



PROFIT TO SHARE

L'impatto economico del settore crocieristico nei porti del Mar Ligure Orientale

L'impatto prodotto nel porto
della Spezia nel 2023

Settembre 2023

III

1.

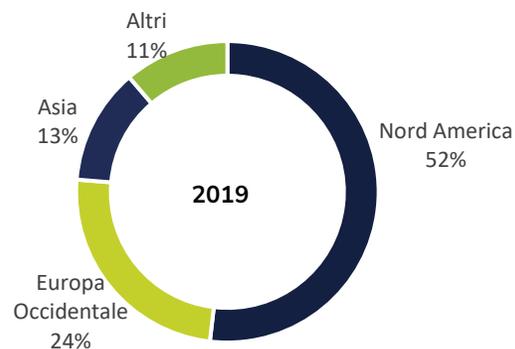
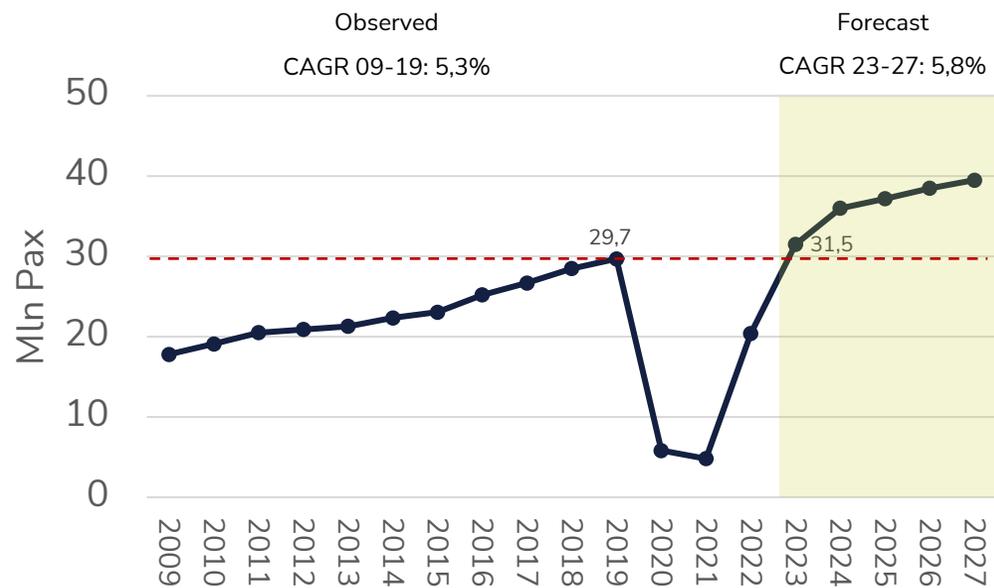
Il mercato crocieristico e il posizionamento del porto della Spezia

2.

Andamento globale della domanda

Secondo le previsioni della Cruise Line International Association, **il traffico globale è destinato a superare i livelli pre-pandemici già dal 2023**, per poi continuare il percorso di crescita osservato nel decennio 2009-2019, con una variazione media annuale prevista di oltre 5 punti percentuali, fino a circa 40 mln di passeggeri attesi nel 2027. La domanda è prevalentemente generata da passeggeri provenienti dal Nord America (15,4 mln nel 2019), dall'Europa occidentale (7,26 mln) e dai Paesi asiatici (3,7 mln). I Caraibi, le Bahamas e le Bermuda si confermano la principale destinazione, con una quota di mercato superiore al 40%, mentre il Mediterraneo Occidentale detiene una quota che varia tra l'11% e il 13%.

Andamento del traffico globale di passeggeri crocieristi e origine



Area geografica di destinazione

Destinazioni	2019	2022
Caraibi, Bahamas, Bermuda	43,0%	46,7%
Mediterraneo centrale e occidentale	11,5%	13,6%
Nord Europa	6,1%	8,1%
Alaska	4,4%	6,0%
Nord America West Coast	4,2%	5,9%
Mediterraneo orientale	4,4%	5,9%
Asia e Cina	14,3%	4,9%
Australia, Nuova Zelanda, Pacifico	4,2%	2,5%
Africa e Medio Oriente	1,8%	1,4%
Canada e New England	1,1%	1,2%
Mar Baltico	2,1%	1,1%
Hawaii	0,9%	0,7%
Esplorazione	0,7%	0,7%
Transatlantico e Globale	1,4%	1,2%

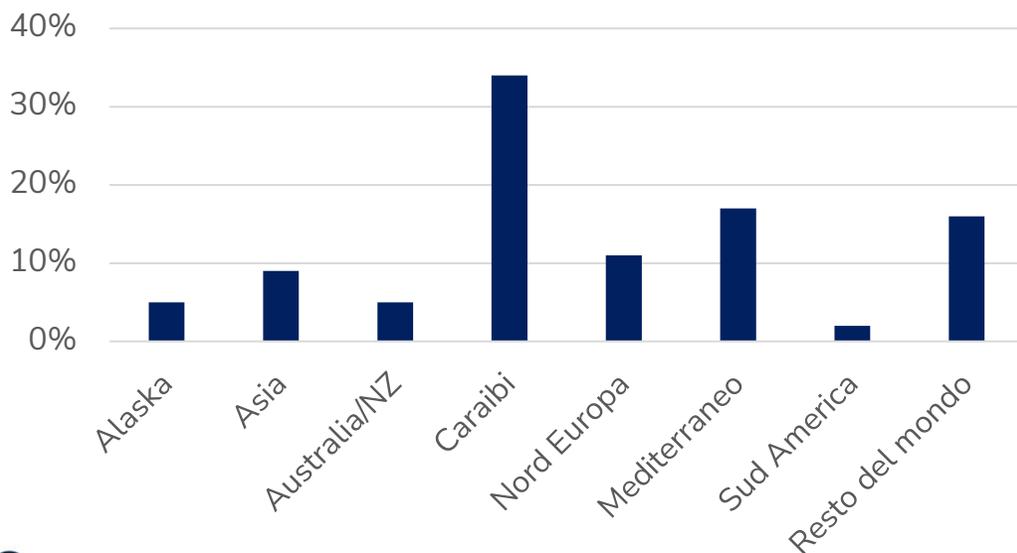
Fonte: elaborazione PTS su dati CLIA

Andamento globale dell'offerta

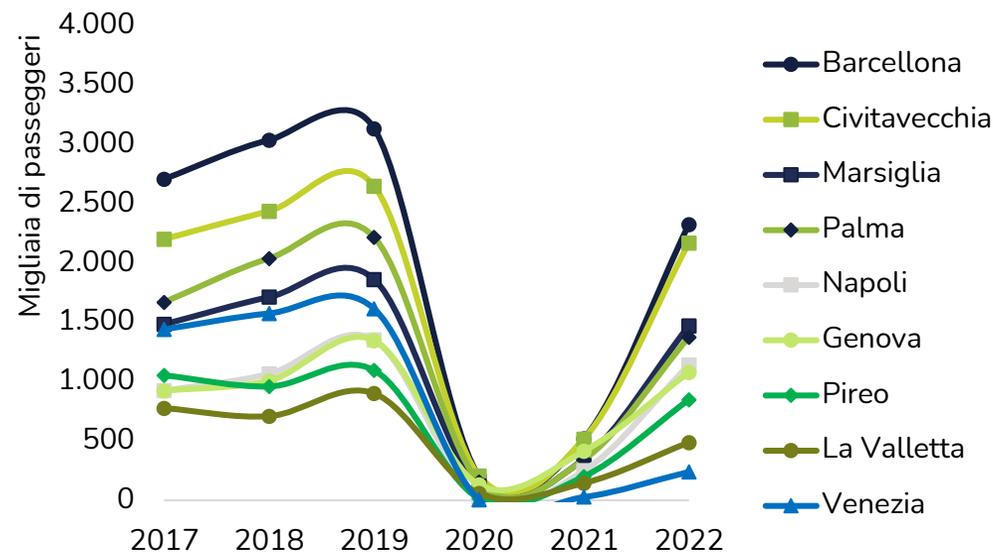
Le dinamiche dell'offerta seguono quelle della domanda e nel 2019 65,2 milioni di posti letto disponibili erano riferiti ad itinerari caraibici (34% del totale). **Il Mediterraneo è il secondo mercato a livello mondiale** con una capacità dispiegata di 33 milioni di posti (11% del totale).

