

L'IMPATTO ECONOMICO DELLA CROCIERISTICA A VENEZIA

Venezia, febbraio 2013

a cura di:

*Cesare Dosi
Ignazio Musu
Dino Rizzi
Michele Zanette*

Gli autori desiderano ringraziare quanti hanno reso possibile la realizzazione di questo rapporto fornendo dati statistici e utili informazioni sull'attività crocieristica. La responsabilità delle analisi rimane comunque degli autori.

L'IMPATTO ECONOMICO DELLA CROCIERISTICA A VENEZIA

Indice

1	INTRODUZIONE E SINTESI	3
2	LA CROCIERISTICA A VENEZIA	5
2.1	Venezia come homeport	5
2.2	Il ruolo delle grandi navi da crociera.....	7
2.3	Le tendenze recenti	8
2.4	I limiti allo sviluppo della crocieristica a Venezia	9
3	L'IMPATTO ECONOMICO DELLA CROCIERISTICA: ASPETTI GENERALI	12
3.1	La spesa locale della crocieristica	12
3.2	I rapporti fra la crocieristica e gli altri settori dell'economia.....	15
4	I SPESA DEI CROCIERISTI	17
4.1	La spesa turistica dei crocieristi	17
4.2	La spesa per raggiungere la stazione Marittima.....	21
5	LA SPESA DEGLI EQUIPAGGI	23
5.1	Gli equipaggi: la dimensione del fenomeno.....	23
5.2	La spesa degli equipaggi	24
5.3	Altre spese relative all'equipaggio.....	26
6	LE SPESE DELLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE	28
6.1	Il costo dei servizi tecnico-nautici.....	28
6.2	Oneri relativi alle tariffe portuali e ai servizi terminalistici.	29
6.3	Costo per le forniture di beni e servizi alla nave	32
6.3.1	Il bunkeraggio.....	33
6.3.2	Lo smaltimento rifiuti.....	34
6.3.3	Il rifornimento di acqua.....	36
6.3.4	Altre spese.....	37
7	L'IMPATTO ECONOMICO LOCALE DELLA CROCIERISTICA A VENEZIA	38
7.1	La domanda di beni e servizi locali	38
7.2	L'impatto della crocieristica veneziana sul valore aggiunto e sull'occupazione locale	41
7.3	Il ruolo della crocieristica nell'area veneziana	46
8	GLI EFFETTI ECONOMICI DI UN IPOTETICO DIVIETO DI TRANSITO ALLE "GRANDI NAVI"	48
8.1	Il traffico crocieristico in assenza delle "grandi navi".....	48
8.2	La spesa della crocieristica nel caso di limiti al traffico crocieristico	49
8.3	Gli effetti sul reddito e sull'occupazione nello scenario con limiti di stazza	51
9	CONSIDERAZIONI FINALI	55
10	APPENDICE 1: LE NAVI DA CROCIERA NEL PORTO DI VENEZIA (ANNO 2012)	57
11	APPENDICE 2: L'ANALISI INPUT-OUTPUT	58
12	APPENDICE 3 - CARATTERISTICHE E COMPORTAMENTO ECONOMICO DELL'EQUIPAGGIO	61
13	RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	62

L'IMPATTO ECONOMICO DELLA CROCIERISTICA A VENEZIA

1 Introduzione e sintesi

L'emanazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 marzo 2012 (c.d. decreto Clini-Passera) che stabilisce il divieto di transito attraverso il bacino di S. Marco ed il canale della Giudecca delle navi da crociera con stazza lorda superiore a 40 mila tonnellate (TSL), (permettendone temporaneamente il passaggio, con una norma transitoria, fino al momento in cui saranno disponibili percorsi alternativi), ha provocato un vivace dibattito.

Le soluzioni alternative proposte si differenziano in relazione alla possibilità o meno che le navi con più di 40.000 TSL possano entrare in laguna e che si continui o meno ad utilizzare l'attuale Stazione Marittima. Le alternative comporterebbero ovviamente diversi costi economici diretti (quali ad esempio quelli collegati allo scavo di nuovi canali o all'ampliamento di canali esistenti, alla costruzione di una nuova stazione marittima, alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali o ferroviarie a servizio del porto), diversi impatti ambientali e diversi effetti in termini di mantenimento degli attuali volumi di traffico. E' auspicabile che le diverse alternative vengano sottoposte ad un'attenta e rigorosa analisi che consideri i costi e i benefici, sia di natura economica che ambientale, connessi ai diversi scenari.

Il presente studio si concentra su un aspetto particolare di cui ogni scelta futura non potrà non tenere conto: la valutazione del ruolo della crocieristica sul sistema economico locale, ed in particolare sul suo contributo alla generazione di valore aggiunto e di occupazione.

Nella prima parte del lavoro sono analizzate l'evoluzione e l'attuale struttura della crocieristica veneziana sulla base dei dati di traffico forniti dall'Autorità Portuale, distinguendo in particolare il traffico crocieristico tra navi di stazza inferiore e superiore alle 40.000 TSL.

Nella seconda parte si procede alla stima della spesa "locale" dell'attività crocieristica (cioè dei crocieristi, delle compagnie di navigazione e degli equipaggi), definita come quella parte di spesa che esprime una domanda di beni e servizi nei confronti di imprese localizzate nel porto stesso o nell'immediato retroterra portuale. Quest'ultimo, oltre al centro storico, comprende un'area che va dal territorio comunale all'intera provincia di Venezia. L'attività crocieristica influenza, ovviamente, anche la domanda per beni e servizi offerti da operatori di altre provincie e regioni d'Italia, nonché di altri paesi. Questa componente della spesa non è tuttavia esaminata nel presente studio, che si propone di stimare esclusivamente l'impatto economico della spesa locale della crocieristica veneziana.

Nella terza parte, mediante un modello delle interdipendenze settoriali, sono valutati gli impatti economici complessivi (diretti, indiretti e indotti) della spesa "locale" della crocieristica veneziana, distinguendo gli impatti che si realizzano nell'intero territorio nazionale da quelli che si producono invece a livello locale. Per far ciò sono state utilizzate due differenti tavole intersettoriali: una rappresentativa della struttura produttiva italiana e un'altra adattata per descrivere la struttura produttiva locale, che presenta un più elevato rapporto fra importazioni e valore aggiunto.

Al fine di fornire un'indicazione di massima sull'effetto economico di possibili alternative al passaggio delle grandi navi davanti a San Marco, il rapporto si conclude con una stima dell'impatto dell'ipotesi estrema, anche se non prevista dal decreto Clini-Passera, del mantenimento del solo traffico crocieristico collegato alle navi di stazza inferiore alle 40 mila tonnellate.

I principali risultati dello studio possono essere così sintetizzati.

Grazie al richiamo turistico della città e alla favorevole situazione logistica (accessibilità autostradale, aeroportuale, ferroviaria), Venezia è andata sempre più affermandosi come *homeport*: dalla ricerca emerge che l'88,6 % dei passeggeri riguarda navi che utilizzano il porto di Venezia come stazione di imbarco e sbarco dei crocieristi. Questa caratteristica determina una domanda per beni e servizi locali certamente maggiore di quella che si avrebbe se le navi si limitassero a transitare nel porto veneziano.

Lo sviluppo della crocieristica veneziana è essenzialmente imputabile alla crescita del traffico relativo a navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate. Nel 2012, il 93,6% dei passeggeri sono giunti in città su questo tipo di navi.

La domanda per l'acquisto di beni e servizi, il canale principale attraverso cui la crocieristica influenza il resto del tessuto economico, è stimata in 436 mln. di euro, di cui 283,6 (il 64,9%) per beni e servizi locali.

La maggior parte della spesa per beni e servizi locali proviene dai crocieristi che si imbarcano o sbarcano a Venezia, che si stima effettuino spese per circa 207 mln. di euro, il 72,9% della spesa locale totale. La parte rimanente è divisa tra le compagnie di navigazione, il 16,4%, e gli equipaggi, il 10,6%. La rilevanza della spesa dei crocieristi spiega perché il 68% dell'intera spesa locale si rivolga al settore dei servizi turistici (alberghi, ristoranti), commercio e trasporti.

Dall'analisi delle interdipendenze settoriali emerge che l'effetto della spesa "locale" sul valore aggiunto nazionale è quantificabile in 397 mln di euro, con un moltiplicatore di 1,4 rispetto alla spesa diretta, mentre l'effetto sul valore aggiunto locale è stimabile in 221,6 mln. di euro. L'impatto occupazionale è stimabile in 7.473 unità di lavoro equivalenti a livello nazionale, mentre è di circa 4.255 unità di lavoro equivalenti nell'area veneziana.

Il valore aggiunto locale rappresenta il 3,26% del PIL del comune di Venezia e lo 0,96% di quello della provincia. L'occupazione rappresenta il 4,1% degli occupati totali del comune di Venezia e l'1,19%, di quelli dell'intera provincia.

Nell'ipotesi estrema in cui fosse permesso l'accesso in laguna solamente alle navi di stazza inferiore alle 40 mila tonnellate si produrrebbero effetti locali rilevanti sia in termini di prodotto che di occupazione. Questo scenario è stato analizzato assumendo un aumento del 20% dei passeggeri imbarcati su tali navi e un aumento della spesa media per crocierista del 50%, considerando il particolare profilo dei crocieristi su queste navi.

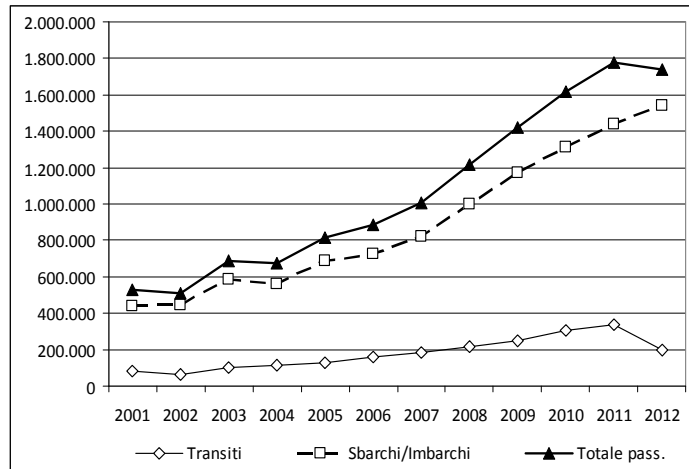
I risultati indicano che il numero di crocieristi a Venezia si ridurrebbe del 90% rispetto ai valori registrati nel 2012 e la spesa per beni e servizi locali si attesterebbe attorno ai 40 mln. di euro (contro gli attuali 283,6 mln.). La ricerca stima che in questo scenario il valore aggiunto sarebbe di 31 mln. di euro e l'occupazione si ridurrebbe a circa 600 unità, con una perdita stimata di 190,6 milioni di euro di valore aggiunto e di 3.661 unità di lavoro. Ciò corrisponderebbe rispettivamente, al 2,8% del PIL e al 3,52% degli occupati del comune.

2 La crocieristica a Venezia

2.1 Venezia come homeport

Il numero dei crocieristi che hanno fatto scalo a Venezia ha raggiunto il record storico di 1.777.042 unità nel 2011 per poi assestarsi a 1.738.547 nel 2012 (-2,16%)¹, anno in cui alla sfavorevole congiuntura economica internazionale si sono sommati gli effetti della tragedia della Costa Concordia all'isola del Giglio. Il 2012 segna probabilmente un anno di svolta nel lungo ciclo di espansione che ha caratterizzato la crocieristica a Venezia.² Mentre negli ultimi dieci anni, dal 2002 al 2012, il numero dei crocieristi è aumentato ad un tasso medio annuo del 13,1% (+1,23 milioni di unità in termini assoluti), le prime indicazioni sui programmi di accosto delle compagnie di navigazione per il 2013 e per il 2014 fanno ritenere che nei prossimi anni il numero dei passeggeri potrebbe aumentare di un più modesto 2-3% annuo.³

Figura 1 – Passeggeri per tipo di traffico (anni 2001-2012)



Fonte: Venezia Terminal Passeggeri (VTP) e Autorità Portuale di Venezia (AP)

Come numero di crocieristi totali, Venezia rappresenta il secondo porto turistico d'Italia e il terzo in Europa (Tabella 1). Il suo ruolo nel panorama internazionale è però maggiore se si considerano solamente i passeggeri imbarcati e sbarcati, e cioè la sua attività di *homeport*.

La crescita della crocieristica a Venezia è stata infatti trainata proprio dal traffico *homeport*: l'89% di tutto l'incremento dei passeggeri registrato nell'ultimo decennio è imputabile a questa tipologia di traffico. Peraltro, il peso relativo del traffico *homeport* è

Tabella 1 – I principali porti turistici in Europa (N. passeggeri x 1.000 – 2011)

Porto	Sbarchi Imbarchi	Transiti	Totale
Barcellona	1.500	1.158	2.658
Civitavecchia	973	1.605	2.578
Venezia	1.448	338	1.786
Pireo	560	1.000	1.560
Southampton	1.434	11	1.445

Fonte: Rapporti vari. Per Venezia VTP

¹ Questi dati non comprendono i passeggeri dei traghetti e degli aliscafi, mentre includono i passeggeri delle navi fluviali che compiono crociere lungo il Po. I dati utilizzati, forniti dall'Autorità Portuale di Venezia, si discostano lievemente da quelli pubblicati dalla Venezia Terminal Passeggeri S.p.a. a causa dei diversi criteri usati nella classificazione delle navi da crociera. Per quanto concerne il 2011, ad esempio, il numero dei crocieristi indicato da VPT è pari a 1.786.416 (vedi tabella 1). Per quanto concerne l'anno 2012 la VTP non ha ancora divulgato il dato ufficiale dei crocieristi.

² L'ultima volta in cui si è registrato un calo dei crocieristi a Venezia è stato il 2002, anno in cui il settore ha subito gli effetti dell'attacco alle Torri Gemelle avvenuto l'11 settembre 2001.

³ Le Compagnie di navigazione devono far pervenire a VTP i programmi di accosto delle loro navi con un anno o più di anticipo al fine di consentire la corretta gestione delle attività portuali. Alla data della redazione del presente rapporto i programmi di accosto per il 2013 erano quasi completamente definiti. Le indicazioni sul numero dei crocieristi si basano sull'ipotesi che rimanga costante il tasso di occupazione medio delle navi.

ulteriormente aumentato nel 2012, quando, a fronte di una diminuzione dei turisti in transito, si è registrato un ulteriore incremento dei passeggeri imbarcati o sbarcati.

A parità di passeggeri, un *homeport* beneficia di maggiori ricadute economiche rispetto ad un porto di transito. Da una parte la spesa media dei crocieristi è più elevata perché spesso pernottano prima o dopo la crociera per uno o più giorni. Da un'altra parte, anche la spesa delle compagnie di navigazione è superiore dovendo esse acquistare beni e servizi che non sono generalmente acquistati nei porti di transito, come le provviste di bordo, i combustibili e i servizi strettamente connessi all'imbarco e sbarco dei passeggeri.

Tabella 2 – La crocieristica a Venezia nel 2012

Classe di stazza	Navi		Toccate		Passeggeri		Lunghezza media nave (mt.)	Stazza media per toccata (GT)
	Totale	di cui Home-port	Totale	di cui Home-port	Totale	di cui Homeport		
<40.000 GT **	44	34	247	229	109.460	99.352	136	10.901
40.000<GT<100.000	29	19	248	204	845.727	769.918	264	73.000
GT>100.000	14	9	144	112	783.360	670.957	302	119.000
TOTALE	87	62	639	545	1.738.547	1.540.227		59.363

Fonte: ns. elaborazione su dati dell'Autorità Portuale di Venezia.

** : I dati comprendono anche quelli relativi a due navi da crociera fluviali (per 86 toccate e 16.959 passeggeri)

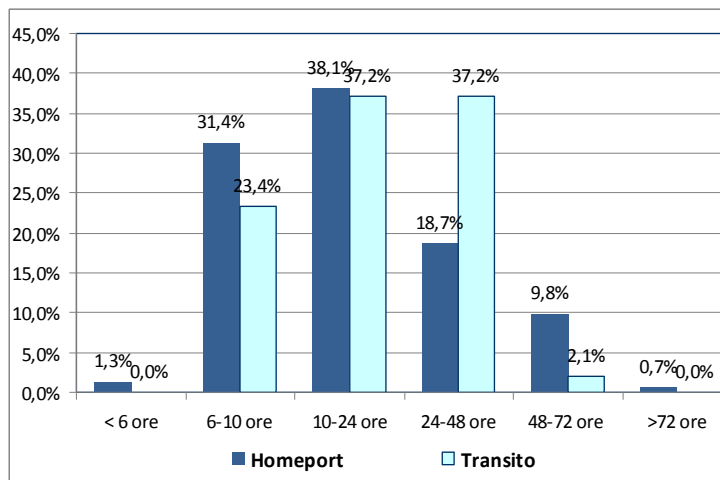
Nel corso del 2012 hanno fatto scalo a Venezia 87 navi delle principali compagnie di navigazione (vedi Appendice 1 per un dettaglio). Nel complesso tali navi hanno generato 639 accosti alla Marittima, con una media di 7,3 toccate per nave, e hanno trasportato a Venezia circa 1,74 milioni di passeggeri (Tabella 2).⁴ La maggior parte degli accosti alla stazione Marittima (l'85,3%) riguarda navi che hanno eletto Venezia come *homeport* per gli itinerari nell'Adriatico e nel Mediterraneo. A queste navi è imputabile un traffico passeggeri pari a 1,54 milioni di unità (l'88,6% del totale). Molto ridotta è quindi la quota del traffico crocieristico relativo alle navi in transito, che si attesta all'11,4% del totale in termini di passeggeri.

Per quanto concerne i passeggeri in transito, è utile rilevare il loro tempo di permanenza in porto, perché questo influenza la loro capacità di spesa. La Figura 2 evidenzia come nel caso di Venezia le navi in transito effettuino frequentemente soste di un giorno o due (il 37,2%) e altrettanto frequentemente soste comprese fra le 10 e le 24 ore. Le soste brevi, inferiori alle dieci ore, che possono essere considerate standard per un porto di transito, sono invece meno rilevanti a Venezia dove coprono il 23,4% delle toccate.

⁴ Dal punto di vista del traffico portuale il numero delle navi è un dato poco rilevante perché esso indica solamente il numero delle diverse unità navali che giungono in porto. Poiché una specifica nave compie normalmente numerose crociere che fanno scalo a Venezia, ogni specifica nave arriva e parte più volte dal porto di Venezia. Dal punto di vista dell'attività crocieristica è quindi importante considerare, oltre al dato dei passeggeri, il numero delle volte che una qualsiasi nave arriva, ormeggia alla banchina e riparte. Tale operazione viene definita toccata o accosto.

Sempre dalla Figura 2 si osserva che la permanenza in porto delle navi in *homeport* è inferiore a quello delle navi in transito. La maggior parte di queste navi sosta per un tempo compreso fra 6 e 24 ore (il 69,5%). Dal punto di vista economico ciò è ininfluenza poiché questo tipo di crocierista ha tipicamente tutto il tempo di effettuare le sue spese prima dell'imbarco o dopo lo sbarco. Rilevante è invece la possibilità che la nave consenta o meno il cosiddetto "overnight", e cioè la possibilità di soggiornare in nave prima dell'inizio e dopo la fine della crociera. Tuttavia, solo poche navi che attraccano a Venezia offrono però questa possibilità.

Figura 2 – La permanenza in porto delle navi
(distribuzione % delle toccate per ore di permanenza - 2012)



Fonte: ns. elaborazioni su dati dell'Autorità Portuale di Venezia.

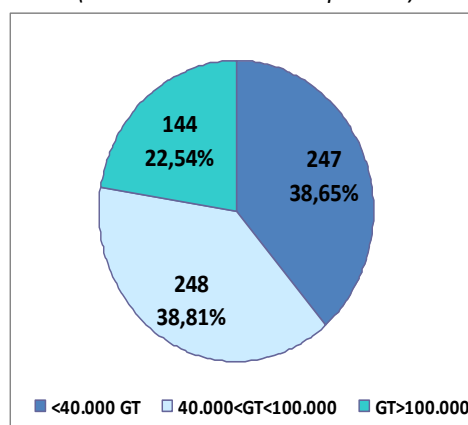
2.2 Il ruolo delle grandi navi da crociera

La dimensione delle navi da crociera che attraccano a Venezia è molto varia. Si va dalle piccole navi di poche migliaia di TSL, alle grandi navi da crociera di più di 100.000 TSL, lunghe più di 300 mt.. Le prime trasportano mediamente un centinaio di crocieristi, mentre le seconde possono trasportare anche più di 4.000 passeggeri. La composizione del traffico crocieristico per stazza delle navi rappresenta un aspetto cruciale dell'analisi perché, come è noto, il decreto Clini-Passera stabilisce il divieto per le navi con più di 40.000 TSL di transitare per il canale San Marco-Giudecca e quindi di raggiungere gli scali della Marittima nelle attuali condizioni.

Nella Tabella 2, le navi, le toccate e i passeggeri giunti a Venezia nel 2012 sono stati suddivisi in tre classi in base alla stazza delle navi. La prima classe comprende le navi con una stazza lorda inferiore alle 40.000 TSL, le sole che potrebbero accedere al porto di Venezia secondo il citato decreto Clini-Passera. La seconda classe comprende le navi di stazza intermedia, mentre l'ultima classe comprende le navi di grandi dimensioni (>100.000 TSL).

La Figura 3 evidenzia come alle navi di stazza inferiore alle 40.000 TSL sia imputabile solo il 38,6 % di tutti gli accosti. Se guardiamo poi al numero dei passeggeri (Figura 4) si può osservare come il contributo di questa tipologia di navi sia ancora inferiore: solamente il 6,3% dei passeggeri totali è infatti giunto a Venezia su navi aventi una stazza inferiore alle 40.000 t..

Figura 3 – Numero toccate per classe di stazza
(2012 – Val. assoluti e quote %)



Fonte: ns. elaborazioni su dati APV

Le navi di medie e grandi dimensioni sono quelle che effettuano il maggior numero di toccate nel porto di Venezia e anche quelle che coprono la maggiore quota di mercato in termini di passeggeri. Nel corso del 2012 il 45% dei crocieristi è giunto a Venezia su navi con più di 100.000 TSL e un ulteriore 48,6% ha viaggiato su navi di media dimensione. (Figura 4).

Che le grandi navi da crociera rivestano un ruolo fondamentale nell'attività portuale risulta evidente anche dall'esame del tonnellaggio complessivo delle navi approdate a Venezia, un parametro a cui si ricollegano altre variabili economicamente rilevanti, quali quelle relative ai servizi tecnico-nautici. Il traffico navale complessivo delle navi con più di 40.000 TSL è pari a 35,2 milioni di TSL, contro 2,69 milioni di TSL imputabile alle navi di stazza inferiore a 40.000 TSL. Solo il 7,1% del tonnellaggio totale è quindi imputabile alla crocieristica "minore".

Le trasformazioni che hanno interessato l'industria crocieristica, e in particolare il fenomeno del gigantismo navale, non hanno mancato di riflettersi su Venezia dove nel 2012 ben 144 toccate sono relative a navi con più di 100 mila TSL (Figura 3). Si tratta di navi che hanno in media una stazza lorda di 119 mila t. (con un massimo di 139 mila t.), che hanno trasportato mediamente 2.995 crocieristi e 1.173 marittimi.

2.3 Le tendenze recenti

Nel 2012 si è interrotta una lunga fase di crescita sostenuta della crocieristica a Venezia. Dopo un 2011 ancora positivo (+4,64% di toccate e + 10,54% di passeggeri rispetto al 2010), nell'ultimo anno si è registrata una riduzione delle toccate del 2,29% e dei passeggeri del 2,16% (Tabella 3). Tale contrazione è essenzialmente imputabile alla situazione generale della domanda per la crocieristica piuttosto che a specifiche situazioni locali, in quanto anche gli altri principali porti italiani registrano segnali negativi nel 2012.⁵

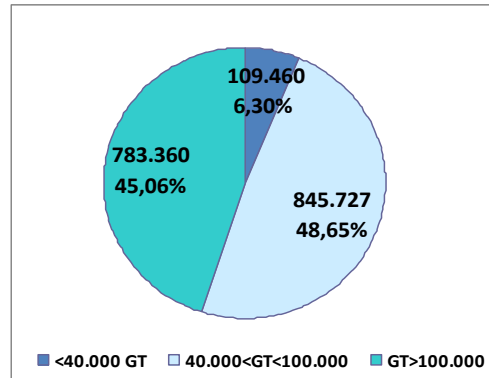
Tabella 3 – La crocieristica a Venezia negli ultimi anni

Classi di stazza	Navi			Toccate			Passeggeri		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
<40.000 GT **	55	50	44	259	251	247	154889	154011	109460
40.000<GT<100.000	28	26	29	285	282	248	1.001.537	1.006.998	845.727
GT>100.000	7	11	14	81	121	144	451.030	616.033	783.360
TOTALE	90	87	87	625	654	639	1.607.456	1.777.042	1.738.547
<i>Var.% annua</i>					4,6%	-2,3%		10,5%	-2,2%

Fonte: Autorità Portuale di Venezia.

