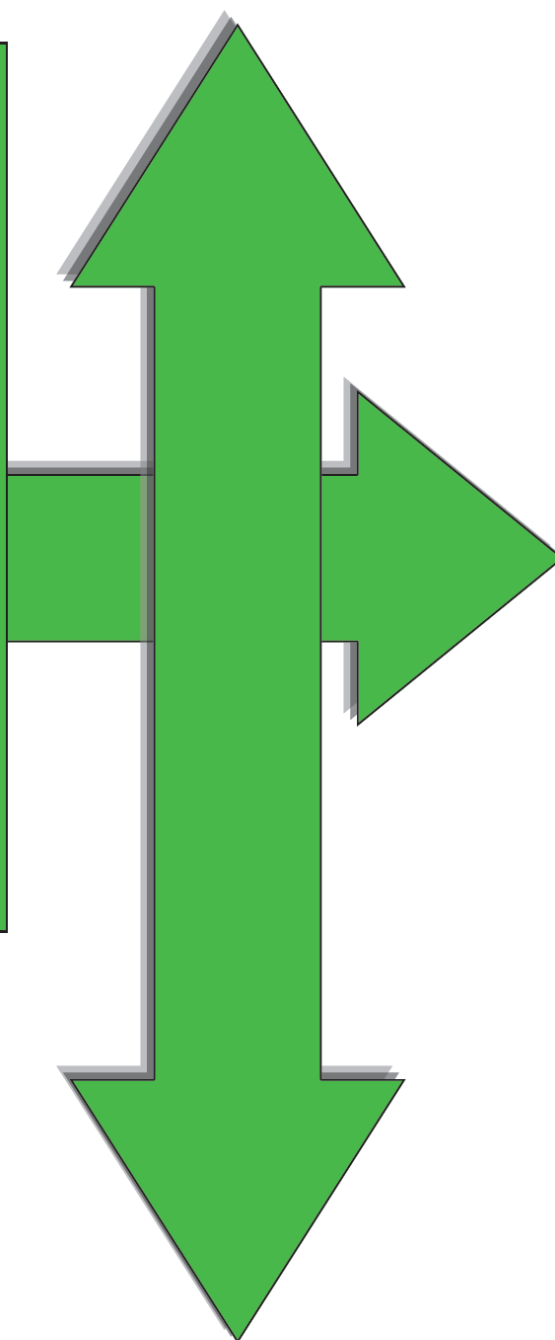


**R.E.Po.T.**  
Rivista di  
Economia e  
Politica dei  
Trasporti



Anno 2016, Numero 3

Rivista Scientifica della Società Italiana di  
Economia dei Trasporti e della Logistica



ISSN 2282-6599



## **L'impatto economico del crocierismo, tra porto e città: i consumi degli equipaggi**

**Barbara Bonciani** <sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>*ADSP del Mar Tirreno Settentrionale, Ufficio studi e GEI (gruppo economisti d'impresa)*

---

### **Riassunto**

Questo *paper* riporta i risultati di un'indagine empirica realizzata nel porto di Livorno al fine di monitorare le spese effettuate in città dagli equipaggi delle navi da crociera in transito nello scalo e le opportunità derivanti dalla loro presenza. Livorno è un importante porto di transito per le crociere del Mediterraneo, porta di ingresso alla Toscana e alle sue città d'arte. La maggior parte dei turisti che sbarcano nello scalo, raggiungono direttamente destinazioni turistiche quali Firenze, Lucca e Pisa. Contrariamente, gli equipaggi trascorrono il loro tempo libero in città, sostenendo spese e usufruendo dei ristoranti e servizi disponibili nelle aree di prossimità al porto. Partendo da queste premesse, lo studio ha inteso monitorare il comportamento economico degli equipaggi a terra, la loro capacità di spesa e le necessità espresse in termini di servizi. Ciò al fine di comprendere le opportunità derivanti dalla presenza di questo target per il sistema porto-città e individuare alcune azioni da sviluppare al fine di ottimizzare la capacità di spesa in città.

*Parole chiave:* Sviluppo locale, spesa degli equipaggi, relazione porto città

---

### **1. Introduzione**

L'impatto economico derivante dal turismo crocieristico nelle città di porto è dovuto a diversi fattori, fra i quali le spese effettuate dai turisti e dai membri degli equipaggi acquisiscono significativa importanza<sup>1</sup>. Negli ultimi vent'anni, il turismo crocieristico ha sperimentato una significativa crescita dovuta alla grande popolarità acquisita nell'ambito dell'offerta turistica in tutto il mondo. Diversi studi hanno affrontato il tema della spesa derivante dal crocierismo, ampliando l'analisi, non solo ai turisti, ma anche ai marittimi in transito sulle navi. La spesa sostenuta dai membri degli equipaggi in transito su navi da crociera nelle varie città di porto risulta infatti tutt'altro che

---

\* Barbara Bonciani ([bonciani@porto.livorno.it](mailto:bonciani@porto.livorno.it))

L'articolo esprime esclusivamente le opinioni dell'Autore e non impegna in alcun modo l'amministrazione di appartenenza.

<sup>1</sup> Cfr. Brida J.g, Zapata S,2008; 2010;2014; Clia,2015; Marusic Z et all,2008; Brooke,2015; Douglas,2004; Seidl and all,2006. Questi autori hanno studiato l'impatto economico delle crociere nei porti di transito e/o avvio delle crociere mediante un'analisi dell'impatto delle spese realizzate dai passeggeri.

