



OSSERVATORIO SUL TRAFFICO DELLE CROCIERE NEL MEDITERRANEO

Report 2012

**L'impatto delle crociere in Italia:
lavoro e reddito prodotto nel 2011**

a cura di

SL&A
turismo e territorio

INDICE

Introduzione: dopo il Giglio, che cosa cambia?	pag.	3
1. La domanda di crociere nel Mondo e in Europa	pag.	9
2. Le principali dinamiche in Italia	pag.	13
3. Il traffico crocieristico nei porti italiani nel 2011	pag.	16
4. Il censimento degli studi sull'impatto	pag.	18
5. La stima delle relazioni macro-economiche	pag.	21
6. La stima bottom-up dell'impatto	pag.	29

Allegati

1. Il traffico crocieristico 2011 nei porti italiani	pag.	33
2. I passeggeri nei porti italiani (confronto 2011-2010)	pag.	34
3. I principali dati di sistema	pag.	35

Immagine di copertina: Prua e Onde – Piergiorgio Baroldi

Introduzione: dopo il Giglio, che cosa cambia?

Sono trascorsi ormai quasi sei mesi dall'incidente occorso alla nave Costa Concordia la sera del 13 gennaio 2012 nelle acque dell'Isola del Giglio.

L'intero comparto crocieristico, quantomeno a livello italiano e mediterraneo, ha profondamente risentito di quel tragico episodio: anche se molti dei protagonisti del comparto hanno utilizzato tutti i mezzi di comunicazione disponibili (che non sono certo pochi) per affermare che nulla era cambiato, è apparso da subito chiaro che una certa fase "idilliaca" si era conclusa, anche e soprattutto a livello di opinione pubblica, di sentimento positivo da parte del mercato.

Poco prima di questo evento catastrofico (ma, come da più parti si è osservato, non fortuito) la crocieristica stava celebrando un preconsuntivo 2011 per alcuni versi in forte crescita, ma che conteneva già in nuce diversi motivi di preoccupazione per gli andamenti del 2012 e degli anni a venire.

Tra i dati in crescita nel 2010-2011 rispetto agli anni precedenti si potevano annoverare:

- il traffico di navi nei porti italiani (accosti, partenze);
- il numero di passeggeri trasportati, (correlato a sua volta alla dimensione media delle navi, sempre più "città galleggianti");
- il numero di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani.

Tra i fenomeni in qualche modo considerabili di segno negativo si registravano invece:

- la frenata dell'industria cantieristica;
- la correlata staticità della spesa crocieristica complessiva, intesa nel suo complesso ;
- la riduzione unitaria del valore del prodotto (calo dei prezzi e quindi dei ricavi);
- l'emergere di preoccupazioni di impatto ambientale soprattutto nei contesti portuali più delicati (la citazione di Venezia è d'obbligo).

* * *

Si è detto che l'evento della Costa Concordia non poteva in assoluto considerarsi come un lampo a ciel sereno: restando al nostro lavoro, già l'Osservatorio EBNT 2011¹, aveva iniziato a porre i primi punti interrogativi circa l'effettivo sviluppo e le ricadute economiche ed occupazionali di un comparto che, se ci si fosse fermati alle dichiarazioni dei grandi Cruise Operators (le grandi compagnie crocieristiche), sembrava non conoscere limiti alla propria espansione.

Ancora il 28 ottobre 2011 il comparto crocieristico italiano si autocelebrava nell'Italian Cruise Day, ospitato da quell'Autorità Portuale di Venezia che solo pochi giorni dopo sarebbe entrata nell'occhio del ciclone per le critiche all'impatto che le maxi-navi provocano al delicato ambiente lagunare e alla stessa forma di una delle città più famose ed insieme fragili del Mondo.

In poco meno di trent'anni la vacanza crocieristica ha subito una profonda trasformazione, passando da genere di lusso a prodotto di massa, fino a raggiungere la ragguardevole cifra di 7 milioni di passeggeri transitati per i porti italiani nel 2011.

La dinamica è stata fortemente trainata dai soggetti protagonisti del settore, le Compagnie di Crociera, che hanno saputo attuare una costante profilazione sui vari segmenti del mercato, consentendo anche alle famiglie e ai giovani di accedere a questo mercato; e poi praticando la ricerca di nuove destinazioni e di nuove nicchie, in modo da stimolare una sempre maggiore domanda per un prodotto che ha ormai ammortizzato i propri costi di lancio, e che è quindi in grado di produrre profitti consistenti, seppur con i margini declinanti tipici della fase di maturità.

Quella dei Cruise Operators si è dimostrata un'offerta straordinariamente dinamica e competitiva, che ha saputo coniugare i più importanti riferimenti della Marca delle destinazioni (vedi tra tutti l'Italia e Roma,

¹ "Osservatorio sul traffico delle Crociere nel Mediterraneo", Ente Bilaterale Nazionale del Turismo

Venezia, ma anche Pisa e Firenze) con un mezzo di fruizione securizzante quanto solo una nave può esserlo, almeno fino alla tragedia del Giglio.

Il tutto con navi sempre più grandi e “rivolte su se stesse”, perché il vero business in questa fase consiste nel massimizzare il tempo di permanenza e la spesa a bordo dei crocieristi².

Ma navi che devono giocoforza attraccare in porti sempre più somiglianti a terminali container, realizzati a colpi di investimenti pubblici ingentissimi da parte delle Autorità Portuali in competizione tra di loro, e senza un quadro nazionale di riferimento.

Porti ormai dotati di banchine lunghe chilometri (a Civitavecchia si parla di 3.000 metri, con la possibilità di accosto contemporaneo di 10 navi) per consentire l'attracco di molti giganti del mare contemporaneamente, con enormi piazzali per contenere le centinaia di pullman necessari alle escursioni, svincoli autostradali agevoli per portare nel minor tempo possibile gli escursionisti nelle città d'arte, dove magari non scenderanno neppure a terra (con buona pace dell'impatto economico, ma con grande e negativo effetto su quello del traffico).

Ma d'altra parte non si riesce compiutamente neppure a ricostruire il fatturato specifico delle Autorità Portuali, molto restie a dichiarare i ricavi che traggono da questi traffici, adducendo motivi di “competitività”.

L'analisi degli impatti economici svolta a livello europeo³, segnala inoltre un dato non del tutto evidente all'opinione pubblica, e cioè che il vero e proprio effetto turistico delle crociere è piuttosto limitato: fatto 100 il totale dell'impatto della spesa dell'intero comparto crocieristico (diretto, indiretto, indotto), solo il 3,8% beneficia l'ospitalità in senso stretto, il 6,2% il commercio, il 13,4% il sistema dei trasporti compresi i Cruise Operators, mentre il 37% va al settore manifatturiero, con la cantieristica in prima fila.

² Si veda al riguardo Farina, “Crociere: la storia dell'hardware è la storia del mercato”, su Turismoeterritorio.com, 2011.

³ “Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe”, 2011 edition, elaborato dal GP. Wild (international) Limited e Business research & Economic Advisors per The European Cruise Council.

E i dati occupazionali sono dello stesso segno: privilegio assoluto alla manifattura (con in testa la cantieristica), ricadute molto marginali per le attività turistiche, enfatizzate anche dalle retribuzioni unitarie, che sono le più basse di tutta la filiera.

Quanto alla ricorrente affermazione (quasi un mantra...) che le crociere sarebbero un settore in espansione, occorre ricordare che il totale della spesa espressa a livello europeo dall'intero fenomeno crocieristico è stabile negli ultimi tre anni rilevati: 14,2 miliardi di euro nel 2008, 14,1 nel 2009, 14,5 nel 2010.

Il trend positivo dell'occupazione si è arrestato al massimo del 2008 (311 mila addetti in Europa), e gli ordinativi di nuove navi sono in calo da 8 unità del 2011 a 3 unità nel 2014. Almeno fino al 13 gennaio 2012, data fatidica dopo la quale si apprende, ad esempio, che "La Costa Crociere sospende le commesse di nuove navi"⁴.

Quanto alle ricadute sul sistema economico italiano, le fonti europee già citate parlano di un 3,8% della spesa crocieristica in Italia che va a beneficiare il comparto turistico "alberghi e pubblici esercizi". Se si rapporta questo dato al valore aggiunto totale del turismo italiano si arriva a stento all'1 per mille di contributo.

Nel totale la spesa del comparto crocieristico "pesa" per circa il 3 per mille del PIL, ed anche l'occupazione generale dell'intero comparto (99.000 addetti equivalenti circa) non si discosta molto, quanto a peso sul totale dell'occupazione italiana, dal 3 per mille.