** : I dati comprendono anche quelli relativi ad alcune navi da crociera fluviali

Figura 4 – Numero passeggeri per classe di stazza (2012 – Val. assoluti e quote %)



Fonte: ns. elaborazioni su dati APV

La sfavorevole fase congiunturale attraversata dall'industria crocieristica nel 2012 non ha però interessato tutti i segmenti. Ancora una volta va sottolineato il peculiare ruolo delle navi di grandi dimensioni, l'unico comparto della crocieristica che continua a svilupparsi (Figure 5 e 6). Nel 2012, anno in cui i principali indicatori del settore mostrano variazioni negative, i dati riguardanti le grandi navi mostrano infatti ancora segni positivi. Pur registrando un rallentamento del tasso di crescita, le toccate di queste navi sono ulteriormente aumentate del 19% (+49,4% nel 2010), e il numero dei passeggeri è aumentato del 27,2% (+36,6% nel 2010).

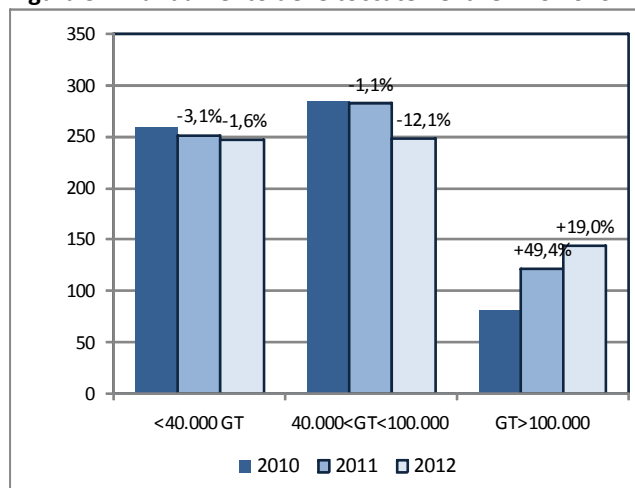
A tutto ciò si contrappone invece una flessione della crocieristica su navi di "piccola" e "media" dimensione. In quest'ultimo comparto il numero delle toccate è diminuito sia nel 2011 che nel 2012 (rispettivamente -3,1% e -1,6%), ma è calato sensibilmente soprattutto il numero dei passeggeri (-28,9% nel 2012). Analoghe dinamiche si possono rilevare anche per le navi di medie dimensioni, per le quali si è registrata sia una riduzione delle toccate a Venezia (-12,1% nel 2012) che del numero dei passeggeri complessivamente trasportati (-16%) (Figura 6).

2.4 I limiti allo sviluppo della crocieristica a Venezia

L'unicità di Venezia come meta turistica, il previsto miglioramento del quadro economico internazionale, l'affacciarsi di nuovi consumatori, provenienti ad esempio da paesi dell'Est europeo, e l'ancora inespressa potenzialità dei mercati Italiano ed europeo, inducono a ritenere che la domanda per la crocieristica potrebbe espandersi notevolmente nel medio e lungo termine.

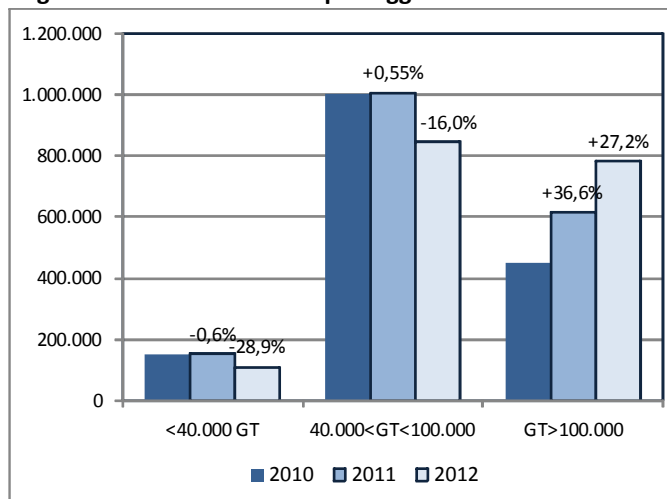
Se dal lato della domanda non sembrano esserci problemi circa la possibile espansione della crocieristica a Venezia, dal lato dell'offerta possono tuttavia emergere alcuni limiti allo sviluppo del settore, collegati ai vincoli di capacità. A causa del notevole incremento dei traffici, il porto di Venezia

Figura 5 – L'andamento delle toccate nel triennio 2010-12



Fonte: ns. elaborazioni su dati APV

Figura 6 – L'andamento dei passeggeri nel triennio 2010-12



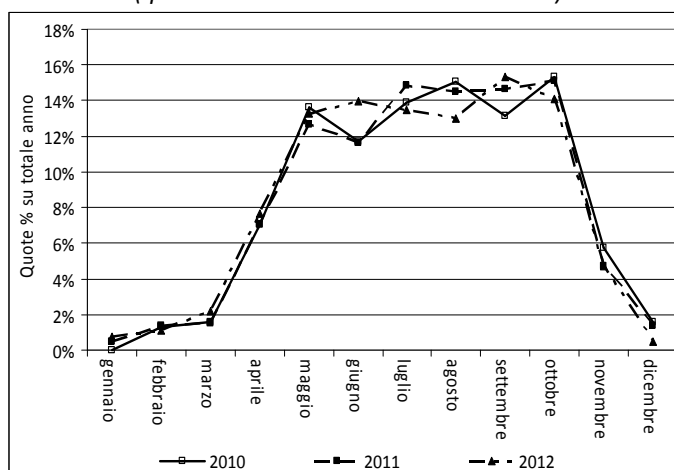
Fonte: ns. elaborazioni su dati APV

⁵ Si veda: Osservatorio Nazionale del Turismo (2012).

ha già sperimentato negli ultimi anni un crescente grado di congestione. Il tasso di occupazione delle banchine ha raggiunto livelli molto elevati rispetto alla media e i margini disponibili per compiere nuovi accosti, dati i tempi di entrata in laguna e di approdo alle banchine, si sono ristretti notevolmente. Tale situazione traspare soprattutto se si considerano anche i profili stagionale, settimanale e giornaliero del traffico crocieristico.

Come appare dalla Figura 7, la quasi totalità della crocieristica si concentra nei sei mesi che vanno da maggio ad ottobre (l'83,1% del totale), con qualche significativa presenza nei mesi di aprile e novembre (ciascuno di questi mesi copre circa il 6/7% del traffico totale).⁶ A tutto ciò si aggiunga che i traffici crocieristici presentano anche una notevole concentrazione durante la settimana e nell'arco della giornata. Le caratteristiche della domanda impongono che le crociere abbiano inizio e terminino nel fine settimana, generalmente dal venerdì alla domenica. Sicché in questi giorni si concentra la quasi totalità del traffico.⁷ E' altrettanto difficile immaginare che l'entrata ed uscita dal porto delle navi avvenga in orari diversi da quelli abituali, normalmente nella prima mattinata e nel tardo pomeriggio. E' in queste fasce orarie che nei week end estivi si registra il massimo della congestione nel traffico navale e non è infrequente che si formino code per entrare o uscire dal porto.

Figura 7 – La stagionalità della crocieristica
(quote % delle toccate sul totale annuo)



Fonte: elaborazioni su dati AP

Negli ultimi anni la Venezia Terminal Passeggeri ha realizzato, di concerto con l'Autorità Portuale, numerosi investimenti volti ad ampliare ed ad ammodernare le infrastrutture. Fra questi va segnalata in particolare la realizzazione della banchina Isonzo e dei terminal Isonzo 1 e 2, il primo inaugurato nel 2009 e il secondo nel 2011. Sono questi interventi che hanno permesso di cogliere, negli ultimi anni, le favorevoli tendenze della domanda.

⁶ La stagionalità della crocieristica è dettata essenzialmente dalle condizioni climatiche ed è piuttosto stabile nel corso degli ultimi anni nonostante gli sforzi delle compagnie di navigazione e degli altri operatori di allungare la stagione turistica. Venezia, come primaria città d'arte, potrebbe tuttavia costituire un'ineguagliabile opportunità per sviluppare anche la crocieristica autunnale e invernale, ma la possibile presenza di nebbia in questo periodo dell'anno, e i conseguenti limiti alla circolazione, rendono assai improbabile la dilatazione del periodo turistico.

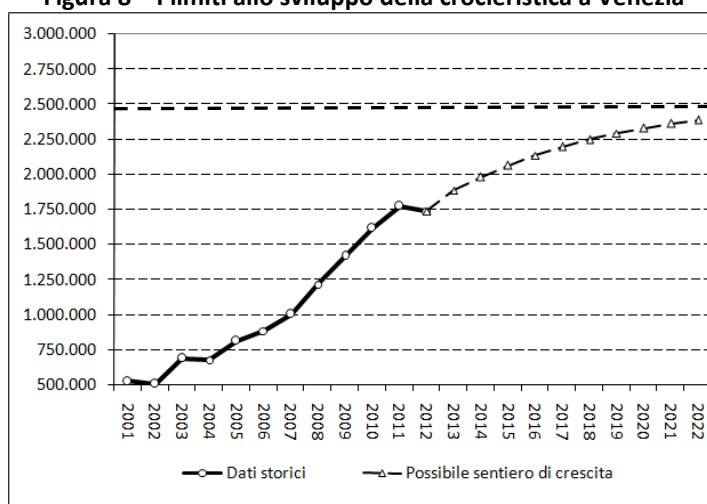
⁷ Anche da questo punto di vista alcune trasformazioni sono in atto nel settore e possono attutire gli effetti della crescita sul grado di congestione del porto. Il crescente numero delle crociere brevi (3-4 giorni) e delle crociere aperte (dove il porto di imbarco non coincide con quello di sbarco) possono in effetti determinare una maggiore saturazione degli accosti anche durante gli altri giorni della settimana, ma nel breve periodo tale possibilità appare ancora remota.

La capacità ricettiva del terminal passeggeri è destinata ad espandersi anche nel prossimo futuro grazie a interventi di natura logistica e infrastrutturale. La prevista delocalizzazione dello scalo traghetti a Fusina consentirà di liberare due approdi per la crocieristica in marittima, aumentando per questa via la capacità di accoglienza totale di circa 600.000 pass./anno.⁸ Si prevedono inoltre interventi di carattere infrastrutturale, in particolare la demolizione della “scassa” di banchina Isonzo, che potrebbe consentire l'accosto a tale banchina di altre navi per un totale di 150.000 pass./anno. Questi due interventi potranno far aumentare la potenzialità ricettiva di 750.000 pass. rispetto ai livelli attuali. Il flusso massimo di crocieristi a Venezia potrà quindi attestarsi nel medio lungo periodo su un valore massimo di circa 2,5 milioni di passeggeri, limite che è definito dalle condizioni dell'offerta.

Una rappresentazione grafica di quello che potrebbe essere il possibile sentiero di crescita della crocieristica a Venezia, in termini di numero di passeggeri, è fornita nella Figura 10, dove si assume che la dinamica dei passeggeri segua un sentiero di crescita di tipo logistico, tendente asintoticamente a 2,5 milioni di passeggeri. In questo caso fra dieci anni il numero dei crocieristi si assesterebbe a 2,39 mln. di unità.

Si noti che, se il numero dei passeggeri crescesse nel prossimo decennio ad un tasso medio annuo del 5%, la metà di quello registrato storicamente, fra dieci anni si avrebbero 2,83 mln. di passeggeri, un valore superiore alla prevedibile capacità massima del porto.

Figura 8 – I limiti allo sviluppo della crocieristica a Venezia



⁸ Tali interventi potranno consentire l'accosto di navi di 250 e 300 mt.. Tenendo conto di circa 60 toccate anno per ciascuna banchina e una media di 4.000 pass. (imbarchi + sbarchi), si possono raggiungere flussi annui pari a 240.000 crocieristi nel primo approdo e 360.000 nel secondo.

3 L'impatto economico della crocieristica: aspetti generali

3.1 La spesa locale della crocieristica

La crocieristica che si avvale del porto di Venezia influenza il sistema economico locale attraverso la domanda di beni e servizi nei confronti di imprese localizzate nel porto stesso o nell'immediato retroterra portuale. Quest'ultimo, oltre al centro storico, comprende un'area che va dal territorio comunale all'intera provincia di Venezia. L'attività crocieristica influenza ovviamente anche la domanda per beni e servizi offerti da operatori di altre provincie e regioni d'Italia, nonché di altri paesi. Questa componente della spesa non sarà tuttavia esaminata nel presente studio che si propone di stimare esclusivamente l'impatto economico locale della crocieristica veneziana.

La spesa crocieristica può essere distinta in tre grandi componenti: a) la spesa effettuata dai crocieristi, prima o dopo la crociera, quanto questi si imbarcano o sbarcano, oppure durante la sosta delle navi in transito; b) la spesa effettuata dagli equipaggi della nave quando scendono a terra; c) la spesa che effettua direttamente la compagnia di navigazione per l'acquisto dei beni e servizi necessari a realizzare l'offerta turistica.

Al fine di chiarire quali sono le principali voci di spesa della crocieristica e la loro importanza relativa conviene prendere le mosse dagli aspetti che vengono normalmente considerati nelle analisi internazionali. Nel suo ultimo rapporto sull'impatto della crocieristica in Europa, l'*European Cruise Council* (ECC), (2012) ha evidenziato come nel 2011 l'industria della crocieristica nel suo insieme abbia effettuato una spesa diretta pari a 14,9 miliardi di euro in Europa, così articolata per grandi voci di spesa: 3,8 miliardi dedicati alla costruzione di nuove navi e alla manutenzione delle navi esistenti, 6,4 miliardi per l'acquisto di beni e servizi da parte delle compagnie di navigazione, 3,4 miliardi per la spesa dei crocieristi e del personale di equipaggio e, infine, 1,3 miliardi per le retribuzioni del personale di equipaggio. Queste spese hanno generato, nel complesso più di 153 mila posti di lavoro e 4,6 miliardi di retribuzioni in tutti i settori. Una quota significativa di tutta la spesa effettuata dalla crocieristica in Europa, 4,45 miliardi di euro, è rivolta proprio al sistema produttivo italiano, il paese che più beneficia delle ricadute economiche di questo settore a livello europeo.

Per un confronto, un analogo rapporto della *Cruise Lines International Association* (2012) ha evidenziato come nel 2011 l'industria della crocieristica ha speso 18,88 miliardi di dollari per beni e servizi forniti dal sistema produttivo degli USA. Ciò ha generato negli USA 145 mila occupati e 6,22 miliardi di dollari in salari e stipendi. Una componente importante della spesa diretta è ancora una volta costituita dalla spesa effettuata dai passeggeri e dell'equipaggio in relazione alla crociera, ma spicca in questo caso il fatto che una quota importante, 1,94 miliardi di dollari, riguarda le spese di trasporto dalla residenza al porto ed in particolare le spese di trasporto aereo.⁹ Oltre a ciò la spesa diretta comprende la spesa delle compagnie di navigazione per i beni e servizi necessari alla crociera (inclusa la remunerazione del personale di bordo di nazionalità americana), le spese per i servizi complementari a terra (tour operator, agenzie di viaggio, ecc.), le spese portuali e le spese di

⁹ Questo aspetto appare particolarmente importante nel caso di Venezia poiché, come vedremo, la maggior parte dei crocieristi sono stranieri e giungono per lo più a Venezia in aereo.

investimento in infrastrutture portuali e le spese per la costruzione, manutenzione e riparazione delle navi.

Rispetto a questi studi la nostra indagine si distingue perché si propone di valutare esclusivamente l'impatto economico connesso al traffico crocieristico a Venezia. Questa distinzione ci porta ad escludere dal computo degli impatti economici quelli collegati alle spese non strettamente correlate al traffico crocieristico locale, ed in particolare ad escludere:

- le spese per la costruzione, riparazione e manutenzione delle navi da crociera.
- i salari e gli stipendi dello staff e dell'equipaggio delle navi.

La prima esclusione merita una precisazione in quanto nel territorio veneziano opera a Fincantieri di Marghera, uno dei principali cantieri a livello mondiale per le navi da crociera, che per quest'attività impiega circa 1.100 persone con un fatturato annuo pari a circa 360 mln. di euro¹⁰. Valori questi che da soli sposterebbe di molto le conclusioni della nostra analisi, anche in considerazione del numero di navi da crociera già in ordine e del conseguente elevato ammontare dei ricavi che tali ordini permetteranno nei prossimi anni (Figura 9). A tutto ciò si aggiunga che presso i cantieri di Marghera vengono anche effettuate le riparazioni e manutenzioni straordinarie delle navi che sono state costruite nel passato.

Figura 9 – Gli ordini alla Fincantieri

Line	Ship	Tonnage/pax	Due	Cost (million)
Princess	Royal Princess	139,000/3,600	4/12	€558
Ponant	Le Soléal	10,700/264	7/12	€140
Princess	TBA	139,000/3,600	4/14	€558
Costa	TBA	132,500/4,928	10/14	€556
Viking Ocean	TBA	49,000/998	?/14	n/d
P&O Cruises	TBA	141,000/3,611	3/15	€560
Viking Ocean	TBA	49,000/998	?/15	n/d
Total berths			17,999	
Total value (excl Viking ships)			€2.3 billion	

n/d = not disclosed. Source: Fincantieri and cruise companies

Fonte: European Cruise Council – Report 2012-13

Il motivo per cui non verranno tuttavia qui considerati gli impatti economici collegati alla realizzazione e manutenzione delle navi da crociera è che queste attività sono indipendenti dal volume del traffico crocieristico nel porto veneziano. Non esiste infatti una significativa correlazione fra le navi costruite nei cantieri di Marghera e le navi che toccano il porto.

Analoghe considerazioni hanno indotto ad escludere e remunerazioni del personale di bordo dal novero delle spese considerate come foriere di effetti sul reddito e sull'occupazione veneziana, in quanto tali remunerazioni non cambierebbero se la nave cessasse di avvalersi, come scalo, del porto di Venezia. Ciò che cambierebbe sarebbe la spesa sostenuta dagli equipaggi quando scendono a terra, una voce che sarà invece ampiamente valutata nel presente studio.

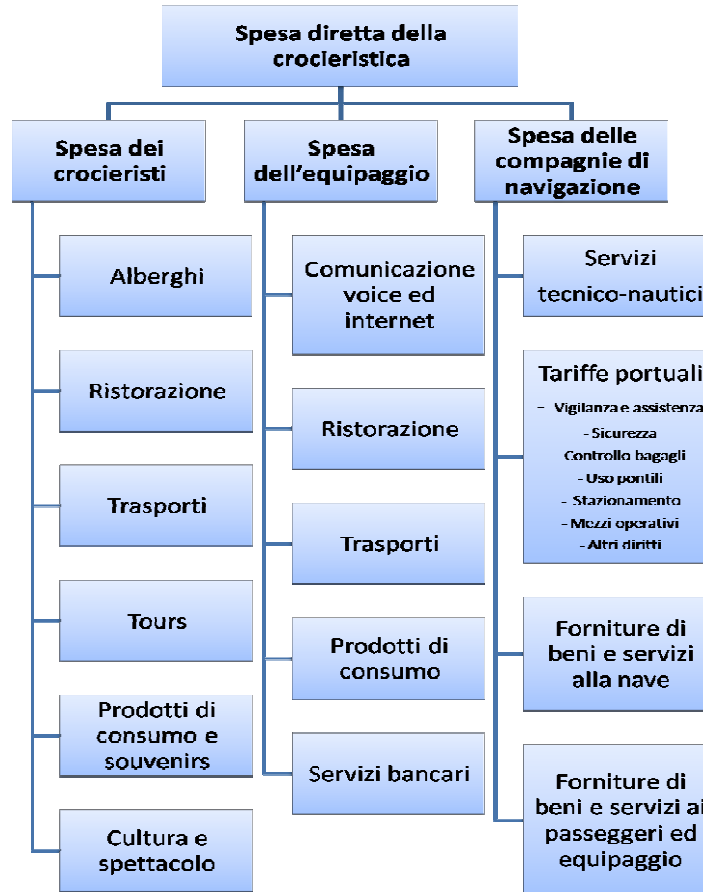
Nel valutare le ricadute economiche della crocieristica sul retroterra portuale il dato fondamentale da ricostruire è quindi costituito dalla spesa che i crocieristi, gli equipaggi e le compagnie di navigazione sostengono per l'acquisto di beni e servizi quando si avvalgono o giungono nel porto di

¹⁰ Per un dettaglio si veda il recente studio: VTP – 2012.

Venezia. La varietà di queste spese è molto ampia, ma una rappresentazione sintetica della tipologia delle spese effettuate dai tre tipi di soggetti coinvolti in questa attività è fornita dalla Figura 10.

La spesa effettuata da queste tre categorie di soggetti sul territorio rappresenta un aumento netto dei ricavi per le attività produttive locali e ciò si traduce in un aumento del valore aggiunto, e quindi delle retribuzioni e dei profitti, a disposizione del territorio. L'aumento della domanda genera poi un maggior fabbisogno di input di lavoro, di capitale, e di beni e servizi intermedi. Questi effetti misurano l'impatto diretto della crocieristica.

Figura 10 – La spesa diretta della crocieristica per soggetto e categoria di spesa



Questi effetti sono però solamente il primo di una serie di impatti che si producono a cascata sul sistema economico. L'acquisto di beni e servizi intermedi da parte delle imprese direttamente attivate dalla crocieristica genera infatti effetti indiretti, sia in termini di reddito (valore aggiunto) che in termini occupazionali, sulle imprese che forniscono i beni e servizi intermedi. Inoltre, i più elevati redditi disponibili generati stimolano i consumi privati dei cittadini e ciò determina ulteriori effetti moltiplicativi sulla produzione, sul reddito e sull'occupazione, che verranno indicati come effetti indotti.

La stima degli effetti diretti, indiretti ed indotti della crocieristica costituisce l'oggetto principale del presente studio e sarà sviluppata successivamente, dopo aver dettagliatamente precisato l'ammontare della spesa effettuata dai crocieristi, dagli equipaggi e dalle compagnie di navigazione.

3.2 I rapporti fra la crocieristica e gli altri settori dell'economia

Occorre osservare che gli effetti della crocieristica sul sistema economico locale vanno al di là degli effetti diretti, indiretti ed indotti collegati alla spesa del settore. Una delle questioni più importanti, sollevata fin nei pionieristici studi di Dwyer and Forsyth (1996), riguarda il rapporto che s'instaura nell'area di destinazione fra il turismo crocieristico e il turismo "tradizionale" (alberghiero ed extra alberghiero). Tale aspetto appare importante nel caso di Venezia dove il turismo gioca evidentemente un ruolo chiave nell'ambito dell'apparato produttivo locale.

Gli studi effettuati a livello internazionale non consentono di ricavare indicazioni univoche, ma consentono di individuare i fattori suscettibili di generare un rapporto di complementarità o di sostituibilità tra la crocieristica e le attività turistiche tradizionali. In generale, gli studi tendono a corroborare la tesi secondo cui il turismo crocieristico sarebbe complementare al turismo tradizionale.¹¹ L'idea di fondo è che almeno una parte dei crocieristi si trasforma nel tempo in turisti che soggiorneranno nelle strutture alberghiere o extra alberghiere del territorio che hanno visitato nel passato. La probabilità che i crocieristi ritornino nei luoghi visitati dipende, in genere, dal loro grado di soddisfazione per la crociera che dipende a sua volta da un insieme di fattori quali il numero delle visite già effettuate, il tempo dell'escursione, la funzionalità dei servizi di trasporto, delle guide turistiche, dei servizi portuali, e dal livello dei prezzi e della sicurezza.¹² Un fattore non secondario, e di cui Venezia risulta particolarmente ricca, riguarda la dotazione di attrazioni turistiche. Gli studi esaminati evidenziano infatti che tanto maggiore è tale dotazione, tanto maggiore è la probabilità che il crocierista ritorni come turista "tradizionale". Un ruolo importante nella promozione turistica di un'area passa anche attraverso il "passaparola" dei turisti che hanno vissuto un'esperienza positiva. I crocieristi soddisfatti rappresentano infatti un canale importante per la promozione delle mete turistiche.

Sono questi risultati, e cioè la convinzione che la crocieristica rappresenti un elemento di traino per il turismo tradizionale e induca una crescita economica di più ampio respiro, che hanno portato le autorità di molti paesi a sostenere e a valorizzare la crocieristica come veicolo per lo sviluppo locale.

Gli studi che hanno per contro evidenziato un possibile rapporto di sostituzione tra il turismo crocieristico e il turismo stanziale¹³, tendono a collegare l'effetto di spiazzamento ad alcune caratteristiche delle destinazioni del turismo crocieristico, segnatamente all'inadeguata dotazione di servizi o ad un sufficiente livello di sicurezza. Situazioni queste certamente non riscontrabili nel caso di Venezia.

Dal punto di vista turistico assume poi un particolare rilievo il processo di valorizzazione delle destinazioni turistiche attuato indirettamente dalle compagnie di navigazione quando, promuovendo le loro crociere, offrono una descrizione delle attrazioni turistiche presenti nei pressi dei porti di destinazione (OCTI - 2012). Gran parte di tale promozione avviene attraverso i siti internet delle compagnie di navigazione, che, se opportunamente sfruttati, possono tradursi quindi in portali di

¹¹ Shamsub et al. – 2006.

¹² Brida et al. – 2010.