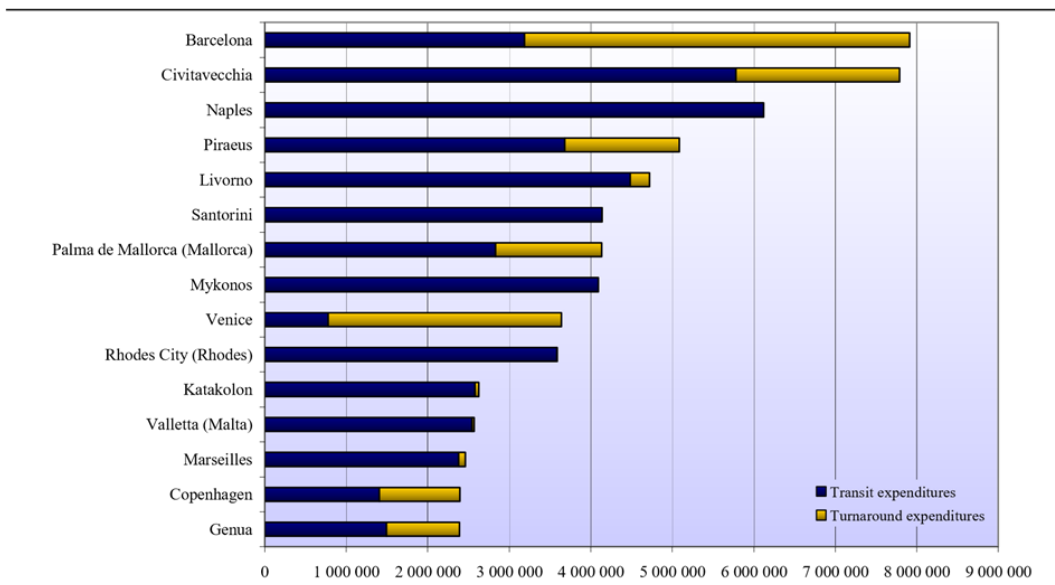
trascurabile<sup>2</sup>. Livorno è un importante scalo di transito nel Mediterraneo; in quanto porta di ingresso alla Toscana dal mare, offre diverse opportunità di escursione turistica, principalmente nelle città d'arte, come Firenze, Pisa e Lucca. Inoltre, il porto è situato a pochi chilometri dalla città, facilmente accessibile a piedi o in bus. È noto<sup>3</sup>, come la maggior parte dei passeggeri in transito nel porto di Livorno lasci la città per raggiungere altre destinazioni turistiche. Il terminal passeggeri di Livorno(PL2000) ha rilevato che il 61% dei turisti lasci la città per raggiungere le destinazioni turistiche; il 14% resta a bordo nave, mentre solo il 25% dei passeggeri rimane in città. Ciò fa sì che l'impatto economico della spesa dei crocieristi sia più significativo nelle destinazioni turistiche fuori porta. Contrariamente ai passeggeri, i membri dell'equipaggio, una volta sbarcati, trascorrono il tempo libero a disposizione in città, sostenendo spese in supermercati ed esercizi commerciali di vario genere, pranzando in ristoranti e bar e usufruendo dei servizi postali e bancari. Per capire l'importanza attribuita alle spese dei marittimi a Livorno, è necessario, in primo luogo, fare riferimento alla classifica elaborata dalla Commissione Europea, concernente i primi quindici porti europei per spese effettuate dagli equipaggi in transito su navi da crociera.

---

<sup>2</sup> Cfr. NYCruise,2011; Deloitte,2012; Brea,2015; EC,2009. Questi studi di settore hanno valutato l'impatto economico della crocieristica nelle città di porto, prendendo in considerazione, non soltanto le spese realizzate dai passeggeri, ma anche quelle effettuate dai marittimi. Le analisi condotte dimostrano l'importanza delle spese degli equipaggi, elencando per la prima volta i settori di spesa interessati. In questi studi le spese degli equipaggi vengono stimate. La ricerca realizzata della Commissione europea (EC,2009) assume una valenza determinate ai fini del presente studio, mostrando come il porto di Livorno acquisisca un'importanza centrale per quanto attiene alle spese degli equipaggi, nella classifica europea dei primi 15 porti europei.

<sup>3</sup> Cfr. Spadoni G.,(2016)

**Grafico n. 1. Classifica dei primi 15 porti europei per spese effettuate dagli equipaggi di navi da crociera (in €)**



Fonte: Commissione Europea.,2009

Il grafico sopra riportato, evidenzia nel colore blu le spese realizzate dai marittimi a terra e in giallo le spese legate alle operazioni di *turnaround*, vale a dire di cambio nella composizione degli equipaggi nel porto di riferimento, che come vedremo porta benefici al contesto locale di prossimità del porto.

Il porto di Livorno si colloca al quinto posto nella classifica redatta dalla Commissione Europea, dopo Barcellona, Civitavecchia, Napoli e Piraeus. Nello scalo livornese, le spese dirette realizzate dagli equipaggi a terra prevalgono su quelle legate al *turnaround* che in ogni caso, come spiegheremo in seguito, hanno un impatto significativo sulla città, soprattutto per quanto attiene ai costi sostenuti a favore dei marittimi nei servizi medici, di trasporto e in quelli afferenti al vitto e alloggio.

### 1.1 La metodologia utilizzata

Al fine di comprendere il contributo economico portato dagli equipaggi alla città di Livorno è stato necessario, in primo luogo, ricomporre la dimensione del fenomeno, individuando il numero dei marittimi in transito a Livorno. A tal scopo è stata condotta un'analisi *desk* sui dati provenienti dall'Avvisatore Marittimo<sup>4</sup> che ha permesso di

<sup>4</sup> L'Avvisatore marittimo di Livorno svolge in modo continuativo (24h) il servizio di avvistamento, riconoscimento e segnalazione dell'ora di arrivo, partenza e movimento delle navi mercantili, e di comunicazione a favore delle navi e/o delle loro agenzie marittime raccomandatarie.

registrare il numero delle navi da crociera in transito nello scalo nel 2015<sup>5</sup>. Grazie ai dati della Polizia Frontiera marittima di Livorno e della Capitaneria di Porto è stato poi possibile reperire il numero reale dei marittimi in transito a Livorno su navi da crociera, risalendo ad alcune loro caratteristiche, quali la classe d'età, il genere e l'area geografica di provenienza. Al fine di comprendere il comportamento economico degli equipaggi a terra, la loro capacità di spesa e le necessità in termini di servizi a terra, a sostegno dell'analisi *desk* è stata realizzata, nel corso del 2016<sup>6</sup>, un'indagine empirica di tipo qualitativo, con interviste a testimoni privilegiati afferenti il mondo della crocieristica e la somministrazione di un questionario semi-strutturato ai marittimi a bordo delle navi. Le interviste hanno coinvolto principalmente le Agenzie marittime e gli Ufficiali destinati alla gestione dei marittimi a bordo nave (Welfare Officer, Human Resource Officer e Purser Manger.). L'indagine ha coinvolto complessivamente 7 navi; si tratta di navi che effettuano toccate settimanali e/o quindicinali a Livorno e che appartengono a diverse categorie di *rating* (Standard, Premium e Luxury): Sovereign, Norwegian Epic, Silver Cloud, Oceana, Arethusa, Thomson Majesty e Carnival Vista. In totale sono stati raccolti 690 questionari compilati.

