

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Turismo crocieristico, il “brand Toscana” ai minimi termini

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 20th, 2024

*Contributo a cura di Mario Gambacciani **

** autore fra l'altro di diverse pubblicazioni in materia, già membro dell'AMT Toscana*

Nel 2023, i crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti italiani sono stati 13,79 milioni, un volume superiore di oltre un milione rispetto all'anno record del 2019. Andando ad analizzare il traffico su base regionale e prendendo come base di riferimento il 2012, si rileva però una decisa contrazione delle movimentazioni in Toscana e nel Veneto e una sensibile crescita di quelle legate alla Liguria e alla Sicilia.

Regione	anno 2012	anno 2016	anno 2023
Liguria	15,2	22,3	24,4
Lazio	22,2	21,2	24,1
Sicilia	4	10,2	13,7
Campania	11,4	13,7	13,1
Toscana	9,6	7,8	5,1
Puglia	5,9	3,5	4,7
Veneto	16,8	14,6	4,1

Movimentazione dei crocieristi in Italia su base regionale (% rispetto delle principali regioni rispetto al totale nazionale). Fonte Risposte turismo e Assoporti

Se la vistosa contrazione delle movimentazioni del Veneto è imputabile al decreto legge 103/2021 che ha sancito il divieto di ingresso nella laguna di Venezia (quindi alla Stazione marittima) delle navi da crociera superiori alle 25mila tonnellate, quella della Toscana è da ricondursi a diverse motivazioni.

Certo è che, nell'ultimo decennio, nonostante l'accertata e potenziale domanda turistica di una visita alle città d'arte della Toscana, la scelta di una crociera con fermata nel principale scalo di

Livorno si è sensibilmente contratta. Ciò in controtendenza allo sviluppo del mercato anche italiano, tanto che in relazione al porto di Livorno si nota un quasi dimezzamento della relativa quota. Le potenzialità del “Brand Toscana” non sono colte soprattutto per mancanza di competitività complessiva che di seguito sarà analizzata, con particolare attenzione alle strutture e alla mobilità a terra.

scalo	anno 2012 croceristi movimentati x000 e % quota di mercato	anno 2016 croceristi movimentati x000 e % quota di mercato	anno 2023 croceristi movimentati x000 e % quota di mercato
Civitavecchia	2.398 22,0	2.339 21,1	3.316 24,0
Venezia	1.739 15,9	1.605 14,5	507 3,6
Napoli	1.228 11,2	1.306 11,8	1.650 11,9
Genova	797 7,3	1.017 9,2	1.698 12,3
Savona	810 7,4	910 8,2	867 6,2
La Spezia	50 0,0	499 4,5	710 5,1
Palermo	354 3,2	510 4,6	939 6,8
Livorno	1.037 9,5	807 7,2	638 4,6
<i>Totale Italia</i>	10.890	11.083	13.790

Emerge dai suddetti dati la performance di La Spezia che dal 2012 al 2023, partendo da zero ha superato nella movimentazione Livorno, colmando un differenziale iniziale di un milione di croceristi!

A parte i requisiti dimensionali del porto crocieristico e le sue dotazioni prettamente tecniche, La Spezia si è rivelata concorrenziale per la presenza di tutte quelle funzioni e servizi che favoriscono la qualità dell’esperienza turistica a terra.