Da un punto di vista organizzativo, i porti crocieristici si dividono in home port, cioè i punti di partenza e arrivo della crociera, e port of call, porti di scalo intermedio o di transito che hanno una funzione maggiormente turistica. La selezione degli home port è facilmente riconducibile a logiche geografiche (vicinanza ai maggiori bacini di utenza), all'accessibilità dei territori limitrofi, alla presenza di efficienti servizi di trasporto e rifornimento della nave, senza dimenticare la logicità e strategicità degli itinerari marittimi e terrestri da proporre. A livello globale, **tutti i principali scali in termini di traffico svolgono anche funzioni di home port.**

Posti letto su navi crociera disponibili per area geografica nel 2019



Maggiori porti europei per traffico passeggeri



Andamento globale dell'offerta

Anche nel comparto delle crociere si è assistito al fenomeno del c.d. «gigantismo navale» e oggi il 36,6% delle navi ha stazza superiore alle 100.000 TSL. **Quasi tutte le principali compagnie, o il loro gruppi, hanno nella loro flotta unità di dimensioni che superano le 200.000 TSL**, capaci di avere non solo maggiore capacità in termini di passeggeri a bordo ma anche un'offerta di servizi variegata che soddisfi la maggior parte della clientela. Navi di piccole dimensioni offrono invece itinerari orientati ad una clientela che ricerca viaggi di tipo «esclusivo» o non convenzionale.

Infine, da segnalare come negli anni una serie di acquisizioni e fusioni hanno portato ad una **concentrazione delle quote di settore in poche importanti holding a livello mondiale**. Il settore è dominato dai primi due gruppi, Carnival e Royal Caribbean che nel 2020 hanno trasportato rispettivamente il 35% e il 23,6% dei passeggeri totali, seguiti da MSC Cruises (12%) e Norwegian (8,6%).

Navi ammiraglie di Royal Caribbean



Oasis of the SEA
 2009
 TSL: 220.000
 Cabine: 2.700
 Larghezza fuori tutto: 47 metri
 Lunghezza: 362 metri
 Altezza: 72 metri
 Capacità passeggeri: 5.400
 Capacità crew: 2.165

Principali gruppi crocieristi nel 2022



Fonte: CLIA

Il posizionamento del porto della Spezia

Negli ultimi anni il mercato italiano ha toccato la cifra record di 11,9 mln di passeggeri trasportati nel 2019. I traffici si concentrano soprattutto su alcuni porti, tra cui **anche La Spezia che si posiziona tra i primi scali italiani per movimenti di passeggeri**. Il porto, caratterizzato da un traffico quasi esclusivamente di transito, ha recuperato nel 2022 i volumi del periodo pre-pandemico, raggiungendo 529 mila passeggeri movimentati. **Nel 2023 si attendono oltre 700 mila presenze**, segnando circa un +35% e segnando il record storico. Il porto è inserito negli itinerari di 13 compagnie e **MSC, Costa Crociere*, Royal Caribbean effettuano l'88% delle toccate previste nel 2023**.

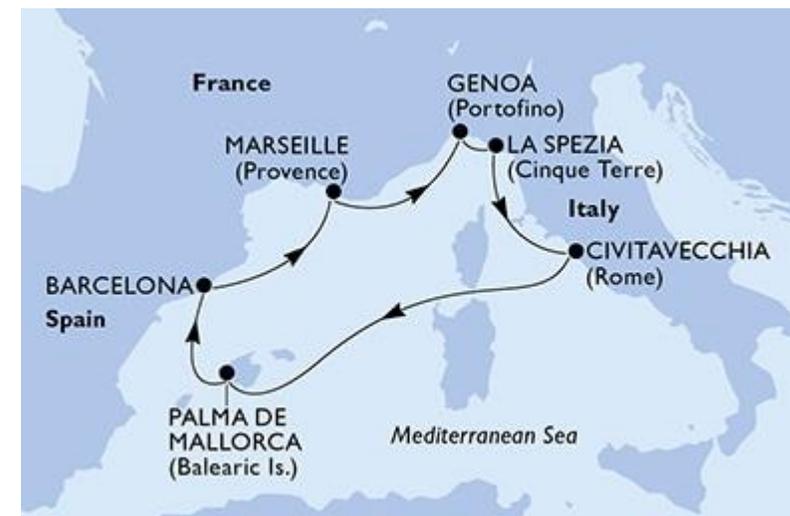
La Spezia è collegata, attraverso numerosi itinerari, variabili durante l'anno, con oltre 50 porti, la grandissima maggioranza di questi nel Mediterraneo Occidentale. Civitavecchia, Barcellona, Marsiglia e Palma di Maiorca sono gli scali che ricorrono con più frequenza nel routing delle crociere che scalano alla Spezia.

Andamento del traffico di passeggeri crocieristi in alcuni porti italiani (dati in migliaia)

	Tipologia	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totale		10.793	9.852	10.777	11.969	641	2.442	9.017
Civitavecchia	Transito	2.340	2.204	2.441	2.652	207	519	2.173
Napoli	Transito	1.306	927	1.069	1.356	28	252	1.144
Genova	Home	1.017	925	1.011	1.349	131	416	1.081
Palermo	Transito	510	459	578	501	75	104	554
La Spezia	Transito	508	455	472	623	54	108	529
Savona	Home	910	854	848	669	76	175	490
Livorno	Transito	808	70	786	832	19	56	438
Trieste	Transito	134	112	69	191	2	90	437
Bari	Transito	401	398	573	680	6	211	406
Messina	Transito	370	390	372	423	20	156	388
Venezia	Home	1.626	1.445	1.579	1.618	6	30	242

Fonte: Elaborazione PTS su dati Assoportori

L'itinerario della MSC Seaview



Fonte: MSC



2.

La spesa dei passeggeri

7.



Introduzione

Questa fase di lavoro si introduce all'interno della più ampia attività di valutazione e analisi di impatto del turismo crocieristico nel porto della Spezia. L'analisi tiene conto del fatto che le attività crocieristiche generano valore economico su due fronti:

- **come attività economica all'interno del porto:** è l'impatto che il crocierismo produce in quanto settore industriale richiedente servizi specializzati (ad esempio, di tipo tecnico-nautico, conferimento rifiuti, acquisto di rifornimenti alimentari, servizi terminalisti, etc) e che concentra importanti volumi di investimento e una forte domanda di lavoro nei porti in cui effettua gli scali;
- **come componente del sistema del turismo:** è l'impatto prodotto dal crocierismo all'esterno del perimetro portuale in termini di spese per escursioni, acquisti, soggiorni e viaggi pre e post crociera. Il calcolo di questi effetti è misurabile attraverso interviste mirate a comprendere la localizzazione della spesa e gli elementi della spesa effettuati al di fuori dell'ambito portuale, quali la spesa per l'accesso al porto, le eventuali spese di pernottamento per le notti precedenti o successive rispetto all'attività crocieristica, e le spese legate a ristoranti, shopping e divertimenti.