Sulle condizioni –non solo economiche- di lavoro a bordo delle navi da crociera si parla poco: ci sono studi lontani nello spazio e nel tempo, condotti soprattutto in Nord America⁵.

Ma è sotto gli occhi di tutti, a partire dalle immagini raccolte in occasione della tragedia della Costa Concordia, che i lavoratori a bordo sono in larghissima maggioranza extracomunitari (Filippini, Indonesiani, Indiani,

⁴ TTG Italia, 31 gennaio 2012

⁵ www.cruiseresearch.org/MR.html

Peruviani, e così via) reclutati in madre patria con contratti di lavoro che sfuggono alle normative europee.

E questo rientra perfettamente nelle logiche di massimizzazione del business dei Cruise Operators, anche se poi magari, come puntualmente accaduto, persino la difficoltà comunicativa enfatizza ogni problema in caso di emergenze.

Nel Mediterraneo l'Italia si colloca senza dubbio in una posizione di preminenza. In vetta ai porti italiani sta Civitavecchia con circa 2,5 milioni di passeggeri nel 2011, seguono Venezia, Napoli e Savona.

Ma la graduatoria subisce delle variazioni a seconda della connotazione che assume ciascuno scalo: Home Port, ovvero punto di partenza o arrivo della crociera (quelli il cui territorio guadagna di più), oppure Port of Call, tappa intermedia del viaggio.

Ma anche prima della tragedia del Giglio erano ormai diverse le voci che richiamavano ad un maggiore realismo, a partire proprio dai numeri rilevati dall'Osservatorio EBNT, e del rapporto pubblicato a luglio 2011 dall'European Cruise Council: la crescita sembrava aver smorzato il proprio impeto, soprattutto in termini di valore economico: le spese dirette dell'industria crocieristica in Europa, peraltro ingentissime (14 miliardi di dollari) erano sostanzialmente ferme dal 2008, pur a fronte di un aumento di passeggeri ancora consistente.

Crescendo il volume del traffico, ma restando stazionario il valore economico, è facile costatare come fosse (e sia ancora) in calo la redditività, come dichiarato ormai apertamente anche da alcuni operatori, come RCCL Italia⁶. C'era già il rischio di una fase di maturità, mentre addirittura la cantieristica navale (i cui andamenti precedono di alcuni anni quelli delle crociere) registrava cali assoluti, sia di fatturato che di occupazione, che si sono poi concretizzati anche nella vicenda Fincantieri.

Ragionando di politiche per migliorare l'impatto del settore, appare piuttosto evidente che un paese come l'Italia abbia tutte le risorse e le

⁶ Si veda da ultimo Gianni Rotondo, Turismo & Attualità, 31 maggio 2012

potenzialità per accogliere milioni di viaggiatori a dormire e mangiare e fare escursioni e shopping, piuttosto che limitarsi ad offrire banchine per l'attracco di città galleggianti autosufficienti, che portano il massimo di profitto ai Cruise Operator proprio quando massimizzano la permanenza e la spesa a bordo da parte dei crocieristi.

In questa direzione si sono mosse le realtà portuali e le Amministrazioni locali più attente, cercando appunto di valorizzare il proprio ruolo di home port, e di massimizzare la spesa dei crocieristi sul territorio.

Al riguardo si sta costruendo, anche grazie al presente lavoro, una stima generale. Esistono peraltro alcune valutazioni locali: se ne conoscono 9 casi tra loro molto disparati su 32 porti crocieristici in Italia, mentre nelle Baleari funziona da anni un Osservatorio specifico molto puntuale. Ironia della sorte, una di queste analisi sono state realizzate proprio dai principali Cruise Operators, un valutatore che non può certo essere considerato "indipendente".

Quanto agli impatti territoriali ed ambientali, si è già fatto cenno alle polemiche in corso a Venezia. Per restare al caso del porto di Civitavecchia, il maggiore in Italia, si stima che ogni giorno di alta stagione non meno di 300 pullman partano alla volta di Roma per un tour organizzato. Gli effetti di questo traffico sulla Capitale forse non sono stati ancora valutati nella loro interezza, ma sono facilmente visibili anche solo frequentandone il centro storico.

Anche se la reazione dell'industria crocieristica ha visto un impegno senza precedenti nel segno della "comunicazione di crisi", moltiplicando gli investimenti miranti a sostenere l'immagine del comparto, non è un caso che, per diversi motivi non solo connessi con gli eventi del 13 gennaio 2012, il "barometro" del comparto crocieristico abbia negli ultimi mesi virato dal "bello stabile" verso una maggiore e forse ormai strutturale incertezza.

1. La domanda di crociere nel Mondo e in Europa

Tra il 2006 e il 2010, a differenza di altri comparti turistici, quello delle crociere non ha subito battute di arresto ed ha mantenuto un ritmo di crescita costante, con tassi di crescita superiori a quelli registrati dagli arrivi turistici a livello mondiale.

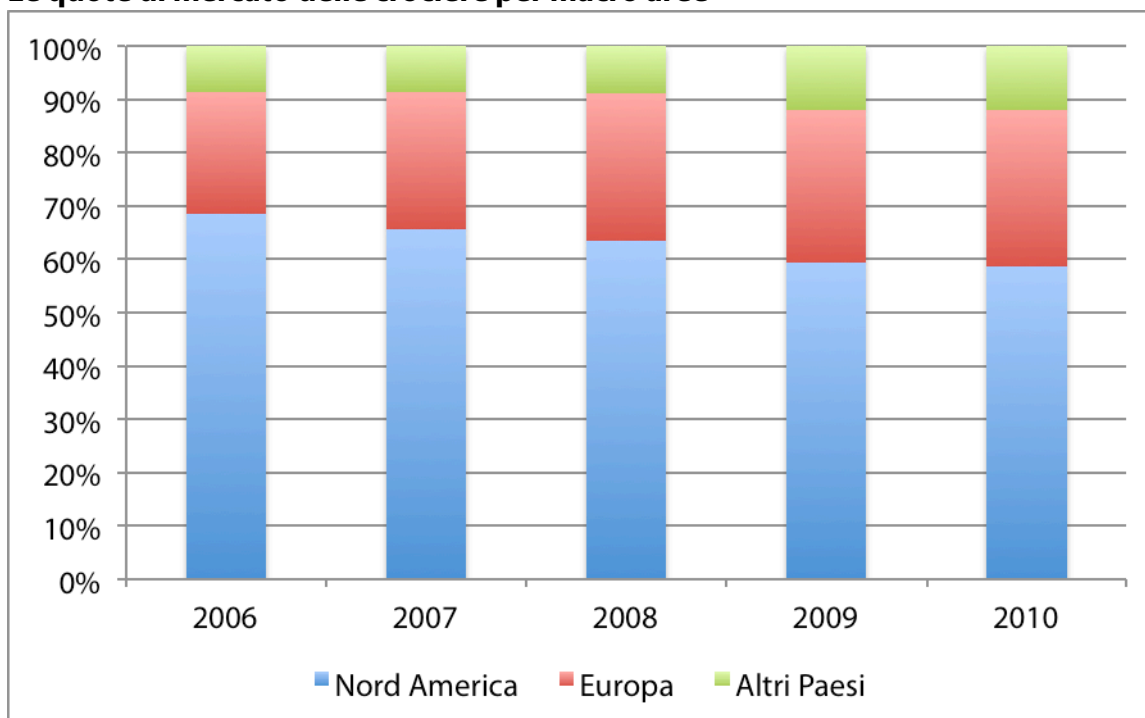
La domanda di crociere nel mondo (n. passeggeri in serie storica)

	2006	2007	2008	2009	2010	var. % 2006/2010
Nord America	10.380.000	10.450.000	10.290.000	10.400.000	11.100.000	6,94
Europa	3.460.000	4.080.000	4.500.000	5.000.000	5.540.000	60,12
Altri Paesi	1.290.000	1.370.000	1.450.000	2.100.000	2.250.000	74,42
Totale	15.130.000	15.900.000	16.240.000	17.500.000	18.890.000	24,85

Fonte: G.P. Wild (international) Limited su dati PSA, CLIA, ECC, altre fonti

E' interessante notare come nel complesso si riduce il peso del mercato del Nord America (-10% del mercato in cinque anni), sia a favore dell'Europa che degli altri Paesi.

Le quote di mercato delle crociere per macro aree



Fonte: elaborazioni SL&A su dati di G.P. Wild (international) Limited su dati PSA, CLIA, ECC, altre fonti, 2012

Concentrando l'analisi al mercato europeo è possibile notare come l'Italia tra il 2009 e il 2010 abbia mantenuto la leadership del mercato crocieristico nei principali porti del continente, con un leggero incremento della quota di mercato totale.

