

Maurizio Pozella

Breve analisi del settore crocieristico alla Spezia

Il settore crocieristico a partire dagli anni ottanta ha riportato tassi di crescita elevati.

Gli studi riguardo al prodotto crocieristico stanno aumentando in modo significativo e i motivi sono molteplici. Il settore, pur essendo giovane, evidenzia una crescita elevata e inarrestabile; si deve far fronte alle nuove esigenze sempre più complesse dei consumatori, che portano alla diversificazione della domanda e dell'offerta; questo business sta assumendo rilievo anche per il significativo impatto economico che ha sui porti di imbarco e di sbarco, contribuendo alla creazione di nuove opportunità per l'intera area territoriale.

Negli ultimi anni il settore delle crociere sta attraversando una fase di potente espansione e il bacino del mediterraneo è considerato la principale meta europea per quanto riguarda il numero di scali effettuati ed il numero di passeggeri. In particolare l'Italia assume il ruolo di principale destinazione con circa 5 milioni di passeggeri all'anno ed è stata, negli ultimi anni, il principale paese europeo beneficiario del business generato dal turismo crocieristico.

Con il trascorrere degli anni gli imbarchi e gli sbarchi presso i porti italiani sono diventati sempre più elevati tanto che, prendendo come riferimento il periodo di tempo tra il 2000 e il 2010, è possibile rilevare un incremento del traffico nei porti italiani di quattro volte, da 2.4 milioni nel 2000 a 9.5 milioni nel 2010.

Questo cambiamento è avvenuto in meno di dieci anni e, a dispetto della crisi, ha fatto sì che il settore sia cresciuto anche nel 2009 di +12% di passeggeri in Europa e di +16% in Italia, che detiene più del 30% dei volumi sul totale del mercato europeo.

Gli effetti del turismo crocieristico sono noti, la presenza di navi da crociera e dei suoi passeggeri ha un impatto economico molto rilevante sul territorio, che può essere misurato mediante lo studio del livello di occupazione, del reddito, del gettito fiscale generato e l'atteggiamento della comunità residente nei confronti dello sviluppo di un settore particolare come quello del turismo crocieristico, il quale dipende anche dalla percezione degli effetti economici a cui questo può portare.

L'impatto economico può essere sia diretto sia indiretto. I crocieristi in imbarco spesso soggiornano una o più notti prima della partenza della nave nei luoghi circostanti al punto di partenza, usufruendo dei servizi di ristorazione, di trasporto, di accoglienza.

Questo tipo di turismo "crea un valore non monetario nel breve termine, ma di valorizzazione del territorio in una prospettiva di lungo termine", poiché il territorio viene visitato da un numero rilevante di persone le quali possono attivare un passaparola che diventa essenziale per la valorizzazione dell'area visitata quale meta turistica presso un vasto pubblico.

Sono altrettanto noti i requisiti necessari ad un'azione di attrazione dei traffici, riconducibili essenzialmente all'offerta che un sistema portuale è in grado di produrre:

1) Infrastrutture / Collegamenti

- Facilità di accesso (tempi di manovra contenuti – sicurezza della manovra);
- Esistenza di banchine dedicate e di lunghezza adeguata alle navi da ricevere;
- Fondali adeguati alle navi che si deve ricevere;
- Strutture ricettive adeguate;
- Facilità di collegamenti fra aeroporto, stazione e terminal marittimo;
- Facilità di collegamenti fra porto e città;
- Qualità dei servizi tecnico/nautici e loro carattere obbligatorio solo quando si presentano motivi di sicurezza;
- Esistenza di parcheggi di dimensioni adeguate per i passeggeri che raggiungono l'imbarco con la loro auto;
- Zone di parcheggio sufficienti per la sosta dei pullman adibiti al trasporto dei passeggeri da e per l'aeroporto o per le escursioni;

2) Economicità

- politiche tariffarie delle Autorità portuali e dei terminalisti (scali, servizi, ecc)
- Economicità e disponibilità dei servizi connessi allo scalo (rifornimenti, bunkeraggio, servizi di catering, etc.)

3) Qualità dei servizi

4) Sicurezza accosti

5) E, nel caso dei traffici crocieristici, elementi di interesse del territorio (storico, culturale, paesaggistico, ecc) e relazioni sotto il profilo turistico e logistico, con l'area territoriale retrostante (fattori extra-portuali)

L'esercizio di opzioni effettivamente utili allo sviluppo delle attività è subordinato ad una chiara visione degli obiettivi stabiliti e delle problematiche connesse al loro raggiungimento.