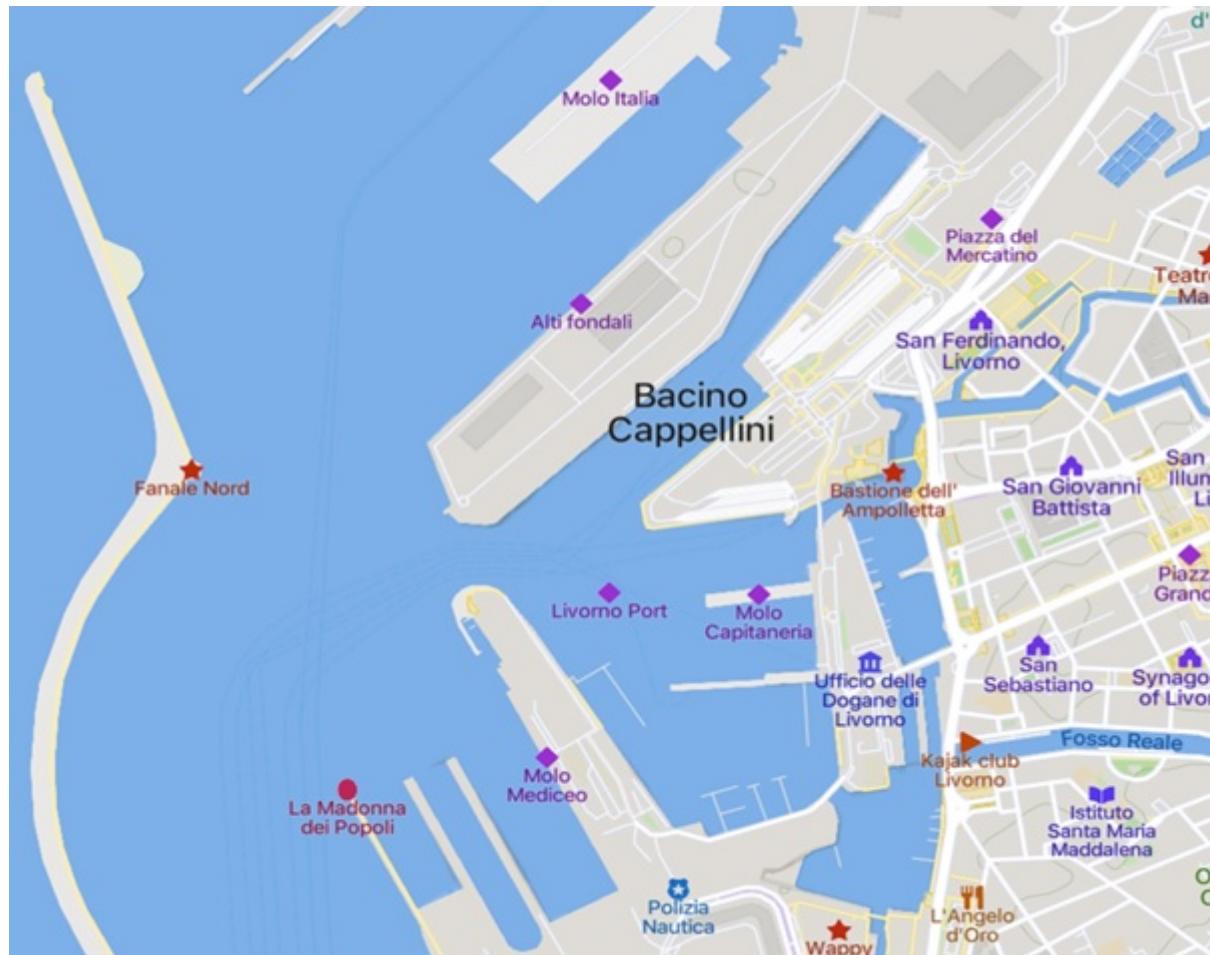
Il report di Irpet del 2018 sottostante è significativo al riguardo.

PUNTEGGIO FINALE RELATIVO A CIASCUNA DELLE DIMENSIONI INDAGATE

	Totale	Accessibilità interna/esterna	Accoglienza del turista	Comfort fornito al turista	Integrazione con il territorio
Savona	29	13	5	6	5
La spezia	29	11	7	-2	13
Venezia	25	11	1	6	7
Miami	25	9	3	4	9
Civitavecchia	21	15	7	0	-1
Livorno	19	11	3	2	3
Barcellona	15	11	1	-4	7
Genova	11	3	3	6	-1
Pireo	7	9	1	-2	-1

Tali dimensioni sono note agli armatori e alle agenzie turistiche internazionali, dimensioni che assumono ulteriore rilievo per la presenza importante dei repeaters (sono in media uno su quattro e si concentrano in particolare tra gli europei di fascia economica più bassa e che viaggiano tendenzialmente in crociera del segmento Contemporary).

Andando a verificare i moli utilizzati per le crociere nel porto di Livorno emerge, invece, un numero di banchine disponibili quantitativamente sufficiente, ma di qualità non specifica, in quanto in buona parte non destinate al traffico passeggeri (Alto Fondale, Molo Italia, Molo Mediceo, Darsena Toscana) e come tali non integrate con le strutture ricettive situate al Bacino Cappellini, con conseguenze negative sul grado di accoglienza dei croceristi e della loro attitudine allo sbarco.



A distanza di un decennio dall'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno, il programma di riorganizzazione strutturale e funzionale delle aree demaniali destinate al traffico passeggeri appare sempre lontano dal concretizzarsi. Sarebbe invece auspicabile la realizzazione dell'edificio della nuova stazione marittima, l'inserimento di spazi destinati a funzioni più tipicamente urbane, un nuovo sistema di accessibilità, il recupero e la valorizzazione degli importanti patrimoni storici e culturali.