¹³ Bresson G. and Logossah K. – 2011.

promozione turistica a livello globale. Oltre a ciò le destinazioni turistiche sono anche descritte nei cataloghi che le compagnie di navigazione distribuiscono alle agenzie di viaggio in tutto il mondo.¹⁴

Nel suo ultimo rapporto l'Ente Bilaterale Nazionale del Turismo (EBNT - 2012) ha esaminato la relazione fra traffico crocieristico e turismo tradizionale nei primi 10 porti italiani. A tal fine, ha confrontato, per il decennio 2001 – 2011, la dinamica dei crocieristi e quella delle presenze alberghiere nei comuni portuali. Poiché gli andamenti delle due serie storiche risultavano completamente diversi fra di loro si conclude che i due fenomeni sono indipendenti. Ad analoga conclusione giunge esaminando la relazione fra il numero dei crocieristi e il numero dei posti letto presenti nei comuni portuali. Più in generale, l'EBNT osserva che l'andamento dell'occupazione totale e quella dei settori strettamente legati al turismo non è correlato con l'andamento della crocieristica. La semplicità del metodo statistico utilizzato induce tuttavia a ritenere poco significative queste conclusioni.

¹⁴ Si consideri che i cataloghi distribuiti da una primaria compagnia di navigazione possono essere molti milioni in tutto il mondo.

4 I spesa dei crocieristi

4.1 La spesa turistica dei crocieristi

La spesa che i passeggeri effettuano nel retroterra portuale rappresenta un'importante componente della spesa locale della crocieristica, e costituisce l'oggetto principale, e in molti casi unico, delle analisi effettuate sull'impatto economico di questo settore.¹⁵

Per quanto riguarda Venezia, le sole stime disponibili derivano da un'indagine condotta compiuta nel 2005 da Soriani et al. (2006) su un campione di 404 crocieristi.¹⁶ Secondo tale studio la spesa media giornaliera dei crocieristi ammontava a 107 euro, che corrisponde, tenuto conto del numero di giornate che mediamente ogni crocierista trascorre in città, ad una spesa media pro capite pari a 175,3 euro. Tale spesa non comprende quella riguardante i servizi di parcheggio, al trasporto locale e ai trasporti sulle lunghe percorrenze (in particolare i voli da e per Venezia).¹⁷

Una stima della spesa effettuata dai crocieristi in una destinazione turistica non può prescindere dalla distinzione fra crocieristi in transito e crocieristi che s'imbarcano o sbarcano nel porto. Molti sono i fattori che differenziano il profilo di spesa di questi due soggetti,¹⁸ ma il principale concerne il fatto che i crocieristi che si imbarcano o che sbarcano in un porto trascorrono mediamente un periodo più lungo nella città e una percentuale significativa degli stessi pernotta almeno una notte o prima o dopo la crociera. Ciò fa sì che la spesa media relativa al segmento *homeport* sia sensibilmente superiore rispetto a quella dei crocieristi in transito.

Va detto che i dati sulla spesa media dei crocieristi rilevati a livello mondiale sono assai eterogenei, dipendendo non solo dal fatto che la destinazione sia un *homeport* o un porto di transito, ma anche dall'importanza della destinazione turistica e dal segmento di mercato. I confronti internazionali sono poi resi più difficili dal fatto che in alcune indagini la spesa media del crocierista comprende anche la spesa concernente i voli aerei necessari a raggiungere la destinazione portuale, mentre in altri si esclude tale voce. Per quanto concerne gli USA, i dati riportati dalla C.L.I.A. (2012) evidenziano una spesa media per toccata pari a 118,4 \$ per i crocieristi in *homeport* (256,5\$ per quelli che si fermano almeno una notte) e 121,5 \$ per i passeggeri in transito (Tabella 4). Tali importi non comprendono però le spese relative alle visite guidate, alle

Tabella 4 – La spesa procapite dei crocieristi in altri porti

Città portuale	Importo	anno
Sidney (Australia)	666,4 A\$	2010
Cork (Ireland)	373,9 €	2003
New York (USA)	198,9 \$	2011
San Maarten (Caraibi)	185,4 \$	2011
Belize	111,4 \$	2006
Portland (USA)	109,0 \$	2008

Fonte: Rapporti vari

¹⁵ Fra gli studi che considerano unicamente questo aspetto si veda Azucena Quan Novelo et al. (2007).

¹⁶ I risultati dell'indagine sono anche ripresi in Di Cesare F., La Salandra A. (2012).

¹⁷ La spesa totale veniva allora stimata in 142,92 milioni di euro.

¹⁸ Bisogna tener presente che l'itinerario della crociera prevede normalmente soste in diverse località, che molti beni e servizi vengono forniti direttamente a bordo della nave e che la durata media della visita a terra nel caso della nave in transito è limitata a poche ore. Per questo motivo la spesa dei crocieristi è principalmente trainata dalle specificità della destinazione turistica, come prodotti tipici o siti turistici di rilievo.

escursioni a terra e quelle di trasporto sulle lunghe percorrenze. Nei porti dell'area caraibica la spesa media dei passeggeri è di 95,9 \$ a toccata, che sale però a 155,6\$ considerando i soli *homeport* e raggiunge i 185,4 \$ nel caso specifico del porto di S.Maarten.¹⁹ Molto elevato, anche perché comprende il trasporto aereo, il valore medio stimato in Australia, dove si raggiungono i 282,4 AUD procapite, con punte di 666 AUD nell'*homeport* di Sidney.²⁰

Per quanto concerne l'Europa, è opportuno considerare innanzitutto i parametri adottati dalla Commissione Europea.²¹ Con riferimento ai passeggeri in *homeport* essa stima una spesa media pari a 95€ a crocierista, un valore ottenuto come media ponderata fra la spesa di coloro che soggiornano nella città di destinazione (170 € procapite) e quelli che invece non pernottano (45 €). Si noti che in tale stima si assume che il 40% dei passeggeri *homeport* soggiorni una sola notte nel luogo di destinazione (al costo di 70€). Per i passeggeri in transito si stima una spesa media pro capite di 60. Le specificità delle singole destinazioni turistiche vengono poi valutate moltiplicando tali valori medi per un indice delle tariffe praticate dagli alberghi. Solo per questo fatto a Venezia, ad esempio, viene attribuita una spesa del 21% superiore a quella media. Analoghi importi sono forniti dall'European Cruise Council (vedi il Rapporto 2012/13) che stima in 74 € la spesa media per i passeggeri in *homeport* (a cui dovrebbe essere però aggiunta, secondo l'ECC, una spesa media di 216 euro per voli necessari a raggiungere i porti), e in 61 € quella per i passeggeri in transito.

Prima di entrare nel merito della spesa dei crocieristi a Venezia consideriamo l'impatto che essi hanno sui flussi turistici, ed in particolare sul comparto alberghiero della città, uno dei pilastri del suo tessuto produttivo. Come già evidenziato, i crocieristi che s'imbarcano e sbarcano

Tabella 5 – Presenze alberghiere generate dai crocieristi in *homeport*

Permanenza	Giornate di permanenza (a)	Distribuzione % dei crocieristi per perman. (b)	Numero di crocieristi homeport per perman. (c = Totale*b)	Presenze alberghiere generate (c * a)
Nessuna permanenza	0	41,8%	321.907	-
Una notte	1	36,4%	280.321	280.321
Due notti	2	11,4%	87.793	175.586
Tre o più notti	3,5	10,4%	80.092	280.321
Totale		100,0%	770.114	736.229

Fonte: nostre elaborazioni. Per le quote di cui al punto b) si veda Soriani et al. (2006)

a Venezia pernottano almeno una notte in città prima o dopo la crociera.²² Un'indicazione sulla distribuzione percentuale dei crocieristi per numero di notti trascorse a Venezia è fornita dall'indagine di Soriani et. al. (2006) che evidenzia come il 48,1% dei crocieristi non pernotti neanche un giorno in città e il 36,4% solamente per una notte (Tabella 5, colonna b). Poiché il numero totale

¹⁹ Vedi F.C.C.A. – 2012.

²⁰ Vedi Deloitte Access Economics Pty Ltd – 2012.

²¹ European Commission (2009).

²² In realtà anche i passeggeri in transito pernottano qualche volta a Venezia. I dati sulla permanenza media delle navi in porto che abbiamo visto nella prima parte dello studio hanno evidenziato che è abbastanza frequente che una nave in transito effettui una sosta di più di 24 ore. In questo caso i passeggeri possono decidere di trascorrere la notte in albergo invece che in nave. Secondo la citata indagine di Soriani et. Al (2006) l'1,4% dei passeggeri in transito effettua almeno un pernottamento a terra. Data la scarsa rilevanza di questa quota abbiamo deciso di non considerare questa componente.

dei crocieristi, intesi come persone fisiche, corrisponde alla metà dei passeggeri in *homeport* rilevati dalle statistiche portuali, si stima che nel 2012 siano transitati nel porto circa 770 mila crocieristi. Sulla base della distribuzione percentuale dei crocieristi per permanenza abbiamo così potuto calcolare (vedi Tabella 5, colonna c) il numero dei crocieristi per giornate di permanenza e le presenze alberghiere da loro generate. Si stima che in totale siano circa 736 mila le presenze alberghiere imputabili alla crocieristica (Tabella 5). Tale dato rappresenta 16% di tutte le presenze alberghiere registrate nel centro storico di Venezia durante il 2011.²³ Tale dato stima tuttavia per difetto il ruolo della crocieristica sulle presenze alberghiere in quanto non considera il contributo, seppur modesto, dei crocieristi in transito e il fatto che, secondo le indicazioni dei rappresentanti del settore alberghiero, negli ultimi anni è aumentato il numero dei crocieristi che pernottano sia prima che dopo la crociera ed è anche aumentato il numero di notti di permanenza.

Ritornando alla spesa media del crocierista, è opportuno partire dall'unico dato disponibile per il caso di Venezia e cioè i 173,5 euro di spesa media ponderata (per i giorni di permanenza in città) stimati nel 2005 dall'indagine di Soriani. I dati, sopra richiamati, rilevati a livello internazionale e la specificità di Venezia come primaria destinazione turistica a livello mondiale inducono a ritenere che tale valore approssimi per difetto la reale spesa media del crocierista in *homeport*.²⁴ In mancanza tuttavia di altre informazioni, ai fini del presente studio si è proceduto al mero aggiornamento di questo valore sulla base alla crescita dei prezzi dei beni e servizi turistici verificatesi nella città di Venezia fra il 2005 e il 2012, mantenendo invece invariate, rispetto al 2005, le altre caratteristiche dei crocieristi.²⁵ Poiché l'indice generale dei prezzi al consumo

Tabella 6 – La spesa dei crocieristi
(anno 2012 - escluse alcune spese di trasporto e di parcheggio)

Tipologia passeggeri	Passeggeri (2012)	Crocieristi *	Spesa media per crocierista (Euro)	Spesa totale (euro)	quota %
Passeggeri in transito	198.320	198.320	171,5	34.018.760	18,0%
Passeggeri homeport	1.540.227	770.114	201,3	154.985.517	82,0%
Totale	1.738.547	968.434	195,2	189.004.276	100,0%

*: Il numero dei crocieristi corrisponde ai passeggeri nel caso di navi in transito, mentre è pari alla metà dei passeggeri (si considerano solo gli imbarchi) nel caso di navi homeport.

²³ Si rapporta qui il dato delle presenze alberghiere generate dai crocieristi alle sole presenze alberghiere del centro storico di Venezia (che risultano pari a 4.595.296) e non al totale delle presenze turistiche del comune perché la quasi totalità dei crocieristi pernotta negli alberghi del centro storico. Per i dati sulle presenze turistiche a Venezia si veda: *Annuario Turismo 2011*, Comune di Venezia, Assessorato al Turismo, Maggio 2012.

²⁴ Un recente studio (vedi *Risposte Turismo – 2012*) ha messo in luce come la spesa media di un gruppo di crocieristi in un negozio di vetri artistici a Murano sia valutabile in 1.500€. Come caso significativo lo studio segnala una spesa di 50.000€ fatta da un unico crocierista.

²⁵ Per aggiornare il valore della spesa media al 2012 avremmo dovuto considerare assieme alle dinamiche dei prezzi anche l'elasticità della domanda per i beni e servizi turistici. Qualora la domanda fosse elastica, all'aumentare dei prezzi si registrerebbe una diminuzione della spesa complessiva. Andrebbe inoltre valutato l'impatto dovuto alla crescita dei redditi procapite dei crocieristi e del conseguente effetto reddito sulla spesa. In mancanza d'informazioni precise su questi aspetti assumiamo che tutti questi effetti si compensino e che l'effetto prevalente sia dovuto esclusivamente alla variazione dei prezzi.

nel comune di Venezia è aumentato del 14,8% fra il 2005 e il 2012,²⁶ la spesa media ponderata di ogni crocierista che si imbarca a Venezia è valutabile in 201,3 euro nel 2012. Si assume qui, come nella generalità degli studi di questo tipo, che il crocierista non spenda due volte tale importo nella città. In questo senso il dato di spesa va rapportato al solo numero dei passeggeri imbarcati e non al flusso totale dei passeggeri rilevati nel Porto (comprendente sia gli imbarchi che gli sbarchi).

Per quanto concerne i crocieristi in transito è necessario premettere, prima di considerare la spesa media imputabile a questo segmento, che normalmente non tutti i passeggeri scendono a terra quando la nave fa scalo in un porto. Nel caso di Venezia però, vista la sua specificità, appare ragionevole assumere che tutti i passeggeri in transito scendano a terra. La spesa media dei passeggeri in transito è stata stimata partendo dal valore di 149,44 euro procapite calcolato nel 2005 da Soriani e aggiustando tale valore per l'inflazione locale. Si ottiene così un valore di 171,5 euro di spesa procapite per i turisti in transito.

Nella Tabella 6 sono riepilogati i principali dati finora considerati e vengono esplicitate le modalità di calcolo della spesa complessiva effettuata dai crocieristi nella città di Venezia durante il 2012. Secondo tale schema la spesa effettuata in città dai crocieristi, con esclusione di alcune importanti voci che esamineremo in seguito, ammonta a 189 milioni di euro. La frazione prevalente (82%) è imputabile ai crocieristi in *homeport*, e ciò non solo per il fatto che essi rappresentano la quasi totalità dei passeggeri, ma anche perché la spesa pro capite imputabile a tale segmento è nettamente superiore a quella relativa ai passeggeri in transito.

Una diversa prospettiva sulla spesa dei crocieristi è ottenibile considerando la composizione della spesa per voci di spesa. Sulla base della composizione media ponderata rilevata nella citata indagine del 2005 è stata ricostruita la spesa media del crocierista per tipo di bene o servizio acquistato (Tabella 7). La quota più rilevante riguarda la spesa effettuata presso la rete del commercio al dettaglio della città. In media ogni crocierista spende circa 78 euro. Altrettanto importante è la spesa per l'alloggio, che ammonta in media a 59,6 euro.

Tabella 7 – La spesa dei crocieristi per tipo di bene e servizio

Voci di spesa	Spesa media per crocierista (euro)	Spesa totale (euro)	quota %
Alloggio	59,6	57.718.144	30,5%
Ristoranti	29,4	28.474.768	15,1%
Snack	4,7	4.520.031	2,4%
Shopping	78,0	75.522.550	40,0%
Escursioni	3,1	2.966.651	1,6%
Tour in gondola	9,6	9.331.434	4,9%
Visite ai musei	1,6	1.504.113	0,8%
Transfer tra i terminal	6,2	5.989.840	3,2%
Trasporti pubblici locali	1,6	1.593.860	0,8%
Trasporti privati	1,4	1.382.884	0,7%
Totale	195,2	189.004.276	100,0%

Come detto in precedenza, non esistono riscontri statistici ufficiali sull'ammontare della spesa sostenuta dai crocieristi a Venezia. Per quanto riguarda però la spesa relativa al servizio di trasporto acqueo all'interno della laguna sono disponibili alcuni dati che possono essere esclusivamente

²⁶ Per i dati sull'indice dei prezzi al consumo fino al 2011 si veda CCIAA di Venezia – 2012. Per il 2012 abbiamo considerato un'inflazione del 3%.

riferibili alla spesa dei crocieristi. Presso la stazione Marittima esiste infatti il "Terminal Crociere" di due importanti linee di trasporto pubblico della "Alilaguna s.p.a.", società privata di trasporto pubblico passeggeri, una collega la Marittima con l'Aeroporto Marco Polo (linea blu) e la seconda collega la Marittima con San Marco e le isole di Murano, Burano e Torcello. Secondo i dati forniti dalla società, nel corso del 2012 sono transitati nel Terminal Crociere di Alilaguna circa 224.000 passeggeri, per un fatturato totale di 1.675.000 euro, e una spesa media pari a circa 7,5 € per passeggero. Questi dati indicano che il 12,8% dei passeggeri sulle navi da crociera ha utilizzato questo mezzo di trasporto, soprattutto per i trasferimenti dalla stazione marittima a San Marco.

4.2 La spesa per raggiungere la stazione Marittima

E' stato già sottolineato che la crocieristica attiva in maniera sensibile anche la domanda di trasporto aereo. Una delle spese più importanti dei crocieristi riguarda infatti l'eventuale spesa che essi sostengono per i biglietti aerei relativi allo spostamento fra il luogo di residenza e l'aeroporto di riferimento del porto di imbarco/sbarco. Nel caso di Venezia questo impatto potrebbe essere molto rilevante stante il fatto che la maggior parte dei crocieristi è straniera e raggiunge Venezia utilizzando l'aeroporto Marco-Polo di Venezia o il Canova di Treviso. I benefici derivanti dalla spesa dei viaggi aerei dei crocieristi non si riflettono però a livello locale, riguardando perlopiù ricavi e occupazione di compagnie aeree internazionali. Da qui la scelta di escludere tale voce dal novero delle spese rilevanti ai fini della valutazione degli impatti economici locali.

Va tuttavia osservato che una parte della spesa che i crocieristi effettuano per il trasporto aereo e i servizi connessi si trasforma in valore aggiunto e occupazione per il territorio attraverso l'attività svolta dagli aeroporti locali, cui viene devoluta a vario titolo parte della spesa dei biglietti aerei. Per comprendere questo punto è opportuno fornire alcuni dati di base relativi all'attività dagli aeroporti di Venezia e di Treviso.²⁷ La Tabella 8 evidenzia come nel 2011 il polo aeroportuale di Venezia-Treviso abbia registrato ricavi dalla gestione aeronautica per 78,9 milioni di euro, impiegando 775 addetti fra personale full e part-time. Questi dati si riferiscono ad un traffico pari a 9,66 milioni di passeggeri.

Tabella 8 – Caratteristiche del polo aeroportuale Venezia-Treviso

	2010	2011
Passeggeri totali	9.021.131	9.662.156
Ricavi aeronautici in senso stretto (x 1.000 - Euro)	72.684	78.974
Personale		
- Full time	646	682
- Part time	94	93

Fonte: SAVE s.p.a. – Bilancio 2011

Una parte dei ricavi aeronautici e dell'occupazione sono evidentemente collegati al traffico dei crocieristici che devono raggiungere o partire dal porto di Venezia. Per valutare la quota parte imputabile a questo segmento è necessario innanzitutto stimare quanti possano essere questi

²⁷ La scelta di considerare insieme gli aeroporti di Venezia e di Treviso è motivata da una duplice considerazione. In primo luogo il fatto che nel corso del 2011 l'aeroporto di Treviso è stato interessato da consistenti lavori di adeguamento delle piste che hanno imposto di trasferire molti voli a Tessera, e, in secondo luogo, il fatto che Venezia e Treviso rappresentano di fatto un unico polo aeroportuale se ci si pone a scala internazionale.

crocieristi. Poiché rilevano solo i crocieristi che si imbarcano o sbarcano a Venezia, il bacino potenziale di riferimento nel 2012 era costituito da circa 1,45 milioni di passeggeri. Di questi il 26% erano italiani²⁸ e si può ragionevolmente ritenere, in via prudenziale, che non abbiano raggiunto Venezia in aereo. Un altro 15% del totale è rappresentato da stranieri, in particolare provenienti dalla Germania, che raggiungono Venezia con altri mezzi (auto, autobus o treno). E' possibile quindi stimare in 855.600 i crocieristi transitati attraverso il polo aeroportuale di Venezia-Treviso, corrispondenti all'8,85% del totale dei passeggeri aeroportuali e, quindi, in 6,99 milioni di euro i ricavi aeronautici in senso stretto imputabili al movimento dei crocieristi.

Per raggiungere il porto i turisti giunti nella stazione aeroportuale di Venezia o di Treviso hanno varie alternative. La più diffusa consiste nell'utilizzo del servizio di autobus messo a disposizione direttamente dalle compagnie di navigazione. Nella maggior parte dei casi tale servizio deve essere pagato direttamente dal crocierista, ma anche nel caso in cui sia incluso nel pacchetto della crociera la ricaduta sul territorio risulterebbe la stessa. Mediamente il costo di tale trasporto ammonta a 10€ per passeggero.²⁹ Considerando i dati sul flusso dei turisti giunti attraverso le stazioni aeroportuali, si può stimare in 8,55 milioni di euro anno la spesa diretta per il trasporto aeroporto-porto..

Le spese di viaggio sulla tratta aeroporto-porto sono pari a 8,55 mln. di euro

Il ciclo dei trasporti da e per il porto di Venezia si conclude per molti passeggeri con il parcheggio dell'auto negli appositi spazi della Marittima. Negli ultimi anni, complice l'aumento del costo del carburante e la crisi economica, si è assistito ad un cambiamento nelle modalità di trasporto che ha privilegiato anche per i crocieristi l'uso degli autobus e del treno rispetto all'auto privata. Sono infatti sempre più numerosi i turisti italiani ed europei che giungono al porto in autobus, spesso avvalendosi di servizi organizzati dalle stesse compagnie di navigazione, o in treno. Ciononostante, poiché il numero assoluto dei crocieristi è aumentato considerevolmente, il numero di quanti lasciano l'auto parcheggiata in porto si è stabilizzato attorno alle 20.000 vetture l'anno. Per la società di gestione, la VTP s.p.a., ciò comporta un introito medio di circa 2,5 milioni di euro anno.³⁰

Le spese di parcheggio delle auto ammontano a 2,5 mln. di euro

²⁸ Si veda ancora Soriani *et al.* (2006).

²⁹ Il costo del trasporto sulla tratta aeroporto – porto è inferiore per coloro, una minoranza, che utilizzano gli autobus pubblici, ma molto superiore è il costo che sostengono coloro che usano i servizi nautici.

³⁰ Bisogna però tener presente che questo importo approssima per difetto le potenziali ricadute economiche connesse a questo servizio poiché solo recentemente sono stati ultimati i lavori per la sistemazione dei nuovi parcheggi. Inoltre, bisogna anche considerare la programmata realizzazione di un parcheggio multipiano all'interno della stazione Marittima.

5 La spesa degli equipaggi

5.1 Gli equipaggi: la dimensione del fenomeno

Un elemento tutt'altro che trascurabile della spesa locale della crocieristica è costituito dalla spesa sostenuta dai membri degli equipaggi che scendono a terra. La dimensione del fenomeno si può percepire considerando innanzitutto il numero dei marittimi coinvolti. Ogni nave da crociera che accosta al porto di Venezia ha mediamente un equipaggio di 730 persone (vedi Tabella 9). Nelle grandi navi di crociera (quelle con più di 100.000 TSL) il numero dei marittimi sale mediamente a 1.174 unità, con punte di 1.300 per le navi più grandi. Le navi di classe intermedia imbarcano in media 806 marittimi, mentre per quelle con meno di 40.000 TSL si scende a 217 unità.

Tabella 9 – Equipaggio delle navi arrivate a Venezia

CLASSE DI TSL	Equipaggio medio della nave (ponderato per n. toccate)	Rapporto Pax./Equip. (ponderato per n. toccate)
TSL > 100.000	1.174	3,20
40.000 < TSL < 100.000	806	2,92
TSL < 40.000	217	1,93
TOTALE	730	2,71

Fonte: Nostre elaborazioni su dati VTP

In generale il numero dei marittimi presenti a bordo è tendenzialmente proporzionale al numero dei passeggeri, ma il rapporto fra passeggeri ed equipaggio varia sensibilmente a seconda del segmento di mercato, raggiungendo un rapporto di 1: 1 nelle navi del segmento "Luxury". Per quanto concerne le navi da crociera giunte a Venezia il rapporto in parola è in media di 2,71 passeggeri per marittimo, ma scende a 1,93 per le navi di stazza inferiore alle 40.000 t., tra le quali è relativamente più presente la componente "Luxury". In questa fascia si registra a Venezia il più basso rapporto pax./equipaggio: 1,13. Per le navi con stazza superiore alle 100.000 t., dove invece prevale il segmento "contemporary" e "premium", il rapporto pax./equipaggio è mediamente pari a 3,2. In queste navi, l'attenzione posta dal crocierista al prezzo finale del pacchetto turistico e la possibilità di sfruttare le notevoli economie di scala, determina la presenza di un numero minore di personale rispetto ai passeggeri a bordo.