Risulta quindi fondamentale la profonda consapevolezza del perché, del cosa e del come fare, posto che ogni azione esercitata in assenza di tali presupposti, si rivela del tutto dispersiva e quindi antieconomica.

La valorizzazione del territorio passa imprescindibilmente dalla valorizzazione delle realtà operative che vi insistono.

Il porto della Spezia da oltre dieci anni accoglie navi da crociera ma è dal 2013 che si è registrato un vero e proprio boom, con una crescita nel periodo 2012/2015 del 1500% circa.

Importante per la sua localizzazione nella parte nordoccidentale del Mediterraneo, ad oggi è stabilmente presente nella geografia dei principali porti crocieristici italiani. Tra i motivi di tale fenomeno si pone senz'altro in evidenza la localizzazione geografica che consente, con brevi percorrenze, di raggiungere le più apprezzate mete turistiche situate nella provincia (Portovenere, Cinque Terre, ecc.) o nella vicina Toscana (Firenze, Pisa).

Fino al 2012 il porto spezzino registrava un traffico passeggeri di non oltre 100 mila unità, ed è entrato a far parte degli itinerari delle più grandi compagnie crocieristiche (Royal Caribbean, Iberocruceros,

MSC Crociere, Costa Crociere) a partire dal 2013, per poi arrivare ad accogliere nel 2015 circa 667.000 crocieristi, contribuendo a rafforzare il ruolo e il peso dell'intera Liguria nella sua leadership nazionale per movimentazione dei crocieristi.

La Spezia non è ancora inclusa nella "top ten" dei porti del Mediterraneo che, nel 2015, si è attestata al 14mo posto per numero di passeggeri movimentati e di toccate nave quindi.

In generale, possiamo affermare che nell'ultima decade tutti i porti sono cresciuti, ma quello che ha presentato una variazione più accentuata è sicuramente quello della Spezia (+727%), che ha trainato la crescita della Liguria, restando davanti a porti molto famosi come Mykonos e Kusadasi, avendo peraltro valori vicini a Dubrovnik, che occupa il decimo posto.

Per identificare e analizzare le ricadute economiche nell'area spezzina generate dall'arrivo e dalla presenza delle navi da crociera nel porto, la società Risposte Turismo ha stato adottato un processo di scomposizione della spesa tra crocieristi, equipaggi a terra e delle compagnie crocieristiche quando approdano.

Complessivamente, il contributo dell'attività crocieristica per il territorio della Spezia nell'anno 2015 è stimabile in una spesa diretta di 30,9 milioni di euro.

Il contributo totale dalle spese dirette alla Spezia dell'attività crocieristica generato sulla base dei parametri utilizzati su scala nazionale è, invece, di oltre 96 milioni di euro.

Spesa diretta crocieristi	22.733.993
Spesa diretta equipaggio	1.956.221
Spesa diretta compagnie di crociera	6.252.000
Vettore di spesa diretta iniziale (La Spezia)	30.942.214

(Fonte: Risposte Turismo)

In termini occupazionali l'attività crocieristica alla Spezia attiva circa 720 unità di lavoro complessive, che implicano quasi 16 milioni di euro.

Il turismo crocieristico è quindi uno dei settori su cui scommettere e puntare, in quanto rappresenta uno dei tasselli capaci di portare benefici all'intera economia locale.

Il Quarto rapporto sull'economia del Mare realizzato da Unioncamere e SI. Camera in collaborazione con le Camere di Commercio di Latina, Venezia e La Spezia, ha stimato come alla Spezia l'incidenza del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare sul totale dell'economia provinciale sia del 13,5% con 3.136 milioni di euro di valore aggiunto.

Il turismo crocieristico alla Spezia ha registrato, come notato in precedenza, una espansione senza paragoni nel contesto nazionale degli ultimi anni, generando un grande impatto nel territorio spezzino, nonostante sia molto difficile trattenere i crocieristi in transito all'interno del comune per le ore di sosta della nave, anche alla luce delle molteplici offerte di escursioni in territori limitrofi.

Il traffico crocieristico nel 2015 è cresciuto di oltre il 40%, ponendo la spezia fra i primi 10 porti crocieristici italiani e dimostrando che la strada intrapresa è quella giusta.

Per quanto riguarda il nostro paese in generale, possiamo affermare che nell'ultima decade tutti i porti italiani sono cresciuti, ma quello che ha presentato una variazione più accentuata è sicuramente quello della Spezia (+727%), che ha trainato la crescita della Liguria.