Cruciale in tale riorganizzazione è la disponibilità dell'Alto Fondale destinato all'attracco di 4 navi crociere in contemporanea e degli interventi di adattamento dell'insieme dei moli, così da permettere la costruzione della Stazione Marittima in posizione centrale (rendering nell'immagine seguente). Il complesso degli investimenti, stimati a suo tempo in 90 milioni di euro, sono a carico della Porto 2000 in seguito alla cessione delle quote di maggioranza della società a Livorno Terminals, newco controllata del gruppo Onorato con la partecipazione di MSC.



Purtroppo, soltanto lo scorso anno l'Autorità di Sistema ha iniziato le attività di delocalizzazione della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali dall'Alto Fondale, molo successivamente da assegnare alla Porto di Livorno 2000 ai fini appunto dell'esercizio delle attività connesse all'accoglienza dei croceristi.

Nel frattempo si è conclusa la vicenda giudiziaria sollevata nel 2018 dalla stessa Porto 2000 con l'allora amministratore Guerrieri in avversione alla struttura ricettiva per il traffico passeggeri ro-ro del gruppo Grimaldi, alla radice della Darsena Toscana. La vicenda si è conclusa con la conferma della non esclusività del traffico passeggeri/crocieristico nello scalo per la Porto 2000.

Inoltre, le note vicende finanziarie del gruppo Onorato, nonostante l'intervento di MSC, alimentano dubbi sull'effettivo adempimento di Porto 2000 dei previsti investimenti sopra citati.

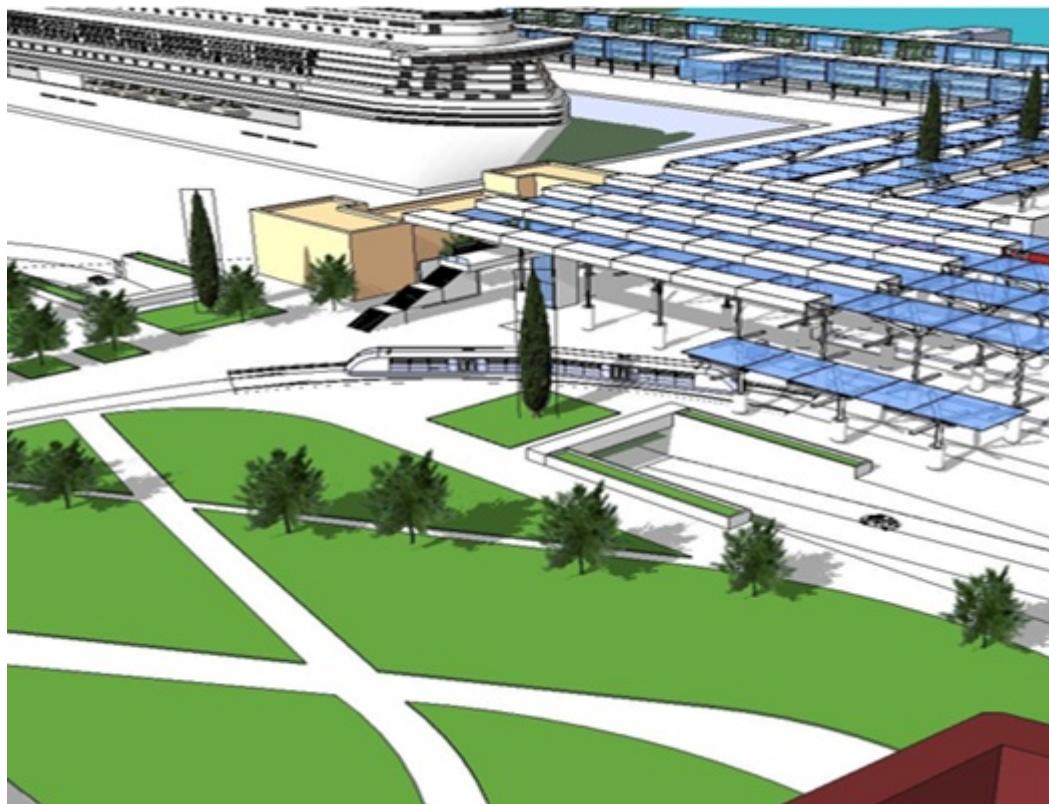
Fatto sta che, a cinque anni dal passaggio delle quote, il presidente dell'Autorità di Sistema Guerrieri si trova a gestire una situazione che non vede ancora la presentazione del Piano attuativo da parte di Porto 2000. A questo proposito non sono noti i termini contrattuali per un'eventuale contestazione degli inadempimenti.