Tabella 10 – Personale di equipaggio arrivato a Venezia – 2011

CLASSE DI TSL	Equipaggio per navi in transito (totale annuo)	Equipaggio in navi "home port" (totale annuo)	Totale
TSL > 100.000	2.243	170.259	172.502
40.000 < TSL < 100.000	2.968	204.180	207.148
TSL < 40.000	4.517	31.249	35.766
TOTALE	9.728	405.688	415.416

Fonte: Nostre elaborazioni su dati VTP

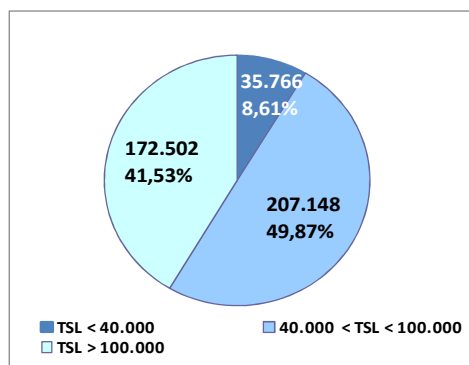
Utilizzando i dati forniti dalle compagnie di navigazione in merito all'equipaggio standard di ogni nave che attracca a Venezia, si è proceduto alla determinazione del numero di marittimi che giungono annualmente in porto.³¹ Nel corso del 2011 sono transitati nel porto di Venezia ben 415.416 marittimi (Tabella 10). La quasi totalità, 405.688 addetti, operano nelle navi che effettuano

³¹ Si tratta di stime perché i dati si riferiscono all'equipaggio standard e non quello effettivo. La differenza è comunque molto modesta.

sbarco/imbarco dei passeggeri, mentre solo una piccola parte (9.728) riguarda il personale che opera sulle navi in transito. Tale distinzione è rilevante perché è soprattutto relativamente all'equipaggio delle navi *homeport* che emerge il contributo di questa componente della crocieristica alla domanda di beni e servizi a terra.

Dei 415.416 marittimi che giungono annualmente nel porto di Venezia, solo una piccola quota, 35.766 (l'8,61%), operano a bordo di navi con una stazza inferiore alle 40.000 t., mentre la stragrande maggioranza giunge a Venezia su navi di media e grande dimensione, che hanno nel complesso movimentato 379.650 unità (Figura 11).

Figura 11 – Marittimi per tipo di nave
(valori assoluti e quote %)



5.2 La spesa degli equipaggi

Per stimare la spesa degli equipaggi delle navi che attraccano nel porto di Venezia si è fatto ricorso sia ai risultati di specifiche indagini effettuate a livello internazionale che all'esperienza maturata nel porto di Venezia dalla *Stella Maris' Friends Onlus*.³² Questa organizzazione opera all'interno della Stazione Marittima con una struttura, il *Seamen's Club*, che costituisce il punto di riferimento principale per gli equipaggi che fanno scalo a Venezia.

Il primo elemento da quantificare è costituito dalla quota del personale di bordo che scende a terra durante le soste della nave. Anche se si potrebbe ritenere che questa percentuale sia bassa,³³ le peculiarità del lavoro del marittimo sono tali da indurre fortemente i marittimi a scendere a terra durante le soste. Fra queste (vedi Appendice 3), la necessità di spezzare gli intensi ritmi di lavoro a bordo, spesso svolti in luce artificiale, e la necessità di utilizzare alcuni servizi fondamentali non reperibili sulla nave. A livello europeo si ritiene che, in media, una quota del 50% dei marittimi presenti in una nave da crociera scenda a terra ad ogni toccata.³⁴ Su questa base è possibile stimare che durante il 2012 siano scesi a terra circa 207.000 marittimi.³⁵

Per quanto concerne l'ammontare e la tipologia della spesa effettuata dagli equipaggi, le poche rilevazioni effettuate nel mondo conducono a risultati per certi versi sorprendenti. Un'indagine condotta a New York nel 2011 indica in 203 \$ l'ammontare della spesa media procapite dei marittimi quando scendono a terra (NYCruise, 2011). In Australia la spesa media è di circa 183\$ per ogni giornata trascorsa in porto (Deloitte – 2012). Un'analisi svolta nel porto di Cork nel 2003 indicava una

³² Tale associazione fa parte del Comitato di welfare della *Gente di Mare di Venezia* e dell'*ICSW*.

³³ Il primo è che il personale di bordo non cambia ad ogni viaggio e quindi viene meno l'interesse per la località turistica. Il secondo è che le attività sulla nave proseguono incessantemente anche fra lo sbarco dei passeggeri e i successivi imbarchi e quindi solo una parte dello staff e dei marittimi può scendere a terra.

³⁴ Vedi: European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009). Tale comportamento ci è stato confermato anche da *Stella Maris' Friends* per quanto concerne il porto di Venezia.

³⁵ Si tenga presente che tale stima sembra prudenziale alla luce del fatto che nel porto di NY su 632 mila passeggeri totali scendono a terra 118 mila marittimi. In proporzione è come se a Venezia scendessero 326.000 marittimi. Vedi NYCruise (2011).

spesa media pari a 117,2 €. Un'indagine condotta nel 2009 nell'area dei Caraibi evidenzia infine (vedi Tabella 12) come la spesa media dei marittimi sia di circa 89 \$, la maggior parte della quale concerne le spese per bar e ristoranti, gioielleria e prodotti dell'elettronica. La stessa indagine rivela però come in alcuni importanti porti di quell'area la spesa media dell'equipaggio raggiunga i 140-150 \$ procapite.³⁶

Prendendo le mosse da queste stime e utilizzando le informazioni fornite dalla *Stella Maris' Friends* relative ai comportamenti di consumo dei marittimi sbarcati nel porto di Venezia, appare ragionevole assumere prudenzialmente in 60 euro la spesa media in beni e servizi generali. Quindi, sulla base delle precedenti stime concernenti il numero dei marittimi scesi a terra è possibile valutare in circa 12,6 milioni di euro la spesa totale annua degli equipaggi nella città di Venezia (Tabella 11). Tale spesa non comprende quella, di tipo straordinario, relativa all'acquisto di prodotti elettronici e altri beni di consumo durevole nei centri commerciali di Marghera e quella riguardante il cambio di equipaggio di cui diremo dopo.

Per quanto concerne i beni e servizi acquistati, essi sono in parte simili a quelli acquistati dai crocieristi che frequentano bar e ristoranti del centro storico o acquistano souvenir tipici o

Tabella 11 – La spesa dei marittimi
(anno 2012 - euro)

CLASSE DI TSL	Spesa totale per beni e servizi generali	Spesa per prodotti elettronici e tipici al centro commerciale	Spese per cambio equipaggio	Totale
TSL < 40.000	1.251.810	742.690	980.351	2.974.851
40.000 < TSL < 100.000	6.214.440	3.686.983	4.866.818	14.768.241
TSL > 100.000	5.175.060	3.070.327	4.052.831	12.298.218
TOTALE	12.641.310	7.500.000	9.900.000	30.041.310

effettuano acquisti i negozi della città. Tuttavia caratteristiche ed esigenze dei marittimi sono evidentemente diverse, il che rende il loro profilo di spesa sensibilmente diverso da quello del normale turista. Sulla base delle informazioni acquisite in particolare attraverso *Stella Maris' Friends*, la domanda dei marittimi si rivolge infatti prevalentemente verso i seguenti beni e servizi:

Servizi di comunicazione. A bordo della nave i costi per i servizi telefonici in voce e via internet sono proibitivi per la maggior parte dell'equipaggio. Per questo motivo, unitamente al fatto che la necessità di contattare telefonicamente o via internet la famiglia di origine rappresenta un'esigenza fondamentale per i marittimi, i

³⁶ Alcune fonti, ad esempio *European Commission* (2009), indicano una spesa media dei marittimi molto inferiore a quelle indicate in precedenza. Tali cifre risentono però della situazione di molti porti minori che non offrono di fatto, per la mancanza di una rete commerciale o di strutture di servizio, alcuna possibilità agli equipaggi di acquistare beni e servizi locali. Tale situazione non è certamente paragonabile con il caso di Venezia.

servizi di comunicazione costituiscono i servizi più richiesti. Si noti anche che a Venezia il costo delle comunicazioni è il più basso fra quelli degli altri porti toccati dalle navi da crociera che fanno scalo a Venezia. Secondo le informazioni raccolte, ogni giorno durante la stagione turistica gli equipaggi che scendono a terra acquistano schede telefoniche per un importo variabile fra i 1.000 e 2.000 euro.

Servizi bancari. In molti casi i marittimi vengono pagati direttamente nella nave cosicché quando sono a Venezia hanno la necessità di inviare gli stipendi al paese di origine o accreditarli su qualche conto corrente. Per questo motivo uno dei servizi più richiesti è relativo alla possibilità di effettuare rimesse di denaro all'estero.

Cibi etnici. L'impossibilità di disporre a bordo di una cucina tipica del paese di origine spinge i marittimi ad acquistare appena possibile alimenti che provengono dai loro paesi. Per far fronte a questa esigenza sono presenti all'interno del porto due negozi di prodotti etnici.

5.3 Altre spese relative all'equipaggio

Tabella 12 – Spesa media dell'equipaggio per categoria
(Indagine sull'intera area dei Caraibi)

Purchase Categories	Average Spend per Crew (\$US)	Share of All Onshore Visits	Weighted Average Spend per Crew	Total Crew Expenditures (\$US Millions)
F&B at Restaurants & Bars	\$ 30.20	69.8%	\$ 21.07	\$ 68.1
Taxis/Ground Transportation	\$ 15.58	32.7%	\$ 5.09	\$ 16.5
Clothing	\$ 48.84	17.3%	\$ 8.43	\$ 27.3
Local Crafts & Souvenirs	\$ 21.57	15.1%	\$ 3.25	\$ 10.5
Other Purchases	\$ 47.62	13.8%	\$ 6.57	\$ 21.3
Telephone & Internet	\$ 20.11	12.5%	\$ 2.51	\$ 8.1
Watches & Jewelry	\$ 210.12	7.6%	\$ 15.91	\$ 51.4
Perfumes & Cosmetics	\$ 28.09	7.6%	\$ 2.14	\$ 6.9
Entertainment/Night Clubs	\$ 138.95	6.1%	\$ 8.49	\$ 27.5
Shore Excursions ^①	\$ 78.35	5.7%	\$ 4.50	\$ 14.6
Retail Purchases of Liquor	\$ 39.00	4.2%	\$ 1.65	\$ 5.4
Electronics	\$ 255.64	3.8%	\$ 9.63	\$ 31.1
Total			\$ 89.24	\$ 288.7

Fonte: BREA – 2009

Oltre alle spese citate in precedenza si deve considerare il fatto che una parte degli equipaggi effettua spese straordinarie presso le aree commerciali di Marghera, principalmente prodotti di elettronica di consumo e prodotti alimentari tipici. Tale attività trova una sua motivazione principalmente nel fatto che i marittimi possono godere di un particolare regime di esenzione doganale che consente un risparmio fiscale e nel fatto che tale opportunità non si riscontra negli altri porti dell'Adriatico toccati dalle navi che hanno base a Venezia. Sempre secondo le informazioni fornite da *Stella Maris' Friends* si stima che una percentuale fra il 10 e il 15% dei marittimi si rechi almeno una volta presso il centro commerciale. Semplificando, si assumerà qui che siano 50 mila (il 12% del totale) i marittimi che effettuano acquisti presso il centro commerciale, con una spesa media pari a 150 euro. Questa componente della domanda è quindi valutabile in circa 7,5 milioni di euro l'anno.

Un'ulteriore componente della domanda di beni e servizi attivata dal personale di equipaggio è collegata al turnover del personale a bordo. A Venezia infatti viene effettuato ad ogni toccata un parziale cambio dell'equipaggio. Si stima che su una nave di medie dimensioni con circa 800 membri di equipaggio circa il 10% (80 unità) sia mediamente sostituito per i motivi più disparati. Questo turnover rileva ai fini della presente analisi in quanto il parziale cambio di equipaggio, in larga parte

costituito da cittadini extracomunitari, genera una domanda di trasporto da e per l'aeroporto di Venezia. In molti casi, inoltre, il personale non riesce ad imbarcarsi nello stesso giorno di arrivo dell'aereo o a partire nello stesso giorno dello sbarco per cui necessita di soggiornare una notte in albergo.³⁷ Infine, ogni marittimo extracomunitario che sbarca o s'imbarca necessita di un visto che comporta un costo di 60 euro (per oneri statali).

Una stima di massima basata sulle indicazioni degli operatori conduce a stimare in circa 50 euro la spesa media pro capite per trasporti, ristorazione e pernottamento, che sommati ai 60 euro per il visto determina una spesa totale di circa 110 euro. Se assumiamo quindi che il turnover interessi circa il 10% di tutto il personale di equipaggio transitato nel porto di Venezia, risulta che sono 45.000 i marittimi in turnover ogni anno e la spesa complessivamente effettuata ammonta quindi a 9,9 milioni di euro l'anno (Tabella 11).³⁸

Pertanto, sommando i tre capitoli di spesa connessi al personale di equipaggio a questa particolare componente della crocieristica è imputabile una domanda pari a 30,04 milioni di euro l'anno.

³⁷ Ci sono almeno due alberghi in provincia che sono convenzionati con le compagnie di navigazione specificamente per questo servizio.

³⁸ Poiché gli equipaggi sono generalmente extracomunitari, il loro turnover genera anche un aumento del traffico aeroportuale e quindi una ricaduta economica in termini di ricavi per servizi aeroportuali. Rispetto a quanto visto in precedenza con riferimento ai crocieristi i numeri in gioco sono però molto inferiori (rappresentano il 5% dei crocieristi) e abbiamo ritenuto opportuno non esplicitare questo effetto.

6 Le spese delle compagnie di navigazione

Per fornire il prodotto turistico le compagnie di navigazione devono sostenere vari costi quando la nave fa scalo in un porto, soprattutto nel caso di un *homeport*. Queste spese generano direttamente o indirettamente una domanda di beni e servizi per le imprese del retroterra portuale e contribuiscono così al reddito e all'occupazione locale.

L'uso del porto di Venezia comporta spese locali che sono riconducibili alle seguenti voci:

1. Costo dei servizi tecnico-nautici
2. Oneri relativi alle tariffe portuali e ai servizi terminalistici
3. Costo per le forniture di beni e servizi alla nave
4. Costo per le forniture di beni e servizi all'equipaggio e ai passeggeri

Per i motivi che abbiamo illustrato in precedenza non verranno invece considerate le spese relative alla costruzione e alle manutenzioni straordinarie della nave, nonché i compensi erogati al personale di bordo.

6.1 Il costo dei servizi tecnico-nautici.

L'accosto della nave alle banchine della stazione marittima di Venezia richiede obbligatoriamente l'impiego di piloti, rimorchiatori e ormeggiatori. Il codice della navigazione e i regolamenti della Capitaneria di porto stabiliscono i modi di utilizzo di questi servizi in base alle caratteristiche della nave e alle condizioni meteorologiche. Obiettivo prioritario è garantire la sicurezza della navigazione. Le tariffe applicate ai servizi tecnico-nautici, in particolare pilotaggio e rimorchio, sono definite da appositi decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La particolare localizzazione del porto di Venezia, situato all'interno di una laguna, comporta costi per i servizi tecnico-nautici più elevati della media. L'entrata in porto richiede infatti che le navi effettuino un lungo tragitto dalle bocche di porto al terminal attraverso la laguna e complesse operazioni di accosto alle banchine. Tutte queste operazioni comportano maggiori prestazioni di pilotaggio e di rimorchio, in termini di tempi e di mezzi, e un conseguente aggravio di costi per le compagnie di navigazione.

Tabella 13 – Costo standard dei servizi tecnico nautici per toccata (Euro)

STAZZA DELLA NAVE	Pilotaggio	Rimorchio	Ormeaggio	Importo standard per toccata
120.000 TSL	€ 9.813	€ 14.018	€ 3.356	€ 27.187
73.000 TSL	€ 7.724	€ 10.754	€ 2.005	€ 20.483
15.000 TSL	€ 2.498	€ 4.096	€ 840	€ 7.434

La Tabella 13 riporta il costo standard dei servizi tecnico-nautici per ogni toccata relativamente a navi di diversa stazza.³⁹

La voce che incide maggiormente su questo tipo di costi è quella relativa al servizio di rimorchio. Mediamente il costo il servizio di rimorchio è di circa 14 mila euro a toccata per le navi con più di 100.000 TSL, che richiedono il supporto di tre rimorchiatori, 10.700 € per quelle di dimensione

³⁹ Per costo standard s'intende il costo del servizio in condizioni normali (servizio diurno, giorni non festivi e normali condizioni meteorologiche).

intermedia, che richiedono generalmente due rimorchiatori, e 4 mila per quelle di stazza inferiore a 40.000 TSL.

Un'altra importante voce riguarda il servizio di pilotaggio, fornito a Venezia in regime di monopolio legale dalla *Corporazione Piloti Estuario Veneto*. Questi devono salire a bordo della nave e condurla in sicurezza, assieme al comandante di bordo, nel tragitto fra la bocca di porto del Lido e lo scalo della Marittima. Il costo di questo servizio è mediamente pari a circa 10 mila € a toccata per le navi di grandi dimensioni, alle quali è imposto l'utilizzo di due piloti, 7.700 euro per quelle di stazza intermedia (un pilota) e 2.500 euro circa per quelle di dimensione inferiore.

La voce meno onerosa all'interno dei servizi tecnico-nautici è relativa agli interventi degli ormeggiatori. Il servizio ha un costo di 3.300 euro a toccata per le navi più grandi, e di 2.000 e 840 euro, rispettivamente per le navi di stazza intermedia e di stazza più piccola.

Nel complesso, il costo dei servizi tecnico-nautici è a Venezia relativamente elevato rispetto ad altri porti. Esso è di 27.187 euro a toccata per le navi di stazza più elevata (superiori alle 100.000 TSL), 20.483 per le navi di stazza intermedia, e di circa 7.500 euro per le navi di stazza inferiore a 40.000 TSL. La metà di tutto il costo per i servizi tecnico-nautici riguarda il servizio di rimorchio.

Considerando il traffico crocieristico del 2012 si è quindi proceduto alla stima della spesa complessiva annua sostenuta dalle compagnie di navigazione per i servizi tecnico-nautici (Tabella 14). Si noti che questi servizi sono utilizzati indifferentemente dalle navi *homeport* e dalle navi in transito. In totale i servizi tecnico-nautici comportano una spesa di 10,49 milioni di euro l'anno. Di questi solo una piccola parte (1,23 milioni) sono riferibili al traffico crocieristico minore, mentre la parte principale, 9,26 mln. di euro, è imputabile al traffico delle navi di medie e grandi dimensioni.

Tabella 14 – Spesa totale per i servizi tecnico nautici

CLASSE DI TSL	Importo standard per toccata	Toccate	Totale annuo (mln. di €)
TSL > 100.000	€ 27.187	147	€ 4,00
40.000 < TSL < 100.000	€ 20.483	257	€ 5,26
TSL < 40.000	€ 7.434	165	€ 1,23
TOTALE			€ 10,49

6.2 Oneri relativi alle tariffe portuali e ai servizi terminalistici.

Il più importante operatore con cui si confronta la compagnia di navigazione quando la nave fa scalo a Venezia è *Venezia Terminal Passeggeri S.p.a.*, la società alla quale l'Autorità Portuale ha affidato la gestione di tutte le operazioni di sbarco/imbarco dalle navi da crociera e altre attività connesse, inclusa la fornitura di tutti i servizi di ricezione, accoglienza e trasferimento dei passeggeri.

Oltre alla disponibilità di adeguati spazi banchina, VTP offre alle navi da crociera i seguenti servizi:

- *Servizi generali di vigilanza e assistenza*
- *Servizi e controlli di sicurezza obbligatori*
- *Altri servizi e controlli di sicurezza*
- *Uso pontili mobili*
- *Movimentazione merci e servizi bagagli*
- *Costo per mezzi operativi, lavoro e deposito*
- *Servizi portabagagli*

Questi servizi rappresentano uno degli aspetti più critici dell'offerta crocieristica nel suo complesso. Dalla loro efficienza e qualità dipende in maniera sensibile il grado di soddisfazione del crocierista e quindi l'appeal del porto come scalo turistico. Sono servizi che condizionano il senso di accoglienza dei turisti che fanno scalo a Venezia e che trovano nel terminal la prima porta di accesso alla città.

Nell'ambito dei servizi offerti dal terminal rivestono un ruolo crescente i servizi di *security*.⁴⁰ I controlli di sicurezza sui passeggeri, sia in imbarco/sbarco che in transito, sui bagagli, sia a mano che in cabina, e sulle provviste di bordo richiedono tecnologie sempre più sofisticate e personale sempre più preparato. L'esigenza non è solamente quella di garantire l'efficacia del servizio, ma anche di velocizzare le operazioni e quindi snellire tutto il processo d'imbarco e sbarco dei passeggeri.⁴¹

Il costo dei servizi è definito nel tariffario ufficiale pubblicato annualmente. E' opportuno fornire qui alcuni esempi. Nel 2012 la tariffa base per i servizi generali prevede un forfait per toccata di 674€, cui vanno aggiunti 6,75€ per passeggero imbarcato, sbarcato o in transito. Tale tariffa varia poi in funzione della tipologia della nave e della permanenza in porto. Ai servizi di *security* viene invece applicata una tariffa a passeggero che varia da un minimo di 0,83€/pax per i controlli di base, a 1,88€/pax. per i controlli bagagli in cabina.

A motivo dell'elevato traffico crocieristico, l'ammontare complessivo della spesa per i servizi forniti da VTP ha *raggiunto* i 25,9 milioni di euro (Tabella 15). La parte più importante è quella relativa alla movimentazione dei bagagli, pari a 10,8 mln. di euro (41,9% del totale). Un'altra importante voce riguarda i servizi generali di vigilanza e assistenza (9,8 milioni di euro, pari al 37,8%). Minori sono

Tabella 15 – Le spese per i servizi di terminal
(migliaia di euro-- 2011)

CLASSE DI STAZZA	Vigilanza e assistenza	Controlli sicurezza	Movim. bagagli	Movim. provviste di bordo	Altri servizi	TOTALE
TSL < 40.000	891	290	881	292	48	2.403
40.000 < TSL < 100.000	5.611	2.094	6.321	570	254	14.850
TSL > 100.000	3.308	1.278	3.692	291	153	8.722
TOTALE	9.811	3.663	10.894	1.153	455	25.975
<i>quote %</i>	<i>37,8%</i>	<i>14,1%</i>	<i>41,9%</i>	<i>4,4%</i>	<i>1,8%</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Elaborazioni su dati VTP

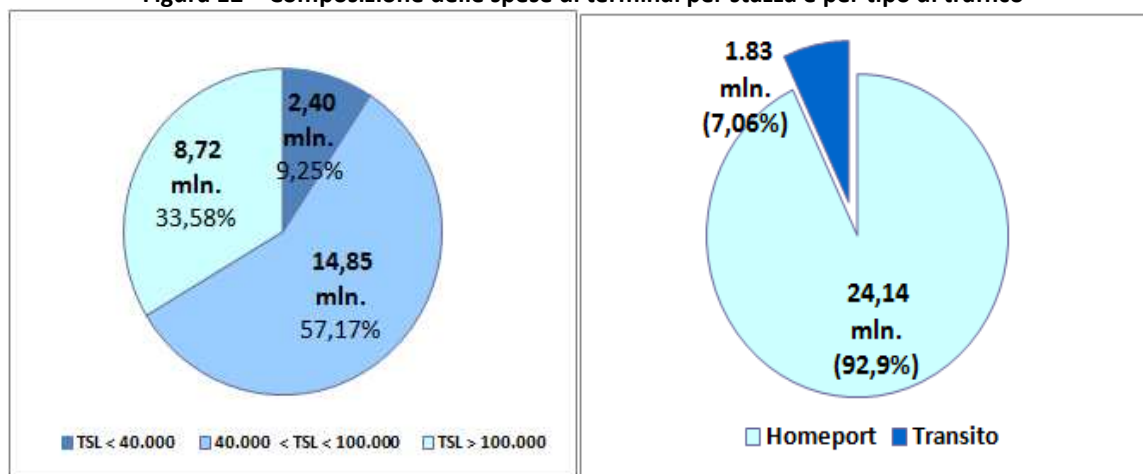
invece le spese relative ai controlli di sicurezza, 3,6 milioni di euro, e alla movimentazione delle provviste di bordo, 1,1 mln. di euro.

⁴⁰ La stazione terminal di Venezia è dotata di tutte le misure ed i controlli previsti dal *Port Facility Security Plan* conformemente a quanto previsto dalle normative internazionali, comunitarie, nazionali e locali sulla sicurezza.

⁴¹ La VTP ha effettuato negli ultimi anni, di concerto con l'Autorità Portuale di Venezia, numerosi interventi infrastrutturali ed organizzativi volti a migliorare i servizi terminalistici. Nel prossimo futuro è prevista anche la ristrutturazione del Terminal 109/110, che aumenterà ancora gli spazi disponibili per gli sbarchi e gli imbarchi e favorirà l'efficienza del servizio.

La spesa per servizi di terminal incide maggiormente sulle crociere *homeport* (Tabella 16). Questa tipologia di traffico richiede infatti servizi, quali la movimentazione bagagli e delle provviste di bordo, e alcuni controlli di sicurezza, che non vengono invece richiesti dalle navi in transito. Per questo

Figura 12 – Composizione delle spese di terminal per stazza e per tipo di traffico



motivo i servizi di terminal incidono in media per circa 16 euro su ogni passeggero in *homeport* e per appena 5 € circa sui passeggeri in transito. Le navi *homeport* spendono complessivamente 24,1 mln. di euro per questi servizi pari al 92,6% del totale (Figura 12).