## 2. La dimensione del fenomeno

Il porto di Livorno nel 2015 è stato interessato dal transito di 74 navi per un numero di toccate nave complessive pari a 369. La tavola 1 descrive le navi in transito nello scalo nel periodo di riferimento, distinguendole per classe di tonnellaggio e numero di toccate.

---

<sup>5</sup> Per avere la completezza dei dati riguardanti il transito navi nel porto di Livorno e il numero complessivo degli equipaggi, si è preso a riferimento, come anno di riferimento, il 2015.

<sup>6</sup> Se si guarda alle presenze delle navi da crociera nel periodo di riferimento 2015-2016, si nota come nell'ultimo anno il numero delle toccate nave sia passato da 369 a 403, con un aumento significativo del transito nello scalo.

**Tavola 1 navi da crociera in transito a Livorno – anno 2015**

<b>Classe TSL<sup>7</sup></b>	<b>Numero navi</b>	<b>Numero toccate nave</b>
TSL < 40.000	28	73
TSL >40.000 <100.000	35	229
TSL >100.000	11	67
<b>Totale</b>	<b>74</b>	<b>369</b>

Fonte: Avvisatore Marittimo

Il maggior numero toccate nave è stato registrato nelle navi con classe di tonnellaggio intermedia (fra 40.000 e 100.000 tonnellate). Tale numero diminuisce in modo significativo nelle altre due classi di tonnellaggio, rispettivamente 73 per le navi più piccole ( TSL < 40.000) e 67 per le navi più grandi (TSL >100.000).

Se si guarda alla categoria di *rating*, il porto di Livorno è interessato dal transito di navi appartenenti alle classi *Standard, Premium and Luxury*. Nell'anno di riferimento si registrano 147 ingressi per le navi di categoria *Luxury*, 154 per le navi *Premium* e 68 per le *Standard*. Nel 2015, sono stati movimentati complessivamente 697.955 passeggeri e 277.981 marittimi.<sup>8</sup> Ogni nave da crociera che ha accostato il porto di Livorno ha avuto in media un equipaggio di 753 persone. In termini generali, 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 della categoria di *rating*, raggiungendo un rapporto di 1: 1 nelle navi del segmento *Luxury* e attestandosi su un rapporto di circa 1:3 per le navi appartenenti ad un segmento di mercato inferiore.

---

<sup>7</sup> La Classe TSL è un indice di "grandezza" e di "capacità" commerciale della nave.

<sup>8</sup> Fonti: rispettivamente Porto Livorno 2000 e Polizia di Frontiera marittima.

### *2.1 Le caratteristiche degli equipaggi*

L'analisi *desk* ha permesso di individuare alcune caratteristiche dei marittimi transitati nel porto di Livorno nel 2015, quali l'area geografica di provenienza, il genere e le classi d'età. Dei 277.981 marittimi coinvolti, l'81% è di genere maschile, contro il 19% di presenze femminili. L'età prevalente è compresa fra i 20 e i 40 anni. Ciò denota una caratterizzazione giovane dell'equipaggio, dovuta in parte alle peculiarità della vita a bordo nave. Per quanto attiene all'area di provenienza, si rileva come, la maggior parte dei marittimi transitati a Livorno proviene dal continente asiatico (62%). In questo ambito, prevalgono le presenze filippine, indiane e indonesiane. Il 15% dei marittimi proviene dall'area Sud-Americana, si tratta prevalentemente di brasiliani e honduregni. Per quanto riguarda l'area europea, si registra una presenza pressoché equivalente fra marittimi provenienti dall'area occidentale (10%) e quelli originari dell'Europa orientale (9%). I numeri più bassi si riscontrano fra i membri di equipaggio provenienti dal continente africano e dall'area dell'Oceania, rispettivamente 2% e 0,30%.

### *2.2 Il comportamento dei marittimi a terra*

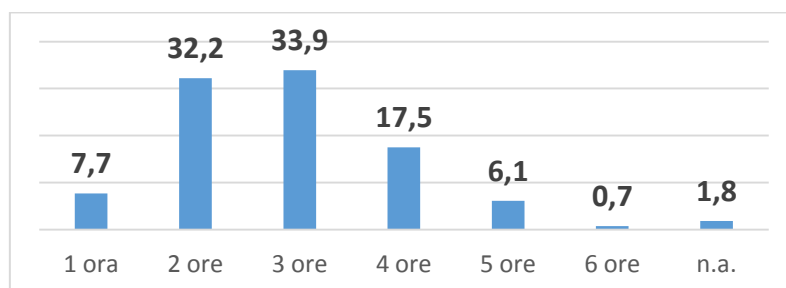
Le interviste realizzate hanno messo in rilievo come sia circa il 50% dell'equipaggio a scendere a terra durante la permanenza della nave in banchina. Sappiamo che il tempo libero a disposizione dei marittimi è breve, se comparato a quello dei passeggeri. Il lavoro a bordo non si conclude infatti all'arrivo della nave in porto, ma continua nel corso dell'intera giornata, secondo i turni programmati. Il numero delle ore libere spese a terra dai marittimi dipende, in primo luogo, dal ruolo ricoperto a bordo nave e dai compiti assegnati nei turni nave. Molti marittimi lavorano fino a mezzogiorno, mentre

altri prolungano la loro attività per l'intera giornata. Durante la mattina, inoltre spesso gli equipaggi sono coinvolti in dimostrazioni di sicurezza a bordo nave. Tutto questo riduce in modo significativo il tempo libero a disposizione.

Il campione dei marittimi intervistati mediante questionario è composto, per la maggior parte da personale di coperta, prevalente, fra l'altro, rispetto ad altre tipologie, sulle navi da crociera. Sui 690 questionari analizzati, 473 provengono da addetti alle camere e cucine, 127 da membri di staff, 69 da personale adibito agli esercizi commerciali, mentre quote inferiori rappresentano personale adibito ad animazione, assistenza e sala macchine (7 per ciascuna delle tre categorie).