Questa presentazione intende mostrare i risultati delle due «wave» di interviste compiute sul campo dai rilevatori di PTS, nel porto della Spezia nei giorni 7-8-9 Maggio e 17-18-19 Luglio. Durante le rilevazioni state effettuate interviste a passeggeri delle navi **Celebrity Edge, P&O Arvia, Aida Cosma, Valiant Lady, MSC Seaview, Symphony of the Seas**, per 9 port call. **Il campione conta 1601 passeggeri intervistati** (tra le domande di profilazione era richiesto «con quante persone sta viaggiando?»), ed ha una **significatività del 95%**. L'errore statistico previsto è del 6%. I risultati delle interviste sono quindi statisticamente rappresentativi dei comportamenti della totalità dei crocieristi.

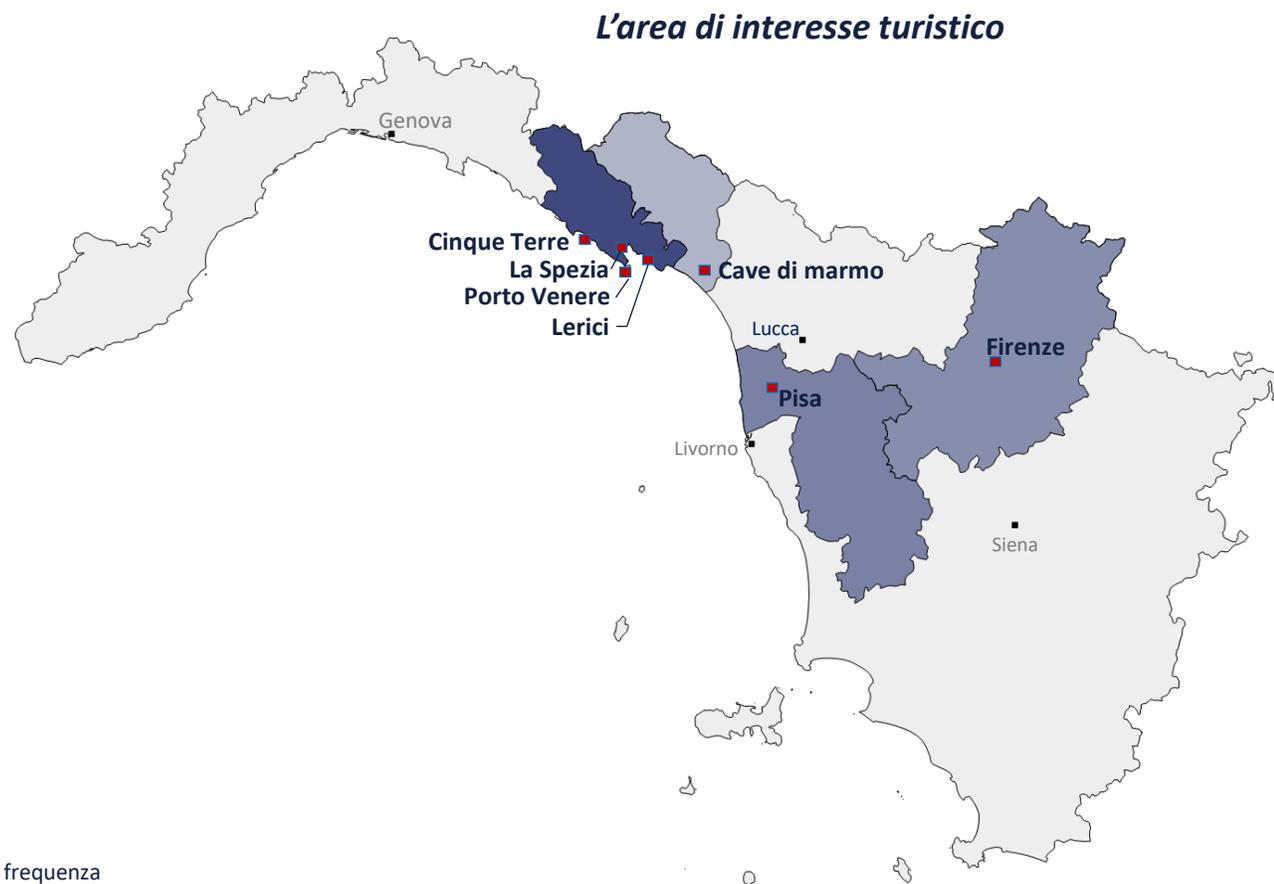
Dove vanno i crocieristi

Circa il 29,5% dei 709 mila passeggeri che si prevede sbarchino nel 2023 si reca in più siti durante la permanenza a terra, generando **926 mila visite turistiche**. Il 31,1% del totale dei passeggeri visita la città della Spezia. Seguono Pisa e le Cinque Terre, dove si contano rispettivamente il 23,6% e il 18,9% delle visite. Guardando a chi decide di andare in due siti di interesse, il 44% sceglie di unire Pisa e Firenze.

Località visitate	Visite previste	Peso %
La Spezia	286.572	31,1%
Pisa	217.919	23,6%
Cinque Terre	174.069	18,9%
Firenze	115.160	12,5%
Porto Venere	60.238	6,5%
Lerici	38.534	4,2%
Cave di Marmo	1.772	0,2%
Altre destinazioni	32.334	3,1%
	926.599	

*Molti passeggeri effettuano una **doppia visita** con le seguenti **combinazioni**:*

Località	Peso %
Pisa e Firenze	44,3%
La Spezia e Cinque Terre	12,1%
Pisa e Lerici	11,4%
Pisa e Altro	8,9%
La Spezia e Porto Venere	7,8%
Cinque Terre e Porto Venere	6,5%
La Spezia e Pisa	4,5%
Cinque Terre e Altro	2,2%
Altre combinazioni*	2,4%



La spesa rilevata

Nel complesso, è stata rilevata una spesa **media per passeggero di 100,4€** che produce un impatto complessivo di **71 milioni di Euro nel 2023**. Le principali voci di spesa sono i tour organizzati, con una media di 47,1€ per passeggero, lo shopping, con una media di 21,8 € per passeggero e la ristorazione, inclusiva di bar e ristoranti, con 17,5 €. Si segnala come alcune interviste abbiano colto il fenomeno delle chiusure domenicali e molti passeggeri hanno dichiarato: «*avrei voluto spendere ma i negozi erano chiusi visto che è domenica*». Inoltre, da rilevare come parte della spesa dei tour organizzati sia destinata a coprire il costo del trasferimento verso il luogo di interesse, le guide turistiche e la ristorazione. Infine, **la spesa varia a seconda del periodo dell'anno (alta-bassa stagione), del tipo di nave e del luogo visitato.**