I crocieristi per Paese di imbarco (confronti 2009-2010)

Paese	2009		2010		Var. % passengeri
	Passeggeri	Quota di mercato	Passeggeri	Quota di mercato	
Italia	1.704.000	35,3	1.888.000	35,8	10,80
Spagna	991.000	20,5	1.155.000	21,9	16,55
Regno Unito	733.000	15,2	837.000	15,9	14,19
Grecia	503.000	10,4	336.000	6,4	-33,20
Germania	273.000	5,7	361.000	6,8	32,23
Danimarca	240.000	5,0	220.000	4,2	-8,33
Francia	102.000	2,1	141.000	2,7	38,24
Cipro	48.000	1,0	55.000	1,0	14,58
Paesi Bassi	58.000	1,2	80.000	1,5	37,93
Portogallo	49.000	1,0	47.000	0,9	-4,08
Totale	4.701.000	97,33	5.120.000	96,97	8,91
Totale Europa	4.830.000	100,00	5.280.000	100,00	9,32

Fonte: MedCruise, Cruise Europe e Autorità Portuali

E tra i porti con maggior traffico, sempre a livello continentale, nella classifica elaborata da MedCruise, tre sono proprio italiani: Civitavecchia, Venezia e Napoli.

I principali porti del Mediterraneo, 2010 (dati x 1.000)

	Imbarco	Sbarco	Transiti	Totale
Barcellona	632	631	1.085	2.348
Civitavecchia	360	360	1.200	1.920
Venezia	651	661	305	1.617
Palma Majorca	284	284	778	1.347
Pireo	255	255	700	1.210
Napoli	25	25	1.068	1.118

Fonte: MedCruise, Cruise Europe e Autorità Portuali

I principali Home Port europei

I principali Port of Call europei

	Traffico Passeggeri 2010 X 1.000		Traffico Passeggeri 2010 X 1.000
Barcellona	2.348	Napoli	1.118
Civitavecchia	1.920	Livorno	825
Venezia	1.617	Porti Francesi ¹	690
Palma Majorca	1.347	Marsiglia	681
Pireo	1.210	Malaga	680
Genova	860	Bari	560
Savona	644	La Valletta	491
		Messina	392
		Palermo	380
		Cipro ²	380
		Gibilterra	319
		Montecarlo	302

¹ Nizza, Cannes e Villefranche

² Limassol, Larnaka

Fonte: MedCruise, Cruise Europe e Autorità Portuali

I crocieristi europei per Paese di destinazione, 2010

Paese	Passeggeri	Quota di mercato	
		2009	2010
Italia	5.403.000	20,9	21,4
Spagna	4.911.000	17,3	19,5
Grecia	4.473.000	20,9	17,8
Francia	2.010.000	7,8	8,0
Norvegia	1.793.000	7,0	7,1
Portogallo	925.000	3,5	3,7
Regno Unito	541.000	1,9	2,1
Danimarca	529.000	1,7	2,1
Svezia	517.000	2,2	2,1
Malta	462.000	2,2	1,8
Estonia	391.000	1,8	1,6
Gibilterra	319.000	1,5	1,3
Finlandia	315.000	1,4	1,3
Cipro	271.000	0,9	1,1
Germania	210.000	1,4	0,8
Benelux	193.000	0,5	0,8
Irlanda	177.000	0,7	0,7
Islanda	147.000	0,6	0,6
Polonia	140.000	0,6	0,6
Altri UE	161.000	1,1	0,6
Altri Paesi europei	1.312.000	4,1	5,2
Totale	25.200.000	100,0	100,0

Fonte: elaborazioni SL&A su dati MedCruise, Cruise Europe e Autorità Portuali, 2012

Poco meno del 60% del mercato delle crociere del vecchio continente è detenuto da tre Paesi, e tra questi spicca l'Italia, che nel 2010 ha consolidato la propria posizione.

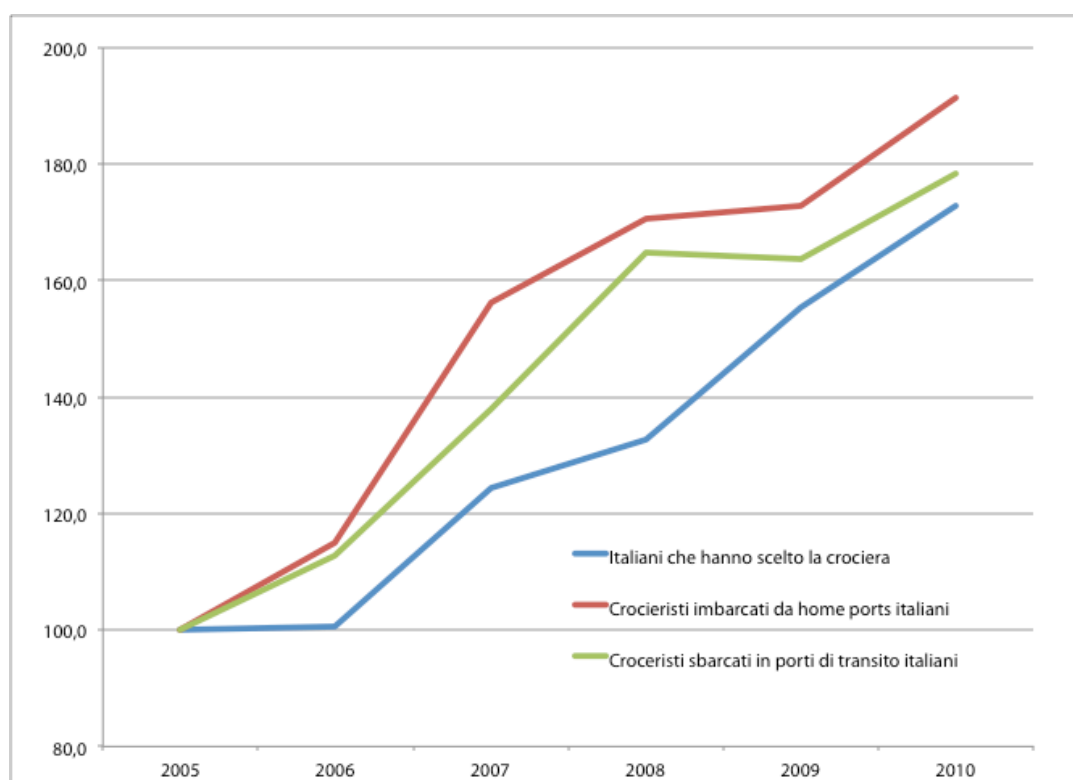
Sempre nel 2010 la Spagna, al secondo posto ha scavalcato la Grecia.

2. Le principali dinamiche in Italia

Se si sintetizzano i più importanti dati desumibili dalle fonti europee per quanto riguarda il nostro Paese, il quadro che si presenta, aggiornato al 2010, è quello di un comparto crocieristico ancora in crescita, ma che ha mostrato una evidente battuta di arresto in alcuni suoi parametri fondamentali.

Negli ultimi sei anni disponibili - dal 2005 al 2010 - infatti:

- la domanda interna di crociere appare ancora in netta dinamica, anche se a tassi di crescita rallentati;
- ancora sostenuto appare il trend degli imbarchi, che porta in buona sostanza un milione di stranieri ad imbarcarsi nei nostri home port;



