARSA INTERAZIONE COL CONTESTO URBANO E TERRITORIALE.

FATTORI POSITIVI

- SANREMO PUO' RECUPERARE UNA PROPRIA CENTRALITA' NONOSTANTE IL DIMENSIONAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE, GRAZIE ALLA MODESTA LA DISTANZA DAI NODI DEI GRANDI FLUSSI DI TRAFFICO.
- GLI AEROPORTI DI GENOVA, ALBENGA E NIZZA (2° IN FRANCIA), E LA STAZIONE DI NIZZA DOVE TERMINA LA SUA CORSA IL TGV, SONO RAGGIUNGIBILI ABBASTANZA RAPIDAMENTE
- IL PORTO PUO' DIVENTARE UN IMPORTANTE HUB DI CARATTERE TURISTICO ALL'INTERNO DEL SISTEMA DEI PORTI TURISTICI DEL TIRRENO: IPOTESI DI GENERAZIONE DI UN "CLUSTER" TURISTICO CON I PORTI DELLA COSTA AZZURRA E DELLA LIGURIA (INVITO DI CANNES)
- NEI CONFRONTI DELLA CITTA', IL PORTO PUO' ESSERE INTESO COME NUOVA PORTA URBANA E LUOGO DI INTERCONNESSIONE TRA TERRA E MARE.
- IL PORTO RAPPRESENTA UNA ENORME RISORSA, PERCHE' E' L'UNICA INFRASTRUTTURA CONNESSA DIRETTAMENTE ALLA SCALA GLOBALE: VI SONO AMPI MARGINI DI RIFUNZIONALIZZAZIONE, VALORIZZAZIONE SIA IN TERMINI INFRASTRUTTURALI, SIA GESTIONALI.

SWOT DI INQUADRAMENTO
PER STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE DEL PORTO
COME RISPOSTA AD UNA NUOVA ACCESSIBILITA'

OPPORTUNITA'

- DOMANDA IN CRESCITA SOPRATTUTTO DI ARMATORI CON IMBARCAZIONI DI GRANDI DIMENSIONI
- MANCANZA DI UNA VERA CONCORRENZA TRA PORTI PER ECCESSO DI DOMANDA
- POSSIBILITA' DI INTERAZIONE CON L'ENTROTERRA (da valorizzare)
- TRAFFICO DI TRANSITO DA INTERCETTARE VALORIZZANDO E PROMUOVENDO IL TERRITORIO
- SCARSA ATTIVITA' DI PROMOZIONE
- TRASPORTO PUBBLICO

MINACCE

- NECESSITA' DI MAGGIORE MOBILITA' DEL DIPORTISTA (gestione)
- AUMENTO DELLA PRESENZA DI NAVETTE O MEGA-YACHT (struttura)

PUNTI DI FORZA

- TRADIZIONE TURISTICA DI ALTO LIVELLO DELLA CITTA' E FACILE COLLEGAMENTO ALLA COSTA AZZURRA
- CANTIERISTICA NAVALE DI LIVELLO (spostamento dei cantieri alla foce dell'Armea)

PUNTI DI DEBOLEZZA

- SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE TRASPORTISTICHE ALLA SCALA URBANA, EXTRA-URBANA E DI GRANDE COLLEGAMENTO
- SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE STRUTTURE TURISTICHE
- APPEAL DECADENTE DELL'IMMAGINE DELLA CITTA'

**OCCORRE COLLEGARE IL PORTO CON LA CITTA' E L'ENTROTERRA:
RIQUALIFICAZIONE DEL SISTEMA VIABILISTICO URBANO E EXTRAURBANO**

QUADRO SINTETICO DELLE CRITICITA'

Viabilita' di accesso e scorrimento:

- AUTOSTRADA SOTTO DIMENSIONATA
- AURELIA BIS INCOMPIUTA QUINDI SOTTOUTILIZZATA
- RETE DI COLLEGAMENTO DELL'ENTROTERRA OBSOLETA
- SISTEMA DEI PARCHEGGI PERIFERICI CARENTE

Viabilita' di attraversamento locale:

- SEZIONI STRADALI INADEGUATE
- NODI CRITICI (colli di bottiglia)
- SISTEMA DEI PARCHEGGI CENTRALI CARENTE

IL PUC E' L'OCCASIONE PER DISEGNARE UN NUOVO ASSETTO DELLA MOBILITA'

e di riordino di tutte le ipotesi di riqualificazione infrastrutturale

OBIETTIVI

- RIEQUILIBRIO DELL'INFRASTRUTTURA TRASPORTISTICA E ADEGUAMENTO DEL SISTEMA DELLA SOSTA
- ADEGUAMENTI NORMATIVI E QUALITATIVI DELLE STRADE VERSO UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

STRATEGIE

- PIANIFICAZIONE DI TRE FASI DI INTERVENTO:

- 1.A BREVE TERMINE - LA SISTEMAZIONE DELLE CRITICITA' INTERNE AL TESSUTO URBANO
- 2.A MEDIO TERMINE - L'ADEGUAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA GRANDI ARTERIE E VIABILITA' LOCALE
- 3.A LUNGO TERMINE - VIABILITA' DI MEZZA COLLINA (strada delle sette chiese)
 - RIQUALIFICAZIONE DELLA RETE DI INTERCONNESSIONE COLLINARE E MONTANA



TURISMO

monitoraggio dell'offerta turistica

In riferimento alla relazione del 2010, dell'Osservatorio Turistico della Regione Liguria

L'IDENTITA' IMPRENDITORIALE

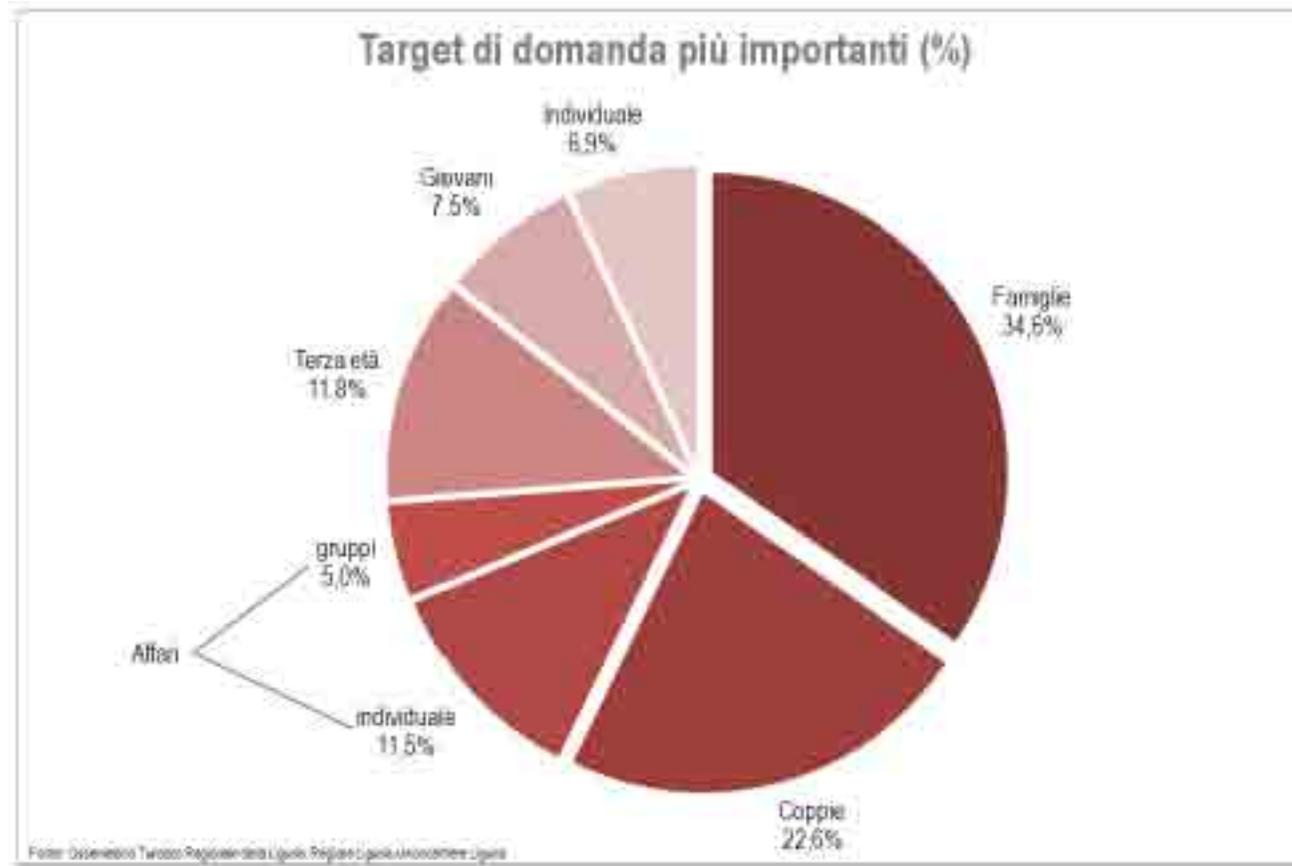
Dimensione delle imprese turistiche per provincia (%)					
numero di addetti					
	da 1 a 5	da 6 a 10	da 11 a 25	oltre 26	Totale
Imperia	52,4	26,2	19,0	2,4	100,0
Savona	73,5	14,3	8,2	4,1	100,0
Genova	50,0	20,7	17,2	12,1	100,0
La Spezia	48,0	32,0	16,0	4,0	100,0
Liguria	56,9	21,8	14,9	6,3	100,0