Per quanto riguarda la valorizzazione dei patrimoni storici, quella in corso della Fortezza Vecchia è positiva grazie alla collaborazione fra l'Autorità di Sistema e l'amministrazione comunale. Però, questa collaborazione stenta a concretizzarsi – anche qui da numerosi anni e nonostante l'annuncio di oltre un anno fa della stessa Autorità di Sistema – per quanto riguarda la Viabilità di cintura e con essa della valorizzazione del waterfront e del rapporto fra porto e città.

Tale viabilità di cintura è strategica per la città, in quanto è destinata a separare, per quanto possibile, il traffico veicolare portuale/industriale da quello civile/turistico con evidenti benefici per entrambi.

In particolare, per l'accesso dei croceristi alla città e per la sua immagine, appare fondamentale la

continuità pedonale della nuova Stazione Marittima con Piazza del Luogo Pio, tramite l'instradamento dei veicoli in un sottopasso come da rendering sottostante.



Strategico appare anche il posizionamento dei previsti parcheggi di scambio a servizio degli operatori, dei veicoli in attesa dell'imbarco nei traghetti, nonché per la disponibilità di terminal bus e taxi per i croceristi in transito, per i croceristi "home port". Sia per l'impatto sull'immagine portuale, sia per motivi di funzionalità, il collocamento nell'area attigua di San Marco appare ottimale e in linea con il PUMS, che prevede una cerniera di mobilità per l'area di prossimità della Stazione Leopolda. Il tutto dovrebbe essere accompagnato da un servizio navetta con la Stazione Marittima su binari, magari in un ambito di un percorso tranviario cittadino, oltre alla disponibilità di adeguate strutture alberghiere.



NUOVA FISIONOMIA STAZIONE SAN MARCO - TERMINAL FLUVIALE

Quella delle "crociere di testa" è una delle debolezze storiche dello scalo di Livorno. Analizzando i dati sottostanti del 2023, emerge:

- l'importanza della posizione geografica degli home port;
- l'irrilevante quota di mercato dello scalo di Livorno nonostante il suo bacino geografico di riferimento (Toscana, Umbria, Emilia Romagna);
- l'importanza dell'accessibilità agli scali e dell'organizzazione a terra dei servizi connessi.

	Porto	Imbarchi-sbarchi	Transiti	Totale
1	Civitavecchia	1.629.653	1.686.969	3.316.622
2	Genova	624.997	1.073.642	1.698.639
3	Napoli	215.197	1.434.803	1.650.000
4	Palermo	173.008	766.737	939.745
5	Savona	507.950	353.799	861.749
6	La Spezia	8.311	702.263	710.574
7	Livorno	10.272	627.753	638.025
8	Messina	28.295	497.634	525.929
9	Venezia	447.027	60.953	507.980
10	Trieste	298.568	178.159	476.727
11	Bari	171.748	250.030	421.778
12	Cagliari	25.789	348.305	374.094
13	Ravenna	281.442	49.510	330.952
14	Catania	60.828	175.629	236.457
15	Taranto	52.630	85.918	138.548
16	Siracusa	22.552	114.217	136.769
17	Salerno	3.107	92.194	95.301
18	Monfalcone	63.202	28.839	92.041
19	Ancona	18.080	69.747	87.827
20	Brindisi	15.740	57.899	73.639
21	Chioggia	42.768	9.857	52.625
22	Giardini Naxos	54	29.382	29.436
23	Crotone	12	28.850	28.862
24	Marina di Carrara	0	14.613	14.613
25	Trapani	53	10.826	10.879

Fonte: Risposte Turismo (2024), Speciale Crociere. Nota: il dato di Venezia include 12.000 passeggeri accolti con 67 accosti di crociere fluviali.

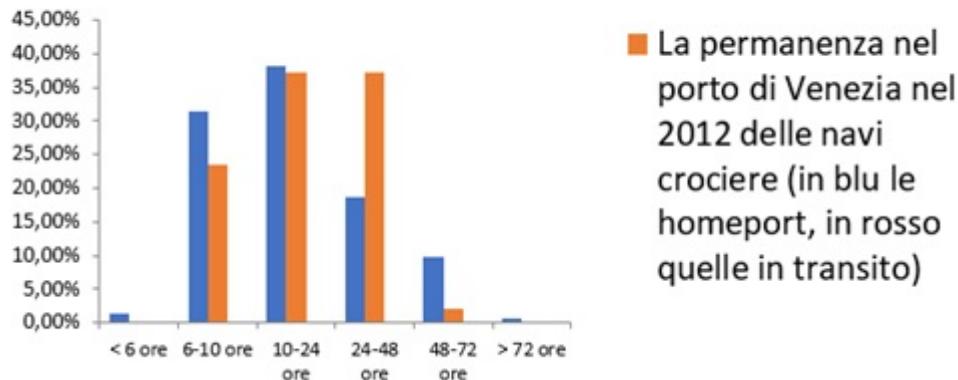
Oltre alla sopra citata mancanza di parcheggi dedicati, dei servizi navetta e alberghieri, la debolezza di Livorno risiede nell'accessibilità. In particolare, nei tempi di percorrenza ferroviari non competitivi nei confronti delle principali direttive di riferimento (regionali, verso il nord del paese e verso Roma), a cui si aggiunge il posizionamento della Stazione Centrale in periferia, lontana e mal collegata con la Stazione Marittima.