Fonte: elaborazioni SL&A su dati Autorità Portuali, 2012

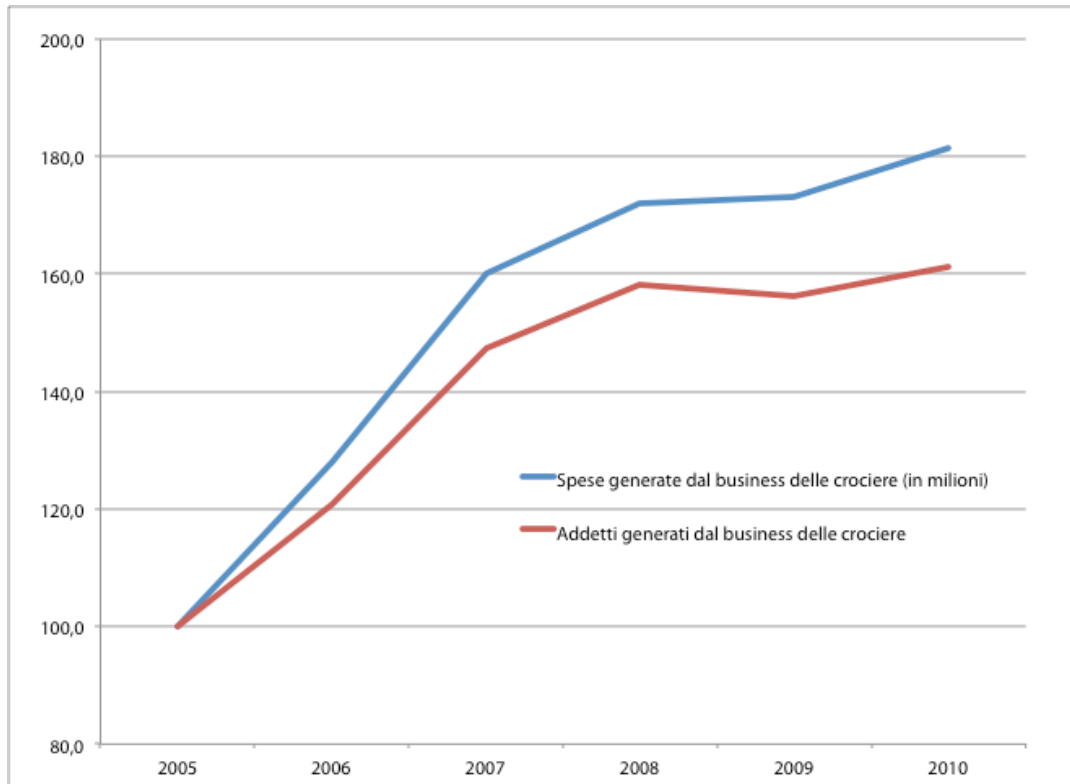
Il business delle crociere (serie storica)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Italiani che hanno scelto la crociera	514.000	517.000	640.000	682.000	799.000	888.900
Crociéristi imbarcati da home ports italiani	986.000	1.133.000	1.541.000	1.682.000	1.704.000	1.888.000
Crociéristi nei porti di transito italiani	3.028.000	3.411.000	4.180.000	4.993.000	4.956.000	5.403.000
Spese generate dal business delle crociere (in mln)	2.500	3.200	4.000	4.300	4.331	4.538
Addetti generati dal business delle crociere	61.445	74.287	90.545	97.152	96.076	99.057

Fonte: elaborazioni SL&A su dati vari, 2012

- in contrazione risulta invece nel 2009 il numero dei passeggeri sbarcati nei porti di transito, probabilmente anche in relazione alla tendenza delle maxi-navi a proporsi come "villaggi galleggianti autosufficienti", con ciò rendendo quasi ininfluyente la localizzazione dei porti di attracco;
- netto invece il rallentamento della dinamica delle spese complessivamente generate dal comparto, effetto sia del contenimento del ricorso all'industria cantieristica nazionale, che della progressiva riduzione del prezzo e quindi del valore unitario del prodotto crocieristico;
- marcata risulta infine anche la frenata occupazionale, soprattutto tra il 2008 ed il 2009, in correlazione con le problematiche del settore cantieristico, ma complessivamente della spesa totale del comparto.

Crociere e occupazione



Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat e Autorità Portuali, 2012

3. Il traffico crocieristico nei porti italiani nel 2011

Per quanto la raccolta dei dati sconti la difficoltà di dover fare riferimento agli uffici statistici delle diverse Autorità Portuali, che mostrano una efficienza ed una rapidità non omogenea, è stato in larga misura realizzato ai fini del presente Osservatorio l'aggiornamento dei dati relativi al 2010 e al 2011 per quanto riguarda il traffico crocieristico in Italia (*allegati 1 e 2*).

Nello specifico il database dell'Osservatorio analizza il traffico legato alle crociere di 32 porti. Per ciascun porto vengono raccolti:

- il numero di navi approdate
- gli imbarchi
- gli sbarchi
- i transiti
- il totale passeggeri

Si tratta della raccolta più completa e aggiornata, se non addirittura l'unica disponibile a livello nazionale.

Se si considerano i primi dieci porti per traffico totale, che da soli rappresentano oltre l'80% del numero di passeggeri totali, è possibile avere una indicazione piuttosto precisa sull'andamento del mercato crocieristico nel nostro Paese.

I crocieristi nei primi 10 porti italiani (confronto 2010 - 2011)

		2010	2011	var. %
1	Civitavecchia	1.944.723	2.577.438	+ 32,5
2	Venezia	1.599.054	1.786.413	+ 11,7
3	Napoli	1.139.319	1.297.232	+ 13,9
4	Livorno	822.554	982.928	+ 19,5
5	Savona	780.572	948.959	+ 21,5
6	Genova	860.290	798.521	- 7,2
8	Palermo	394.885	567.049	+ 43,6
7	Bari	507.714	586.848	+ 15,6
9	Messina	374.441	500.636	+ 33,7
10	Catania	233.158	235.902	+ 1,2
Totale primi 10		8.656.810	10.281.429	+ 15,8

Fonte: elaborazioni SL&A su dati Autorità Portuali, 2012



I dati elaborati infatti evidenziano un andamento di crescita del traffico crocieristico per la quasi totalità dei porti italiani.

Il numero di passeggeri supera i 10 milioni, e solo in un caso, quello del porto di Genova, si registra un trend negativo.

Civitavecchia si conferma lo scalo italiano maggiore, con un tasso di crescita doppio a quello della media nazionale (e inferiore solo al porto di Messina), seguito da quelli di Venezia e Napoli.

4. Il censimento degli studi sull'impatto

L'Osservatorio si è concentrato in questa edizione nella raccolta delle indagini di impatto a livello locale commissionate dalle Autorità Portuali o da altri soggetti nelle destinazioni crocieristiche nazionali.

Lo stato dell'arte sulle analisi di impatto

	È stata realizzata	Non è stata realizzata	Nessuna risposta
Civitavecchia	x		
Venezia	x		
Napoli			x
Livorno		x	
Savona	x		
Genova ⁷	x		
Bari			x
Palermo		x	
Messina		x	
Catania			x
Cagliari	x		
Ancona	x		
La Spezia	x		
Pescara		x	
Portoferraio			x
Ravenna ⁸	x	x	
Trieste			x
Olbia			x
Capri			x
Sorrento			x
Salerno			x
Carrara	x		
Trapani			x
Portofino			x
Amalfi		x	
Porto Torres			x
Giardini Naxos/Taormina			x
Siracusa		x	
Porto Empedocle			x
Crotone			x
Gallipoli			x
Brindisi			x

Fonte: elaborazione su dati forniti da Autorità Portuali e Capitanerie di Porto

⁷ Lo studio è stato realizzato dalla Compagnia Royal Caribbean per valutare l'impatto della propria presenza nel porto di Genova, su un campione di croceristi imbarcati e/o in transito nella città

⁸ Si tratta di una indagine realizzata dalla Confcommercio di Ravenna presso gli esercizi commerciali suoi associati

Quella che si riporta è la fotografia aggiornata a maggio 2012 del censimento effettuato⁹, che delinea un quadro di scarsa attenzione a livello generale dei risvolti economici e sociali del fenomeno delle crociere, a fronte di una sempre più sbandierata rincorsa a questo mercato.

E' interessante notare poi come le indagini affrontino in maniera disomogenea e con criteri "scientifici" di valenza diversa, un tema assai delicato in termini di programmazione di un territorio.

L'insieme delle informazioni permette comunque di affinare le stime, altrimenti di difficile elaborazione, come dimostrano gli esempi che seguono¹⁰.

Ancona

Nell'ambito del progetto "welcome to Ancona" promosso dalla Camera di Commercio, è prevista una attività di monitoraggio sui diversi aspetti e attività del progetto stesso, a partire dalle azioni realizzate fino alla soddisfazione della clientela.

Questo permette di avere sempre un quadro aggiornato non solo delle esigenze dei turisti/croceristi, ma permette di calibrare di anno in anno le attività.

Dal rapporto del 2010 è possibile evidenziare che il numero di escursionisti (ovvero di quelli che hanno acquistato una escursione direttamente sulla nave) è passato da 6.264 a 9.420. Una considerazione interessante a questo riguardo è che rimane invariata la percentuale di escursionisti sul numero dei passeggeri in transito pari all'11%.

Più interessante il dato che riguarda il numero dei crocieristi che hanno visitato autonomamente la città, circa 50 mila, pari al 40% del totale.

⁹ Il censimento è stato realizzato per mezzo dell'invio di una mail di richiesta alle Autorità portuali, integrato con l'analisi dei siti web e una rassegna stampa continua attraverso Google Alert

¹⁰ Per altri casi (Savona, Civitavecchia, Palermo, Venezia e Cagliari) si rimanda alle precedenti edizioni dell'Osservatorio

Non è invece disponibile un dato relativo a quanti si fermano prima dell'imbarco (funzione home port).