Nel grafico n.1 è riportata la distribuzione percentuale delle ore passate a terra dagli equipaggi a Livorno. Tutti i marittimi intervistati hanno speso alcune ore a terra durante la permanenza della nave a banchina.

**Grafico n. 2 Ore trascorse a terra dai marittimi a Livorno – distribuzione %**



Fonte: Indagine diretta

\* n.a.= non risponde

Il 32,2 % dei marittimi ha passato a terra due ore, mentre il 33,9% vi ha trascorso tre ore. Solo il 17% degli intervistati ha avuto l'opportunità di passare a terra quattro ore, mentre il 6% ha dichiarato di essere sceso dalla nave per cinque ore. Il 7,7% ha avuto l'opportunità di trascorrere a terra solo un'ora.



I marittimi generalmente lasciano la nave per scendere a banchina fra le 11.00 e le 12.00, per risalire a bordo non oltre le 16.00. Una volta sbarcati raggiungono il centro città a piedi o in *shuttle bus*<sup>9</sup>, usufruendo di bar, ristoranti, esercizi commerciali, banche, servizi postali e altri servizi di loro interesse. Bisogna considerare che l'opportunità di scendere a terra non è vissuta dal marittimo come semplice opzione, ma come vera e propria necessità, esercitata da tutti coloro che ne hanno possibilità. Il lavoro a bordo, infatti, obbliga i marittimi a passare molte ore sottocoperta, in ambienti chiusi, caratterizzati da illuminazione artificiale. Gli equipaggi non possono inoltre usufruire a bordo di alcuni servizi fondamentali, come quelli di telecomunicazione. I servizi *wi-fi*, tanto importanti per rimanere in contatto con la famiglia di origine, hanno un costo elevato a bordo, per cui si preferisce aspettare la sosta nave e usufruire di aree a terra in cui tali servizi sono gratuiti. Inoltre, come abbiamo evidenziato precedentemente, la maggior parte dei marittimi è di provenienza asiatica e ha particolari esigenze in termini di alimentazione, considerando che quella fornita a bordo è standardizzata e quindi poco gradita.

### **3 La spesa degli equipaggi**

Il contributo economico portato dagli equipaggi della crocieristica alla città di Livorno può essere compreso facendo riferimento, sia alle spese dirette, effettuate dai marittimi a terra durante la sosta nave, sia a quelle indirette, sostenute dalle Agenzie marittime a favore degli equipaggi per l'Armatore. Le spese sostenute dagli agenti marittimi a favore dei marittimi sono legate principalmente al *turnover* nella composizione degli equipaggi. In questo ambito, l'Agente marittimo copre le spese di trasporto dei

---

<sup>9</sup> La possibilità di raggiungere il centro a piedi dipende dall'accosto a cui è destinata la nave da crociera. Per alcuni accosti (es Alto Fondale, Molo Italia, Darsena Toscana) è necessario l'utilizzo dello *shuttle bus*.

marittimi, principalmente dall'aeroporto o per l'aeroporto, nonché quelle afferenti al vitto e alloggio in *hotel*. In alcuni casi, l'Agente marittimo sostiene anche le spese mediche a favore dei marittimi, accompagnandoli in centri adibiti a visite specialistiche o in ospedale e provvedendo altresì alle spese di trasporto necessarie.

La tavola successiva riporta le spese sostenute dalle principali Agenzie marittime di Livorno a favore degli equipaggi, distinte per categoria di spesa.

**Tavola n. 2 Spese sostenute dalle agenzie marittime per categoria -2015**

<b>Categoria di spesa</b>	<b>Euro</b>
Trasporto	€ 78.125,00
Vitto e alloggio	€ 43.732,00
Spese mediche - ospedalizzazioni	€ 43.242,00
Altro	€ 3.900,00
<b>Totale</b>	<b>€ 168.999,00</b>

Fonte: Indagine diretta

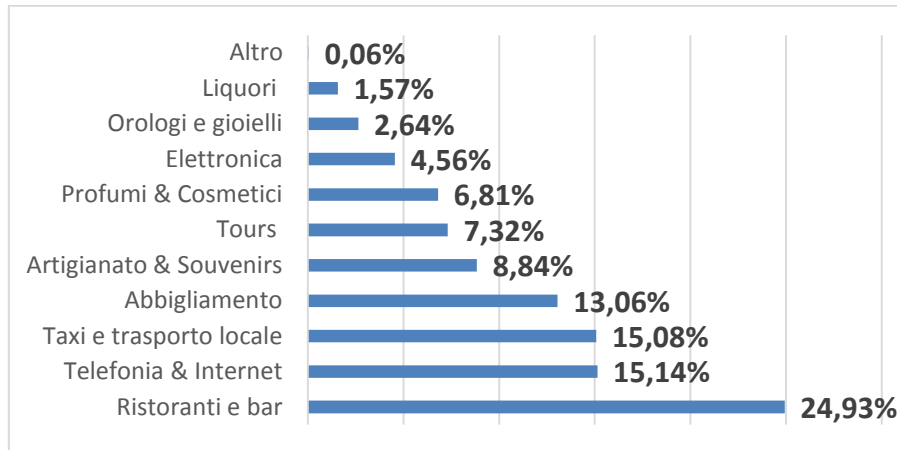
La maggior parte delle spese effettuate riguarda l'acquisizione di servizi di trasporto (Taxi), per il trasferimento di marittimi da o per l'aeroporto o verso altre destinazioni (€ 78.125,00). Le altre spese rilevanti riguardano il vitto e alloggio dei marittimi in hotel (€ 43.732,00) e le spese effettuate per visite mediche e/o ospedalizzazioni (€43.242,00).

### *3.1 Le spese dirette sostenute a Livorno dagli equipaggi*

Per quanto riguarda le spese dirette, realizzate direttamente a terra dai marittimi per acquisti di vario genere, sui 690 marittimi intervistati mediante questionario, solo 82 (circa il 12%) ha dichiarato di non aver effettuato spese durante lo sbarco a Livorno. Ciò significa che l'88% degli intervistati ha effettuato spese in città. Parlando di spesa degli equipaggi, è necessario tener conto che la capacità di spesa varia in base al ruolo rivestito a bordo e al trattamento economico corrispondente.