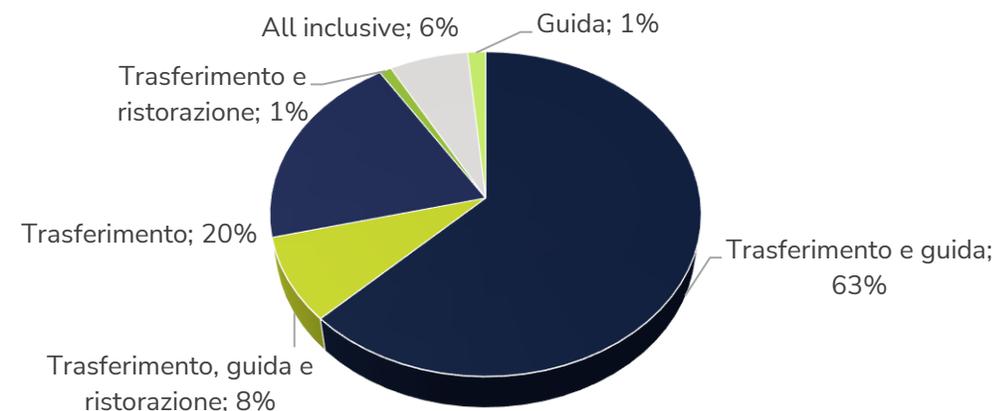
Spesa totale per categoria

	Impatto totale(€)	Media pax (€)	Avg
Tour organizzati	33.391.658	47,1	68,3%
Shopping	15.456.614	21,8	31,6%
Food&Beverage	12.439.942	17,5	25,4%
Trasporti - non organizzati	9.609.829	13,6	19,7%
Musei/Intrattenimento	292.109	0,4	0,6%
	71.190.151	100,4	

Spesa totale per nave

Compagnia	Nave	Media pax (€)
MSC	Seaview	73,4
Royal Caribbean	Symphony of the Seas	161,3
Celebrity Cruises	Celebrity Edge	102,7
Carnival	Aida Cosma	91,8
P&O*	Arvia	30,1
Virgin	Valiant Lady	105,0

Cosa era compreso nel tour organizzato



Chi resta in città e chi visita Pisa, Firenze e le Cinque Terre

Come visto, circa il 31% dei passeggeri dichiara di essere rimasto alla Spezia durante la permanenza a terra e circa 231 mila visite sono dedicate esclusivamente a conoscere il Capoluogo provinciale. Depurando quindi le doppie visite, è possibile affermare che di tutti i passeggeri che sbarcano a terra, il 25% di loro si fermerà solamente alla Spezia. Nel totale, la spesa rilevata per questa popolazione è di 12,5 milioni di Euro, **con una media per passeggero di 54,4 €** principalmente concentrata nello shopping e nei ristoranti.

La spesa aumenta per chi sceglie di visitare Pisa o Firenze, **con 142,5€ in media per passeggero**, prevalentemente concentrata nei tour, che valgono il 60% del totale degli esborsi di questa categoria di visitatori, che in larga parte si affidano a servizi organizzati per affrontare il trasferimento verso la Toscana. Un simile ragionamento vale anche per chi decide di visitare le Cinque Terre, dove la spesa per i tour incide per il 57% del totale, 42,3€ per visitatore su una **media di 73,8€ complessivi**.

In queste destinazioni si concentra il 91% **dell'impatto complessivo**, con quote residuali per le altre destinazioni offerte.

Spesa per destinazione	La Spezia		Pisa o Firenze		Cinque Terre	
	Impatto totale(€)	Media pax (€)	Impatto totale(€)	Media pax (€)	Impatto totale(€)	Media pax (€)
Tour organizzati	330.865	1,4	20.636.309	85,2	10.252.823	42,3
Shopping	6.629.078	28,7	4.377.204	18,1	2.717.344	11,2
Food&Beverage	2.992.046	12,9	5.232.581	21,6	2.779.796	11,5
Trasporti - non organizzati	2.513.155	10,9	4.120.219	17,0	2.111.865	8,7
Musei/Intrattenimento	108.295	0,5	155.467	0,6	28.347	0,1
	12.573.439	54,4	34.521.780	142,5	17.890.175	73,8

|||

3.

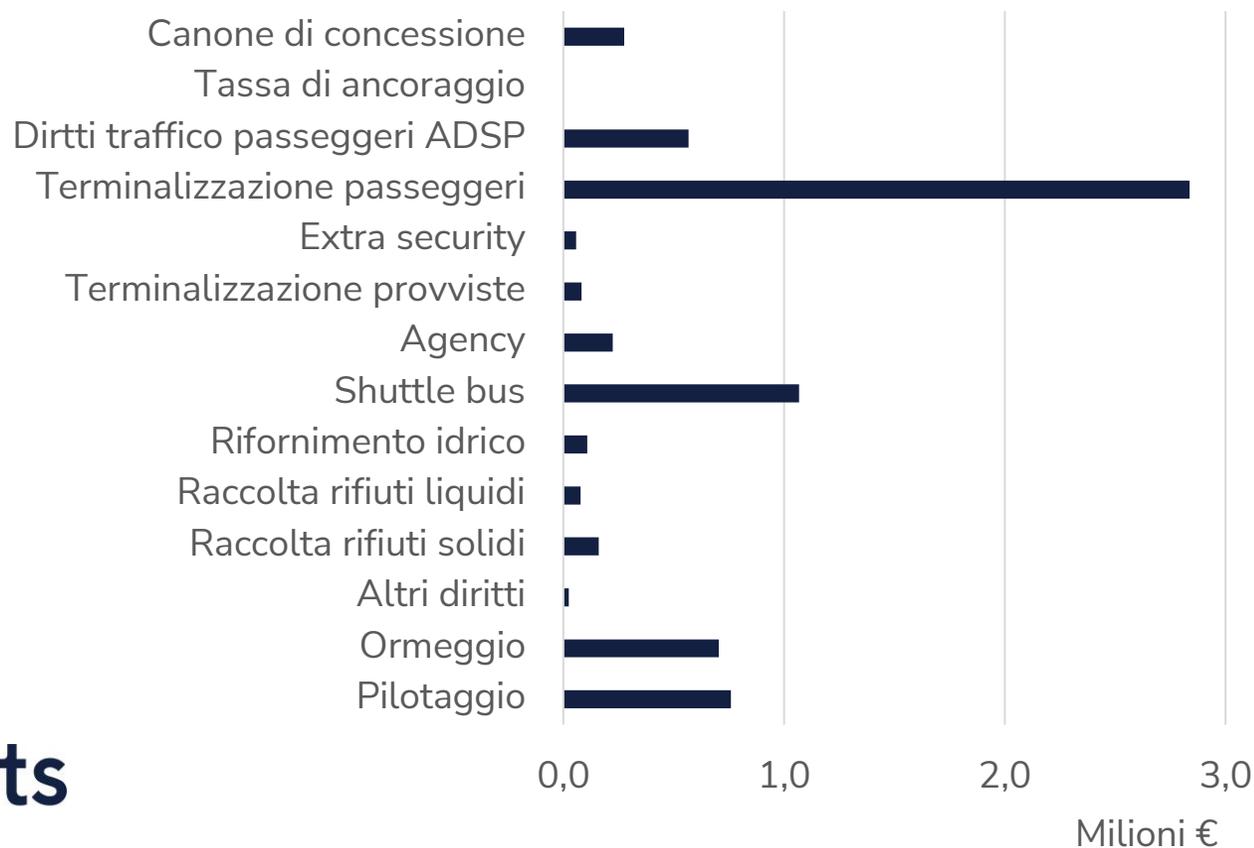
La spesa delle compagnie

12.