Preso atto che il settore delle crociere assume un valore sempre maggiore per la città, ne consegue che lo sviluppo crocieristico rappresenta un obiettivo strategico, richiedendo un impegno al fine di moltiplicare gli effetti positivi che questo provoca sul territorio, attesa la fase transitoria per realizzare i progetti previsti per la realizzazione della nuova stazione crocieristica.

Il nostro golfo è uno dei più belli e attrattivi del mediterraneo e dobbiamo lavorare per rendere il nostro scalo sempre più accogliente.

Il settore crocieristico sta infatti assumendo sempre maggiore valore per la città e l'intera provincia; dobbiamo impegnarci per far sì che gli effetti positivi si moltiplichino e l'economia legata al turismo crocieristico cresca su tutto il territorio.

Occorre promuovere e controllare gli elementi compresi nel territorio, in modo che convergano in un'offerta turistica in grado di competere sul mercato, predisponendo offerte integrate e rispettando gli interessi di tutti gli stakeholders.

Quindi non solo sinergia istituzionale per la nascita di una proposta di valore unitaria, che indirizza verso obiettivi maggiormente efficaci da un punto di vista economico e sociale e verso una strategia comune, indispensabile, ma sviluppare relazioni tra gli stakeholders del territorio anche attraverso alleanze orizzontali, tra imprese che svolgono la stessa attività, che appartengono alla medesima filiera; l'obiettivo di questi accordi è quello di creare strategie comuni che coinvolgano tutte le imprese nell'offerta sistemica, a favore di una promozione congiunta dell'area portuale portando vantaggi al porto, in particolare per quanto riguarda l'immagine di esso.

Alcuni porti, quindi, hanno iniziato a promuoversi in termini turistici, cercando di investire in dotazioni strutturali e servizi in grado di soddisfare le esigenze delle compagnie di crociera e venendo incontro alla domanda. Per questi rispondere tempestivamente ai mutamenti del mercato è diventato necessario per poter operare in questo settore, e richiede ingenti risorse finanziarie. Di fronte a queste difficoltà da parte dell'offerta di adeguarsi completamente alla domanda, i cruise operator hanno cercato di venire incontro ai porti, instaurando rapporti di collaborazione e una serie di strategie volte, ad esempio, a sottoscrivere con i singoli porti contratti di durata pluriennale e a differenziare gli homeport e i port of call.

Quando una nave attracca in un porto, provoca, attraverso il transito dei passeggeri, un rilevante impatto reddituale sull'autorità portuale, sulla società di gestione del terminal e su tutte le imprese operanti nell'area del porto.

I crocieristi che si recano nelle città hanno effetti positivi per l'economia di quella zona, e in particolare per le imprese che operano nel settore di accoglienza, come bar, ristoranti, taxi, e in quello turistico.

Lo sviluppo del turismo crocieristico su un'area portuale dipende dall'esistenza di fattori portuali ed extra-portuali che siano in grado di attirare l'attenzione di una cruise company. Questo è un argomento sempre più importante a seguito della diversificazione degli itinerari e dell'aumento della

concorrenza tra porti all'interno di questo business, sia per quanto riguarda i competitori attuali, sia per i potenziali nuovi attori.

Le imprese crocieristiche compongono i loro itinerari attraverso criteri che si basano sulla stagionalità, sugli scali, e sugli attributi dei porti. Dunque è importante focalizzare l'attenzione sul ruolo che riveste il porto sia come luogo di accesso al territorio, sia come spazio turistico. Il valore aggiunto derivante da un porto ha ripercussioni dirette sull'esito di vacanza sul territorio per il crocierista.

Come si è detto, possiamo distinguere tra:

- Fattori portuali: caratteristiche strutturali e infrastrutturali del terminal crocieristico e servizi offerti alla nave e ai passeggeri. Il primo elemento che influenza la scelta di un porto è la capacità di accoglienza dello stesso; si tratta di un prerequisito tecnico riferito soprattutto alle grandi dimensioni delle navi da crociera. Questo aspetto è meno essenziale per i port of call in quanto, essendo solo porti di transito, i crocieristi possono lasciare la nave con altre imbarcazioni. Altri fattori importanti sono le politiche tariffarie e la qualità del servizio di accoglienza. Quest'ultimo requisito si basa sull'efficienza dei servizi di imbarco-sbarco, dei servizi dipendenti alla navigazione. L'immagine offerta dal porto è fondamentale perché è anche da essa che il crocierista fa derivare i propri giudizi positivi o negativi sul complesso del prodotto crocieristico. In questo senso, oltre ai progetti di aumento della capacità interna del terminal e di utilizzazione delle aree dedicate alla funzione crocieristica, potrebbe risultare utile programmare interventi legati allo sfruttamento di aree retro portuali, quale ad esempio del "*truck village*"; quest'area, oltre alla destinazione d'uso prevista, potrebbe assolvere alla funzione di "polmone" per l'accoglienza dei mezzi destinati alle escursioni già dalla sera precedente all'arrivo nave o per la sosta dei mezzi destinati allo shuttle da/per aeroporto. Tale funzione, aggiunta a quella già prevista di servizi per l'autotrasporto, supportata dalla realizzazione in loco di un punto di ristoro e di servizi per la persona, consentirebbe l'attenuazione dell'impatto dei mezzi crocieristici sul traffico cittadino e un adeguato supporto agli operatori, nonché un'adeguata organizzazione del flusso dei mezzi presso largo Fiorillo per l'imbarco dei passeggeri che hanno acquistato escursioni fuori dal circuito nave, atteso che i clienti dei tour operator convenzionati con le Compagnie trovano ospitalità direttamente in banchina, nei pressi della nave.
- Fattori extra-portuali: relazioni sotto il profilo turistico e logistico, con l'area territoriale retrostante. Anche questi incidono significativamente sulla valutazione generale che il crocierista dà in merito alla vacanza nel suo complesso. Per quanto riguarda gli homeport, la localizzazione geografica e il collegamento tramite i mezzi di trasporto terrestri e aerei con i luoghi da cui proviene il cliente è molto importante e incidono sull'accessibilità della crociera. Sono stati creati nuovi pacchetti detti "Fly&cruise" per i quali la presenza di collegamenti aerei diventa di fondamentale rilevanza, e altri package crociera e soggiorno, nei quali la presenza di luoghi attrattivi nell'home port diventa necessaria per attirare il crocierista. La presenza di luoghi attrattivi dal punto di vista culturale e ambientale è essenziale anche per i port of call per il fatto che influiscono sull'attrattività dell'itinerario crocieristico. Importanti sono quei fattori che rendono il transito nel territorio circostante al porto di facile accesso, ovvero quelle attività svolte dalle imprese operanti nei servizi di incoming, come le imprese di trasporto su strada, le agenzie turistiche locali, le imprese che organizzano le escursioni. Possiamo operare una distinzione tra "destination port of call" e "turn port". I primi sono considerati delle vere e proprie destinazioni, come Venezia, Barcellona, i secondi invece sono

privi di attrattive, ma funzionali per raggiungere territori vicini che suscitano interesse nel crocierista, come Livorno e La Spezia.

Gli autori che intervengono nella realizzazione di questi tipi di accordi sono molteplici e realizzano alleanze di tipo verticale e orizzontale, le quali sono necessarie per mantenere la competitività sui mercati e per raggiungere alti livelli qualitativi nell'erogazione dei servizi al cliente tramite un'offerta complessa e integrata.

Occorre quindi fare sistema attraverso:

- alleanze verticali: sono tipi di accordi tra gli operatori della stessa filiera che contribuiscono a soddisfare i bisogni dei cruise operator e dei crocieristi. Attraverso queste forme di collaborazione si creano una serie di elementi unici che costituiscono un differenziale rispetto ai competitors, nel senso che organizzano e gestiscono al meglio l'offerta di servizi verso la compagnia.
- alleanze orizzontali: accordi tra le imprese portuali turistiche che operano nel business delle crociere, e quindi in concorrenza tra loro. L'obiettivo di questi accordi è quello di creare strategie comuni che coinvolgano tutte le imprese nell'offerta sistemica, facilitando così lo scambio di informazioni e attenuando la nascita di situazioni conflittuali, a favore di una promozione congiunta dell'area portuale. Queste portano vantaggi ai porti, in particolare per quanto riguarda l'immagine di essi.

Un territorio diventa competitivo attraverso l'interazione di più componenti, spesso gestiti da soggetti diversi, che trovano in tali elementi delle opportunità da sfruttare per ottenere una posizione di vantaggio competitivo rispetto ad altre mete. Questo vantaggio può essere raggiunto solo attraverso la capacità di una determinata località di creare quei fattori materiali e immateriali necessari per far crescere le proprie competenze distintive e di saperle sfruttare per poi potenziare l'immagine del territorio.

In conclusione, credo si possa affermare che il business delle crociere sia un campo in continua espansione per il porto spezzino, ciò indica che la Città debba investire sempre più in tale settore, il quale è in grado di generare grandi benefici sia per quanto riguarda le ricadute economiche, sia dal punto di vista occupazionale.