Il grafico successivo riporta le spese effettuate a terra dai marittimi distinte per categoria.

**Grafico n. 3 Spese dei marittimi suddivise per categoria – distribuzione %**



Fonte: Indagine diretta

La maggior parte delle spese sostenute dai marittimi riguarda l'acquisto di cibo e bevande presso bar e ristoranti (24,93%). Questo rappresenta un dato importante che differenzia la spesa realizzata degli equipaggi in città da quella dei passeggeri. Come sappiamo infatti, la maggior parte dei turisti che arriva via nave a Livorno raggiunge le località d'arte della Toscana, trascorrendo l'intera giornata fuori città. I turisti che rimangono a Livorno passano generalmente poche ore in centro città per poi tornare in nave per il pranzo, compreso nel pacchetto turistico acquistato. I marittimi che scendono a terra tendono a pranzare sempre in città, rientrando a bordo solo ad esaurimento del proprio tempo libero. Per questo, usufruiscono prevalentemente di bar e ristoranti presenti nell'area di prossimità portuale. Un'altra categoria di spesa rilevante riguarda gli acquisti dei marittimi in telefonia e negozi di computer (15,14%). Come già evidenziato nei paragrafi precedenti, una delle necessità degli equipaggi è quella di rimanere in contatto con la famiglia di origine. Tenuto conto dell'elevato costo dei servizi *wi-fi* a bordo, i marittimi generalmente comprano *smart card* e telefoni cellulari

di appoggio nei porti di transito da utilizzare per le chiamate effettuate dall'Italia verso il paese d'origine. La lettura dei dati evidenzia come il trasporto locale costituisca un'altra categoria di spesa significativa. In questo ambito, le spese dichiarate dai marittimi fanno riferimento all'acquisto dei biglietti per lo *shuttle bus* da banchina a centro città e viceversa, oltre che all'utilizzo di servizio di taxi (15,8%). I marittimi sono altresì interessati all'attività di shopping, soprattutto nella categoria del vestiario (13,6%), dei prodotti artigianali e dei souvenir (8,84%). Quando possibile, gli equipaggi realizzano anche brevi tour, prevalentemente a Pisa, raggiungibile in tempi brevi dal porto. La percentuale di spesa relativa all'acquisto di tour è pari al 7,32% del totale. I tour sono acquistati dagli equipaggi, generalmente con il supporto dell'Ufficio a bordo dedicato e dell'Agente marittimo di riferimento.

La spesa media realizzata dagli equipaggi a Livorno, stimata per la stagione 2016 è pari a 2 milioni e 700 mila euro e rappresenta circa il 21,25% della spesa complessiva<sup>10</sup>.

I dati qualitativi raccolti mediante le interviste hanno messo in risalto l'importanza attribuita dagli equipaggi alla città di Livorno per l'attività di *shopping*. Livorno, fra i porti del Mediterraneo offrirebbe buone opportunità di fare acquisiti di vario genere agli equipaggi, rispondendo in modo ottimale alle loro necessità, offrendo un centro città, molto vicino al porto, dotato di negozi di varia tipologia, di *supermarket*, banche e servizi, ristoranti e bar. Gli esercizi commerciali e i servizi sono disposti in un'area limitata del centro città (che comprende le zone di Via Grande, P.zza Grande e Via Cairoli), fra l'altro facilmente raggiungibile dai marittimi a piedi o in *shuttle bus*.

Tenuto conto del tempo limitato a disposizione degli equipaggi, la prossimità di negozi e servizi al porto costituisce un fattore importante che facilita l'attività di *shopping*.

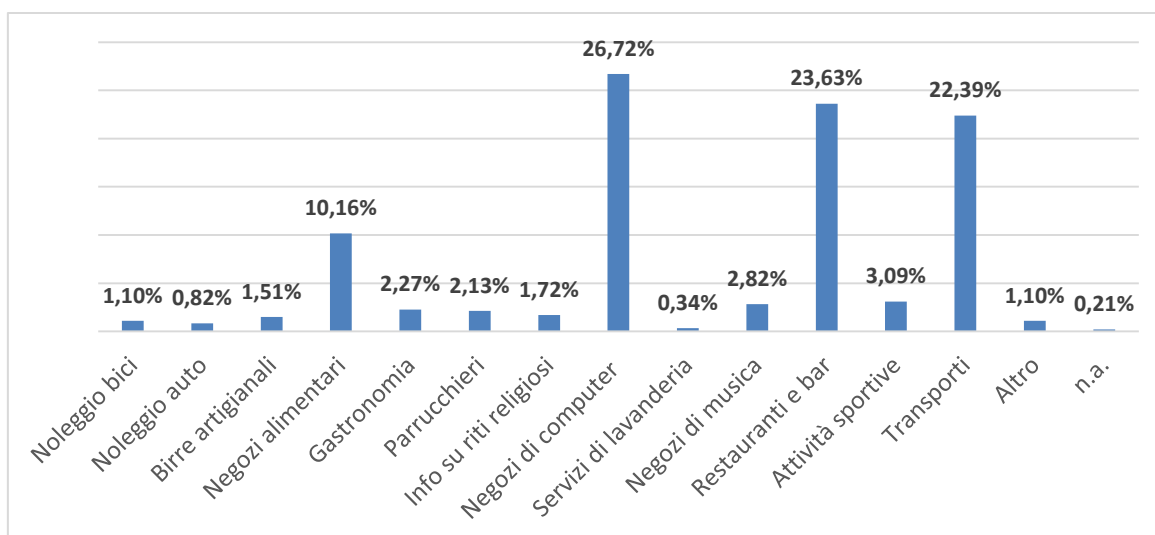
---

<sup>10</sup> Per spesa complessiva si intende la spesa sostenuta a Livorno da passeggeri e marittimi. Tale spesa è data dalla somma della spesa media effettuata dai passeggeri (turisti) e di quella realizzata dai marittimi.