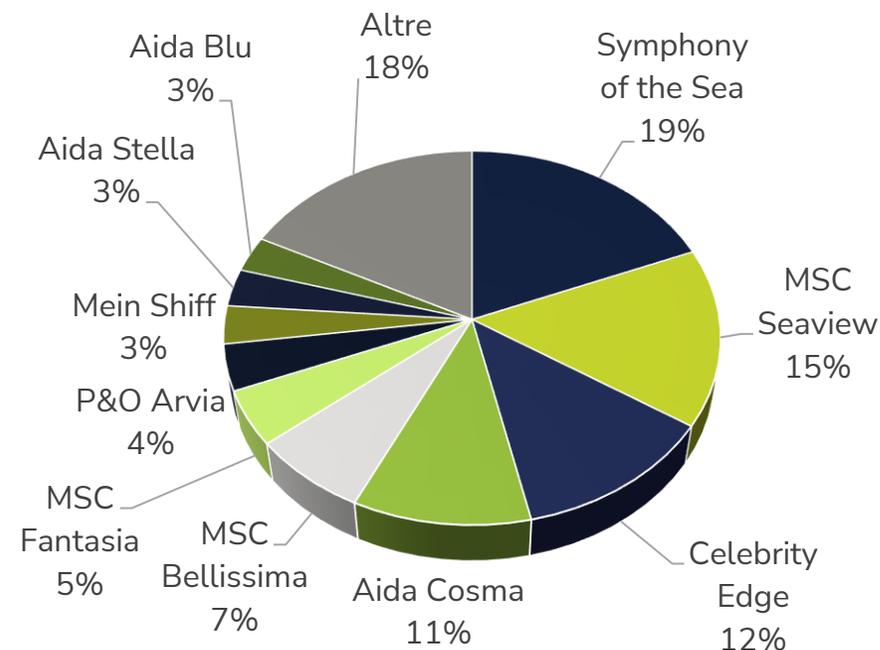
L'analisi relativa alla spesa delle navi

Grazie ad un dialogo continuo con gli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale, del Terminal crociere e grazie ai contributi forniti dalle Agenzie Marittime è stato possibile stimare la spesa complessiva delle navi crociera nel porto della Spezia per il 2023. Nel totale è stata mappata una spesa di 7,1 mln di € ripartita per diverse categorie di costo. Il numero di arrivi, la stazza lorda e le logiche operative di ciascuna compagnia determinano il contributo relativo alla spesa.

Spesa totale navi crociera (2023)



Spesa per nave (2023)





4.

L'impatto economico

14.

Il calcolo dell'impatto economico

L'insieme degli impatti economici riconducibili alla presenza di un porto o di uno specifico settore industriale, come quello crocieristico, può essere efficacemente rappresentato come una serie di cerchi concentrici che si propagano dal luogo di impatto al territorio circostante.

Generalmente, si distingue tra **impatto diretto, indiretto e indotto**. In particolare:

➤ **Impatto diretto:** include gli effetti sull'occupazione, sulla produzione e sul valore aggiunto associati alle attività direttamente collegate al fenomeno indagato, anche se localizzate al di fuori del luogo di impatto, nel nostro caso il

perimetro del porto. Come detto, in questo studio sono stati presi in considerazione gli impatti prodotti dalla spesa effettuata da: 1) i crocieristi in transito nello scalo e rilevata attraverso le due fasi di rilevazione effettuate con interviste sul campo e 2) le compagnie di navigazione per l'acquisto dei servizi tecnico-nautici, di sicurezza e di quelli collegati al trasporto.

➤ **Impatto indiretto:** include gli effetti economici di tutte le attività coinvolte nella catena di fornitura, sollecitate dalle imprese attivate dalla domanda diretta.

➤ **Impatto indotto:** include gli effetti economici generati dal circuito reddito-consumi resi possibili dall'impatto diretto e indiretto. La presenza del settore crocieristico consente di attivare risorse produttive (ad esempio lavoro) che sarebbero altrimenti sottoutilizzate; ciò determina una maggiore disponibilità economica che sostiene i consumi e gli investimenti.

Le dimensioni considerate

In questo studio sono prese in considerazione le seguenti categorie economiche:

1-Produzione: è la somma dei prezzi riconosciuti dal mercato per i prodotti e servizi necessari per soddisfare la domanda espressa dal settore crocieristico, dai suoi fornitori e dai consumi di coloro che ricavano da esso redditi da lavoro e impresa. La produzione è espressa ai prezzi base, perché calcolata al netto delle imposte e al lordo dei contributi alla produzione.

2-Valore aggiunto: è il valore produzione al netto dei consumi intermedi di beni e servizi. In ogni passaggio della catena produttiva si

tiene conto solo del valore che quello specifico passaggio ha portato. È il principale componente del prodotto interno lordo (PIL) che si ottiene sommando al valore aggiunto le imposte al netto dei contributi erogati.

3-Occupati: è il numero delle persone la cui attività lavorativa è necessaria per produrre i beni e servizi richiesti dalla domanda attivata dal settore crocieristico. Non essendo possibile una rilevazione diretta, questo valore viene stimato applicando al valore della produzione il tasso di produttività del lavoro stimato da ISTAT per ciascuna branca produttiva.

La stima dell'occupazione

Per esprimere il contributo che la produzione attivata porta all'occupazione, occorre decidere quale unità di misura utilizzare. ISTAT fornisce statistiche relative a due principali definizioni:

- **Unità di lavoro.** L'unità di lavoro è la quantità di lavoro prestata nell'anno da un occupato a tempo pieno. Il calcolo del volume di lavoro in unità di lavoro equivalenti al tempo pieno (FTE) si rende necessario in quanto vi sono occupati a tempo parziale, ad orario ridotto perché in cassa integrazione guadagni o perché svolgono un doppio lavoro, occupati stagionali con durate del lavoro inferiori all'anno;

- **Posizioni lavorative.** Si definisce posizione lavorativa il rapporto di lavoro tra una persona fisica e un'unità produttiva (impresa) o istituzione, finalizzato allo svolgimento di una prestazione lavorativa contro il corrispettivo di un compenso (retribuzione). Le posizioni lavorative rappresentano, quindi, il numero di «posti di lavoro» occupati (a tempo pieno e a tempo parziale), indipendentemente dalle ore lavorate.

La scelta tra le due unità di misura deve essere compiuta in funzione dei destinatari dell'informazione:

- per interloquire con le

istituzioni è senza dubbio meglio esprimere il dato dell'occupazione in termini di «Unità di lavoro equivalenti»;

- per rivolgersi ai media e all'opinione pubblica in generale è meglio esprimere il dato della occupazione in termini di «posizioni lavorative», perché temine molto più vicino al concetto usuale di «posti di lavoro».

A livello nazionale, le «posizioni lavorative» sono il 19,7% più delle «unità di lavoro equivalenti».

Lo studio fornisce la stima delle **unità di lavoro** attivate dal settore crocieristico nel porto della Spezia.

Il calcolo degli impatti diretti e indotti

Seguendo il modello delle interdipendenze settoriali, l'impatto indiretto è costituito dalle attività economiche ricomprese nella catena di fornitura.

Il **moltiplicatore leonteviano** esprime la capacità di attivazione di un investimento o più genericamente di una spesa nei confronti della catena delle forniture richieste dal settore a monte delle attività direttamente e indirettamente coinvolte nel processo produttivo.

L'impatto indotto è invece generato dall'incremento di domanda resa possibile dall'aumento dei redditi distribuiti dai portatori di capitale e di lavoro.

Il **moltiplicatore keynesiano** esprime di conseguenza la capacità

di attivazione di un investimento, o più genericamente di una spesa, attraverso il circuito reddito consumi. La metodologia adottata per questa operazione consiste nell'applicazione del modello delle interdipendenze settoriali attraverso la c.d. "**tavola input-output**", che descrive il sistema economico di un Paese come un insieme di flussi di beni e servizi scambiati tra i diversi settori produttivi.