Nei documenti ufficiali del progetto non vengono realizzate stime di impatto economico e occupazionale.

Carrara

A differenza degli altri casi, lo studio realizzato dall'Autorità portuale di Carrara ha calcolato l'impatto diretto e indiretto del nuovo terminal crociere in progettazione nel porto della città: una opportunità che vale, a regime, 16 milioni di euro annui di ricadute economiche, e 800 posti di lavoro compreso l'indotto.

L'analisi di Carrara si differenzia peraltro dagli altri casi perché interviene in una fase decisionale, e non può (ancora) basarsi su indagini sui croceristi in loco.

Da un punto di vista metodologico appaiono interessanti le simulazioni realizzate nello studio, basate sui parametri ormai "accettati" a livello internazionale, sia in relazioni alle funzioni di home port (stimando una spesa media di pernottamento + ristorazione + piccole spese di 100 euro a passeggero), sia di port of call.

Per il caso di Carrara può essere utile richiamare alcuni dei parametri utilizzati per le stime:

- 33% di passeggeri che rimangono a bordo (spesa 0 €);
- 33% che scendono a terra per brevi passeggiate, tornando a bordo per il pranzo (spesa 15 €, pagati a terra);
- 33% che effettuano escursioni giornaliere a medio raggio (Firenze, Pisa, Lucca, ecc.: spesa 80 €, pagati a bordo, di cui 20 € circa rimangono sul territorio del porto per beni e servizi vari).

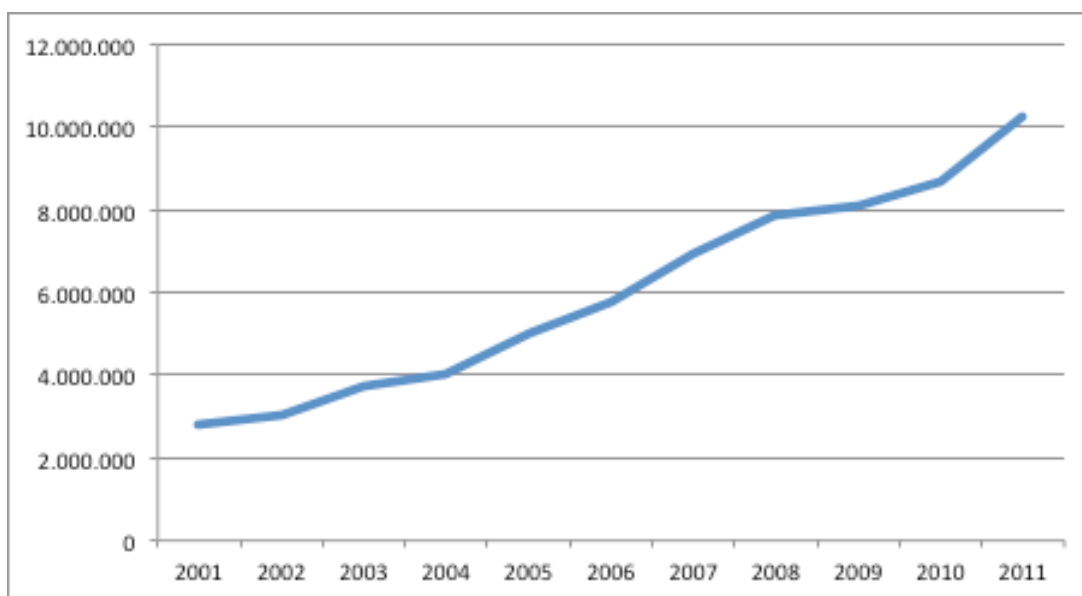
5. La stima delle relazioni macro-economiche

Nel corso del lavoro si è verificata l'opportunità e la praticabilità di concentrare l'analisi di impatto sulle principali realtà portuali italiane, e cioè sui 10 porti con il maggiore traffico di passeggeri per crociere.

Il traffico crociere e il turismo nei principali porti italiani

Nel periodo 2001-2011 il numero dei croceristi nei primi 10 porti italiani è cresciuto in maniera esponenziale (+267%) passando dai circa 2,8 milioni di passeggeri agli oltre 10 milioni nel 2011.

Il traffico crocieristico nei primi 10 porti italiani per numero di passeggeri (valori assoluti)



Fonte: elaborazioni SL&A su dati vari, 2012

La crescita ha riguardato sia il numero dei transiti (+238%) che quello degli imbarchi/sbarchi (+317%). Questi ultimi rappresentano oggi circa il 41% dei croceristi totali (erano il 36% del traffico nel 2001) e si concentrano per il 90% in quattro porti principali: Venezia, Civitavecchia, Savona e Genova.

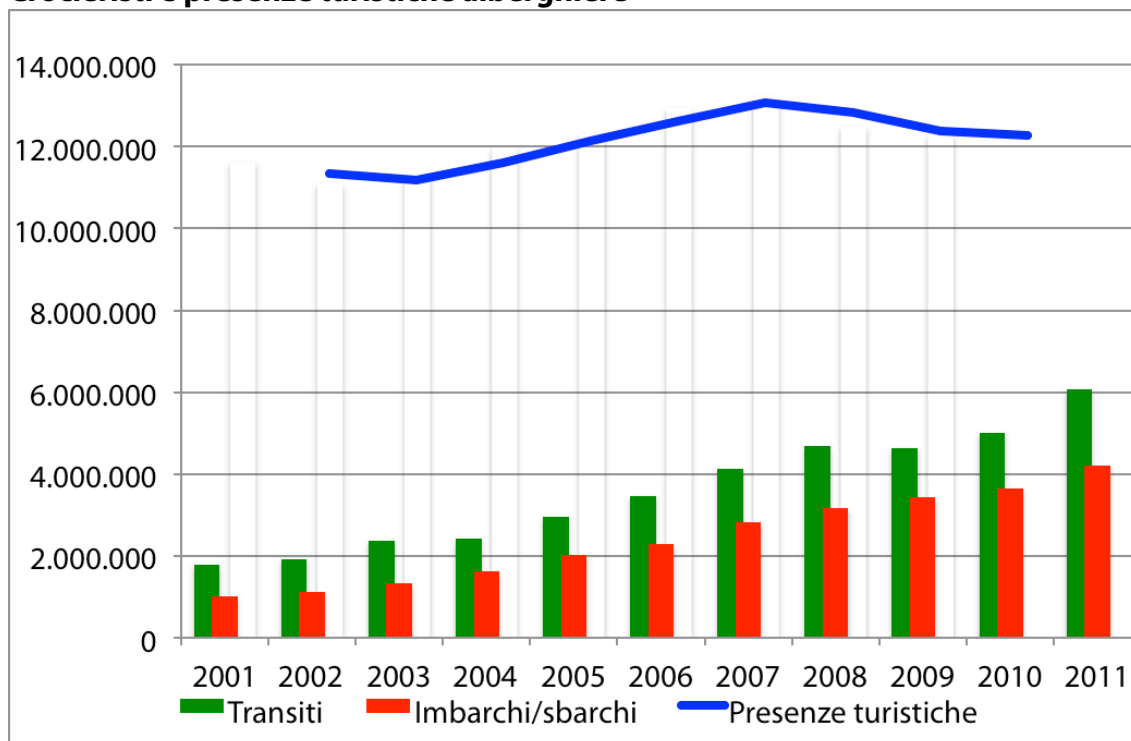
Ma se non vi è dubbio, quindi, che gli anni duemila abbiano fatto da scenario all'esplosione del traffico crocieristico nei porti italiani, altrettanto non sembra si possa affermare per quanto riguarda da un lato

gli effetti diretti sugli indicatori turistici "primari" tra cui i flussi (arrivi, presenze, permanenza media) e la ricettività (strutture e posti letto) e dall'altro per l'impatto sul lavoro (misurato in quest'ambito in termini di addetti).

Andando con ordine, infatti, un primo confronto che è stato possibile realizzare riguarda proprio le presenze turistiche da un lato, e l'andamento dei passeggeri nei porti selezionati dall'altro.

Le prime mostrano un trend certamente meno deciso di quello delle crociere e seguono un andamento più simile a quello che avviene nel resto del Paese (indipendentemente dai prodotti e dalle destinazioni), e non sembrano quindi essere influenzate direttamente dal traffico crocieristico.