#### 4. La domanda di servizi

I servizi costituiscono uno dei fattori di maggiore successo per i porti, insieme all'attrattività e accessibilità delle destinazioni<sup>11</sup>. L'indagine realizzata ha evidenziato come i servizi offerti dal porto e dalla città, sia per i passeggeri che per i marittimi abbiano un'importanza rilevante in termini di miglioramento della capacità di spesa degli equipaggi a terra. Il livello di accessibilità al centro città dalla banchina, la presenza di servizi, negozi e ristoranti in aree di prossimità al porto costituiscono elementi chiave che incidono sulla capacità di spesa degli equipaggi. Tuttavia, come vedremo, le indicazioni sui servizi di maggior interesse e i suggerimenti sui possibili miglioramenti offerti dai marittimi, aprono ulteriori opportunità di sviluppo per la città. Il grafico successivo riporta i dati relative ai servizi maggiormente richiesti dagli equipaggi.

**Grafico n.4 Servizi richiesti dagli equipaggi**



Fonte: indagine diretta

<sup>11</sup> Cfr. European Commission (2009) *Tourist facilities in ports. The economic factors*

Una delle principali richieste effettuate dai marittimi riguarda l'accesso ad esercizi commerciali specializzati in materiale informatico e la disponibilità di *internet point* dove recarsi per connettersi con la famiglia d'origine (26,72%). Fra le principali necessità avanzate dai marittimi vi sono poi, quella afferente alla presenza di ristoranti e bar (23,63%) e all'accesso di servizi di trasporto (22,39%).

L'importanza dei servizi di trasporto, vale a dire di trasferimento da banchina a diverse zone della città e viceversa, costituisce un fattore di centrale importanza per i marittimi, incidendo sulle opportunità di spesa degli stessi. Considerando infatti il poco tempo libero a disposizione, gli equipaggi necessitano, nel tempo di sbarco e imbarco, di un servizio di trasporto più frequente.

La richiesta di *supermarket* e alimentari (10,16%) è altrettanto significativa. I marittimi a terra tendono infatti a comprare bevande e cibo da portare a bordo. Questo vale particolarmente per gli asiatici che non gradiscono il cibo standardizzato proposto a bordo nave, preferendo comprare alimenti etnici nei porti di transito. I marittimi sono interessati anche a svolgere attività sportive durante il tempo libero a disposizione (3,09%) mediante la prenotazione di campi di calcio e pallacanestro e un servizio di trasferimento ad *hoc*. Fra i servizi richiesti vi sono anche il noleggio macchine (0,82%) e biciclette (1,10%). La possibilità di realizzare brevi tour a Livorno e in città vicine, prevalentemente a Pisa, è d'interesse per gli equipaggi. Come abbiamo visto, gli equipaggi intervistati hanno speso il 7,32% in tour per Pisa.

## **5. Le opportunità per la città di Livorno**

I suggerimenti espressi dai marittimi circa il miglioramento dei servizi offerti dal sistema porto-città acquisiscono particolare importanza al fine di massimizzare gli

effetti legati alla loro presenza in città. Sappiamo che, fra le richieste dei marittimi, la maggiore disponibilità di zone *wi-fi free* in porto, oltre che la conoscenza delle zone già accessibili in città, acquisisce particolare importanza. Ad oggi la copertura *wi-fi* in porto è presente solo in alcune zone del porto, mentre le altre aree interessate dall'attracco delle navi da crociera non sono dotate di tale servizio. Un'altra richiesta di miglioramento importante riguarda l'attuale servizio di trasporto da porto a città e viceversa. In particolare si chiede la creazione di un servizio di trasporto gratuito dedicato agli equipaggi, con più corse nell'arco temporale in cui avvengono lo sbarco e l'imbarco, che come abbiamo visto va dalle 11 alle 16. Una richiesta importante riguarda la disponibilità di informazioni riguardanti la città. Gli equipaggi non sono informati sulle zone turistiche da visitare in città, tantomeno sui luoghi di balneazione raggiungibili facilmente dall'area portuale. Molti marittimi sono interessati a conoscere meglio la città, visitando i luoghi di attrazione turistica, possibilmente passando qualche ora sulla spiaggia durante le poche ore di tempo libero a disposizione. Ciò anche considerando il fatto che, la stagione crocieristica a Livorno copre l'intero periodo estivo. La disponibilità di tali informazioni sarebbe molto utile per i marittimi, al fine di organizzare e diversificare il proprio tempo libero in città. Gli equipaggi chiedono informazioni anche sulla localizzazione di esercizi commerciali dove fare *shopping*, ristoranti, bar, servizi postali e bancari. Si chiede altresì di poter usufruire di un maggior numero di esercizi commerciali aperti durante la pausa pranzo. Al fine di avere più informazioni turistiche e logistiche a disposizione sulla città, si suggerisce di creare un punto di informazione turistica in area portuale.

Per quanto riguarda l'attività di *shopping*, i marittimi chiedono di poter usufruire di sconti in negozi convenzionati con l'attivazione di apposita *card*, come già avviene in

altri porti. Visto l'interesse espresso per brevi tour fuori porta, si suggerisce l'attivazione di pacchetti turistici ad *hoc* per gli equipaggi, che comprendano varie destinazioni turistiche, fra cui Pisa, facilmente raggiungibile da Livorno.

Ultimo, ma non meno importante suggerimento riguarda il miglioramento dell'attuale servizio di accoglienza per gli equipaggi, da realizzarsi mediante il rafforzamento dei servizi di *Welfare*, questo anche alla luce della recente ratifica da parte del Governo Italiano della Convenzione internazionale sul lavoro marittimo<sup>12</sup>. Le opportunità derivanti dallo studio possono essere classificate in tre categorie principali. La prima "Investire sui servizi di accoglienza agli equipaggi" può essere realizzata in particolare investendo nel rafforzamento del centro Welfare già presente in area portuale, gestito volontariamente dalla Stella Maris<sup>13</sup>.

La seconda opportunità fa riferimento alla "costruzione di un'attività turistica destinata al *target* equipaggi". Ad oggi non esistono *tour* o pacchetti turistici destinati a questo *target*. L'opportunità è quella di creare itinerari turistici a piedi o in *bus* in città per gli equipaggi, rispondenti alle loro esigenze di interesse culturale/ricreativo e temporale.