La base per l'analisi dell'impatto è la Matrice Input Output dell'Italia relativa al 2018, pubblicata dall'ISTAT nel 2021, cui è stato applicato un complesso modello matematico. La tavola input-output o delle interdipendenze settoriali

descrive, disaggregata per 63 "branche", l'attività di produzione di beni e servizi che si realizza in un dato periodo nel sistema economico a seguito della domanda per investimenti e spese correnti. Volendoci attenere ad una metodologia riconosciuta a livello internazionale, si è utilizzata la formulazione matematica del modello indicata dal manuale EUROSTAT e in particolare quella del modello con la domanda finale endogena.

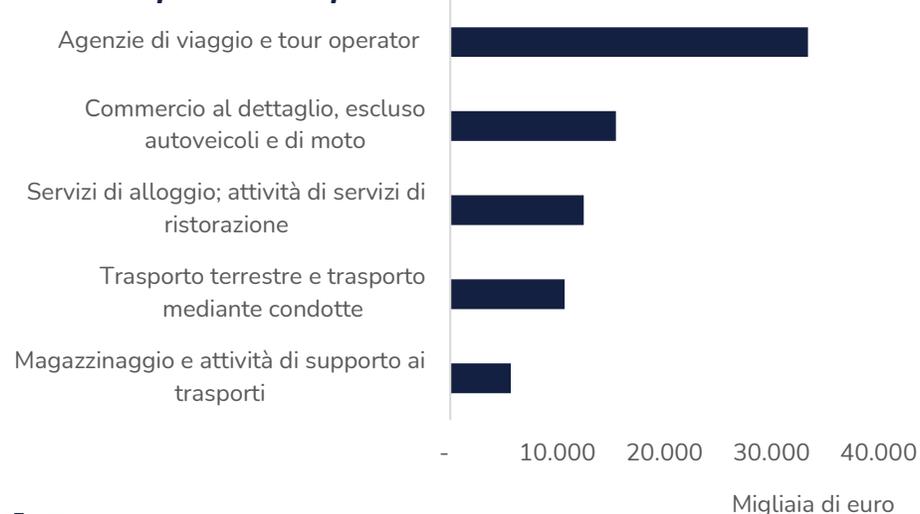
La stima della produzione attivata

Come visto nei precedenti capitoli, il crocierismo nel porto della Spezia attiva una produzione diretta di **78,3 milioni di euro**. I servizi legati alle agenzie di viaggio e tour operator rappresentano il 42,65% dell'impatto diretto, stimolato dalla spesa diretta dei turisti che acquistano servizi turistici sul territorio.

La produzione totale (diretta, indiretta ed indotta) vale circa **240,7 milioni di euro**, con una leggera prevalenza della componente indotta. Nel complesso, l'industria, seguita dal commercio sono i settori maggiormente attivati.

Il valore della produzione si può paragonare al fatturato che verrà attivato nei singoli settori: non va quindi confuso con il prodotto interno lordo.

Principali settori produttivi attivati direttamente



Principali settori produttivi attivati (Produzione)

	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	%
Agricoltura	-	1.589	2.283	3.871	1,6%
Industria	345	21.427	19.071	40.843	17,0%
Costruzioni	-	1.593	1.534	3.127	1,3%
Commercio	15.457	8.357	13.259	37.073	15,4%
Trasporti-logistica	16.307	10.508	5.876	32.691	13,6%
Turismo-ristoraz.	12.440	3.652	6.190	22.282	9,3%
Tour operator	33.392	2.000	535	35.927	14,9%
Serv. imprese	57	20.247	13.605	33.909	14,1%
Serv. per l'abitare	-	3.807	13.381	17.188	7,1%
Serv. persone	292	5.458	8.028	13.778	5,7%
Totale	78.289	78.637	83.762	240.689	100,0%
	32,5%	32,7%	34,8%	100,0%	

UdM: migliaia di euro

Il contributo al valore aggiunto

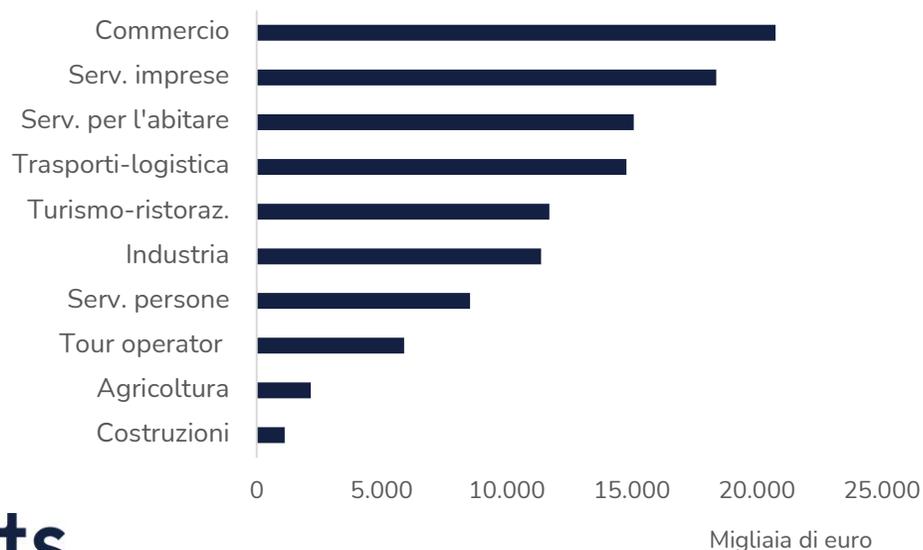
Il contributo che il crocierismo alla Spezia fornisce all'economia nazionale è misurabile in termini di valore aggiunto, grandezza che è la principale componente del prodotto interno lordo (PIL).

Vengono attivati complessivamente **109,7 milioni di euro**:

- In modo diretto, per un valore aggiunto di 29,3 milioni di euro, nelle imprese direttamente fornitrici dei crocieristi e delle compagnie di navigazione;
- In modo indiretto, per un valore aggiunto di 36,4 milioni, nelle catene di fornitura attivate dalle imprese direttamente coinvolte;
- In modo indotto, cioè tramite l'incremento dei consumi della popolazione, per un valore aggiunto di 44 milioni.

Nel complesso il settore maggiormente stimolato è quello del commercio, dove si attiva il 19% del totale del VA.

Valore Aggiunto totale per settore



Principali settori produttivi attivati (Valore Aggiunto)

	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	%
Agricoltura	-	885	1.269	2.154	2,0%
Industria	133	6.242	4.994	11.370	10,4%
Costruzioni	-	569	548	1.116	1,0%
Commercio	9.513	4.103	7.130	20.747	18,9%
Trasporti-logistica	7.511	4.680	2.591	14.782	13,5%
Turismo-ristoraz.	6.532	1.917	3.251	11.701	10,7%
Tour operator	5.476	328	88	5.892	5,4%
Serv. imprese	27	11.179	7.172	18.377	16,7%
Serv. per l'abitare	-	3.340	11.740	15.080	13,7%
Serv. persone	113	3.147	5.267	8.527	7,8%
Totale	29.306	36.391	44.050	109.746	100,0%
	26,7%	33,2%	40,1%	100,0%	

UdM: migliaia di euro

Distribuzione territoriale del valore aggiunto

Il valore aggiunto complessivamente attivato dal crocierismo nello scalo Spezzino si ripartisce tra le regioni italiane in modo eterogeneo.