- ✓ Dimensione medio piccola
- ✓ Poco soggetta agli sbalzi del mercato (come accade per le grandi industrie)
- ✓ Scarsamente competitiva, perché poco propensa all'innovazione e difficilmente ha risorse economiche e professionali per competere con la velocità evolutiva dell'offerta internazionale

Quota di imprese turistiche con apertura stagionale per tipologia (%)			
	Annuale	Stagionale	Totale
Operatori congressuali	100,0	-	100,0
Agenzie di viaggi	91,9	5,4	100,0
Ristoranti	88,2	11,8	100,0
Alberghi	66,0	14,0	100,0
Campeggi	57,1	28,6	100,0
Stabilimenti balneari	21,4	78,6	100,0
Liguria	82,0	17,0	100,0

- ✓ Campeggi e stabilimenti balneari risentono della stagionalità, in parte anche gli alberghi
- ✓ Il resto delle imprese sono abbastanza scollegate dai problemi della stagionalità

LA CLIENTELA



- ✓ Il target di maggiore importanza è rappresentato dalle famiglie con figli e dalle coppie
- ✓ Buona la domanda del turismo d'affari
- ✓ Può essere interessante valutare target di domanda molto bassi per affrontare il mercato e avviare nuova offerta
- ✓ La conoscenza del target consente di individuare e soddisfare gli ambiti più significativi della domanda

LA DISTRIBUZIONE DEI TARGET PER TIPO DI IMPRESA E ANDAMENTO DELLA DOMANDA

I principali target di domanda per tipologia d'impresa (%)							
	Alberghi	Ristoranti	Campeggi	Stabilimenti balneari	Agenzie di viaggi	Operatori congressuali	Liguria
Famiglie	31,9	27,7	76,7	56,2	30,6	30,0	34,5
Coppie	23,5	26,5	6,7	9,1	26,3	5,0	22,5
Affari	20,5	23,6	-	1,2	9,3	25,0	16,5
individuale	14,5	12,6	-	1,0	7,3	15,0	11,4
gruppi	6,0	11,0	-	0,2	2,1	10,0	5,0
Terza età	11,1	8,3	5,0	16,9	15,0	2,5	11,8
Giovani	6,0	7,1	8,3	14,6	8,5	17,5	7,4
Individuale	6,3	6,7	3,3	2,1	10,3	20,0	6,9
Altro	0,7	-	-	-	0,0	-	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Andamento dei principali target di domanda (%)				
	In crescita	Stabile	In calo	Totale
Famiglie	27,0	50,3	22,6	100,0
Coppie	33,1	52,3	14,6	100,0
Individuale	17,8	53,4	28,8	100,0
Terza età	26,1	38,6	35,2	100,0
Giovani	32,1	38,5	29,5	100,0
Affari	31,3	49,4	19,3	100,0
individuale	31,3	50,7	17,9	100,0
gruppi	38,9	33,3	27,8	100,0
Altro	44,4	22,2	33,3	100,0