Come abbiamo messo in risalto nei paragrafi precedenti, i marittimi sono interessati anche a *tour* fuori porta, in aree di prossimità alla città, come Pisa e l'area di costa della provincia. Al fine di realizzare itinerari turistici per gli equipaggi è necessario tuttavia migliorare l'accessibilità alla città dal porto, rendendo più semplice il collegamento fra la banchina e le diverse zone di interesse. Una migliore integrazione fra porto e città passa anche attraverso la comunicazione ottimale delle informazioni concernenti la città, considerato che ad oggi si rileva, da parte dei marittimi, la totale mancanza di

---

<sup>12</sup> Cfr. ILO.,2006 Convenzione sul lavoro marittimo.

<sup>13</sup> La Stella Maris – Apostolato del mare è una rete mondiale della Chiesa cattolica per accompagnare la gente di mare in giro per il mondo. Questa associazione svolge un'azione molto importante di volontariato nei confronti dei marittimi, grazie ai Cappellani di bordo che salgono sulle navi attraccate nei porti per portare il saluto e offrire vari servizi a supporto delle necessità degli equipaggi.



conoscenze utili sui luoghi da visitare, sulla localizzazione dei servizi e degli esercizi commerciali. Un punto di informazioni turistiche in area portuale aiuterebbe, almeno in parte, la fruizione di informazioni utili su servizi, trasporti etc..

L'ultima opportunità riguarda il "miglioramento della capacità di *shopping* degli equipaggi". Come abbiamo visto, nell'ambito dello studio i marittimi hanno espresso una preferenza su Livorno, rispetto ad altri scali del Mediterraneo, per l'attività di *shopping*. Le interviste realizzate a testimoni privilegiati a bordo nave hanno permesso di legare questa attrattività a tre motivi principali: la vicinanza della città al porto, la concentrazione di servizi e attività commerciali nell'area di prossimità allo scalo, i prezzi ritenuti più competitivi che in altri porti.

Il miglioramento della capacità di spesa degli equipaggi richiede una migliore razionalizzazione del trasporto da banchina e città e viceversa, con corse più frequenti nell'orario di sbarco e imbarco dei marittimi. La disponibilità di una navetta gratuita dedicata agli equipaggi costituirebbe inoltre un incentivo per l'attività di *shopping*. Anche in questo caso risulta necessario rendere accessibili agli equipaggi le informazioni circa la localizzazione degli esercizi commerciali e i relativi orari di apertura. L'attivazione di una carta ad *hoc* per i marittimi con sconti da vantare in alcuni esercizi commerciali convenzionati potrebbe essere motivo di incentivo a spendere, come dichiarato dai marittimi durante le interviste realizzate.

## **6. Conclusioni**

Lo studio realizzato ha rilevato una spesa media degli equipaggi nella città di Livorno molto significativa, oltre a evidenziare diverse opportunità derivanti dalla presenza dei marittimi. La realizzazione di tali opportunità dipenderà in gran parte dalla capacità, da

parte dei vari *stakeholder* istituzionali e privati coinvolti, di fare sistema, fissando obiettivi ed azioni comuni. Considerando la breve distanza esistente fra porto e città e le opportunità emerse dallo studio, si rende altresì necessario un rafforzamento dell'attuale livello di integrazione, sia in termini logistici che comunicativi. Le opportunità emerse nel presente studio potranno essere sviluppate superando i punti di debolezza che ad oggi caratterizzano la relazione porto-città. In primo luogo sarà importante riconoscere il ruolo economico del turismo generato dalle crociere, e in particolare dalla presenza degli equipaggi in città. Dal punto di vista logistico è auspicabile che Autorità di sistema portuale, Comune, aziende di trasporto e Compagnie marittime collaborino in sinergia al fine di sviluppare le potenzialità offerte dalla presenza di questo *target*.

La collaborazione fra i vari *stakeholder* risulterà altresì necessaria al fine di ottimizzare l'accesso a vari punti della città operando anche al fine di limitare l'attuale degrado urbano concernente la zona del centro, che è quella ad oggi maggiormente frequentata da turisti ed equipaggi. L'Autorità di sistema portuale potrà portare un rilevante contributo, sia per quanto attiene all'ampliamento dei servizi di *wi-fi* in ambito portuale che per quanto riguarda l'implementazione dei servizi di collegamento fra porto e città. In questo ambito, il nuovo Piano Regolatore Portuale<sup>14</sup>, d'intesa con il Comune, prevede la riqualificazione dell'area della Stazione Marittima e del *waterfront*<sup>15</sup>. Il Progetto prevede rilevanti miglioramenti riconducibili sia alla previsione di spazi in area portuale destinati a funzioni più tipicamente urbane, che al nuovo sistema di accessibilità fra porto a città.

---

<sup>14</sup> Il nuovo Piano Regolatore portuale del porto di Livorno è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale Toscano n.36 del 25/03/2015.

<sup>15</sup> Cfr. AdSp del Mar Tirreno settentrionale (2016) Dibattito Pubblico in porto Dossier. [http://www.dibattitoinporto.it/wp-content/uploads/2016/04/DibattitoInPorto\\_Dossier\\_02.7.pdf](http://www.dibattitoinporto.it/wp-content/uploads/2016/04/DibattitoInPorto_Dossier_02.7.pdf)