Il **37% dell'impatto totale rimane in Liguria**, l'**11% interessa la Toscana** ed una parte importante viene attratta dalle regioni industrialmente più forti; il 14% dalla Lombardia, il 6% dal Veneto, il 5,9% dalla Emilia-Romagna.

La Spezia rappresenta la provincia italiana dove si localizza il maggior beneficio in termini di valore aggiunto con 38 milioni di euro prevalentemente attivati nei settori del commercio, dei trasporti e della ristorazione.

Altre regioni ricevono un beneficio perché in esse sono localizzate imprese coinvolte nelle catene di fornitura.



Principali settori produttivi attivati (Valore Aggiunto)

	La Spezia	Massa	Pisa	Firenze
Agricoltura	13	36	67	96
Industria	1.024	39	177	291
Costruzioni	785	1	62	42
Commercio	9.443	28	1.578	1.572
Trasporti-logistica	7.583	17	46	161
Turismo-ristoraz.	7.446	5	2.050	854
Tour operator	5.480	1	3	12
Serv. imprese	1.572	40	220	451
Serv. per l'abitare	86	50	146	413
Serv. persone	5.221	9	383	320
Totale	38.652	225	4.731	4.212
	26,7%			

UdM: migliaia di euro

L'occupazione attivata

Importante è osservare il contributo che il comparto crocieristico spezzino fornisce all'occupazione nazionale. In totale è possibile stimare circa **1.782 unità di lavoro** così composte:

- Il 33,7% dell'occupazione attivata direttamente dalle imprese direttamente coinvolte dalle attività di trasporto e dei servizi ai passeggeri;
- La catena di fornitura è stimolata con l'attivazione di 530 unità di lavoro, concentrate nel settore dei servizi alle imprese, tipicamente ad alto valore aggiunto;
- Un contributo rilevante è dato dall'attivazione della domanda interna con 652 unità di lavoro attivate.

Localizzando a livello provinciale il contributo occupazionale totale si osserva come alla Spezia si concentri l'impatto maggiore con 914 unità di lavoro. Importante è il contributo occupazionale per le province di Firenze e Pisa con 111 e 82 occupati quasi totalmente nei settori del commercio e dei trasporti.

Principali settori produttivi attivati (Occupazione)

Occupazione FTE	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	%
Agricoltura	-	33	48	81	4,5%
Industria	2	81	57	139	7,8%
Costruzioni		13	12	25	1,4%
Commercio	214	63	133	410	23,0%
Trasporti-logistica	104	63	36	203	11,4%
Turismo-ristoraz.	157	46	78	281	15,8%
Tour operator	121	7	2	130	7,3%
Serv. Imprese	1	157	89	246	13,8%
Serv. per l'abitare	-	3	11	14	0,8%
Serv. Persone	2	65	186	253	14,2%
Totale	600	530	652	1.782	100,0%
	33,7%	29,8%	36,6%	100,0%	

Province maggiormente interessate (Occupazione)

	La Spezia	Pisa	Firenze
Agricoltura	1	3	4
Industria	15	2	4
Costruzioni	20	1	1
Commercio	235	37	34
Trasporti-logistica	121	1	2
Turismo-ristoraz.	200	51	21
Tour operator	122	0	0
Serv. imprese	42	4	6
Serv. per l'abitare	0	0	0
Serv. persone	159	12	10
Totale	914	111	82

UdM: Unità di lavoro (FTE)

Le professioni maggiormente coinvolte

Il mercato crocieristico coinvolge molteplici settori produttivi, di conseguenza attiva un ampio spettro di figure professionali.

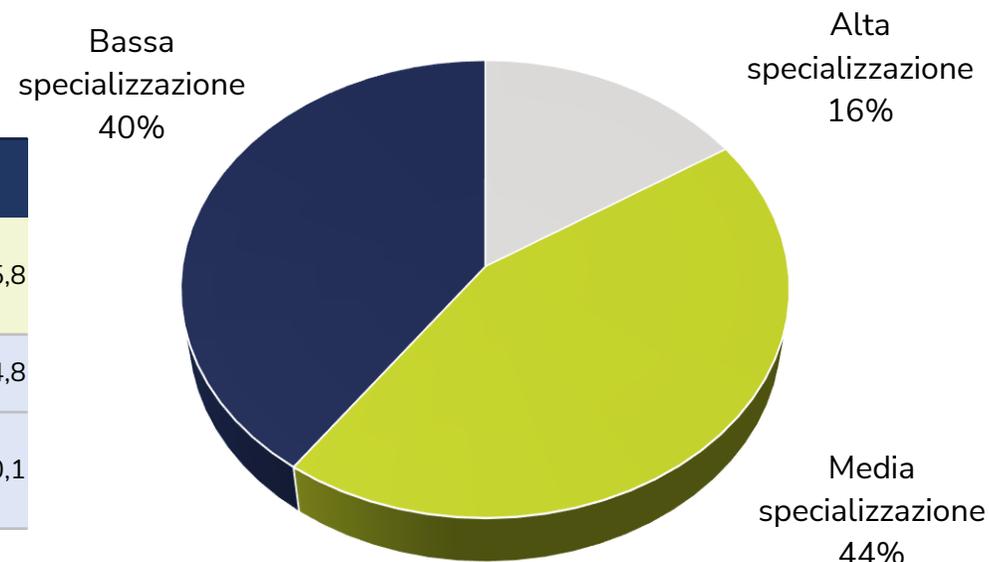
Trattandosi di «posti di lavoro» è in questo caso opportuno utilizzare come unità di misura le posizioni lavorative.

Il 44% delle professioni attivate è a media specializzazione, in prevalenza nel settore turistico e della ristorazione. Il 40,13% delle posizioni richiede una bassa specializzazione, soprattutto conduttori di impianti ed operai, ed il 15,8% di esse una formazione di alto livello, in maggioranza professioni tecniche.

Traducendo le unità di lavoro stimate (1.782) in posizioni lavorative si ottiene il valore di 2.228, persone che ogni anno lavorano, in parte a tempo pieno e in parte a tempo parziale.

Categorie professionali attivate

Professioni	Posizioni lavorative	%	
Dirigenti	4	0,2	15,8
Professioni intellettuali, scientifiche e di alta specializzazione	98	4,4	
Professioni tecniche	250	11,2	44,8
Professioni esecutive nel lavoro d'ufficio	223	10,0	
Professioni qualificate nelle attività commerciali e nei servizi	759	34,1	40,1
Artigiani, operai specializzati e agricoltori	175	7,9	
Conduttori di impianti e operai di macchinari fissi e mobili	253	11,4	
Professioni non qualificate	466	20,9	
Totale posizioni lavorative	2.228	100	





5.

Metodologia

24.