- ✓ Il campeggio è la principale modalità di fruizione per le famiglie con figli
- ✓ La scelta dell'albergo è invece ben distribuita tra tutti i target
- ✓ In generale i target di domanda risultano stabili, con una crescita contro-tendenza per la domanda delle coppie

LA PROVENIENZA DEI TARGET

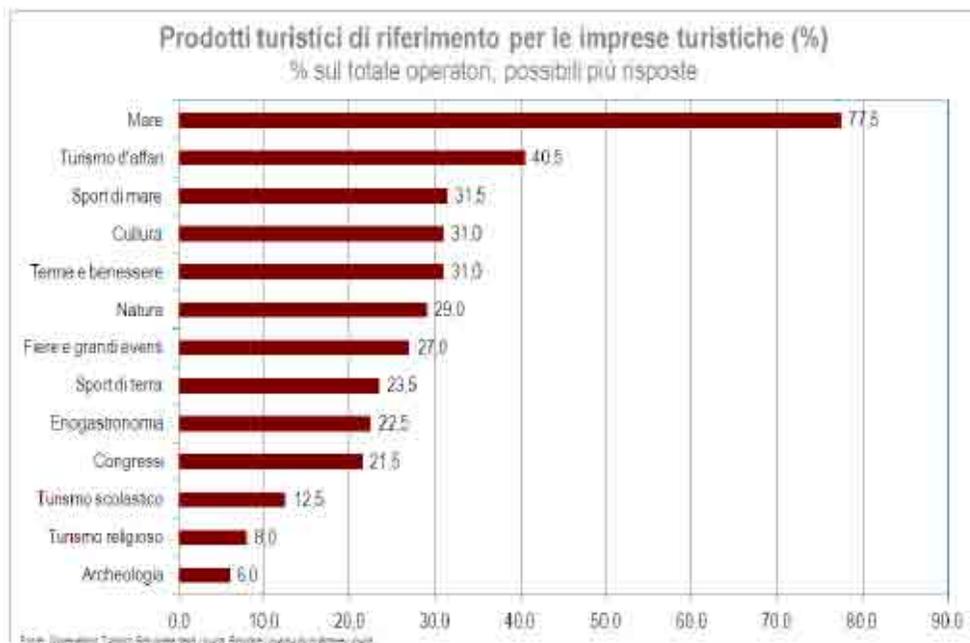
Principali mercati stranieri per provincia					
Imperia	Germania	Francia	Paesi Bassi	Europa del Nord	Stati Uniti
Savona	Germania	Francia	Swizzera	Regno Unito	Paesi Bassi
Genova	Francia	Germania	Swizzera	Regno Unito	Stati Uniti
La Spezia	Germania	Stati Uniti	Francia	Cina	Regno Unito

- ✓ La qualità dei nostri borghi storici e dell'ambiente naturale uniti ad un basso livello di antropizzazione attraggono ancora turisti dal Nord Europa in particolare dalla Germania

LA SPECIALIZZAZIONE SUI PRODOTTI TURISTICI

- ✓ La specializzazione turistica di tutta la Regione, ma in particolare della Provincia di Imperia è il Mare
- ✓ Per quanto il nostro territorio sia ricco di tradizioni, eccellenze e tipicità, questo segmento non sembra in grado da solo, di orientare e attirare nuova domanda.