L'aspetto più rilevante per la presente analisi è tuttavia la ripartizione di queste spese per stazza della nave. I dati della Tabella 16 confermano la marginalità delle navi di stazza inferiore a 40.000 TSL. Le spese effettuate da queste navi, 2,4 milioni di euro, rappresentano appena il 9,25% del totale dei ricavi della VTP collegati alla crocieristica. Largamente prevalente è il contributo che deriva dalle navi di classe intermedia, fra le 40 e le 100 mila TSL, che spendono per i servizi di terminal 14,8 mln. di euro (il 57,7%). Le grandi navi sostengono invece una spesa annua pari a 8,7 mln. (il 33,58%).

Tabella 16 – Spesa per i servizi di terminal
(migliaia di euro)

CLASSE DI STAZZA	Homeport	Transito	TOTALE
TSL < 40.000	2.131	272	2.403
40.000 < TSL < 100.000	14.050	800	14.850
TSL > 100.000	7.961	761	8.722
TOTALE	24.142	1.833	25.975

La procedura di imbarco/sbarco dei passeggeri rappresenta una fase delicata della crociera e per effettuarla in modo da minimizzarne i tempi di esecuzione, le compagnie di navigazione devono integrare i servizi di assistenza passeggeri forniti dalla VTP. Normalmente una nave di grandi dimensioni necessita, come servizio aggiuntivo, di circa 30 banchi di check-in per l'assistenza agli imbarchi e agli sbarchi. Per questo servizio sono mediamente richieste circa 50 hostess di terra per ogni toccata della nave, e in alcuni casi si arriva a 100 addetti. Si tratta

Tabella 17 – L'assistenza a terra ai passeggeri

CLASSE DI STAZZA	Toccate homeport	Importo per toccata (€)	TOTALE (euro x 1.000)
TSL < 40.000	229	5.000	1.145
40.000 < TSL < 100.000	204	10.000	2.040
TSL > 100.000	112	15.000	1.680
TOTALE	545	30.000	4.865

Fonte: Nostre stime

perlopiù di studenti che operano con contratti giornalieri per una particolare nave durante tutta la stagione turistica. Questo servizio comporta una spesa per retribuzioni che varia fra i 10 e i 15 mila euro a toccata. Considerando il numero delle toccate effettuate dalle navi *homeport* durante il 2012 e quello dei passeggeri trasportati, è possibile quantificare in circa 4,8 milioni di euro la spesa sostenuta dalle compagnie di navigazione per questo servizio (Tabella 17).

6.3 Costo per le forniture di beni e servizi alla nave

Fra i beni e servizi che la nave deve acquistare localmente, in particolare quando l'attività si svolge in regime di *homeport*, alcuni rivestono una particolare importanza dal punto di vista economico. Rientrano in quest'ambito:

1. *il bunkeraggio*
2. *il rifornimento di acqua*
3. *lo smaltimento rifiuti*
4. *Servizi vari e imposte*

Una questione a parte riguarda il grande capitolo della spesa per le provviste di bordo. Le spese concernenti il rifornimento dei generi alimentari per i passeggeri e l'equipaggio e di tutti gli altri beni di consumo necessari a fornire il servizio crocieristico rappresentano una delle più importanti voci di costo per la compagnia di navigazione. Il grado di attivazione a livello locale o nazionale di tale spesa si rivela tuttavia in genere modesto. Le grandi compagnie di navigazione sono delle multinazionali che gestiscono il processo di fornitura delle provviste su scala globale, con un sistema logistico che prevede la gestione centralizzata di tutte le fasi di acquisto. La globalizzazione delle compagnie si è accompagnata alla globalizzazione degli acquisti che nella maggior parte dei casi non provengono dall'immediato retroterra dei porti di sbarco/imbarco, ma spesso addirittura da altri paesi o continenti. Anche se non sono disponibili dati statistici ufficiali, ciò sembra confermato anche nel caso di Venezia.⁴² Le forniture nazionali riguardano soprattutto i prodotti freschi (frutta, verdure, uova, ecc.) e provengono generalmente dai mercati ortofrutticoli di Milano e Bologna. A motivo della presumibile esiguità della domanda per beni di consumo prodotti localmente, la spesa relativa a questi approvvigionamenti non verrà considerata ai fini della presente analisi.

Ciò detto, è opportuno su questo tema svolgere alcune considerazioni:

⁴² Le informazioni che ci sono state fornite da testimoni privilegiati indicano che la maggior parte dei camion e semirimorchi che giungono al porto carichi di provviste per le navi da crociera giungono da paesi esteri, in particolare dai paesi del Nord-Europa. Alcune compagnie dispongono di un centro logistico che serve le navi in tutti i porti italiani per cui anche quelle che hanno come *homeport* Venezia vengono rifornite da questo unico punto di smistamento. Alcune informazioni più precise sulle provviste di bordo potrebbero essere disponibili in un prossimo futuro grazie alla disponibilità dell'ufficio Dogane di Venezia – Porto. Tutte le forniture fatte alle navi vengono considerate esportazioni e come tali soggette a una particolare documentazione. Un riepilogo di tali documenti potrebbe consentire di fare luce sull'importo e sulla tipologia delle merci caricate nelle navi da crociera.

- La crescente segmentazione del mercato crocieristico ha portato allo sviluppo di crociere dedicate a specifici stili di vita e a crociere tematiche.⁴³ All'interno di questo specifico segmento possono essere collocate le crociere dedicate alla enogastronomia, che prevedono l'organizzazione di corsi di cucina e di degustazione, e la preparazione di piatti tipici delle destinazioni turistiche. Ne consegue un probabile aumento dei consumi di prodotti tipici locali, di cui Venezia e il Veneto sono certamente ricchi.
- La domanda di generi alimentari provenienti dall'immediato retroterra portuale potrebbe aumentare a motivo della crescente attenzione nei confronti delle questioni ambientali e della qualità dei prodotti (cd. prodotti "a Km. Zero"). In questa direzione si stanno orientando anche le compagnie di navigazione con varie proposte.

Una stima della domanda di generi alimentari attivata dalla crocieristica su scala nazionale può essere fatta in modo induttivo assumendo che le compagnie di navigazione acquistino generi alimentari italiani per un importo di 5 euro per passeggero imbarcato per giorno di crociera, un importo che rappresenta circa la metà della spesa media in generi alimentari in Italia.⁴⁴ Sulla base dei passeggeri imbarcati a Venezia e di una durata media della crociera di 7 giorni risulta che la domanda di generi alimentari indotta dal traffico crocieristico a Venezia sia valutabile in 26,9 milioni di euro.

6.3.1 Il bunkeraggio.

Quasi tutte le navi da crociera che fanno *homeport* a Venezia effettuano nel porto il rifornimento di carburante. Solo in pochi casi si riforniscono in altri porti del Mediterraneo (Malta o Grecia).

Le quantità di carburante richieste da una grande nave da crociera sono notevoli: mediamente 1.000 t. di olio combustibile e 100 t. di gasolio alla toccata. Considerando un prezzo medio di circa 600 euro/t. per gli oli combustibili e di circa 1.500 €/t. per il gasolio ne consegue che il costo di rifornimento per una grande nave è pari a circa 750 mila euro per toccata. A ciò si dovrebbe aggiungere il costo per le forniture di oli lubrificanti, ma questo avviene raramente e comunque incide in modo marginale. Il costo del bunkeraggio potrebbe peraltro salire ulteriormente in futuro a seguito degli impegni assunti dalle compagnie di navigazione nell'ambito degli accordi della "*Venice blue flag II*".⁴⁵

Secondo i dati forniti dalla società che effettua il servizio di rifornimento⁴⁶ nel corso del 2012 le navi da crociera hanno richiesto complessivamente circa 180.000 t. di carburanti vari di cui 160.00 di oli combustibili e 20.000 di gasolio. La maggior parte è stata utilizzata da navi di media e grande dimensione (130.000 t. pari al 72,2%), mentre le navi con una stazza inferiore a 40.000 TSL hanno richiesto 50.000 t. di carburanti l'anno (27,8%) (Tabella 18).

⁴³ Per una rassegna si veda Manente e Montaguti (2012).

⁴⁴ Secondo i dati ISTAT (I consumi delle famiglie, Anno 2010) la spesa media mensile per generi alimentari e bevande di un single (famiglia monocomponente) è di circa 320 euro il mese e cioè poco più di 10 euro il giorno.

⁴⁵ Ciò imporrà l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo (pari allo 0,1%), e quindi molto più costosi, non solo in fase di ormeggio, ma durante tutta la tratta dalle bocche di porto e la Marittima.

⁴⁶ Nel porto di Venezia il servizio viene effettuato dalla "*Petromar spa*".

Tabella 18 – Il costo del bunkeraggio

CLASSE DI TSL	Forniture annue (t.)	Costo medio ** (€/t.)	Spesa carburanti (euro)	Spesa servizio bunkeraggio (euro)
TSL > 100.000	30.000	700	21.000.000	500.000
40.000 < TSL < 100.000	100.000	700	70.000.000	800.000
TSL < 40.000	50.000	700	35.000.000	300.000
TOTALE	180.000		126.000.000	1.600.000

** : Il prezzo medio è stato calcolato tenendo conto che le 180 mila t. di fornitura comprendono 20 mila t. di gasolio.
Fonte: Nostre stime ed elaborazioni su informazioni di base della Petromar s.p.a.

Per quanto concerne l'impatto economico locale, è evidentemente necessario distinguere la spesa relativa al costo del carburante da quella relativa al servizio di bunkeraggio in senso stretto. Dal punto di vista delle compagnie di navigazione la prima componente è quella decisamente più importante. Considerando un costo medio ponderato di 700 €/t., che tiene conto della proporzione con cui viene usato l'olio combustibile di base e il gasolio, si può stimare che il costo annuo per l'acquisto dei prodotti petroliferi ammonti a circa 126 milioni di euro (Tabella 18).

La ricaduta economica di questa spesa a livello locale è tuttavia praticamente nulla poiché va a beneficio di operatori non locali. Considerando la struttura del prezzo dei carburanti⁴⁷ si può osservare che la componente principale del prezzo finale del gasolio è quella fiscale (il 54%), che comprende sia le varie accise che l'IVA. Si stima quindi che il gettito per l'erario sia quindi di 68 mln. di euro. Il margine attribuibile alle compagnie petrolifere per la raffinazione rappresenta il 9% del totale, mentre la materia importata prima incide per il 37%.

Le ricadute economiche a livello locale del bunkeraggio sono connesse ai servizi di bunkeraggio relativi alla gestione del deposito centrale di Marghera e al trasporto e carico dei carburanti sulle navi.⁴⁸ Si stima, anche sulla base delle informazioni forniteci dalla società concessionaria, che per questi servizi le compagnie di navigazione sostengono una spesa annua di circa 1,6 milioni di euro (Tabella 18).

6.3.2 Lo smaltimento rifiuti.

Lo smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi delle navi passeggeri che attraccano al porto di Venezia è regolato dalla legislazione europea e nazionale.⁴⁹ Lo scarico delle acque reflue è obbligatorio, ma le

⁴⁷ Per dettagli si veda il sito dell'Unione Petrolifera:

<http://www.unione petrolifera.it/it/show/34/La%20struttura%20del%20prezzo>. Le compagnie di navigazione acquistano i carburanti mediante broker specializzati che operano su scala globale. Attualmente la società che si impegna di rifornire il deposito centrale di Marghera è l'Eni, che è dunque la società a cui spettano i compensi per la fornitura dei prodotti petroliferi.

⁴⁸ Si consideri che per lo svolgimento di questo servizio sono impegnate 16 persone e una flotta di 14 brette.

⁴⁹ Per quanto concerne lo scarico delle acque reflue il servizio è regolato dalla legge UE 2059, recepita dalla legge 182, mentre per quanto concerne i rifiuti solidi si fa riferimento alla "Marpol" n.73/8, che entra in vigore il 1 gennaio 2013.

Capitanerie di Porto possono concedere delle deroghe sulla base della possibilità residua di stoccaggio della nave e dell'esplicita richiesta dell'armatore di smaltirli in altri porti toccati dalla nave. Nel caso di Venezia le deroghe concesse sono numerose, e per questo motivo il servizio di smaltimento delle acque reflue è relativamente meno importante che in altri porti italiani ed europei. Per avere un'idea della dimensione del fenomeno si consideri che una nave di grandi dimensioni necessiterebbe nel caso standard di smaltire 500 t. di acque nere (docce dei passeggeri, ecc.) e 30 t. di acqua di sentina per ogni toccata.

Sulla base delle informazioni fornite dalla società concessionaria del servizio di smaltimento nel porto di Venezia⁵⁰, nel corso del 2012 sono state trattate circa 22.000 t. di acque nere e 14.000 t. di acque di sentina. Il costo complessivo di tale servizio per le compagnie di navigazione si aggira intorno a 1,6 milioni di euro (1,2 milioni per le acque reflue e la parte restante per le acque di sentina) (Tabella 19). Tali valori costituiscono il limite inferiore delle spese sostenute dalle compagnie di navigazione nell'ambito del proto di Venezia, a motivo sia della tendenza a rendere sempre meno frequenti le deroghe allo smaltimento, sia dei crescenti vincoli imposti dalla normativa comunitaria.⁵¹

I rifiuti solidi

Oltre alle acque reflue le navi passeggeri devono provvedere allo smaltimento di rifiuti solidi, sia assimilabili agli urbani che speciali (prodotti dai laboratori fotografici di bordo, dai centri di assistenza medica, lavanderie, ecc.).⁵² Anche in questo caso il conferimento sarebbe obbligatorio per legge, ma le ordinanze della Capitaneria di Porto consentono di derogare a tale obbligo, sicché nel caso di Venezia solo una parte di tutte le navi da crociera conferiscono localmente i rifiuti solidi. Le direttive europee tuttavia spingono nel senso di rendere sempre più stringente l'obbligo del conferimento, specialmente nel caso di *homeport*, rendendo sempre più rilevante, in prospettiva, questo servizio.

Tabella 19 – Servizio di prelievo delle acque settiche e di sentina

CLASSE DI TSL	Toccate in deroga		Toccate con servizio				Totale (x 1.000)	
	N.	Totale contributo deroga autorizzata (243,17 €)	N.	Quantità acque settiche	Costo prelievo acque settiche (a toccata)	Quantità acque sentina		Costo prelievo acque sentina (a toccata)
TSL > 40.000	323	€ 78.593	81	200	€ 12.000	30	€ 2.400	€ 1.242
TSL < 40.000	66	€ 16.049	99	50	€ 3.000	10	€ 800	€ 392
TOTALE	389	€ 94.642	180		€ 15.000		€ 3.200	€ 1.634

Fonte: Nostre stime ed elaborazioni su informazioni di base della Guardie ai Fuochi s.p.a.

Le moderne navi da crociera attuano anche una raccolta differenziata dei rifiuti a bordo, ma generalmente i rifiuti prodotti sono indifferenziati. Una nave di grande dimensione richiede lo

⁵⁰ La società concessionaria è la *Guardie ai Fuochi s.p.a.*

⁵¹ In molti altri porti italiani e stranieri le deroghe sono molto onerose, anche 1.000 euro ciascuna, e ciò incentiva lo smaltimento nel porto delle acque reflue. Una simile normativa potrebbe più che raddoppiare la necessità di questo servizio nel porto di Venezia.

⁵² La società concessionaria per lo svolgimento di questa attività nel porto di Venezia è la CONEPO s.p.a..

smaltimento di 62,24 mc. di rifiuti indifferenziati per ogni toccata, mentre una nave di stazza inferiore alle 40.000 t. conferisce mediamente 28 mc. di rifiuti ad ogni richiesta. Ai fini dei nostri calcoli abbiamo ipotizzato che solo per una toccata su due le navi richiedano il servizio di prelevamento e smaltimento dei rifiuti. In totale possiamo quindi stimare che le navi da crociera richiedano lo smaltimento di circa 11.150 mc. di rifiuti l'anno.

Poiché il conferimento e smaltimento dei soli rifiuti indifferenziati comporta un costo di circa 84 €/mc. possiamo quindi valutare in 936 mila euro circa il costo totale di questo servizio nel porto di Venezia (Tabella 20).⁵³

6.3.3 Il rifornimento di acqua.

Il rifornimento di acqua potabile ha sempre costituito un'esigenza fondamentale dello scalo di una nave. Quando tale fornitura riguarda una grande nave da crociera con migliaia di passeggeri a bordo e altrettante persone di equipaggio questa fase assume una valenza particolare non solo per i quantitativi in gioco, ma anche per le possibili implicazioni di tipo sanitario.

Nel porto di Venezia la fornitura di acqua potabile è effettuata in concessione dalla Veritas s.p.a.. che garantisce la fornitura alle navi sia mediante l'allaccio alla rete di distribuzione presente sulla banchina che mediante un servizio di bettoline.⁵⁴

Sul piano quantitativo va sottolineato come una grande nave da crociera con più di 100.000 TSL necessita di circa 500-600 mc. di acqua per ogni toccata, che corrisponde a circa 150-200 litri di acqua per passeggero imbarcato. Una piccola nave, sotto le 40.000 TSL effettua invece normalmente un rifornimento di circa 200 mc. di acqua. I quantitativi effettivamente forniti variano tuttavia in base a molti fattori, quali la durata della crociera, la possibilità di effettuare rifornimenti intermedi e il numero dei passeggeri.

Tabella 20 – Conferimento e smaltimento rifiuti solidi

CLASSE DI TSL	Conferimento medio per servizio (MC.)	N. servizi	Totale (euro x 1.000)
TSL > 100.000	62,24	72	376,43
40.000 < TSL < 100.000	25,90	124	269,77
TSL < 40.000	28,00	124	290,47
TOTALE			936,67

Fonte: Nostre stime ed elaborazioni su informazioni di base della CONEPO s.p.a.

⁵³ Oltre a ciò andrebbe valutato anche il costo dello smaltimento dei rifiuti speciali, che però appare modesto rispetto alla nostra scala di analisi.

⁵⁴ Il controllo di qualità prevede non solo che l'acqua rispetti gli standard della normale potabilità, ma anche che essa abbia contenuti sensibilmente inferiori al consentito di alcuni composti giudicati particolarmente rilevanti dal punto di vista sanitario a bordo della nave (in particolare il ferro).

Alle forniture di acqua sono applicate le tariffe ufficiali stabilite da apposita ordinanza dell'Autorità Portuale. Per il 2012 la tariffa era di 2,92 € il mc. per le forniture da banchina e di 5,24 €/mc. per le forniture effettuate con bettolina. Su queste forniture viene anche applicato diritto fisso di chiamata di 275€.

In base ai dati forniti dal concessionario, è stato stimato il volume totale delle forniture ed il relativo costo a carico delle compagnie di navigazione (Tabella 21), ottenendo un valore complessivo pari a circa 642 mila euro/anno.⁵⁵

Tabella 21 – La fornitura di acqua potabile

CLASSE DI TSL	Quantità media per toccata (mc.)	Numero di rifornimenti effettuati (media 2011-12)	Quantità totale (mc.)	Quantità di cui con servizio di bettolina	Tariffa per forniture da banchina (€/mc.)	Tariffa per forniture con bettolina **	Importo totale (euro)
TSL > 40.000	550	276	151.525	22.729	2,92	5,24	495.184
TSL < 40.000	200	226	45.100	6.765	2,92	5,24	147.387
TOTALE	750	501	196.625	29.494			642.571

** : Escluso il diritto fisso di chiamata

Fonte: Nostre stime ed elaborazioni su informazioni di base della VERITAS s.p.a.

6.3.4 Altre spese

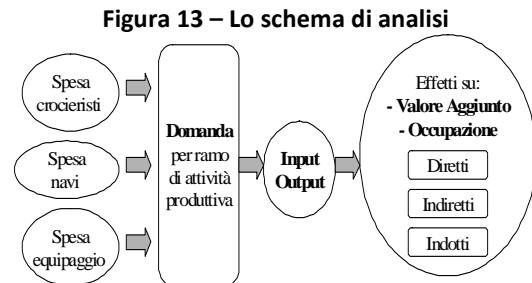
Fra le varie spese sostenute dalle compagnie di navigazione quella per i servizi forniti dalle agenzie marittime è una delle più importanti sotto il profilo gestionale, ma la meno rilevante sul piano quantitativo. Le agenzie svolgono un ruolo essenziale: esse forniscono assistenza alle navi da crociera che approdano nel porto, ne organizzano l'entrata e l'uscita ed espletano le numerose pratiche operative, burocratiche e tecniche richieste dalla normativa vigente. Uno dei servizi più importanti è quello riguardante l'organizzazione dello sbarco e imbarco dei passeggeri. Nonostante la centralità di questo servizio il suo costo non è elevato a causa del crescente potere di mercato delle compagnie di navigazione e dell'elevata concorrenza fra le agenzie. Alcune indicazioni forniteci dagli operatori del settore ci portano a stimare in circa 1.000 € a toccata il compenso per l'agenzia nel caso di una grande nave da crociera. Assumendo che tale importo scenda a 800€ per le navi di media dimensione e a 600 per quelle di piccola dimensione, che non necessitano di particolari servizi, possiamo stimare, sulla base dei traffici rilevati nel 2012 una spesa annua per servizi di agenzia pari a circa 500 mila euro l'anno.

⁵⁵ Va comunque osservato che le moderne navi da crociera, soprattutto quelle di grandi dimensioni, sono dotate di desalinizzatore a bordo e ciò tende a ridurre in prospettiva la domanda di acqua potabile da parte delle navi da crociera.

7 L'impatto economico locale della crocieristica a Venezia

7.1 La domanda di beni e servizi locali

Per stimare gli effetti economici locali della crocieristica veneziana, il presente studio adotta un approccio macroeconomico basato sul metodo Input-Output (I-O). Tale metodo consente di cogliere gli effetti complessivi (diretti, indiretti e indotti) della spesa sul valore aggiunto e sull'occupazione. Nella Figura 13 viene sinteticamente illustrato lo schema dell'analisi, mentre nell'Appendice 2 viene descritto nel dettaglio il modello I-O.



La base di partenza delle analisi è costituita dal valore e dalla composizione settoriale della spesa locale della crocieristica, perché questa definisce la struttura della domanda di beni e servizi prodotti dalle imprese localizzate nel porto e nell'immediato retroterra portuale. Prima di riassumere i valori relativi alla spesa locale, stimata secondo le modalità descritte nei paragrafi precedenti, è opportuno ricordare che essi non comprendono:

- le spese relative alla costruzione, riparazione e manutenzione delle navi presso i cantieri di Marghera,
- le retribuzioni del personale di bordo,
- le spese per le provviste della nave di provenienza estera.

La Tabella 22 evidenzia come la spesa complessivamente sostenuta da crocieristi, equipaggi e compagnie di navigazione sia stimabile in 436,6 milioni di euro/anno.⁵⁶ Una frazione consistente, 152,9 milioni di euro, riguarda tuttavia spese che le compagnie sostengono per l'acquisto di beni e servizi forniti da imprese non localizzate nell'area veneziana. Fra queste la voce più rilevante è quella relativa agli acquisti di carburante, stimabile in 126 mln. di euro. Tale importo include il gettito erariale per accise e IVA, stimabile in 68 mln. di euro.⁵⁷ Un'altra voce che influenza solamente imprese localizzate al di fuori dell'ambito locale di riferimento è quella relativa all'acquisto di provviste di bordo, essenzialmente generi alimentari, stimabile in circa 27 mln. di euro.

La Tabella 22 evidenzia che la spesa totale per beni e servizi locali è stimabile in 283,5 milioni di euro.⁵⁸ La frazione prevalente, 207 mln. di euro (73% della spesa locale) è imputabile ai crocieristi

⁵⁶ I dati riportati sono riferiti ai volumi di traffico e alle spese per l'anno 2012 che costituisce l'anno base delle nostre rilevazioni.

⁵⁷ E' opportuno tuttavia osservare che la legislazione prevede la possibilità per le Regioni di applicare una sovraimposta sul consumo dei carburanti e ciò potrebbe consentire in prospettiva non trascurabili ricadute sul gettito tributario della Regione del Veneto.

⁵⁸ I dati riportati sono riferiti ai volumi di traffico e alle spese per l'anno 2012, che si considera quindi l'anno base.