La numerosità campionaria

La numerosità del campione è stata determinata attraverso l'utilizzo della seguente formula:

$$n = \frac{1,96^2 \cdot c \cdot v^2 \cdot N}{(N - 1) \delta^2 + 1,96^2 \cdot c \cdot v^2}$$

valida per l'implementazione di piani di campionamento che hanno come obiettivo la stima di una variabile quantitativa come nel nostro caso (la spesa pro-capite per passeggero) e in cui:

significatività statistica: $Z_{1-\alpha/2} = 1,96$ (intervallo di confidenza: **95%**)

errore relativo: $\delta = 0,06$ (**6%**)

cv = coefficiente di variazione = σ/μ (varianza campionaria/media campionaria)=**1,225** (*stima basata sulle prime 20 interviste*)

N = numerosità popolazione (pax attesi 2023: **709.123**)

Utilizzando la versione approssimata della formula precedente

otteniamo la numerosità campionaria, pari a

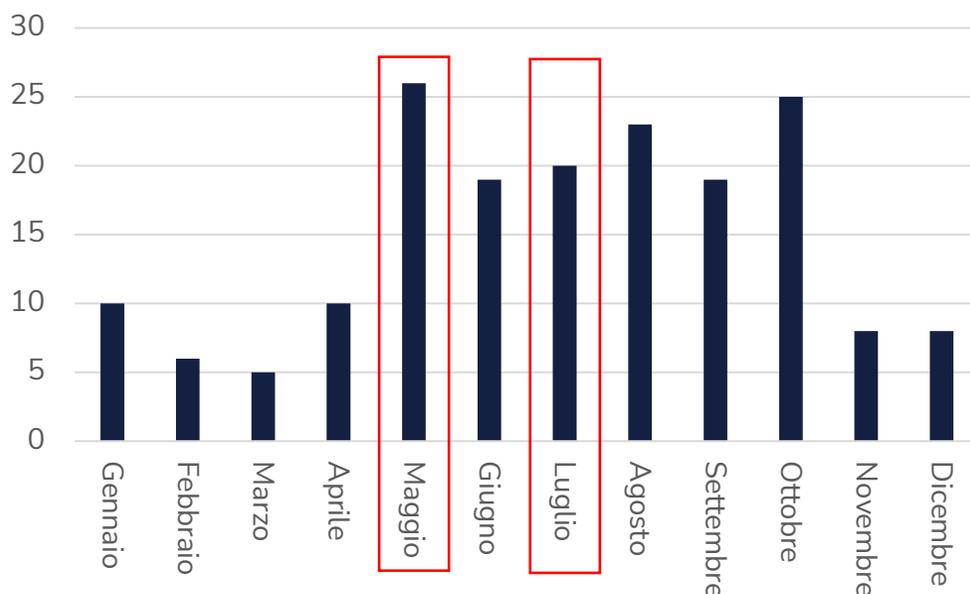
1.601

$$n = \frac{1,96^2 \cdot c \cdot v^2}{\delta^2}$$

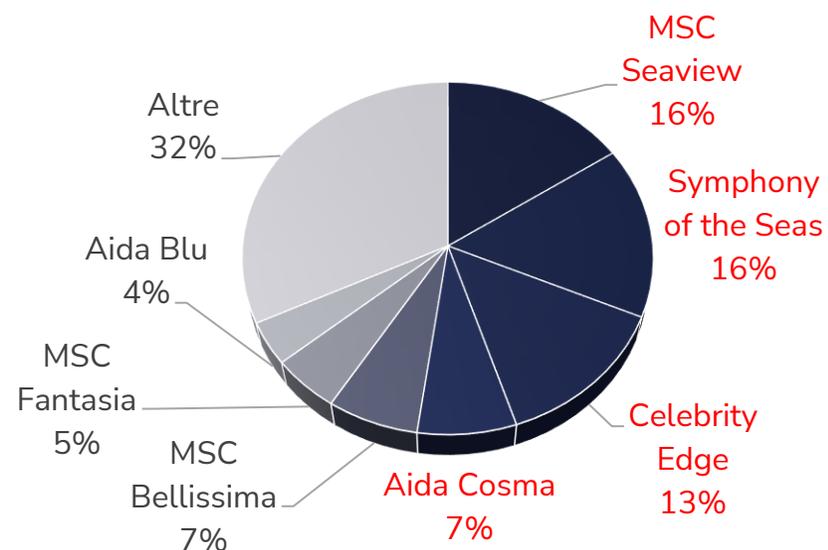
Il piano delle rilevazioni

Durante le due wave stati intervistati passeggeri delle seguenti navi: **Celebrity Edge, P&O Arvia, Aida Cosma, Valiant Lady, MSC Seaview, Symphony of the Seas** che rappresentano diversi segmenti di mercato (Celebrity Cruise mercato alto spendente nord americano, P&O mercato alto spendente nord europeo, Aida mercato europeo, Virgin Cruises mercato alto spendente nord americano, MSC mercato europeo e mediterraneo, Symphony of the Seas mercato alto spendente nord americano). Le navi ormeggiate al porto della Spezia durante i giorni delle interviste sono tra le più significative in termini di rappresentatività. Nel 2023 sono infatti attesi in totale 179 arrivi di navi da crociera: la MSC Seaview e la Symphony of the Seas con 28 tocche ciascuna rappresentano il 31,3% dell'offerta, la Celebrity Edge con 24 tocche il 13,4% mentre Aida Cosma, Arvia e Valliant Lady, con 13, 6 e 3 tocche pesano per 12,3% del totale.

Tocche per mese porto della Spezia (2023)



Tocche per nave porto della Spezia (2023)



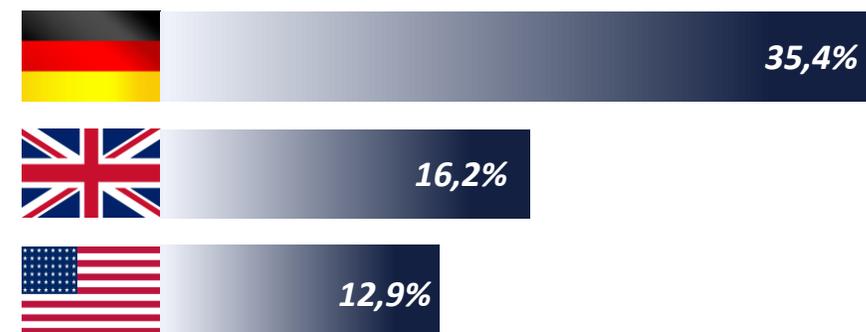
In rosso, il mese in cui sono state effettuate le interviste e le navi ormeggiate durante le rilevazioni. Nel grafico di destra P&O Arvia e Valiant Lady, rispettivamente con 6 e 3 tocche figurano in «altre»

Il campione intervistato

Durante le rilevazioni state effettuate **546 interviste, rappresentative per 1601 passeggeri** (tra le domande di profilazione era richiesto «con quante persone sta viaggiando?»). L'origine del campione conferma il target del servizio, con alcune compagnie più specializzate nel mercato extra-UE ed altre nel mercato europeo. Il campione ha una **significatività del 95%** e l'errore statistico previsto è del 6%.

Campione

Compagnia	Nave	Numero interviste	Popolazione intervistata	Share
MSC	Seaview	76	224	14,0%
Royal Caribbean	Symphony of the Seas	82	270	16,9%
Celebrity Cruises	Celebrity Edge	122	327	20,4%
Carnival	Aida Cosma	191	619	38,7%
P&O	Arvia	37	88	5,5%
Virgin	Valiant Lady	38	73	4,6%
		546	1.601	



43 membri della crew
0 passeggeri home port

Origine dei passeggeri

Compagnia	Nave	Popolazione intervistata	DE	FR	ES	Altro EU	UK	USA	CAN	Altro Ex-EU	IT
MSC	Seaview	224	5	20	25	49	5	21	13	55	31
Royal Caribbean	Symphony	270	0	0	2	37	64	77	5	85	0
Celebrity Cruises	Celebrity Edge	327	3	17	15	19	95	91	36	45	6
Carnival	Aida Cosma	619	559	3	16	32	0	0	0	9	0
P&O	Arvia	88	0	0	0	0	83	0	0	5	0
Virgin	Valiant Lady	73	0	2	2	4	12	18	8	27	0
		1601	567	42	60	141	259	207	62	226	37

Grazie per l'attenzione

