



Il settore delle crociere nel Mediterraneo e nei porti italiani: dinamiche recenti, problemi e opportunità di sviluppo

Anche negli anni più recenti il mercato delle crociere continua ad evidenziare trend di crescita particolarmente significativi.

Per quanto riguarda la domanda globale, il numero di passeggeri è passato dalle 500 mila unità del 1970 ai 18 milioni del 2010 (dati European Cruise Council); mentre le stime al 2015 prevedono valori vicini ai 25 milioni di unità. La gran parte della domanda (dati 2010) viene soprattutto dall'area nordamericana (59% del totale), seguita da quella europea (29%) e da quella del Resto del Mondo, soprattutto Asia (quasi il 12% della domanda). I tassi di crescita sono particolarmente elevati per la domanda di fonte europea (+76% nel periodo 2005/2010) e asiatica (+86%), mentre più ridotti sono i tassi di crescita dell'area nordamericana (+11% nello stesso periodo). Le prospettive di sviluppo restano forti nell'area europea e soprattutto asiatica.

Per quanto riguarda l'offerta, i posti letto (*lower berths*) sono passati da 93 mila (1990) a 461 mila (2010). Per quanto riguarda la dislocazione degli impianti-nave, il 35% dell'offerta è dislocato nei Caraibi, il 6% in Alaska e il 12% nel resto dell'America; in Mediterraneo è dislocato il 18% dell'offerta (15% cinque anni fa) e in Europa del Nord il 9%; in Asia Pacifico quasi il 20%.

Dal punto di vista industriale, il settore resta caratterizzato da un'elevata concentrazione, con i primi 4 gruppi mondiali (*Carnival Corporation & PLC, Royal Caribbean Cruise Ltd, Genting HK (Star Cruises)* e *MSC*) che detengono quasi l'80% dell'offerta complessiva.

Come è noto, un'altra caratteristica fondamentale del settore è il gigantismo. Questo è un aspetto particolarmente importante per i porti e per il contesto competitivo, sia in termini di caratteristiche delle infrastrutture (lunghezza delle banchine, ampiezza dei bacini di evoluzione, ecc.), sia in termini di efficienza nell'organizzazione e fornitura dei servizi (gestione dei flussi in imbarco, sbarco, transito, gestione delle escursioni, ecc.). Tutti aspetti di particolare criticità per i così detti 'porti urbani'.

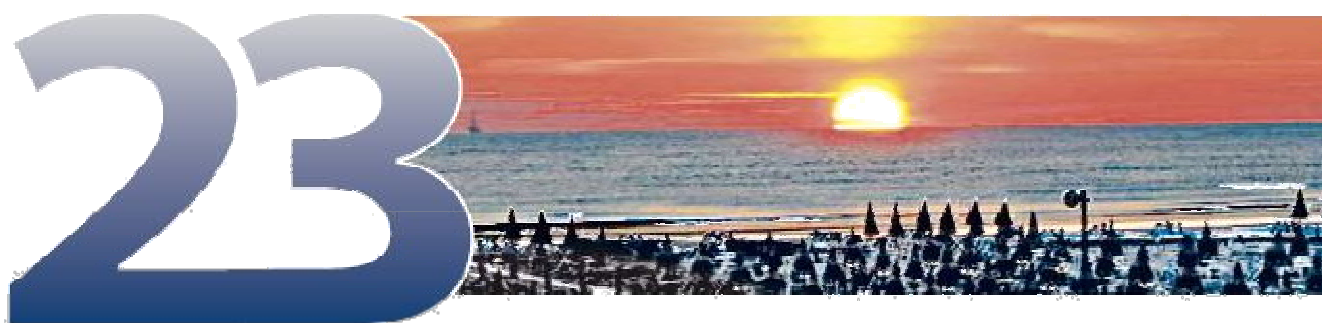
In questo quadro generale, il Mediterraneo ha mostrato negli ultimi anni dinamiche di sviluppo particolarmente vivaci. I porti italiani giocano un ruolo di primo piano, grazie alla realizzazione di nuove infrastrutture, all'appeal turistico del Paese, alla maggiore attrattività del prodotto crociera per la domanda europea, tradizionalmente orientata al Mediterraneo.