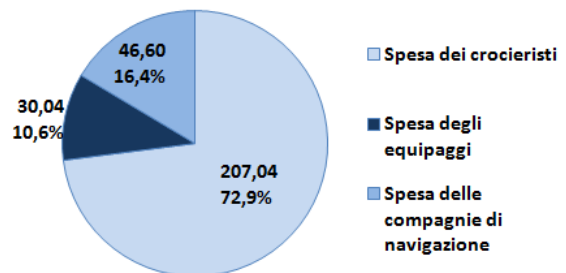
Tabella 22 – La spesa della crocieristica per beni e servizi locali e nazionali

Voce di spesa	Importi (milioni di euro)	
Spesa dei crocieristi		
<i>Spesa turistica generale</i>	189,00	
<i>Spesa servizi aeroportuali</i>	6,99	
<i>Spesa trasferimenti porto-aeroporto</i>	8,55	
<i>Spesa parcheggi</i>	2,50	
Totale crocieristi		207,04
Spesa degli equipaggi		
<i>Spesa per beni e servizi generali</i>	12,64	
<i>Spesa per prodotti elettronici e tipici</i>	7,50	
<i>Spese per cambio equipaggio</i>	9,90	
Totale equipaggio		30,04
Spesa delle compagnie di navigazione		
<i>Costo dei servizi tecnico-nautici</i>	10,49	
<i>Tariffe portuali e servizi terminalistici</i>	30,84	
<i>Vigilanza e assistenza</i>	9,81	
<i>Controlli sicurezza</i>	3,66	
<i>Movim. bagagli</i>	10,89	
<i>Movim. provviste di bordo</i>	1,15	
<i>Altri servizi</i>	0,45	
<i>Servizi di assistenza ai passeggeri</i>	4,86	
<i>Forniture di beni e servizi locali alla nave</i>	5,27	
<i>Servizio di bunkeraggio (escluso prodotto)</i>	1,60	
<i>Acqua potabile</i>	0,64	
<i>Smaltimento rifiuti liquidi</i>	1,60	
<i>Smaltimento rifiuti solidi</i>	0,93	
<i>Altre spese</i>	0,50	
Totale compagnie		46,60
SPESA TOTALE PER BENI E SERVIZI LOCALI		283,68
<i>Bunkeraggio (Prodotti petroliferi)</i>	126,00	
<i>Materia prima (37%)</i>	46,62	
<i>Margini di raffinazione (9%)</i>	11,34	
<i>Accise e IVA (54%)</i>	68,04	
<i>Provviste di bordo nazionali (alimentari)</i>	26,9	
SPESA PER BENI E SERVIZI NAZIONALI		152,90
SPESA COMPLESSIVA		436,58

(Figura 14). Si tratta, prevalentemente, di spese collegate all'acquisto di servizi strettamente turistici, quali servizi alberghieri e di ristorazione, e all'acquisto di beni presso la rete commerciale.

Per quanto riguarda le compagnie di navigazione, la spesa annua relativa all'acquisto di beni e servizi locali è quantificabile in 46,6 mln. di euro (16,4% della spesa locale totale). Si tratta, in prevalenza, di spese collegate alla fornitura di servizi portuali in senso stretto, quali i servizi tecnico-nautici. Modesta, in rapporto alle altre voci, è invece la spesa relativa a beni e servizi forniti da imprese

Figura 14 – La spesa "locale" della crocieristica per soggetto (milioni di euro e quote %)



veneziane operanti nei settori tradizionali dell'agricoltura e della manifattura.

Quanto alla spesa effettuata dagli equipaggi, essa è quantificabile in 30 mln. di euro/anno (10,6% della spesa locale totale).

Per stimare gli impatti economici mediante il modello Input-Output si è preliminarmente provveduto alla ripartizione della spesa totale per beni e servizi locali fra le trenta branche di attività previste dalla tavola intersettoriale (vedi Appendice 2). I risultati di tale esercizio sono riportati nella Tabella 23 che illustra la composizione settoriale della domanda espressa dalla crocieristica veneziana.⁵⁹ Si noti che non tutte le branche produttive sono direttamente interessate dalla spesa crocieristica.

Tabella 23 – Spesa diretta della crocieristica per branche produttive
(in ordine decrescente d'importanza)

BRANCHE DI ATTIVITA' ECONOMICA (NACE)	Totale spesa	
	diretta (euro x 1.000)	Quote %
H Alberghi e ristoranti	96.712,9	34,1%
I Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	72.406,6	25,5%
G Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli, ecc.	23.396,3	8,2%
DB Industrie tessili e dell'abbigliamento	18.066,9	6,4%
DI Fabbricazione di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	14.453,5	5,1%
O Altri servizi pubblici, sociali e personali	13.802,2	4,9%
DC Industrie conciarie, fabbricazione di prodotti in cuoio, pelle e similari	10.840,1	3,8%
DH Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	5.781,4	2,0%
DK Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici, ecc.	5.058,7	1,8%
K Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività	5.000,0	1,8%
DN Altre industrie manifatturiere	4.607,9	1,6%
DA Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	4.157,1	1,5%
DL Fabbricazione di macchine elettriche e di apparecchiature elettriche	4.064,2	1,4%
DD Industria del legno e dei prodotti in legno	3.069,6	1,1%
DJ Produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo	2.168,0	0,8%
Totale	283.685,6	100,0%

La ripartizione della spesa locale per branche NACE risente di quanto detto in precedenza circa la rilevanza della spesa dei crocieristi, ed evidenzia come “alberghi e ristoranti” siano il settore maggiormente interessato dall'attività crocieristica. La spesa in questo settore è di 96,7 mln. di euro/anno, il 34,1% del totale. Un altro settore fortemente attivato dalla domanda diretta proveniente dalla crocieristica è quello dei trasporti e magazzinaggio su cui convergono le domande espresse dai crocieristi, dalle compagnie di navigazione e dal personale di equipaggio. Per questi servizi, la domanda diretta si traduce in una spesa annua pari a 72,4 mln. di euro l'anno (il 25,5% del totale). A seguire, in ordine decrescente d'importanza, troviamo il settore del commercio all'ingrosso

⁵⁹ Ai fini dell'analisi input output, che è stata sviluppata partendo da tavole intersettoriali a prezzi base, abbiamo distinto la spesa dei crocieristi e degli equipaggi per beni di consumo in due componenti: i margini di distribuzione imputabili al settore commerciale e il valore dei beni venduti.

e al dettaglio, al quale sono stati imputati margini di intermediazione pari 23,3 mln. di euro l'anno (8,2% della spesa locale totale).

7.2 *L'impatto della crocieristica veneziana sul valore aggiunto e sull'occupazione locale*

La domanda di beni e servizi espressa dall'attività crocieristica determina in primo luogo un aumento dei ricavi, del valore aggiunto e dell'occupazione nelle imprese che forniscono direttamente tali beni e servizi. Si tratta, come illustrato nei paragrafi precedenti, prevalentemente di imprese localizzate all'interno del comune di Venezia. Queste imprese richiedono a loro volta beni intermedi ad altre imprese, in genere localizzate in un ambito territoriale più vasto, le quali vedranno a loro volta aumentare i ricavi, il valore aggiunto e l'occupazione. I più elevati livelli di reddito disponibile, derivanti dagli effetti diretti e indiretti che si realizzano in ambito locale, contribuiranno ad un aumento dei consumi privati, generando, per questa via, ulteriori effetti espansivi sul sistema economico locale.⁶⁰

La spesa locale derivante dall'attività crocieristica provoca quindi una catena di eventi il cui impatto complessivo sul valore aggiunto e sull'occupazione locale è misurato nell'ambito del modello Input-Output dagli effetti diretti, indiretti ed indotti. L'obiettivo delle analisi è quello di valutare soprattutto gli effetti che si realizzano in ambito locale, e cioè in un contesto territoriale i cui confini vanno dal territorio comunale all'intera provincia di Venezia.

Come precisato nell'Appendice metodologica n.2, il problema più delicato, sul piano metodologico, affrontato in sede di applicazione del modello Input-Output ha riguardato la costruzione di una tavola intersettoriale capace di rispecchiare le caratteristiche del sistema economico locale, ed in particolare il suo elevato grado di apertura. Tale processo ci ha portato a considerare due tavole intersettoriali, entrambe caratterizzate dalla stessa tecnologia produttiva (quella riscontrabile a livello nazionale), ma diverse quanto al rapporto fra importazioni e valore aggiunto. La prima, utilizzata nel presente studio per valutare gli impatti della spesa locale della crocieristica sull'intero sistema economico nazionale, è quella ricavata direttamente dalle pubblicazioni dell'ISTAT con riferimento all'Italia nel suo insieme. Essa presenta un grado di apertura medio pari al 31,7%. La seconda è stata invece elaborata con l'obiettivo di rappresentare una piccola economia locale, quale quella veneziana, che tipicamente presenta un rapporto fra importazioni e valore aggiunto molto più elevato, a motivo dell'importazione di beni e servizi non solo da altri paesi, ma anche da altre province italiane. La tavola che abbiamo predisposto in questo caso presenta un grado di apertura del 94,5%. (vedi Appendice 2 per ulteriori dettagli). Gli impatti economici stimati utilizzando questa

⁶⁰ Dal punto di vista metodologico va sottolineato il fatto che il modello utilizzato in questo studio non considera esplicitamente l'impatto della crocieristica sugli investimenti fissi lordi, che risultano indipendenti da tale spesa. Questa ipotesi è abbastanza restrittiva poiché nella realtà molte imprese che operano per la crocieristica effettuano investimenti sia in impianti che in attrezzature. L'ammontare degli investimenti dipende tuttavia anche da molte altre variabili, quali ad esempio i tassi d'interesse o le aspettative future. Da qui la scelta di non considerare, prudenzialmente, l'effetto moltiplicativo imputabile all'aumento degli investimenti.

seconda tavola sono quelli, a parere degli scriventi, più rappresentativi degli effetti locali della spesa collegata alla crocieristica veneziana.⁶¹

La Tabella 24 riassume i principali risultati relativi all'impatto economico su scala nazionale e locale dell'attività crocieristica a Venezia. La spesa della crocieristica determina un aumento complessivo del valore aggiunto su scala nazionale quantificabile in 397,1 mln. di euro/anno, di cui 215,9 imputabili agli effetti diretti e indiretti, e 181,2 a quelli indotti dai maggiori consumi locali.⁶² Per quanto concerne invece l'impatto della spesa crocieristica a livello locale, si stima che il valore aggiunto complessivamente creato sia pari a 221,6 mln. di euro, di cui 162,6 imputabili agli effetti diretti ed indiretti e 59 a quelli indotti.⁶³ Ogni euro di spesa crocieristica produce quindi a livello locale 0,78 euro di redditi aggiuntivi, di cui 0,57 per effetti diretti ed indiretti e 0,21 per gli effetti indotti. Il confronto fra questi due risultati suggerisce che le aree del paese esterne al comune/provincia di Venezia dalla crocieristica veneziana beneficiano, in termini di valore aggiunto, quantificabili in circa 175 mln. di euro/anno.

Tabella 24 – L'impatto della spesa crocieristica locale sul valore aggiunto e sull'occupazione

Valore Aggiunto	Effetti diretti ed indiretti		Effetti indotti		Effetti Totali	
	mln. di euro	Moltipl. per euro di spesa	mln. di euro	Moltipl. per euro di spesa	mln. di euro	Moltipl. per euro di spesa
Impatto della spesa locale a livello "nazionale"	215,9	0,76	181,2	0,64	397,1	1,40
Impatto della spesa locale a livello "locale"	162,6	0,57	59,0	0,21	221,6	0,78

Occupazione	Effetti diretti ed indiretti		Effetti indotti		Effetti Totali	
	unità di lavoro equivalenti	Moltiplicatore (unità per milione di spesa)	unità di lavoro equivalenti	Moltiplicatore (unità per milione di spesa)	unità di lavoro equivalenti	Moltiplicatore (unità per milione di spesa)
Impatto della spesa locale a livello "nazionale"	4.216	14,86	3.257	11,48	7.473	26,34
Impatto della spesa locale a livello "locale"	3.232	11,39	1.023	3,61	4.255	15,00

Per quanto concerne l'impatto occupazionale, si stima che per soddisfare la domanda di beni e servizi collegata alla crocieristica veneziana il sistema produttivo nazionale debba utilizzare, direttamente o indirettamente, 7.473 unità di lavoro equivalenti, di cui 4.216 in relazione agli impatti diretti ed indiretti e 3.257 per gli effetti indotti.

⁶¹ Una terza tavola intersettoriale è stata elaborata per avere un termine di confronto minimale in quanto ad attivazione della spesa crocieristica sull'economia locale. Essa incorpora l'ipotesi estrema che il 100% dei prodotti industriali sia importato e che sia nullo il valore aggiunto nel settore industriale. Il rapporto fra importazioni e valore aggiunto è in questo caso del 146%.

⁶² Per semplicità espositiva non abbiamo riportato distintamente i dati relativi agli effetti diretti ed indiretti.

⁶³ Usando la tavola intersettoriale che incorpora l'ipotesi estrema in cui nessun bene industriale viene prodotto a livello locale, l'impatto della crocieristica ammonterebbe a circa 183 mln. di euro.

A livello locale la spesa crocieristica ha un impatto occupazionale che è invece stimabile in 4.255 unità di lavoro equivalenti, la maggior parte dei quali, 3.232 unità, imputabili agli effetti diretti ed indiretti. E' utile osservare (vedi Tabella 24) che ogni milione di euro spesi localmente dai crocieristi, dagli equipaggi e dalle compagnie di navigazione genera circa 15 occupati aggiuntivi a livello locale.

Gli effetti economici della spesa crocieristica si manifestano, direttamente o indirettamente, su tutti i settori, La Figura 15 riporta la distribuzione settoriale del valore aggiunto generato dalla crocieristica a livello locale. Come si può osservare, il settore che trae maggiore benefici è quello delle *“Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, e altre attività professionali ed imprenditoriali”*, che cattura un valore aggiunto pari a 51,9 mln. di euro (il 22,9% del totale). La centralità di questo settore, che assorbe solamente l'1,8% della spesa diretta della crocieristica, si spiega con il fatto che esso comprende attività di servizio (professionali e imprenditoriali) molto diffuse nel territorio e molto richieste da tutti gli altri settori dell'economia.⁶⁴ Al secondo posto troviamo il settore degli *“alberghi e ristoranti”* che beneficia di un aumento del valore aggiunto, imputabile alla crocieristica veneziana, pari a 50,7 mln. di euro pari al 22,9% del totale. Seguono in ordine decrescente d'importanza il settore dei *“trasporti, magazzinaggio e comunicazioni”*, che con 43,7 mln. di euro assorbe il 19,7% del valore aggiunto totale, e il settore del *“commercio all'ingrosso e al dettaglio”*, che beneficia dell'attività crocieristica per un totale di 26,8 mln. di euro (il 12,1% del totale).

L'impatto della crocieristica sull'occupazione dei vari settori è riportata nella Figura 16. Il settore maggiormente influenzato dalla crocieristica sul piano occupazionale è quello degli *“alberghi e ristoranti”*. Gli occupati generati in tale settore sono quantificabili in 1.423 unità, pari al 33,4% del totale. Un altro settore che risente sensibilmente, in chiave occupazionale, della crocieristica è quello dei *“Trasporti e magazzinaggio”*, con 726 occupati, il 17,1% del totale. A seguire i settori del *“commercio al dettaglio e all'ingrosso”* e delle *“altre attività professionali ed imprenditoriali”* cui sono imputabili, rispettivamente, il 15,4% e il 10% dell'occupazione totale direttamente ed indirettamente creata dalla crocieristica.

⁶⁴ Nella disaggregazione a 30 branche produttive del modello I-O che abbiamo utilizzato, la branca K, *“Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, e altre attività professionali ed imprenditoriali”*, è rilevante non tanto perché comprende le attività immobiliari e di noleggio, ma perché comprende molte delle attività imprenditoriali e professionali più avanzate. Nella disaggregazione settoriale che abbiamo utilizzato il settore dei servizi privati è infatti rappresentato da cinque branche produttive, di cui quattro relative ai settori tradizionali (commercio, alberghi e ristoranti, trasporti e intermediazione finanziaria) e la sola branca K che comprende i cosiddetti *“servizi avanzati”*.

Figura 15 – La distribuzione settoriale del valore aggiunto creato dalla crocieristica
(Per branche – mln. di € e quote % sul totale)

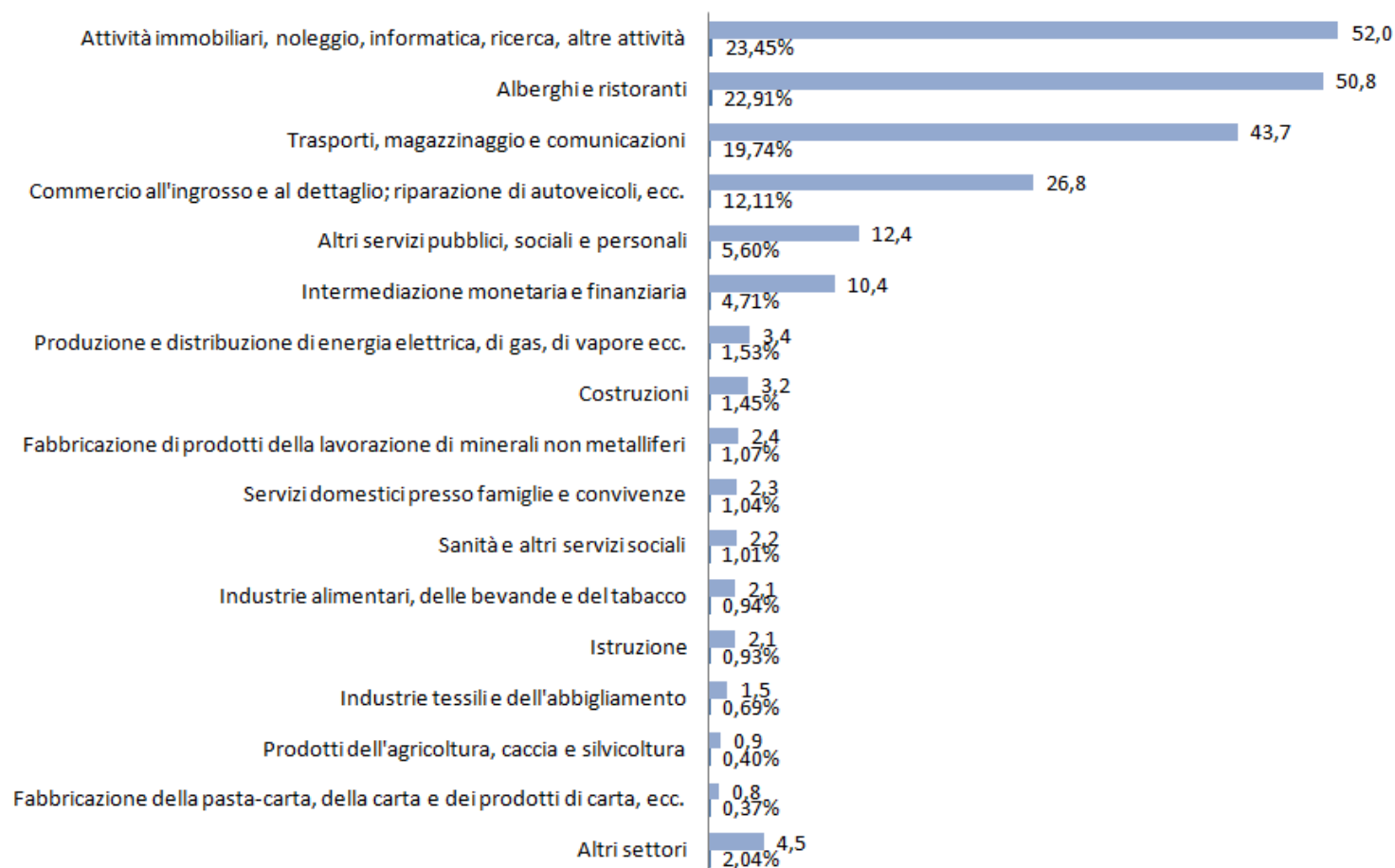
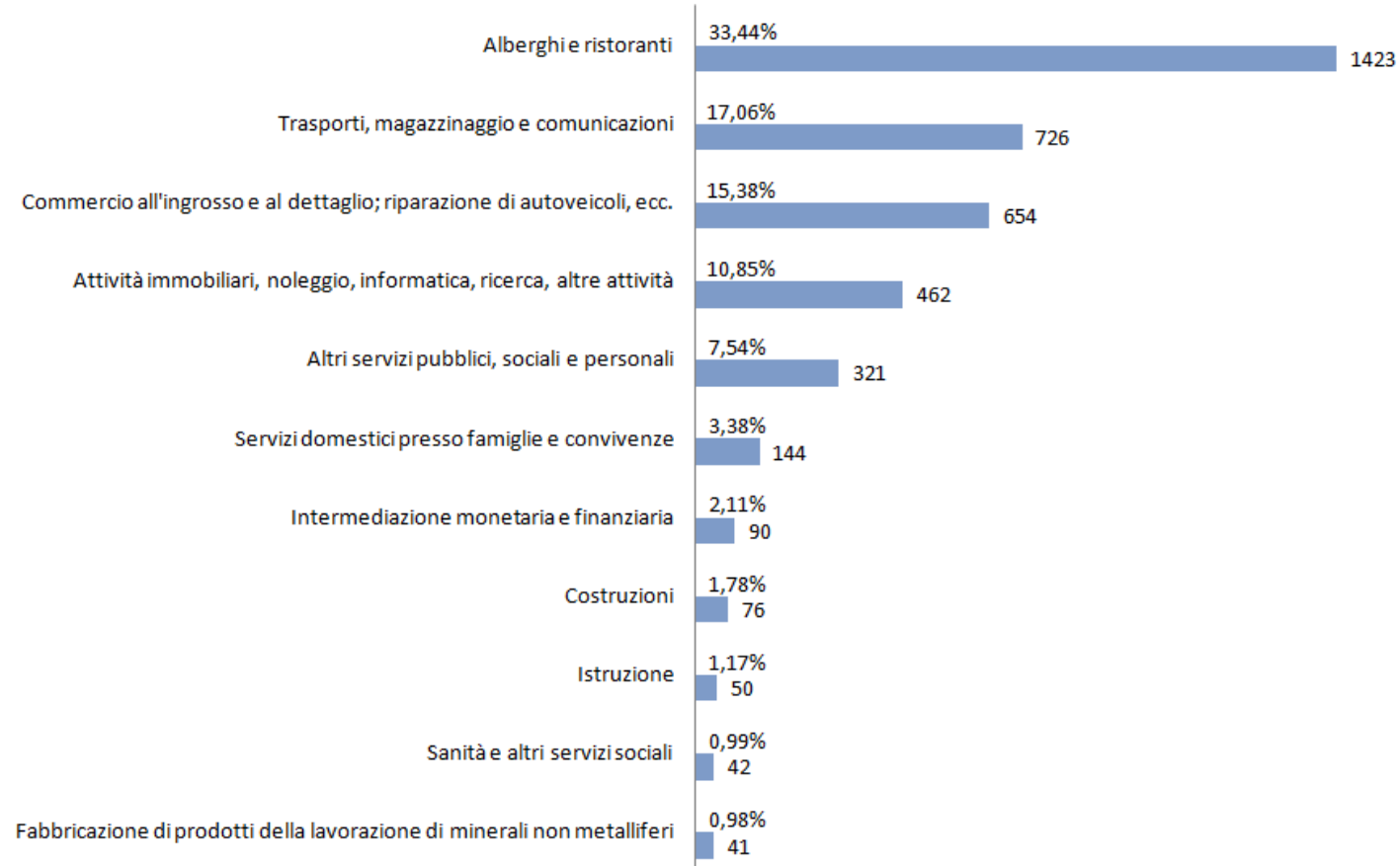
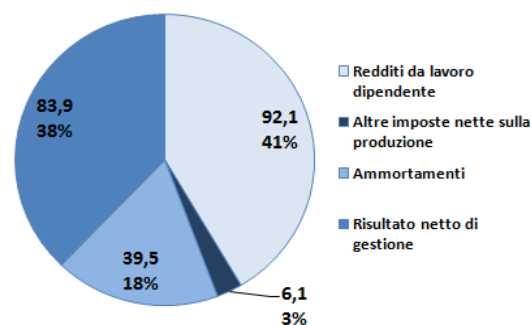


Figura 16 – La distribuzione settoriale dell'occupazione
(Per branche – valori assoluti e quote % sul totale)



Infine, per quanto concerne la distribuzione del valore aggiunto generato dalla crocieristica veneziana, la Figura 17 evidenzia che il 41% del VA viene mediamente distribuito sotto forma di redditi da lavoro dipendente. La parte rimanente viene distribuita nella forma di redditi netti di gestione (il 38%) e ammortamenti del capitale fisico (il 18%).

Figura 17 – La distribuzione del valore aggiunto
(valori assoluti – mln. di euro, e quote %)



7.3 Il ruolo della crocieristica nell'area veneziana

Per valutare il ruolo che riveste la crocieristica nel sistema economico veneziano, è opportuno un cenno alla situazione economica di tale area. Come è noto, anche il comune e la provincia di Venezia hanno subito gli effetti della sfavorevole congiuntura economica (vedi Tabella 25). Il valore aggiunto, l'occupazione, il numero delle imprese attive nella provincia presentano infatti un evidente trend negativo a partire dal 2008.⁶⁵ Particolarmente significativi sono i dati relativi alla disoccupazione. Le persone in cerca di occupazione nella provincia sono aumentate progressivamente da circa 13 mila unità del 2008 alle 24 mila del 2010 (+85%), per poi assestarsi a 20.300 nel 2011. Le prime indicazioni sul 2012 segnalano un possibile peggioramento.⁶⁶

Non sono disponibile statistiche ufficiali relative alla situazione attuale del comune di Venezia in termini di valore aggiunto ed occupazione. Per ovviare a tale mancanza, e per valutare quindi il peso relativo della crocieristica, si è quindi proceduto ad un'autonoma stima del valore aggiunto totale comunale, valutabile in circa 6,8 mld. di euro, e dell'occupazione, quantificabile in circa 103.900 unità

⁶⁵ In estrema sintesi si rileva (vedi anche Tabella 25) come il valore aggiunto prodotto nella provincia di Venezia dopo aver raggiunto il suo massimo nel 2008 con 23,5 miliardi di euro sia poi diminuito negli anni successivi fino a raggiungere e raggiungere i 23,1 mld. nel 2010. La stessa struttura produttiva provinciale ha risentito della crisi: delle 92.000 imprese che risultavano iscritte alla CCIAA di Venezia nel 2008 ne sono rimaste 90.998 a fine 2011, e molte sono le realtà industriali di media e grande dimensione storicamente consolidate nel territorio che hanno cessato la loro attività negli ultimi anni (Fonte: CCIAA di Venezia. Cruscotto di indicatori statistici, 2102). La crisi del tessuto produttivo emerge anche dai dati di bilancio delle imprese. Il valore della produzione delle imprese della provincia è sceso dai 28,8 mld. del 2008 ai 25,4 mld. nel 2010. Fonte: CCIAA di Venezia. Dati di Bilancio delle imprese. Marzo 2012

⁶⁶ La situazione del mercato del lavoro è in realtà ancora peggiore di quanto emerga da questa sintetica descrizione poiché fra le persone in cerca di occupazione non vengono considerati quanti sono in cassa integrazione, il cui numero è aumentato considerevolmente negli ultimi anni, e non vengono messe in rilievo le crescenti situazioni di precariato e di sottooccupazione.