*Riferimenti bibliografici*

- AdSp del Mar Tirreno settentrionale (2016) *Dibattito Pubblico sul nuovo porto di Livorno*  
Dossier: [http://www.dibattitoinporto.it/wpcontent/uploads/2016/04/DibattitoInPorto\\_Dossier\\_02.7.pdf](http://www.dibattitoinporto.it/wpcontent/uploads/2016/04/DibattitoInPorto_Dossier_02.7.pdf)
- Andriotis, K. e Agiomirgianakis, G., “Cruise Visitors’ Experience in a Mediterranean Port of Call”, *International Journal of Tourism Research*, 12, 2010, pp. 390-404. Doi: 10.1002/jtr.770.
- Apostolato del Mare e Aereo in Italia., (2009) *Il benessere dei lavoratori del mare. Indagine sui transiti dei marittimi in 60 porti italiani*. Redazione S.r.l., Genova.
- Autorità Portuale di Venezia (2013) *L’impatto economico della crocieristica a Venezia*.
- Brea (2015) *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies A Survey-based Analysis of the Impacts of Passenger, Crew and Cruise Line Spending* volume I, aggregate analysis. <http://www.f-cca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-1.pdf>
- Brida J.g, Zapata S., (2008) *The impacts of the cruise industry on tourism destinations*. Conference on Sustainable tourism as a factor of local development. Monza.
- Brida J.G, Zapata S., (2010) “Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts”. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing* 1(3), pp.205-226.
- Brida J.G et all., (2014) “Research note: exploring the determinants of cruise passengers’ expenditure at ports of call in Uruguay”. *Tourism Economics* 20(5), pp.1133-1143.
- Brida, J.G., Bukstein D. e Tealde E., “Exploring cruise ship passengers’ spending patterns in two Uruguayan ports of call”, *SSRN working papers series*, Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=1975759>, 2011.
- Brida, J.G., Garrido N., Such Devesa M.J., “Cruise passengers’ satisfaction: Cartagena de Indias”, *Benchmarking: An International Journal*, 19, 2012b, pp. 52-69.
- Brida, J.G., Pulina M., Riaño E. e Zapata-Aguirre S., “Cruise passengers’ experience embarking in a Caribbean home port. The case study of Cartagena de Indias”, *Ocean & Coastal Management*, 55, 2012a, pp. 135-145
- Brida, J.G., Scuderi S. e Seijas M.S. “Segmenting Cruise Passengers Visiting Uruguay: a Factor - Cluster Analysis”, *International Journal of Tourism Research*, 2012c. Doi: 10.1002/str.1916.
- Cruise Lines International Association Europe –CLIA (2015) *The cruise industry – Contribution of the Cruise Tourism to the economies of Europe*.
- Diakomihalis MN at all., (2009) The economic impact of the cruise industry on local communities: the case of Greece. *4<sup>th</sup> International Scientific Conference Planning for the Future, learning from the past – Contemporary developments in tourism, Travel and Hospitality*, 3-5 April 2009, Rhodes island, Greece.
- Douglas, N. e Douglas, N., “Cruise Ship Passenger Spending Patterns in Pacific Island Ports”, *International Journal of Tourism Research*, 6, 2004, pp. 251-261.
- EBNT - Ente Bilaterale Nazionale del Turismo (2012) *Report 2012. L’impatto delle crociere in Italia: lavoro e reddito prodotto nel 2011*. Osservatorio sul traffico delle crociere nel mediterraneo. SL&A S.r.l, Roma.

- European Commission, Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009) *Tourist facilities in ports: the economic factor*. Prepared by Policy Research Corporation, Bruxelles.
- Florida-Caribbean Cruise Association and Participating destinations (2015) *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies*. Business Research and Economic Advisors (BREA), Bruxelles.
- Gabe, T.M., Colleen, L.P. e McConnon, J.C., “Likelihood of cruise ship passenger return to a visited port: the case of bar harbor, Maine”, *Journal of Travel Research*, 4, 2006, pp. 281-287.
- Leslie-Ann, Jordan (2013) “A critical assessment of Trinidad and Tobago as a cruise homeport: doorway to the South American cruise market?”, *Maritime Policy and Management* 40(4), pp. 367-383.
- Lois, P. e Wang, J., “Choosing a cruise destination, and the level of passengers’ satisfaction, their needs and expectations: the Cyprus case” *Tourism Today*, 5, 2005, pp. 142-152.
- Mark, O. et all (2011) “The competitiveness of Global Port-Cities: the case of Hamburg: Germany”. *Regional development working papers* 2012(06) OECD Publishing, Paris.
- Marusić Z. et all. (2008), “The socioeconomic impacts of cruise tourism: A case study of Croatian Destinations”, *Tourism in Marine Environments* (5)2-3, pp. 131-144.
- Moody J.A. ,(2015) *Cruise Industry Spending & Satisfaction Cruise Baltic Region*. BREA <https://www.cruisebaltic.com/media/94504/cruise-spending-and-satisfaction-in-cruise-baltic-region-2015.pdf>
- NYCruise (2015) *Economic impact study*. Business Research and Economic Advisors (BREA), New York.
- Osservatorio Crocieristico Territoriale Italiano (OCTI) (2012) *Creazione di valore sul porto-città e valorizzazione del porto – città nel mondo*. Università degli studi di Genova.
- OECD (2014) *The competitiveness of Global port-cities*. Paris.
- Pallis A., Arapi P.,(2016) “A multi-port region: dynamics and hierarchies in the Med. In Tourismos” *International, Multidisciplinary Journal of Tourism*. Vol.11, Number 1, pp.1-27.
- Parola F, Penco L., Persico L et all (2013) “La creazione di valore di lungo periodo nelle destinazioni crocieristiche: passaparola e soddisfazione del passeggero”. *Economia e diritto del terziario*, n.1/2013, pp. 7-28.
- Penco, L. and Di Vaio, A., “Monetary and non-monetary value creation in cruise port destinations: an empirical assessment.” *Maritime Policy and Management* 41(5), pp.501-513.
- Penco L., Profumo G. e Albanese M. (2011), “Creazione di valore sul porto-città e valorizzazione del porto-città nel mondo da parte di RCCL: il caso di Genova”, Rapporto di Ricerca DITEA - Università degli Studi di Genova, novembre).
- Petrick, J.F., “The Roles of Quality, Value, and Satisfaction in Predicting Cruise Passengers’ Behavioral Intentions”, *Journal of Travel Research*, 42, 2004, pp. 397-407.
- Risposte Turismo (2015) *Il traffico crocieristico in Italia nel 2014..*
- Risposte Turismo per Camera di Commercio di Livorno (2010) *La rilevanza e gli impatti economici dell’attività crocieristica per il territorio livornese*.

- Thurau B., Seekamp E., Carver A. D. and Lee J. G. (2015), "Should Cruise Ports Market Ecotourism? A Comparative Analysis of Passenger Spending Expectations within the Panama Canal Watershed" *Int. J. Tourism Res.*, 17, pp. 45–53
- Seidl A., Giuiano F., Pratt L. (2006) "Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean". *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Vol.4, No2, pp.213-224.
- Spadoni G. (2016) "Le crociere a Livorno ed i flussi turistici che ne derivano – Situazione attuale e prospettive". *Atti convegno. La crocieristica a Livorno: il quadro attuale e le prospettive future per il porto, la città e la Toscana, Livorno 13 giugno 2016.*