Crociéristi e presenze turistiche alberghiere

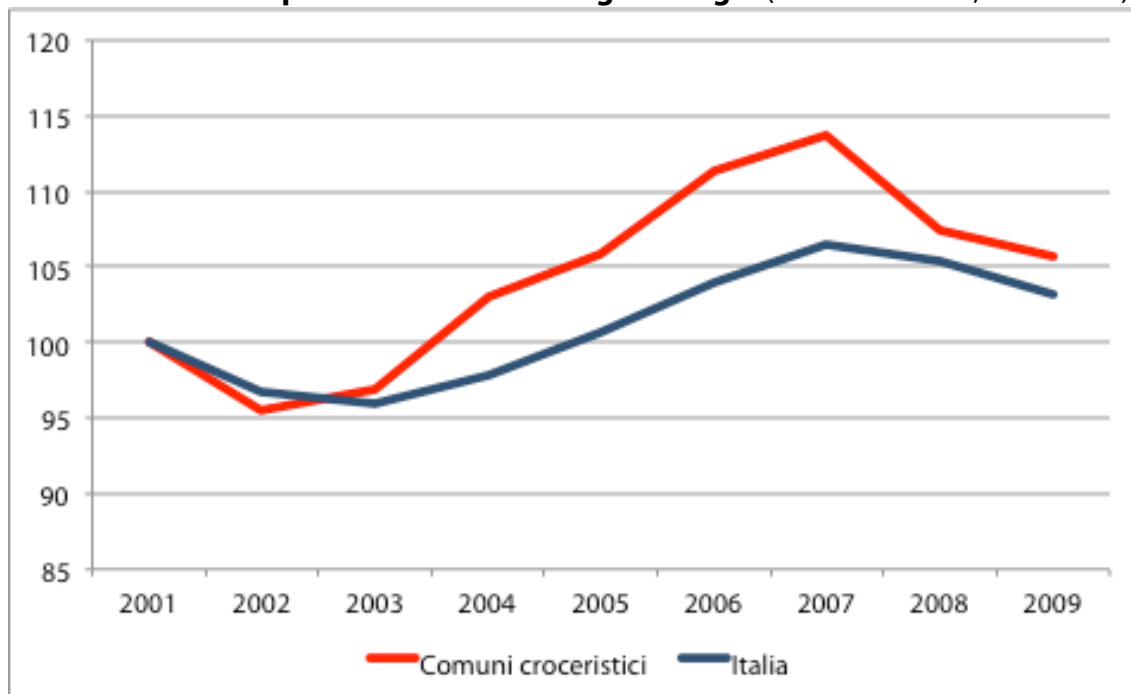


Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat e Autorità portuali, 2012

La relativa indifferenza dell'andamento delle presenze alberghiere alla crescita del traffico crocieristico si riscontra anche confrontando la curva relativa ai 10 porti principali, con la curva espressione dell'intero sistema

turistico nazionale: solo negli anni tra il 2004 ed il 2006 l'attività crocieristica sembrerebbe in qualche modo spiegare una maggiore crescita delle presenze, mentre questa relazione sembra del tutto da escludere al 2001 al 2003, e piuttosto critica (quasi di segno inverso) dopo il 2007.

L'andamento delle presenze turistiche negli alberghi (tassi di crescita, 2001=100)

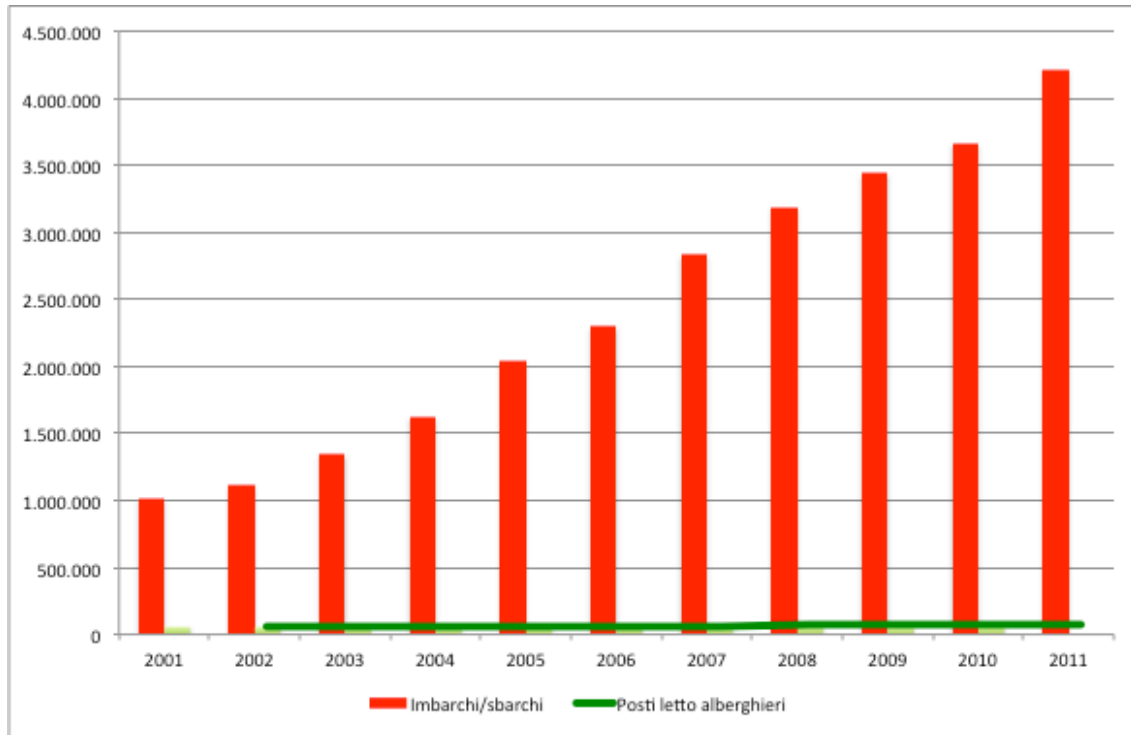


Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat, 2012

Un'altra relazione che potrebbe essere approfondita è quella intercorrente tra lo sviluppo dell'attività crocieristica e la disponibilità di posti letto presso le imprese ricettive alberghiere. Ma anche dal punto di vista dell'offerta turistica l'equazione imbarchi/sbarchi = incremento dei posti letto non sembra verificabile attraverso i dati.

Le serie storiche messe a confronto sono quelle dei posti letto, appunto, e del traffico "home port", e cioè proprio quello che, prevedendo l'imbarco e lo sbarco, potrebbe dare luogo ad una domanda aggiuntiva di servizi alberghieri (oltre che di altro tipo, che sono più difficilmente quantificabili).

I posti letto e il traffico croceristico "home port"

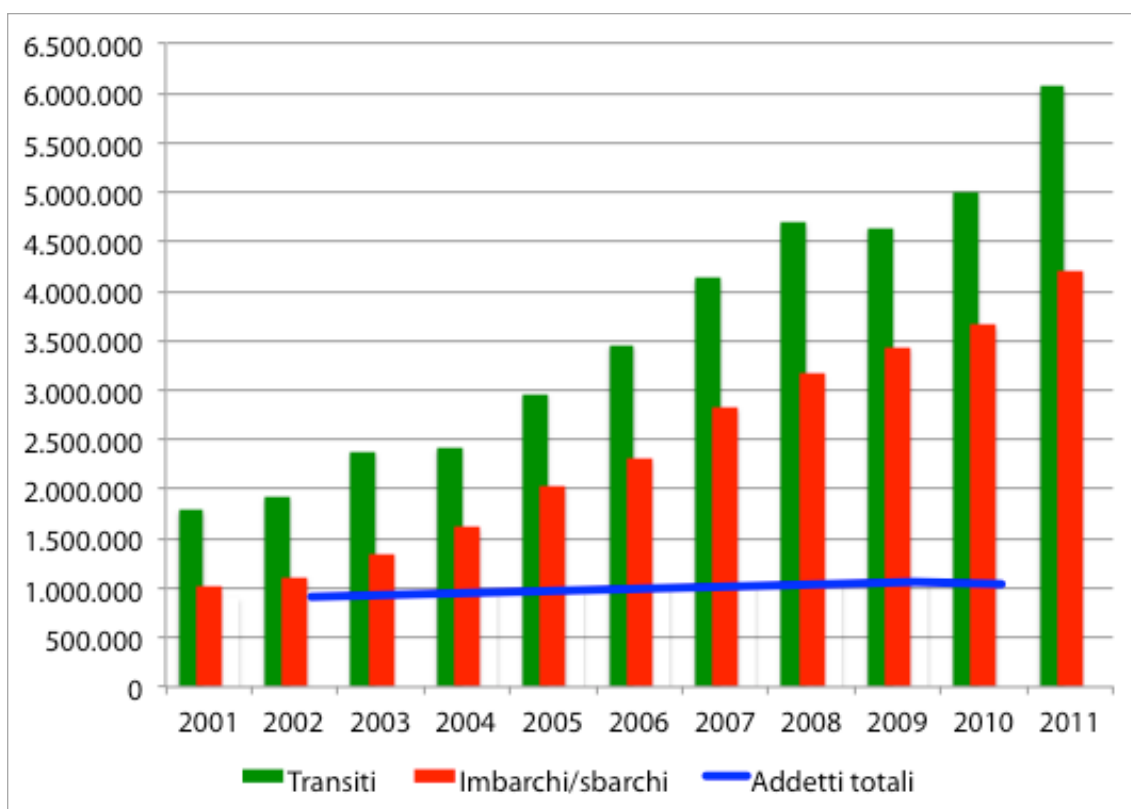


Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat e Autorità portuali, 2012

L'occupazione nel turismo e le crociere: quale relazione?