Tabella 25 – Occupazione e valore aggiunto nel comune di Venezia: stime

	2008	2009	2010	2011
MERCATO DEL LAVORO				
Provincia di Venezia (dati effettivi)				
Occupati (x 1.000)	358,00	352,54	352,37	356,90
Tasso di occupazione (15-64) %	63,30	62,02	61,97	62,50
Persone in cerca di occupazione (x 1.000)	13,00	21,00	24,06	20,30
Tasso di disoccupazione (%)	3,60	5,60	6,39	5,40
Comune di Venezia				
Popolazione in età attiva (15-64 anni) - (dato effettivo)		167.668	167.788	166.246
* Occupati (Pop. in età attiva x tasso di occupazione medio provinciale)		103.984	103.980	103.904
* Persone in cerca di occupazione (sulla base del tasso medio provinciale)		6.169	7.100	5.931
Iscritti alle liste di mobilità (Coses-CPI)	6.055	8.130		
VALORE AGGIUNTO - REDDITO				
Provincia di Venezia				
VA a prezzi base (prezzi correnti - mln. €)	23.554	22.788	23.141	
VA per occupato (€)	65.793	64.640	65.672	
Comune di Venezia				
* V.A. (mln. di €) (sulla base del VA medio provinciale per occupato)		6.722	6.829	
Reddito imponibile add. IRPEF (mln.di €) (effettivo - MEF)		4.089	4.100	

Fonte: Comune di Venezia, Ufficio statistica. MEF -Dipartimento delle Finanze. CCIAA di Venezia.

*: Nostre stime

(vedi Tabella 25).⁶⁷ Quanto ai soggetti in cerca di occupazione, essi sono stimabili (vedi nota 52 e Tabella 25) in circa 6.000 unità nel 2011.⁶⁸

In questo contesto economico, il contributo derivante dalle attività direttamente o indirettamente imputabili alla crocieristica veneziana, appare quindi rilevante. I 221,6 mln. di euro di valore aggiunto locale che, secondo le nostre stime, possono essere ragionevolmente imputati all'attuale attività crocieristica, corrispondono infatti al 3,26% del valore aggiunto comunale e allo 0,96% del valore aggiunto provinciale. Parallelamente i 4.255 occupati imputabili alla crocieristica corrispondono al 4,1% dell'occupazione comunale e all'1,19% dell'occupazione provinciale.

⁶⁷ Il numero degli occupati nel comune è stato stimato applicando al numero delle persone in età attiva (15-64 anni) residenti nel comune di Venezia, il tasso di occupazione medio provinciale. Il valore aggiunto comunale è stato ottenuto moltiplicando il numero così stimato degli occupati per il VA medio provinciale per occupato. Il numero delle persone in cerca di occupazione (disoccupati, D) è stato stimato partendo dal valore degli occupati (O) e del tasso di disoccupazione medio provinciale (u) secondo la relazione $D=u*O/(1-u)$, che rappresenta la soluzione per D della definizione di tasso di disoccupazione: $u=D/(D+O)$.

⁶⁸ Tale stima appare sostanzialmente in linea con i dati relativi agli iscritti alle liste di mobilità forniti dai Centri per l'Impiego e oggetto di una recente analisi del Coses, da cui risulta che tali iscritti sono passati dai 4.907 del 2007 agli 8.130 del 2009. Vedi: Coses, I disoccupati nei comuni della provincia di Venezia, Documento COSES n. 1177, Luglio 2010.

8 Gli effetti economici di un ipotetico divieto di transito alle “grandi navi”

8.1 Il traffico crocieristico in assenza delle “grandi navi”

In questo paragrafo proponiamo alcune considerazioni in relazione ad un ipotetico divieto di transito delle “grandi navi” (> 40.000 TSL) da crociera attraverso il bacino di San Marco ed il canale della Giudecca in assenza di alternative che preservino il traffico attuale.

Per stimare il “costo opportunità” relativo alla rinuncia a questo segmento di traffico, è innanzitutto necessario svolgere alcune considerazioni in merito alla probabile evoluzione del traffico crocieristico sulle navi di stazza inferiore alla 40.000 t. Tale evoluzione, e quindi le concrete possibilità di compensare attraverso tale segmento la perdita di traffico relativa alle “grandi navi”, va valutata considerando alcune caratteristiche strutturali del mercato della crocieristica, e in primo luogo le tendenze della domanda. Da questo punto di vista, è necessario rilevare soprattutto come, a causa della presenza di notevoli economie di scala, i prezzi delle crociere sulle navi di piccola stazza siano generalmente molto più elevati di quelli riscontrabili per le crociere sulle grandi navi. Il mercato delle crociere sulle piccole navi si configura pertanto essenzialmente come un mercato di nicchia che difficilmente potrà assumere dimensioni consistenti in termini di passeggeri trasportati.

Anche alcune caratteristiche dell’offerta inducono a ritenere poco probabile un consistente aumento dei flussi nelle navi di stazza inferiore. Alcune recenti analisi evidenziano infatti che la flotta delle navi di piccola stazza esistente nel modo e il suo probabile sviluppo futuro non è compatibile con un aumento sensibile nel numero dei passeggeri trasportati.⁶⁹

Tali considerazioni inducono pertanto ad escludere l’ipotesi che la perdita di traffico crocieristico dovuta al divieto di transito delle grandi navi potrebbe essere compensato da un corrispondente incremento dei passeggeri imbarcati su navi di stazza inferiore a 40.000 TSL.⁷⁰

⁶⁹ Un recente studio di Fincantieri (2012) ha evidenziato che: a) La flotta delle navi da crociera di stazza inferiore alle 50.000 TSL esistente nel mondo copre una quota pari a solo il 18% della capacità di trasporto passeggeri in termini di Lower Berths (cuccette); b) Nei prossimi anni saranno varate solo due nuove navi da crociera di stazza inferiore alle 40.000 TSL.; c) Nell’ultimo decennio gli investimenti in navi di piccola dimensione sono stati modesti, con il risultato che l’età media della flotta è aumentata considerevolmente. Le navi con più di 25 anni di servizio sono quasi tutte navi con meno di 50.000 TSL. Solo 1/3 delle navi di questa stazza ha meno di 15 anni di servizio; d) Dal punto di vista del segmento di mercato servito, le navi di stazza inferiore alle 50.000 TSL presentano un’accentuata polarizzazione o verso il segmento *Budget* o verso il segmento *Luxury*, mentre sono poco presenti nei segmenti intermedi (Contemporary e Premium). Il segmento *Budget*, servito da navi obsolete, è però destinato a scomparire a causa della concorrenza delle navi più grandi che, grazie alle maggiori economie di scala, sono in grado di offrire servizi migliori a minor prezzo; e) Il segmento *Luxury* si è già sviluppato molto nell’ultimo decennio in termini di capacità di trasporto complessiva; f) Anche le navi di “piccola” dimensione del segmento *Luxury* evidenziano una tendenza a crescere in termini di dimensioni, e presto supereranno la soglia delle 40.000 TSL.

⁷⁰ L’ipotesi che le “piccole” navi da crociera possano realizzare un volume di traffico passeggeri pari a quello generato dalle navi di stazza superiore alle 40.000 t. appare poco verosimile anche considerando il possibile impatto sulla mobilità. Considerando il numero dei passeggeri trasportati dalle navi con più di 40.000 TSL nell’ultimo biennio (circa 1,63 milioni) e la capacità di trasporto media delle “piccole” navi da crociera (circa 500 passeggeri a toccata), se ne deduce che ci vorrebbero circa 3.200 toccate di navi di piccola dimensione (circa 15 in più al giorno nei sette mesi della stagione crocieristica) per ottenere lo stesso numero di passeggeri. Uno scenario difficilmente gestibile sul piano della mobilità.

Ciò non esclude ovviamente la possibilità di un parziale effetto di sostituzione fra questi due tipi di traffico. Per cogliere questo aspetto, valuteremo di seguito le conseguenze derivanti da un aumento dei passeggeri imbarcati su navi di stazza inferiore a 40.000 TSL, assumendo, come ipotesi di lavoro, un incremento pari al 20% rispetto ai passeggeri mediamente registrati negli ultimi tre anni.

I risultati di tale esercizio sono riportati nella Tabella 26. Nell'ipotesi che al divieto di transito delle "grandi navi" si accompagni un aumento del 20% delle toccate delle "piccole navi" e dei relativi crocieristi, il porto di Venezia accoglierebbe un numero di crocieristi stimabile in 167 mila unità, sperimentando quindi una contrazione, rispetto ai passeggeri registrati nel 2012, pari al 90,3%.⁷¹

Tabella 26 – Il traffico crocieristico nell'ipotesi di esclusione delle "grandi" navi

	Toccate		Passeggeri	
	Totali	Homeport	Totali	Homeport
Valori medi (2010-12)	252	202	139453	111563
Stime a regime (+20%)	303	242	167344	133875

8.2 La spesa della crocieristica nel caso di limiti al traffico crocieristico

Per valutare le conseguenze economiche collegate ad un incremento dei passeggeri imbarcati su "piccole navi", nell'ambito di uno scenario caratterizzato comunque da un forte calo dei crocieristi totali, è necessario considerare il presumibile diverso profilo di spesa dei passeggeri imbarcati sulle diverse navi. Al riguardo, trattandosi di un segmento della domanda relativamente più pregiato, appare ragionevole assumere una spesa media procapite superiore nel caso dei crocieristi imbarcati nelle piccole navi, rispetto ai valori rilevati in questo studio per i crocieristi *tout court*. In particolare, ipotizzeremo qui una spesa media pro del 50% più elevata di quella considerata nelle analisi svolte in precedenza. Sotto questa ipotesi, nello scenario di esclusione delle grandi navi, la spesa media dei

Tabella 27 – La spesa turistica dei crocieristi nell'ipotesi di esclusione delle "grandi" navi

Navi con meno di 40.000 TSL	Passeggeri	Crocieristi *	Spesa media per crocierista (Euro)	Spesa totale (euro)
Passeggeri in transito	33.469	33.469	257,3	8.611.590
Passeggeri homeport	133.875	66.938	301,9	20.206.811
Totale	167.344	100.406	287,0	28.818.401

⁷¹ Si considera qui la situazione a regime, e cioè quella che considera completamente realizzato l'effetto sostituzione fra grandi e piccole navi. E' probabile che tale effetto richieda parecchi anni per realizzarsi compiutamente.

crocierista raggiungerebbe i 301 euro, nel caso di imbarco/sbarco a Venezia, e 257 euro nel caso di navi che si avvalgono di Venezia solo come porto di transito. Ne deriverebbe quindi una spesa turistica dei crocieristi stimabile in 28,8 mln. di euro (vedi Tabella 27). Per quanto concerne le altre spese dei crocieristi, abbiamo ipotizzato l'ammontare per passeggero sia uguale a quello medio calcolato per gli attuali crocieristi.

Quanto alla spesa locale sostenuta dagli equipaggi, essa non calerebbe proporzionalmente alla riduzione del numero di passeggeri, essendo le piccole navi caratterizzate da un più elevato rapporto fra personale di equipaggio e passeggeri. Il valore medio effettivo di questo rapporto è infatti pari a 0,256 nel caso delle navi di stazza inferiore alle 40.000 t., contro un valore medio generale di 0,243. Su queste basi, il numero dei marittimi che scenderebbero a terra nello scenario "solo piccole navi" sarebbe di circa 21.500 unità.⁷² Assumendo che la spesa media dei marittimi sia la stessa che abbiamo rilevato in precedenza possiamo stimare in 3,1 milioni di euro la spesa del personale di equipaggio in questo scenario.

Per quanto concerne infine la spesa delle compagnie di navigazione, abbiamo utilizzato i dati medi di spesa per classi di stazza delle navi che abbiamo precisato nelle analisi precedenti. Per quanto concerne i servizi tecnico-nautici è stato applicato il costo standard per toccata, 7.434 €, al numero previsto di toccate. Le spese per servizi terminalistici sono state invece stimate assumendo che la spesa storica per questi servizi sostenuta dalle navi di stazza inferiore alle 40.000 t. dipenda per la metà dal numero di toccate (come per le tariffe di stazionamento) e per la metà dal numero di passeggeri (controlli di sicurezza, movimento bagagli, ecc.). Le spese per le altre forniture alle navi (smaltimento rifiuti, rifornimento acqua, ecc.) sono state stimate in proporzione al numero dei passeggeri.

Sotto queste ipotesi, la spesa totale per beni e servizi locali si attesterebbe intorno a 40 mln. di euro/anno (Tabella 28). Tale importo corrisponde al 13,7% della spesa locale stimata con riferimento alla situazione attuale. In altri termini, pur assumendo un aumento (qui ipotizzato pari al 20% rispetto ai valori mediamente registrati nell'ultimo triennio) dei passeggeri imbarcati sulle navi con stazza inferiore alle 40.000 TSL, il mancato approdo delle grandi navi comporterebbe, a fronte di una diminuzione del 90,3% dei passeggeri totali, una riduzione dell'86,3% della spesa diretta della crocieristica nei confronti del sistema produttivo locale.

⁷² Come fatto in precedenza si assume sempre che il 50% dei marittimi scenda a terra.

Tabella 28 – La spesa crocieristica nell'ipotesi di esclusione delle "grandi" navi

Voce di spesa	Importi (milioni di euro)
Spesa dei crocieristi	
<i>Spesa turistica generale</i>	28,80
<i>Spesa servizi aeroportuali</i>	0,61
<i>Spesa trasferimenti porto-aeroporto</i>	0,74
<i>Spesa parcheggi</i>	0,22
Totale crocieristi	30,37
Spesa degli equipaggi	3,10
Spesa delle compagnie di navigazione	
<i>Costo dei servizi tecnico-nautici</i>	2,20
<i>Tariffe portuali e servizi terminalistici</i>	2,90
<i>Forniture di beni e servizi locali alla nave</i>	0,97
Totale compagnie	6,07
SPESA TOTALE PER BENI E SERVIZI LOCALI	39,54

8.3 Gli effetti sul reddito e sull'occupazione nello scenario con limiti di stazza

Per esaminare l'impatto economico complessivo è stata adottata la stessa procedura descritta nei paragrafi precedenti basata sul metodo Input-Output. La spesa totale per beni e servizi locali (40 mln. di euro) imputata al segmento "piccole navi" è stata pertanto innanzitutto ripartita fra i trenta settori economici considerati dalla tavola Input-Output.⁷³

Partendo dalla distribuzione settoriale della spesa sono stati quindi valutati gli impatti della spesa crocieristica sul sistema economico locale in termini di valore aggiunto e di occupazione utilizzando la tavola intersettoriale rappresentativa dell'economia locale (vedi Appendice 2). Nella Tabella 29 vengono riportati tali effetti, distinguendo quelli diretti ed indiretti da quelli indotti. Nel caso in cui potessero accedere al porto di Venezia esclusivamente le navi con una stazza lorda inferiore alle 40.000 t. il valore aggiunto complessivamente imputabile alla crocieristica ammonterebbe quindi a 31 mln. di euro, mentre l'impatto occupazionale è stimabile in circa 594 unità di lavoro equivalenti.

⁷³ Non avendo elementi per poter valutare se la più elevata spesa media dei crocieristi sulle navi più piccole si accompagni a una diversa composizione del paniere dei beni e servizi acquistati, abbiamo assunto che la composizione settoriale della spesa turistica dei crocieristi e degli equipaggi sia la stessa considerata in precedenza.

Tabella 29 – Effetti di reddito ed occupazionali locali nell'ipotesi di esclusione delle "grandi" navi

Variabile	Effetti diretti ed indiretti	Effetti indotti	Effetti Totali
Valore Aggiunto (mln. di €)	22,7	8,3	31,0
Unità di lavoro equivalenti	450	143	594

Nella Tabella 30 abbiamo riassunto gli impatti assoluti della crocieristica a livello locale nei due scenari considerati: quello che rappresenta la situazione attuale e quello relativo all'applicazione di limiti di stazza al traffico crocieristico. In quest'ultimo scenario la perdita di valore aggiunto per il sistema economico è stimabile in circa 190 mln. di euro rispetto alla situazione di confronto, mentre la perdita occupazionale è quantificabile in circa 3.661 unità di lavoro equivalenti (- 86% in entrambi i casi).

In termini relativi, si può osservare che la perdita stimata di valore aggiunto derivante dall'estromissione delle grandi navi corrisponde al 2,8% del VA comunale, mentre la perdita occupazionale equivale al 3,52% dell'occupazione comunale totale.

Si noti che la contrazione del valore aggiunto e dell'occupazione sono proporzionali alla riduzione della spesa della crocieristica. Questo risultato deriva dalla logica del modello Input-Output che ha il limite di non cogliere gli eventuali cambiamenti strutturali che potrebbero manifestarsi in alcuni comparti a seguito di un consistente calo della domanda di specifici beni e servizi. Alcune imprese locali che attualmente operano direttamente e quasi esclusivamente con la crocieristica presentano infatti soglie minime di operatività sotto le quali la produzione potrebbe rilevarsi non economica. Un significativo calo della domanda potrebbe quindi tradursi, per alcune imprese, nella cessazione delle attività. In questo caso, la riduzione del valore aggiunto e dell'occupazione potrebbe rilevarsi superiore rispetto a quanto suggerito dal nostro modello che si limita a tradurre le variazioni della domanda di beni e servizi in una variazione del tasso di attività.

Tabella 30 – Scenari a confronto.
L'impatto differenziale fra la situazione attuale e la situazione con limiti al traffico crocieristico

	Impatto senza limiti di traffico	Impatto nello scenario con limiti di stazza al traffico crocieristico	Impatto differenziale	Var. %
Valore Aggiunto (mln. di €)	221,6	31,0	-190,6	-86,0%
Incidenza sul VA comunale	3,26%	0,46%	-2,80%	
Unità di lavoro equivalenti	4.255	594	-3.661	-86,0%
Incidenza sull'occupazione comunale	4,10%	0,57%	-3,52%	

E' opportuno infine osservare che le misure restrittive sulla crocieristica non si ripercuotono uniformemente su tutti i settori. Esaminando i quattro settori che subiscono i maggiori riflessi negativi (Tabella 31) si osserva che uno dei settori più colpiti è quello delle *"altre attività di servizio professionali e imprenditoriali"*, che potrebbe subire una perdita stimabile in circa 45 mln. di euro di VA e circa un migliaio di unità di lavoro. Gli altri settori che potrebbero sensibilmente risentire del blocco alla circolazione delle grandi navi sono il settore alberghiero e della ristorazione, che potrebbe sperimentare una perdita di circa 37 mln. di euro di VA e circa 1.227 unità di lavoro. Impatti non trascurabili si manifesterebbero inoltre nei confronti delle attività commerciali e sul settore dei trasporti. Nel complesso, le perdite di reddito e occupazionali di questi quattro settori rappresentano circa i due terzi delle perdite complessive.

Tabella 31 – Effetti settoriali del divieto di accesso alle “grandi” navi

	Impatto nella situazione attuale	Impatto nello scenario con limiti di stazza al traffico crocieristico	Impatto differenziale
Valore Aggiunto (milioni di euro)			
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività	52,0	7,3	-44,7
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	50,8	6,3	-44,5
Alberghi e ristoranti	43,7	7,0	-36,8
Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli,	26,8	3,7	-23,1
Unità di lavoro equivalenti			
Alberghi e ristoranti	1.423	196	-1.227
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività	726	65	-662
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	654	105	-550
Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli,	462	91	-371

9 Considerazioni finali

Lo sviluppo che ha caratterizzato l'attività crocieristica a Venezia nell'ultimo decennio ha reso il porto lagunare uno dei principali porti turistici del mondo. Nel 2011 ha raggiunto un picco di 1,78 milioni di passeggeri, per poi assestarsi a 1,74 milioni di passeggeri nel 2012.

L'intenso sviluppo del settore si è accompagnato a rilevanti trasformazioni nella struttura del traffico portuale. Il gigantismo navale, frutto delle dinamiche del mercato mondiale della crocieristica, non ha mancato di riflettersi sull'attività crocieristica veneziana, dove una crescente quota dei passeggeri viaggia su navi di stazza superiore alle 100.000 t.. La crocieristica su navi di stazza inferiore alle 40.000 t. appare avere un ruolo limitato, soprattutto in termini di passeggeri. Nel 2012 sono stati solamente 109.000 (il 6,3% del totale) i passeggeri giunti a Venezia su questo tipo di navi.

Grazie alla reputazione turistica della città e alla favorevole situazione logistica, dovuta alla buona accessibilità autostradale, aeroportuale e ferroviaria, il porto di Venezia è andato affermandosi soprattutto come *homeport*. La quasi totalità degli accosti e dei crocieristi, l'88,6 % dei passeggeri totali, riguarda navi che effettuano l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri a Venezia. Ciò è rilevante perché determina una domanda per beni e servizi locali, sia da parte dei crocieristi che delle compagnie di navigazione e degli equipaggi, maggiore e più articolata rispetto a quella che tipicamente caratterizza le navi che si limitano a transitare in un porto.

Le interrelazioni fra l'attività crocieristica e l'economia della città, soprattutto per quanto concerne il settore turistico, sono molteplici. Il canale principale attraverso cui la crocieristica influenza il resto del tessuto economico passa tuttavia attraverso la spesa del settore per l'acquisto di beni e servizi locali. Non essendo direttamente collegata al traffico crocieristico a Venezia abbiamo escluso dall'analisi degli effetti economici la spesa relativa alla costruzione e manutenzione delle navi da crociera presso i cantieri di Marghera, che pur costituisce ricaduta dell'industria crocieristica per il territorio veneziano. Analogamente, ai fini della stima delle ricadute locali della crocieristica che si avvale del porto di Venezia, non sono state considerate le retribuzioni del personale di bordo, non essendo collegate al luogo di imbarco/sbarco dei passeggeri o di transito delle navi. Sono state parimenti escluse dall'analisi tutte le spese per le provviste della nave di provenienza estera e, più in generale, tutti i beni e servizi acquistati dalle compagnie di navigazione e dai crocieristi non forniti da operatori locali.

L'ammontare più rilevante della spesa per beni e servizi locali riguarda la spesa che effettuano i crocieristi prima o dopo la crociera, se si imbarcano a Venezia, o durante la sosta della nave se questa è in transito. Tale spesa, quantificabile in circa 207 milioni di euro/anno, è in gran parte relativa alle spese alberghiere e di ristorazione; rilevante è anche la spesa relativa ai trasporti locali da e per il porto (escludendo da questa voce i voli aerei) e per i trasporti acquei in laguna. Anche gli equipaggi delle navi acquistano beni e servizi nel territorio. Si stima che siano circa 207 mila i marittimi che scendono a terra annualmente e che la loro spesa locale complessiva annua si aggiri sui 30 milioni di euro.

Ogni volta che una nave accosta alle banchine delle Marittima deve sostenere una serie di spese per servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio) e per altri servizi obbligatori. Se la nave fa servizio di *homeport* le compagnie di navigazione devono poi sostenere spese connesse al servizio crocieristico in senso stretto, quali quelle relative alla gestione dell'imbarco e dello sbarco dei

passaggeri, il controllo bagagli e la sicurezza, e spese per il rifornimento della nave di viveri e carburanti. Nel complesso queste operazioni comportano spese per beni e servizi quantificabili in 199 mln. di euro l'anno. Solo una parte di queste spese, 46,6 mln. di euro, hanno tuttavia una ricaduta economica a livello locale perché la spesa per l'acquisto del carburante, il cui costo è stimato in 126 mln. di euro l'anno, e la spesa per le provviste di bordo di generi alimentari e non, riguardano beni provenienti dall'estero o da altre regioni d'Italia.

Nel complesso, l'attività crocieristica a Venezia comporta una spesa per beni e servizi locali stimabile in 283,6 mln. di euro l'anno, di cui il 72,9% imputabili alla spesa turistica dei crocieristi, il 16,4% alla spesa effettuata dalle compagnie di navigazione e il 10,6% dagli equipaggi delle navi.

Gli effetti economici di tale spesa si manifestano innanzitutto attraverso la generazione di valore aggiunto e di occupazione nelle imprese locali che direttamente forniscono beni e servizi alla crocieristica. Da essi derivano poi ulteriori effetti, a cascata, sull'intera economia locale, effetti che nel presente studio sono stati colti attraverso l'impiego di un modello Input-Output.