Per quanto riguarda i movimenti di passeggeri, Barcellona si conferma come il primo porto del Mediterraneo, seguito da Civitavecchia, Venezia, Palma de Majorca, Pireo, Napoli, Dubrovnik, Tunisi, Livorno e Santorini.

Gli elementi più importanti che vanno richiamati, per quanto riguarda i problemi e le opportunità di sviluppo del settore, sono i seguenti:

L'importanza dei processi di integrazione verticale. Il quadro competitivo è oggi fortemente influenzato dalle relazioni 'compagnie di crociera – aziende portuali – *port agents & ground operators*'.

Queste relazioni, infatti, integrano diversi prodotti e servizi nella filiera, contribuendo alla definizione delle risorse potenziali e attivabili e alla loro 'qualità'.





La qualità delle infrastrutture e dei servizi, anche rispetto al gigantismo. La qualità delle infrastrutture (terminal, parcheggi) e dei servizi (transfer, portabagagli, servizi correlati nei terminal, ecc.) è una variabile competitiva fondamentale. Il tema è critico soprattutto per i porti localizzati in contesti urbani 'delicati'. Molti 'porti storici', infatti, sono spesso in difficoltà rispetto alle richieste che vengono dalle compagnie in termini di qualità intermodale delle infrastrutture e dei servizi, all'interno di una filiera logistica che è sempre più integrata e più attenta alla corretta tempificazione delle diverse fasi del ciclo, anche alla luce del gigantismo degli impianti-nave.

La gestione dei conflitti territoriali ed ambientali. Per quanto riguarda i problemi territoriali, il tema centrale resta la redazione di nuovi piani regolatori in grado di armonizzare i processi di espansione portuale e le operazioni di ammodernamento delle infrastrutture esistenti (a seconda dei mercati e dei prodotti considerati). Per quanto riguarda i problemi ambientali, oltre al tema della sicurezza della navigazione e della riduzione del rischio di incidenti (soprattutto nelle aree ambientali più fragili), le questioni essenziali sono l'inquinamento dell'aria e la fornitura di energia in banchina. Rispetto a questi aspetti, si stanno diffondendo e consolidando iniziative di gestione basate su mix di strumenti formali (miglioramento della legislazione, controllo più stretto, sanzioni più severe, ecc.) e di strumenti volontari (accordi volontari, certificazioni, ecolabel, ecc.). In questa prospettiva, accordi del tipo *blu flag* e progetti di *green port* sono sempre più diffusi in molte realtà.

L'integrazione di prodotti e servizi, e il problema degli impatti economici della crocieristica per le città portuali. La capacità di identificare e promuovere sistemi integrati di prodotti/servizi che portino ad una migliore identificazione e visibilità delle risorse potenziali che stanno alle spalle dei porti costituisce una variabile cruciale per competere nel mercato. Al tempo stesso, la questione è importante anche per gli impatti economici per le città portuali. Non va infatti sottovalutato il rischio che a crescenti benefici privati (a favore di compagnie, terminal, settore dei *port agents* e dei *ground operators*) non corrispondano adeguati benefici collettivi, soprattutto a fronte delle crescenti esternalità negative prodotte dal settore. In questa prospettiva, è fondamentale sviluppare adeguati approcci di marketing, al fine di promuovere quei prodotti che producono le ricadute economiche più significative. Non si tratta, ovviamente, di sminuire l'importanza della crocieristica. Piuttosto, si tratta di riconoscere come sia ormai necessario che il grande e unanime entusiasmo che ha accompagnato nel recente passato le ottime *performance* del comparto lasci spazio ad un approccio più critico e maturo, che sappia investigare e chiarire le diverse dimensioni che entrano in gioco nella complessa dialettica tra dinamiche del mercato e impatti economici e sociali locali.

Stefano Soriani - Università Ca' Foscari di Venezia