Sebbene nei comuni crocieristici il numero di addetti complessivo sia cresciuto più che nel resto del paese questo non sembra direttamente collegato alla presenza dei croceristi. Tanto che sebbene questi aumentino in tutto il periodo considerato, a partire dal 2008 e in coincidenza delle prime avvisaglie della crisi il tasso di crescita già comincia a mostrare segni di cedimento.

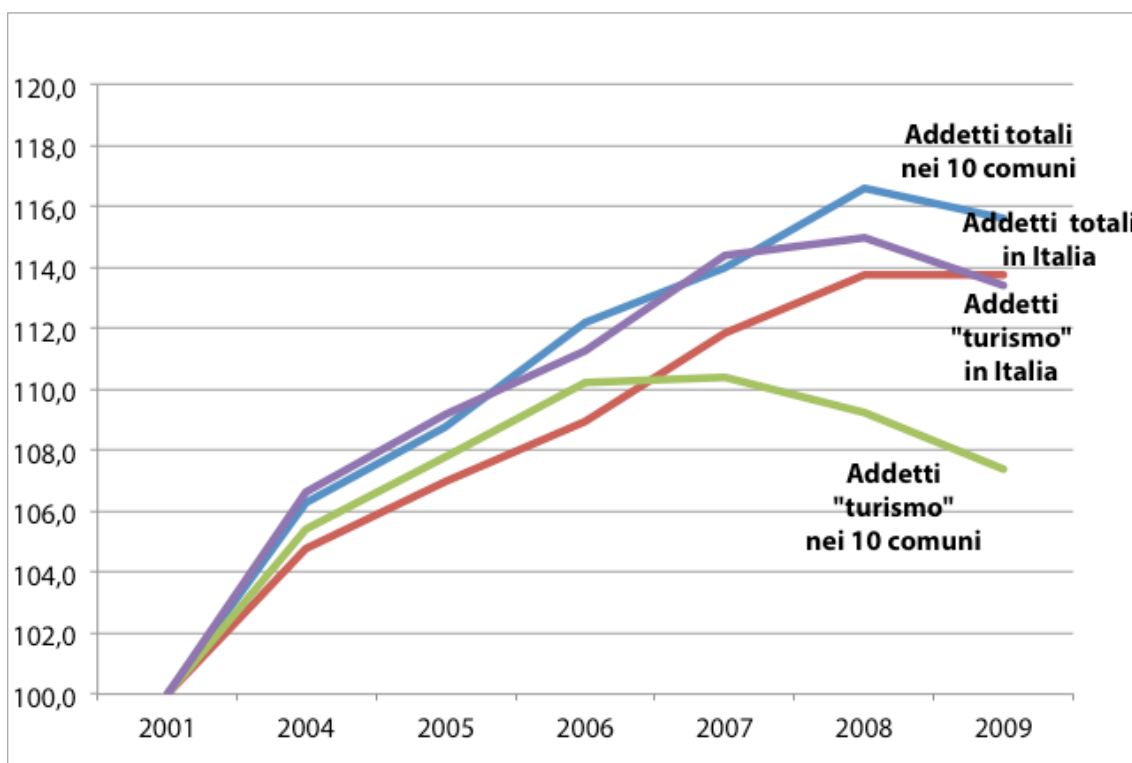
Traffico crocieristico ed occupazione totale nei 10 comuni



Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat e Autorità portuali, 2012

E questo è ancora più evidente dall'andamento del numero di addetti del "turismo", che appartengono al settori dell'ospitalità e a quelli direttamente collegati, tra cui il commercio, i trasporti e la ristorazione, che mostrano un trend decisamente più "frenato" non solo rispetto al totale, ma anche agli stessi settori nel resto d'Italia.

Traffico crocieristico ed occupazione turistica



Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat - Registro Asia, anni vari

L'analisi per comuni mostra ancora una volta una assenza di correlazione diretta, ed anzi, in questo caso specifico, addirittura una tendenza inversa tra i due fenomeni, quantomeno a partire dal 2006.

Le crociere e l'impatto sui sistemi locali del lavoro

Al fine di approfondire l'analisi per settori di attività si è poi spostato il campo di indagine sui Sistemi locali del lavoro (SLL)¹¹, definiti dall'Istat in base agli spostamenti per motivi di lavoro.

I dati disponibili consentono innanzitutto di evidenziare che anche a livello territoriale "allargato", la crescita sensibile del numero di crocieristi non è correlata ad un incremento altrettanto rilevante della occupazione, il cui andamento appare invece molto più legato alla

¹¹ Si definiscono Sistemi locali del lavoro (SLL) le unità territoriali identificate da un insieme di comuni contigui legati fra loro dai flussi degli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro, rilevati in occasione dei censimenti della popolazione. Nella costruzione si prescinde da altre classificazioni amministrative.

congiuntura economica che ha investito il nostro paese già a partire dal 2009.

Crociere e occupazione nei sistemi locali del lavoro (variazioni %)

	variazione %				
	2009/2008	2008/2007	2007/2006	2006/2005	2009/2005
Imbarchi/sbarchi	8,2	12,3	23,0	13,1	69,0
Transiti	-1,2	13,7	19,4	16,8	56,6
Totale croceristi	2,6	13,1	20,8	15,3	61,6
Addetti totali	-3,4	2,7	2,3	2,6	4,2

Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat e Autorità portuali, 2012

Questo appare confermato dagli andamenti occupazionali nei settori di attività direttamente collegati al turismo.

Scendendo nel dettaglio dei settori di attività, a fronte di una crescita del 5% degli addetti nel comparto dei servizi di alloggio e ristorazione a livello nazionale tra il 2007 e il 2009, nei comuni crocieristici l'incremento non raggiunge il 3%, a causa soprattutto di una flessione tra il 2008 e il 2009.

Nello stesso periodo si registra, sempre nei comuni meta di crociere, una sofferenza in termini occupazionali sempre superiore alla media nazionale nel commercio e nei trasporti.

Fa eccezione il comparto delle agenzie di viaggio e noleggio, non solo in controtendenza con gli altri settori, che nei territori delle destinazioni crocieristiche registra andamenti migliori rispetto a quelli della media nazionale.

L'andamento dell'occupazione nei settori collegati al turismo

Addetti sistemi locali del lavoro	G - commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	H - Trasporto e magazzinaggio	I - Servizi di alloggio e ristorazione	N - Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	Totale
2009/2008					
<i>totale comuni crocieristici</i>	-3,4	-4,0	-5,9	-2,6	-3,4
Italia	-1,3	-2,4	-0,6	-2,7	-2,0
2008/2007					
<i>totale comuni crocieristici</i>	0,8	1,2	9,3	6,3	2,7
Italia	1,0	2,5	5,9	5,3	1,6
2009/2007					
<i>totale comuni crocieristici</i>	-2,6	-2,9	2,8	3,5	-0,8
Italia	-0,2	0,0	5,2	2,5	-0,4