E' fondamentale in questo caso rendersi conto dell'importanza dello sviluppo di relazioni di sistema con altri settori e sviluppando opportune strategie di marketing territoriale (mare, cultura)



I prodotti turistici di riferimento per le imprese turistiche per provincia

% sul totale operatori, possibili più risposte

	Imperia	Savona	Genova	La Spezia	Liguria
Mare	93,2	75,0	62,1	96,2	77,5
Turismo d'affari	36,4	28,1	59,1	30,8	40,5
Sport di mare	40,9	28,1	27,3	34,6	31,5
Cultura	31,8	15,6	50,0	19,2	31,0
Terme e benessere	34,1	18,8	42,4	26,9	31,0
Natura	40,9	18,8	24,2	46,2	29,0
Fiere e grandi eventi	29,5	9,4	47,0	15,4	27,0
Sport di terra	38,6	23,4	12,1	26,9	23,5
Enogastronomia	36,4	15,6	21,2	19,2	22,5
Congressi	15,9	7,8	42,4	11,5	21,5
Turismo scolastico	15,9	7,8	16,7	7,7	12,5
Turismo religioso	6,8	4,7	15,2	-	8,0
Archeologia	-	3,1	13,6	3,8	6,0

PRODOTTI CONSOLIDATI, IN VIA DI SVILUPPO E IN CRISI

I prodotti turistici di successo per le imprese turistiche per provincia
% sul totale operatori, possibili più risposte

	Imperia	Savona	Genova	La Spezia	Liguria
Mare	63,6	37,5	37,9	80,8	49,0
Natura	25,0	4,7	13,6	26,9	15,0
Turismo d'affari	11,4	9,4	13,6	23,1	13,0
Enogastronomia	13,6	9,4	7,6	19,2	11,0
Cultura	4,5	10,9	15,2	7,7	10,5
Fiere e grandi eventi	9,1	4,7	13,6	11,5	9,5
Sport di terra	6,8	9,4	4,5	3,8	6,5
Terme e benessere	4,5	4,7	10,6	-	6,0
Congressi	2,3	1,6	12,1	3,8	5,5
Sport di mare	4,5	-	6,1	7,7	4,0
Turismo religioso	-	1,6	6,1	-	2,5
Turismo scolastico	-	-	3,0	3,8	1,5
Archeologia	-	-	3,0	-	1,0

I prodotti turistici in via di sviluppo per le imprese turistiche per provincia
% sul totale imprese, possibili più risposte

	Imperia	Savona	Genova	La Spezia	Liguria
Cultura	20,5	3,1	21,2	7,7	13,5
Sport di terra	20,5	4,7	10,6	15,4	11,5
Enogastronomia	9,1	4,7	21,2	3,8	11,0
Sport di mare	18,2	4,7	9,1	11,5	10,0
Turismo d'affari	9,1	6,3	13,6	3,8	9,0
Mare	11,4	9,4	7,6	-	8,0
Natura	13,6	6,3	4,5	11,5	8,0
Terme e benessere	2,3	1,6	15,2	7,7	7,0
Fiere e grandi eventi	9,1	4,7	7,6	3,8	6,5
Congressi	6,8	1,6	4,5	7,7	4,5
Turismo scolastico	4,5	1,6	3,0	-	2,5
Turismo religioso	2,3	1,6	1,5	-	1,5
Archeologia	-	-	3,0	-	1,0

I prodotti turistici in fase recessiva per le imprese turistiche per provincia
% sul totale imprese, possibili più risposte

	Imperia	Savona	Genova	La Spezia	Liguria
Turismo scolastico	9,1	6,3	10,6	3,8	8,0
Turismo d'affari	6,8	4,7	13,6	3,8	8,0
Congressi	4,5	4,7	12,1	-	6,5
Mare	13,6	6,3	3,0	-	6,0
Fiere e grandi eventi	11,4	-	9,1	-	5,5
Archeologia	-	3,1	6,1	3,8	3,5
Turismo religioso	-	1,6	7,6	-	3,0
Sport di mare	2,3	3,1	1,5	-	2,0
Enogastronomia	2,3	1,6	3,0	-	2,0
Cultura	2,3	-	3,0	-	1,5
Natura	2,3	-	3,0	-	1,5
Sport di terra	-	1,6	1,5	-	1,0
Terme e benessere	-	-	3,0	-	1,0

Prodotti consolidati:

- ✓ Il mare rimane il punto di riferimento delle imprese della Liguria, ma soprattutto per la Provincia di Imperia, e sembra strano vedere come le molte infrastrutture per la balneazione, risultino datate e mal tenute.
- ✓ La natura è un altro prodotto emergente insieme a tutte le sue declinazioni
- ✓ La cultura e quindi tutto il mondo alle spalle della spiaggia non è ritenuto attrattivo

Prodotti in via di sviluppo:

- ✓ Sport, cultura ed enogastronomia si pensa possano essere le leve di un possibile sviluppo turistico
- ✓ La natura, non è considerata come si dovrebbe, sintomo di staticità di un sistema turistico appagato dal godimento di una rendita di posizione ormai consolidatasi nel tempo. Rischio di decadenza dell'immagine!