Dall'analisi delle interdipendenze settoriali emerge che l'effetto della spesa "locale" sul valore aggiunto nazionale è quantificabile in 397 mln di euro, con un moltiplicatore di 1,4 rispetto alla spesa diretta, mentre l'effetto sul valore aggiunto locale è stimabile in 221,6 mln. di euro. L'impatto occupazionale è stimabile in 7.473 unità di lavoro equivalenti a livello nazionale, mentre è di circa 4.255 unità di lavoro equivalenti nell'area veneziana.

Questi valori rappresentano il 3,26% del PIL e il 4,1% degli occupati totali se rapportati ai corrispondenti valori del comune di Venezia, mentre rappresentano lo 0,96% e il 1,19%, rispettivamente, se si pensa che gli effetti locali si diffondano invece su un territorio più vasto corrispondente all'intera provincia.

Nell'ipotesi estrema in cui fosse permesso l'accesso solamente alle navi di stazza inferiore alle 40 mila tonnellate si produrrebbero effetti locali rilevanti sia in termini di prodotto che di occupazione. Questo scenario è stato analizzato assumendo un aumento del 20% dei passeggeri imbarcati su tali navi e un aumento della spesa media per crocierista del 50%, considerando il particolare profilo dei crocieristi su queste navi.

I risultati indicano che il numero di crocieristi a Venezia si ridurrebbe del 90% rispetto ai valori registrati nel 2012 e la spesa per beni e servizi locali si attesterebbe attorno ai 40 mln. di euro (contro gli attuali 283,6 mln.). La ricerca stima che in questo scenario il valore aggiunto sarebbe di 31 mln. di euro e l'occupazione si ridurrebbe a circa 600 unità, con una perdita stimata di 190,6 milioni di euro di valore aggiunto e di 3.661 unità di lavoro. Ciò corrisponderebbe rispettivamente, al 2,8% del PIL e al 3,52% degli occupati del comune.

10 Appendice 1: Le navi da crociera nel porto di Venezia (anno 2012)

Nave	Compagnia di navigazione	Stazza	Capacità pax	Equipaggio	TC
MSC DIVINA	MSC CROCIERE SA.	139072	3952	1300	23
CARNIVAL BREEZE	CARNIVAL CRUISE LINES	128052	4500	1150	11
CELEBRITY SILHOUETTE	CELEBRITY CRUISES INC.	122210	3521	1252	9
CELEBRITY REFLECTION	CELEBRITY CRUISES INC.	122210	3150	1250	1
CELEBRITY SOLSTICE	CELEBRITY CRUISES INC.	121878	3150	1250	12
VENTURA	P & O CRUISES	116017	3571	1250	4
AZURA	P & O CRUISES	115055	3571	1250	3
CROWN PRINCESS	PRINCESS CRUISES INC	113561	3575	1225	9
RUBY PRINCESS	PRINCESS CRUISES INC	113561	3575	1225	7
COSTA FASCINOSA	COSTA CROCIERE S.P.A.	113216	3800	1100	29
COSTA FAVOLOSA	COSTA CROCIERE S.P.A.	113216	3800	1100	29
GRAND PRINCESS	PRINCESS CRUISES INC	108806	3100	1099	3
COSTA FORTUNA	COSTA CROCIERE S.P.A.	102587	3470	999	6
COSTA MAGICA	COSTA CROCIERE S.P.A.	102587	3470	993	1
MSC MAGNIFICA	MSC CROCIERE SA.	95128	3173	1027	18
NORWEGIAN JADE	NORWEGIAN CRUISE LINES	93558	3130	1078	25
MSC MUSICA	MSC CROCIERE SA.	92409	3173	987	34
QUEEN ELIZABETH	CUNARD LINE LTD	90901	2175	1097	3
SERENADE OF THE SEAS	ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL	90090	2502	860	7
QUEEN VICTORIA	CUNARD LINE LTD	90049	2208	990	3
NIEUW AMSTERDAM	HOLLAND AMERICA LINES	86237	2700	870	10
ARCADIA	P & O CRUISES	82972	2556	866	2
OCEANA	P & O CRUISES	77499	2270	890	1
AURORA	P & O CRUISES	76152	2050	815	2
NORWEGIAN SPIRIT	NORWEGIAN CRUISE LINES	75338	2638	962	8
GRANDEUR OF THE SEAS	ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL	73817	2440	760	9
ORIANA	P & O CRUISES	69153	1976	760	1
SPLENDOUR OF THE SEAS	ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL	69130	2074	726	30
CRYSTAL SERENITY	CRYSTAL CRUISES INC.	68870	1140	635	4
MARINA	OCEANIA CRUISES INC.	66084	1258	788	1
RIVIERA	OCEANIA CRUISES INC.	66084	1258	788	5
MSC OPERA	MSC CROCIERE SA.	59058	2243	701	6
MSC ARMONIA	MSC CROCIERE SA.	58625	2199	701	26
COSTA CLASSICA	COSTA CROCIERE S.P.A.	52926	1680	574	2
SEVEN SEAS MARINER	REGENT SEVEN SEAS CRUISES	48075	769	445	4
GRAND CELEBRATION	IBEROCRUCEROS S.L.	47262	1910	710	10
ZENITH	PULLMANTUR CRUISES LTD	47255	1900	669	21
ARTANIA	PHOENIX REISEN GMBH	44588	1260	521	2
BALMORAL	FRED OLSEN CRUISE LINES LTD	43533	1400	530	1
AIDA AURA	AIDA CRUISES	42289	1266	426	7
SEVEN SEAS VOYAGER	REGENT SEVEN SEAS CRUISES	41500	722	442	2
THOMSON MAJESTY	LOUIS CRUISE LINE	40876	1850	510	13
PRINSENDAM	HOLLAND AMERICA LINES	37845	794	443	2
SILVER SPIRIT	SILVERSEA CRUISES LTD	36009	540	380	5
SEABOURN ODYSSEY	SEABOURN CRUISE LINE	32346	462	357	7
SEABOURN QUEST	SEABOURN CRUISE LINE	32346	462	338	3
ADONIA	P & O CRUISES	30277	798	373	2
AZAMARA QUEST	AZAMARA CLUB CRUISES	30277	780	420	4
COLUMBUS 2	HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN	30277	698	377	2
OCEAN PRINCESS	PRINCESS CRUISES INC	30277	777	391	1
PACIFIC PRINCESS	PRINCESS CRUISES INC	30277	777	389	8
REGATTA	OCEANIA CRUISES INC.	30277	705	410	1
EUROPA	HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN	28890	408	290	1
AMADEA	PHOENIX REISEN GMBH	28856	618	262	2
ALBATROS	PHOENIX REISEN GMBH	28518	1000	349	1
COSTA VOYAGER	COSTA CROCIERE S.P.A.	24391	927	353	2
DISCOVERY	ALL LEISURE HOLIDAYS LTD	20216	756	318	1
SILVER WIND	SILVERSEA CRUISES LTD	17235	300	230	4
SILVER CLOUD	SILVERSEA CRUISES LTD	16927	300	230	1
GOLDEN IRIS	MANO MARITIME LTD	16852	959	370	2
DELPHIN	PASSAT KREUZFAHRTEN GMBH	16214	470	230	3
ORIENT QUEEN	LOUIS CRUISE LINE	15781	895	337	1
HAMBURG	PLANTOURS & PARTNER GMBH	15067	408	290	2
CLUB MED 2	CLUB MEDITERANEE SA C/O V SHIPS L	14983	439	198	2
WIND SURF	WINDSTAR CRUISES	14745	308	195	5
KRISTINA KATARINA	KRISTINA CRUISES OY	12907	486	122	2
MINERVA	ALL LEISURE HOLIDAYS LTD	12449	432	164	2
AEGEAN ODYSSEY	THE AEGEAN EXPERIENCE MARITIME	11906	380	220	4
L'AUSTRAL	COMPAGNIE DES ILES DU PONANT	10944	264	139	19
SEABOURN SPIRIT	SEABOURN CRUISE LINE	9975	212	188	21
FTI BERLIN	FTI CRUISES HELLAS LTD	9570	430	170	15
SUN PRINCESS	PRINCESS CRUISES INC	7741	2272	924	1
ARION	CONSTELLATION CRUISE HOLDINGS	5888	350	40	2

11 Appendice 2: L'analisi Input-Output

L'analisi input-output è stata sviluppata partendo dalle tavole delle risorse e degli impieghi a prezzi correnti del 2008 relative all'Italia nel suo complesso (ISTAT, 2011). In particolare abbiamo utilizzato le tavole "SUPPLY_30br.xls" (tavola delle risorse ai prezzi base con trasformazione ai prezzi di acquisto) e "USE_30br.xls" (tavola degli impieghi ai prezzi base) che presentano una disaggregazione per 30 branche di attività e 30 prodotti. Rispetto a quelle a 59 branche queste tavole hanno il pregio di offrire un maggior dettaglio sulla distribuzione del valore aggiunto e, soprattutto, di indicare le unità di lavoro per branca di attività, un aspetto essenziale per valutare l'impatto occupazionale della spesa crocieristica. A partire dalle citate tavole delle risorse e degli impieghi a prezzi base abbiamo poi costruito la *tavola input-output simmetrica prodotto per prodotto con tecnologia per branca* seguendo la nota metodologica indicata dall'ISTAT (ISTAT, 2006).

Questa tavola è stata utilizzata per stimare gli impatti economici su scala nazionale della spesa crocieristica locale. Per valutare gli effetti locali della spesa crocieristica è stato necessario "regionalizzare" la tavola per tener conto del maggior grado di apertura del sistema economico locale rispetto a quello nazionale. Nella tavola simmetrica di base che abbiamo ricavato partendo dalle matrici ISTAT del 2008 il grado di apertura dell'economia, misurato dal rapporto fra il valore delle importazioni e il valore aggiunto, risulta mediamente pari al 31,7%. Tale rapporto può però raggiungere il 70% a livello provinciale,⁷⁴ per cui la tavola nazionale non può essere utilizzata per stimare gli effetti locali.

Per "regionalizzare" la tavola intersettoriale in modo semplice siamo partiti dal presupposto che la tecnologia produttiva locale, e cioè il rapporto fra input intermedi e valore aggiunto, sia la stessa che caratterizza l'economia nazionale. Per creare una tavola che presenti un più elevato grado di apertura dell'economia abbiamo quindi aumentato in ogni branca il valore delle importazioni e ridotto proporzionalmente il valore degli input intermedi e del valore aggiunto. Abbiamo inoltre assunto che il grado di apertura delle economie locali sia più elevato soprattutto per quanto concerne le produzioni industriali. Per questo abbiamo aumentato considerevolmente il rapporto fra importazioni e valore aggiunto per tutte le branche produttive relative all'industria e alle costruzioni, mentre lo abbiamo aumentato solo in modo limitato per le branche produttive relative ai servizi.

A seguito di questa rielaborazione abbiamo a disposizione tre diverse tavole intersettoriali:

- a) la prima è la tavola intersettoriale simmetrica ottenuta inizialmente, che utilizzeremo per stimare gli impatti economici sulla scala nazionale;
- b) la seconda è una tavola intersettoriale caratterizzata da un grado di apertura media dell'economia pari al 94,6%, che sarà usata per valutare gli impatti economici su scala "locale";
- c) una terza tavola è stata infine elaborata per avere un termine di riferimento minimale che incorpori l'assunzione estrema che il sistema locale importi tutti i beni intermedi di tipo industriale dall'esterno (dall'estero e dal resto d'Italia) e che sia corrispondentemente nullo il valore aggiunto di tali settori. In questo caso il rapporto importazioni / valore aggiunto è mediamente pari al 146%. Si noti che in quest'ultimo caso pur essendo quasi del tutto assenti gli effetti indiretti, permane comunque l'effetto indotto sui consumi descritto in seguito.

Le principali caratteristiche di queste tre tavole sono riassumibili nel valore assunto dai rapporti importazioni e valore aggiunto e risorse totali. Questi valori sono riportati nella seguente tabella:

⁷⁴ Tale percentuale è quella che si rileva, ad esempio, nel caso della provincia di Trento. Vedi Mirabella M. e Paniccià R. (2009).

	Settori industriali	Servizi	Totale
Importazioni / Valore Aggiunto			
Modello nazionale (a)	93,1%	6,3%	31,7%
Modello locale (b)	576,0%	11,5%	94,6%
Modello mininale (c)	-	11,1%	145,9%
Valore Aggiunto /Risorse			
Modello nazionale (a)	23,8%	54,1%	39,4%
Modello locale (b)	11,5%	53,3%	34,8%
Modello mininale (c)	0,0%	53,7%	31,1%

La stima degli effetti macroeconomici derivanti dalla spesa crocieristica è stata effettuata in due fasi successive, entrambi necessarie per valutare gli effetti diretti, indiretti ed indotti della spesa. Inizialmente abbiamo assunto che il valore aggiunto creato dalla spesa crocieristica non abbia ripercussioni sulla domanda finale ed in particolare sui consumi finali delle famiglie. In questa fase assumiamo cioè che non ci siano effetti indotti.

Se indichiamo con A la matrice (30x30) dei coefficienti tecnici di produzione, con D il vettore della domanda finale imputabile alla spesa crocieristica (vedi Figura 1), e con Q il vettore delle produzioni per branca, l'effetto della spesa crocieristica sul valore della produzione sarà: $Q = (I - A)^{-1}D$. Indicando con \hat{V} la matrice diagonale (30x30) dei coefficienti di valore aggiunto per unità di produzione, il valore aggiunto creato in ogni branca è quindi dato da: $V_D = \hat{V}Q$, mentre l'impatto occupazionale per branca di attività derivante dalla crocieristica è dato da: $L_D = \hat{L}Q$, dove \hat{L} indica la matrice diagonale (30x30) dei fabbisogni di unità di lavoro per unità di produzione in ogni branca di attività. Questi effetti evidenziano gli effetti diretti ed indiretti della spesa crocieristica.

Per valutare gli effetti indotti abbiamo considerato esplicitamente l'effetto che il nuovo valore aggiunto ha sulla domanda finale. Volendo evitare di complicare eccessivamente l'analisi abbiamo trascurato l'effetto indotto della spesa crocieristica sugli investimenti, che pur potrebbe essere rilevante data la necessità di continui adeguamenti delle infrastrutture del porto, e ci siamo concentrati sull'effetto che il maggiore valore aggiunto ha sui consumi interni delle famiglie.

Per fare questo abbiamo specificato il modello I-O nel seguente modo: $AQ + D + C\hat{V}Q = Q$, dove A , Q e \hat{V} hanno il significato visto in precedenza. La matrice C è una matrice (30x30) in cui tutti gli elementi della riga i sono uguali e indicano la propensione media al consumo del prodotto i sul valore aggiunto totale. Il termine $C\hat{V}Q$ rappresenta quindi il vettore dei consumi (per prodotto) indotti da un aumento della produzione totale via l'aumento del valore aggiunto, data la propensione al consumo.

Risolvendo il modello allargato sopra esposto possiamo calcolare il livello della produzione conseguente alla spesa crocieristica nel seguente modo: $Q = (I - A - C\hat{V})^{-1}D$. Anche in questo caso il valore aggiunto per branca di attività è dato da: $V_D = \hat{V}Q$, e l'impatto occupazionale per branca, in termini di unità di lavoro, è pari a: $L_D = \hat{L}Q$. Gli effetti indotti dalla spesa crocieristica sono quindi definiti dalla differenza fra questi effetti totali e quelli sopra stimati relativamente ai soli effetti diretti ed indiretti.

Alcune precisazioni vanno fatte con riferimento al procedimento seguito per costruire il vettore della domanda finale D da utilizzare nel modello I-O. La spesa dei crocieristi che noi abbiamo stimato è infatti espressa in termini di prezzi d'acquisto, e cioè comprensiva sia dei margini di commercio e di trasporto che delle imposte e dei contributi alla produzione, mentre il modello I-O che abbiamo utilizzato nelle simulazioni di impatto è invece definito a prezzi base e cioè al netto di tali voci. Per questo motivo abbiamo dovuto inizialmente

scorporare i margini dall'ammontare della spesa sostenuta della crocieristica e imputarli esclusivamente ai settori di pertinenza (commercio e trasporti). Per alcune importanti voci, come le spese alberghiere e di ristorazione (settore H della tavola) tale operazione non è richiesta ed è possibile imputare tutta la spesa dei crocieristi a tale settore. Per quanto concerne invece la spesa per "souvenir", e tutti gli altri prodotti acquistati presso la rete di distribuzione al dettaglio della città abbiamo dovuto imputare al settore G (commercio all'ingrosso e al dettaglio) solo la quota relativa ai margini e imputare la parte rimanente ai settori (prodotti) a cui si riferiscono prevalentemente le spese dei crocieristi.

12 Appendice 3 - Caratteristiche e comportamento economico dell'equipaggio

Al fine di comprendere il comportamento economico dell'equipaggio è opportuno considerare:

- a) La figura tipica del personale di bordo. I marittimi sono generalmente extra comunitari provenienti o da paesi asiatici, prevalentemente indonesiani e filippini, o dal Sud America, in larga parte brasiliani e honduregni.
- b) Le caratteristiche del lavoro marittimo. Anche se lo stipendio è relativamente buono per gli standard dei paesi di provenienza il lavoro a bordo è faticoso e si svolge con turni continui sette giorni su sette. Le attività sulla nave continuano poi incessantemente anche durante la permanenza della nave in porto. Ne consegue, da questo punto di vista, che molti marittimi devono rimanere a bordo e quelli che scendono a terra non dispongono di molto tempo libero.
- c) Le caratteristiche dei servizi disponibili a bordo. I marittimi non possono usare i servizi riservati ai passeggeri (come quello di medicina) e molto spesso non riescono ad utilizzare per motivi economici altri servizi fondamentali come le telecomunicazioni. Inoltre, proprio per l'eterogeneità dei paesi di provenienza dei marittimi l'alimentazione che viene fornita loro a bordo è standardizzata e quindi poco gradita. Tutto questo fa emergere un fabbisogno insoddisfatto che il marittimo estrinseca una volta a terra.
- d) Le questioni sociologiche e psicologiche derivanti dalle condizioni di vita a bordo. Negli 8-10 giorni che rimane imbarcato gli è fatto divieto di salire in coperta e in tutte le aree destinate ai passeggeri. Nella maggioranza dei casi rimane sottocoperta e vive continuamente in ambienti chiusi e con illuminazione artificiale. La vita del marittimo è caratterizzata da isolamento e alienazione. Da questo punto di vista scendere a terra non rappresenta una semplice opzione ma una vera e propria necessità, che è esercitata dalla totalità del personale che può farlo.
- e) Va infine ricordato il fatto che il 20 agosto 2013 entra in vigore una nuova convenzione internazionale in tema di lavoro marittimo (*The Maritime Labour Convention – MLC*, che è stata ratificata nel 2012 da 30 stati). Tale legislazione tutela maggiormente il lavoro dei marittimi a bordo e impone anche ai porti di fornire adeguati servizi di supporto al personale di bordo quando scende a terra.

13 Riferimenti bibliografici

- Autorità Portuale di Venezia**,(2012), *Impronta occupazionale del porto di Venezia - Primi risultati quantitativi*, Venezia, dicembre.
- Azucena Quan Novelo, Jair Santoya and Rasiel Vellos**, (2007), *Assessing the Direct Economic Impact of Cruise Tourism on the Belizean Economy*. Paper prepared for the XXXIX Annual Conference of Monetary Studies, Belize, November 6 to 9.
- Braun, B., Xander, J., and White, K.** (2002), *The impact of the cruise industry on a region's economy: a case study of Port Canaveral, Florida*, *Tourism Economics*, Vol 8, No 3, pp 281–288.
- Bresson Georges and Logossah Kinvi** (2011), *Crowding-out effects of cruise tourism on stay-over tourism in the Caribbean: non-parametric panel data evidence*, *Tourism Economics*, 2011, 17 (1), pp.127–158.
- Brida J. G., Pulina M., Riaño E., Aguirre Z. S.** (2010), *Cruise visitors' intention to return as land tourists and recommend a visited destination. A structural equation model*, *Crenos - Centro Ricerche Economiche Nordsud*, Working Papers, 2010/16.
- Brida Juan Gabriel, Zapata Aaguirre Sandra**, (2008), *The impacts of the cruise industry on tourism destination*, Conference on Sustainable tourism as a factor of local development. Monza, Italy.
- Chiellino Gabriella, Di Cesare Francesco, Frisone Caterina (a cura di)** (2012), *A Venezia dal mare. Le crociere*. Autorità Portuale di Venezia, Marsilio Editori, Le rotte del Leone. Venezia, agosto 2012.
- Cruise Lines International Association** (2012), *The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2011*. Business Research & Economic Advisors, August 2012.
- Deloitte Access Economics Pty Ltd**, (2012), *The Economic contribution of the cruise sector to Australia*, Carnival Australia, 29 February.
- Di Cesare Francesco, La Salandra Anthony** (2012), *Il contributo del turista crocierista all'economia di Venezia*, in Chiellino G. et al. (2012).
- Dwyer Larry and Forysth Peter**, (1996), *Economic Impact of Cruise Tourism in Australia*, *The Journal of Tourism Studies*, Vol. 7, No. 2, Dec. 1996, pp. 36-43.
- Ente Bilaterale Nazionale del Turismo (EBNT)** (2010), *Osservatorio sul traffico delle crociere nel mediterraneo - Report 2010*. A cura di SL&A turismo e territorio.
- Ente Bilaterale Nazionale del Turismo (EBNT)** (2012), *Report 2012 - L'impatto delle crociere in Italia: lavoro e reddito prodotto nel 2011*, Osservatorio sul traffico delle crociere nel mediterraneo. A cura di SL&A turismo e territorio.
- European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries**, (2009), *Tourist facilities in ports: the economic factor*. Prepared by: Policy Research Corporation, Commissioned by: MARE.A.1 "Maritime Policy". Brussels, August.
- European Cruise Council (ECC)** (2012), *The Cruise Industry – Contribution of the Cruise Tourism to the economies of Europe*, a cura di: GP Wild (International) Limited and Business Research and Economic Advisors (BREA), **2012 Edition**.
- Fincantieri** (2012), *Navi da crociera: size 40.000 TSL*. Executive summary. 26 luglio.

- Florida-Caribbean Cruise Association** (2012), *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies*, Business Research and Economic Advisors, September 2012.
- Istat** (2006), *Le tavole delle risorse e degli impieghi e la loro trasformazione in tavole simmetriche, Nota metodologica*, Ottobre.
- Istat** (2011), *Il sistema delle tavole input-output. Anni 1995-2008*. 27 Ottobre.
- Manente Mara, Montaguti Federica** (2012), *Non tutti i crocieristi sono uguali*. In: Chiellino G., Di Cesare F. e Frisone C., (2012).
- Maryland Port Administration** (2010), *The Economic Impacts of the 2009 cruise season at the port of Baltimore*. A cura di: Martin Associates, March 26.
- Maryland Port Administration**, (2010), *The economic impacts of the 2009 cruise season at the port of Baltimore*. Prepared by: Martin associates. March 26.
- Mirabella Mariacristina, Paniccià Renato** (2009), *L'analisi delle caratteristiche economiche strutturali di piccole aree attraverso il modello input-output: il caso della provincia di Trento*. XXX Conferenza italiana di scienze regionali, Firenze, 9-11 settembre.
- Moloney Richard** (2004), *The economic contribution of the port of Cork's Cruise ship Business to Ireland – An Input-output Analysis*, Centre for Policy Studies, National University of Ireland, Business Briefing: global cruise 2004.
- New York Shipping Association, Inc.** (2011), *The Economic Impact of the New York-New Jersey Port/Maritime Industry 2010*, a cura di: A. Strauss-Wieder, Inc., October
- NYCruise** (2011), *Economic Impact Study*, a cura di: Business Research & Economic Advisors (BREA).
- Osservatorio Crocieristico Territoriale Italiano (OCTI)**, (2012), *Creazione di valore sul porto-città e valorizzazione del porto-città nel mondo*, Università degli Studi di Genova, Genova, 12 aprile 2012.
- Osservatorio Nazionale del Turismo**, (2012), *Il traffico crocieristico in Italia nel 2011*, a cura di: Risposte Turismo, Venezia, febbraio 2012.
- Shamsub, H., Albrecht, W., and Dawkins, R.** (2006), *Relationship between cruise-ship tourism and stay-over tourism: a case study of the shift in the Cayman Islands' tourism strategy*, Tourism Analysis, Vol 11, No 2, pp 95–104.
- Soriani Stefano, Di Cesare Francesco, Rech Gloria**, (2006), *L'importanza della crocieristica per Venezia*, Centro IDEAS (Centro Interdipartimentale per lo studio delle interazioni dinamiche Economia, Ambiente e Società), Università Ca' Foscari di Venezia, 24 febbraio 2006.
- Todd Gabe and James C. McConnon, Jr** (2009), *Economic impact of cruise ship passengers in Portland, Maine*. School of Economics University of Maine Orono, Maine SOE Staff Paper 578 July 2009.
- Venezia Terminal Passeggeri**, (2012), *Il coinvolgimento del tessuto produttivo veneziano nella crocieristica*, a cura di: Risposte Turismo, Venezia.
- Wright Araceli**, (2001), *The economic impact of cruise ports: The case of Miami*. UNCTAD monographs on port management. In collaboration with the International Association of Ports and Harbors (IAPH). UNITED NATIONS, New York and Geneva.