Per quanto riguarda invece l'accessibilità tramite vettori aerei, la vicinanza con l'aeroporto internazionale di Pisa rappresenta un'opportunità da sfruttare al meglio, specialmente per la clientela Premium proveniente dal Nord America, Nord Europa ed Asia. A tal riguardo il modello di riferimento è quello di Venezia: si tratta di individuare modalità all'avanguardia.

Al riguardo il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) prevede il collegamento ferroviario Stazione Marittima-Stazione San Marco-Stazione S.Rossore e da qui a Lucca con fermata al parcheggio di scambio del People Mover, in località Goletta: ben diverso sarebbe introdurre una bretella aggiuntiva di 2 Km, dall'attuale anello ferroviario lato est fino alla stessa Goletta, con fermata di linea all'aeroporto che andrebbe ad eliminare le rotture di carico con evidenti ritorni per i traffici. Dal ritiro bagagli dell'aeroporto all'interno della Stazione Marittima in 20 minuti!

Anche per l'organizzazione delle crociere di testa incidono le politiche commerciali degli armatori e la presenza verticale di MSC in Porto 2000 non aiuta il booking dei principali concorrenti in termini di disponibilità di letti bassi di segmento come Royal Caribbean e Norwegian Cruise. Anche in relazione a tale situazione, l'incremento delle movimentazioni previste a Livorno nell'anno corrente (da 638 a 800 mila con una quota di mercato del 5,7%) è dovuto in pratica a MSC con 77 rotazioni da 27 dello scorso anno.

Per lo sviluppo del brand Toscana è fondamentale ridurre drasticamente i tempi di percorrenza verso Firenze, Siena, costa Etrusca, Lucca. Basti pensare che attualmente dal Municipio di Livorno a quello di Firenze occorrono circa due ore indipendentemente dal mezzo utilizzato mentre dal Municipio di Pisa e da quello di Bologna sempre verso quello di Firenze, un ora, pur in presenza di distanze geografiche similari!



L’organizzazione dell’offerta di utilizzo dei tempi di sosta delle navi crociera sono essenziali per l’attrattività dello scalo. Il turista prima di tutto è un viaggiatore e vuole utilizzare al meglio il tempo disponibile.

Le attuali offerte di escursioni per Firenze in pullman prevedono la raccolta dei croceristi con bus navetta per l’approdo in Piazza del Municipio che funziona in pratica da terminal. A parte le tariffe, in una giornata quasi la metà del tempo è destinato al trasferimento e al suo ritorno e ciò è scoraggiante specialmente per i clienti premium. Inoltre, da rilevare che il competitor La Spezia dispone di offerte similari.

L’amministrazione comunale livornese, mentre è impegnata nel migliorare l’attrattività della città, non lo è nella progettazione di soluzioni ferroviarie tali da rendere il territorio competitivo per la mobilità. Ogni attracco, ogni nave completa sono reddito per il territorio, indipendentemente dalla destinazione a terra, senza poi contare che, aumentando i flussi, aumentano anche i croceristi che si fermano a Livorno (circa il 30%). Basti pensare al progetto Raccordo per il traffico merci portuali ormai divenuto obsoleto dal punto di vista della competitività e da aggiornare in termini di Alta Capacità sul modello del Terzo Valico dei Giovi: Fi-Pi-Li ferroviaria anziché il by pass di Pisa, Ardenza-Vada anziché Collesalvetti Vada per permettere il transito dei Frecciarossa. Il primo intervento permetterebbe la predisposizioni di treni speciali dal previsto terminal ferroviario della Stazione Marittima a Santa Maria Novella con tempi di percorrenza inferiori all’ora e creazione appunto di importanti disponibilità di tempo a Firenze per la visita! In questo contesto anche il ripristino della Stazione San Marco per il traffico regionale assumerebbe un’importante valenza.

Da rilevare, infine, che le progettazioni proposte troverebbero sostenibilità negli attuali flussi civili territoriali mentre quelli turistici/croceristici sarebbero aggiuntivi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 20th, 2024 at 9:15 am and is filed under [Economia](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.