Prodotti in crisi:

- ✓ Il turismo scolastico e quello d'affari sono quelli che in un clima di sostanziale staticità hanno il maggiore trend negativo.

FATTORI DI SUCCESSO E CRITICITÀ

I fattori di successo per un'impresa per provincia (%)

% sul totale operatori; possibili più risposte

	Imperia	Savona	Genova	La Spezia	Liguria
Cultura dell'accoglienza	34,1	35,9	31,8	53,8	36,5
Qualità delle strutture ricettive	50,0	18,8	31,8	34,6	32,0
Formazione qualificata del personale	31,8	9,4	42,4	26,9	27,5
Comunicazione/gestione dell'immagine	18,2	9,4	31,8	34,6	22,0
Gestione qualitativa	18,2	23,4	13,6	26,9	19,5
Aggiornamento sul mercato	18,2	10,9	27,3	15,4	18,5
Forti specializzazioni	20,5	7,8	30,3	7,7	18,0
Organizzazione del territorio	25,0	7,8	15,2	26,9	16,5
Dotazione di numerosi servizi	15,9	12,5	21,2	11,5	16,0
Innovazione/ricerca nei servizi	18,2	15,6	10,6	7,7	13,5
Formazione qualificata degli imprenditori	20,5	6,3	12,1	11,5	12,0
Informalizzazione	6,8	1,6	18,2	-	8,0

Principali tipologie di servizi carenti nel territorio per provincia (%)

% sul totale operatori; possibili più risposte

	Imperia	Savona	Genova	La Spezia	Liguria
Infrastrutture, trasporti	56,8	42,2	51,5	34,6	47,5
Parcheggi	20,5	34,4	34,8	30,8	31,0
Attrazioni per i giovani ed attività culturali	22,7	21,9	9,1	26,9	18,5
Informazione/organizzazione turistica	13,6	6,3	16,7	15,4	12,5
Qualità delle strutture e dei servizi	13,6	15,6	7,6	15,4	12,5
Promozione del territorio	9,1	6,3	9,1	7,7	8,0
Scarsa cura del territorio e dell'ambiente	11,4	3,1	9,1	7,7	7,5
Sicurezza	11,4	-	4,5	7,7	5,0
Salie congressi/attività fieristiche	2,9	3,1	7,6	-	4,0
Coordinamento delle varie offerte	-	1,6	4,5	-	2,0
Servizi sportivi	4,5	-	3,0	-	2,0
Altro	2,9	1,6	1,5	-	1,5

Fattori di successo:

Qualità delle strutture e delle infrastrutture per il turismo

- ✓ Formazione qualificata degli imprenditori
- ✓ Rapporto col territorio e disponibilità di servizi a supporto delle attività turistiche
- ✓ Rapporto con la Pubblica Amministrazione a cui spetta l'onere della pianificazione

Criticità:

- ✓ Carenze nell'infrastruttura per l'accessibilità al territorio
- ✓ Carenze di parcheggi
- ✓ Scarsa cura e tutela dell'ambiente (pochi lo dicono perché sono assuefatti)
- ✓ Carenze nelle infrastrutture
- ✓ Sicurezza per i cittadini ed i turisti

**IL NUOVO IL PUC SI PREFIGGE COME MACRO OBIETTIVO
LA “COSTRUZIONE DI UN NUOVO PAESAGGIO”**

**I RAPPORTI INTERATTIVI TRA INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA’,
INFRASTRUTTURE PER IL TURISMO, RETE AMBIENTALE, ATTIVITA’ CULTURALI,
DEFINISCONO PARTE DEI CONTENUTI SOSTANZIALI
PER LA TRASFORMAZIONE
DEL TERRITORIO**