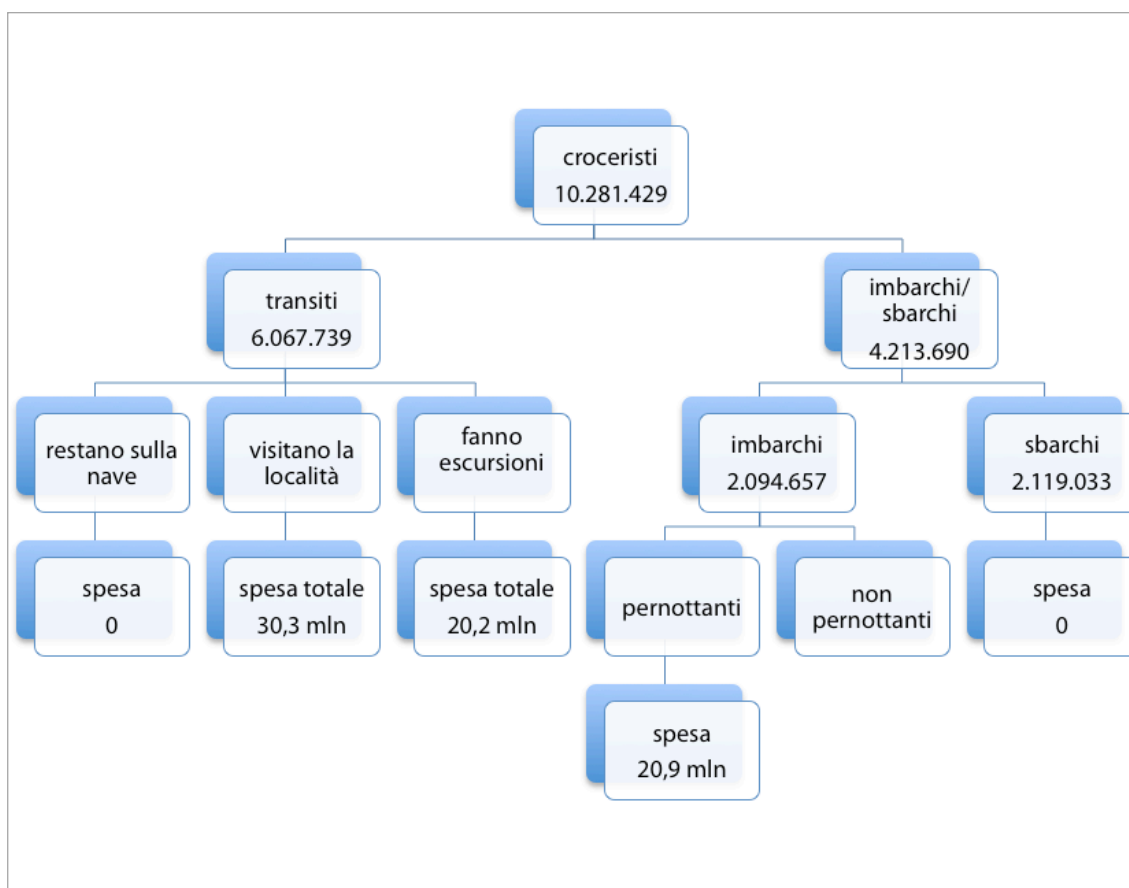
Fonte: elaborazioni SL&A su dati Istat e Autorità portuali, 2012

6. La stima bottom-up dell'impatto

La conoscenza del fenomeno crocieristico che mediante il presente Osservatorio è stato possibile ricostruire, consente di disaggregare e qualificare le cifre, per cercare almeno in via di stima di definire la grandezza dell'impatto sull'economia italiana, ed in particolare sulle sue branche riferibili al turismo.

Le grandezze sulle quali vale la pena di focalizzare l'attenzione sono sostanzialmente tre:

- i crocieristi in transito che visitano le località di attracco, che generano circa 30 milioni di spesa (essenzialmente per shopping e nei pubblici esercizi);

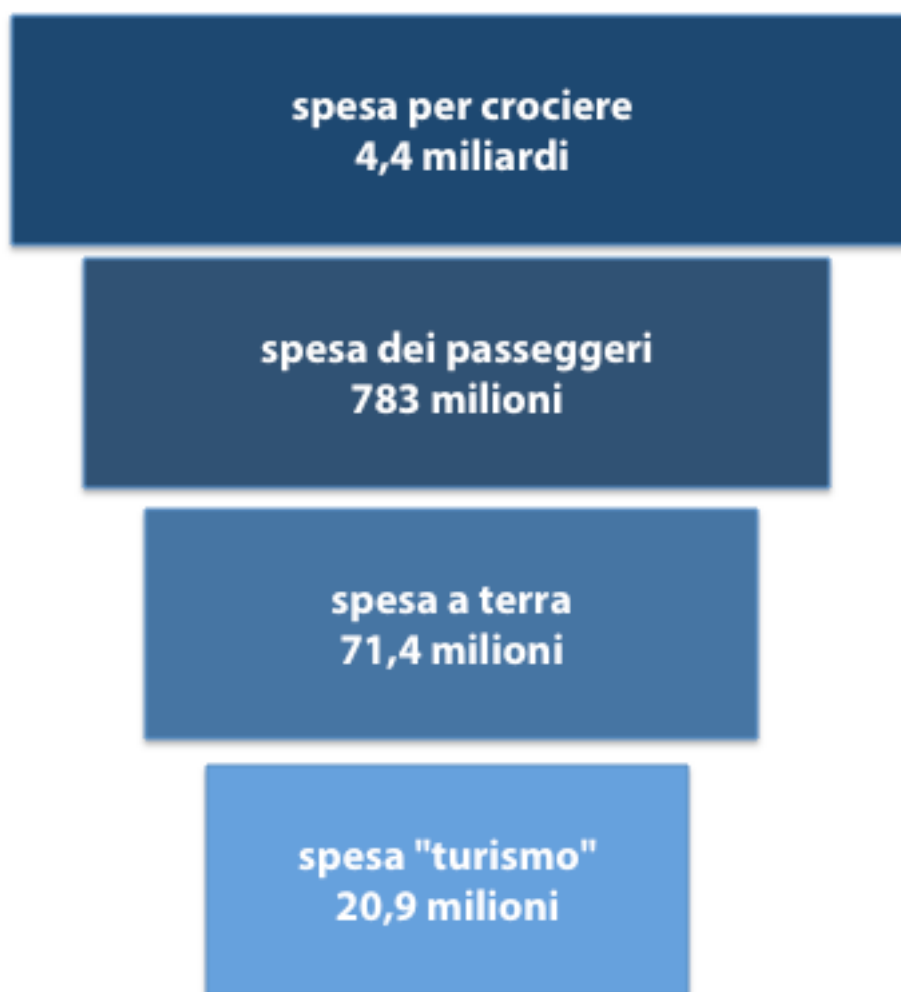


- coloro che fanno escursioni, usualmente acquistate insieme al pacchetto o a bordo, a cui si possono attribuire circa 20 milioni di spesa "lasciati sul territorio", soprattutto nei sistemi di trasporto;

- ed infine quanti pernottano nelle località "home port" in attesa dell'imbarco, sviluppando una spesa di tipo alberghiero e nei pubblici esercizi di circa 21 milioni di euro.

A partire dalle stime elaborate in precedenza è allora possibile evidenziare quanto "resta" all'industria dell'ospitalità in senso stretto sui principali territori crocieristici italiani.

Un vero e proprio "imbuto" che, a partire dalla spesa totale per le crociere, stimabile in 4,4 miliardi per il 2011, vede restringere il valore della spesa e i reali effetti, man mano che ci si avvicina ai territori.



Gli studi effettuati hanno infatti confermato che, rispetto al totale della spesa del comparto crocieristico, solo il 18% è riferito direttamente alla spesa dei passeggeri, 783 milioni di euro nel 2011 in Italia.



L'IMPATTO DELLE CROCIERE IN ITALIA: LAVORO E REDDITO PRODOTTO NEL 2011

Ma le spese “a terra” rappresentano una parte ancora più ridotta di questa grandezza, arrivando appena a 71,4 milioni di euro.



L'IMPATTO DELLE CROCIERE IN ITALIA: LAVORO E REDDITO PRODOTTO NEL 2011

SL&A
turismo e territorio

ALLEGATI

1. Il traffico crocieristico 2011 nei porti italiani

	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Transiti	Totale Passeggeri	Approdi
Civitavecchia	491.140	481.710	972.850	1.604.588	2.577.438	1.002
Venezia	724.311	724.311	1.448.622	337.794	1.786.416	654
Napoli	89.748	70.461	160.209	1.137.023	1.297.232	527
Livorno	-	-	42.275	940.653	982.928	497
Savona	359.193	360.026	719.219	229.240	948.459	n.d.
Genova	282.383	280.109	562.492	236.029	798.521	n.d.
Bari	80.743	85.947	166.690	420.158	586.848	209
Palermo	29.798	29.215	59.013	508.036	567.049	250
Messina	18.709	19.870	38.579	462.057	500.636	257
Catania	-	-	43.741	192.161	235.902	n.d.
Cagliari	-	-	706	231.594	232.300	157
Ravenna	24.548	23.795	48.343	108.031	156.374	79
Ancona	19.272	22.757	42.029	102.692	144.721	56
Olbia	0	0	0	141.632	141.632	n.d.
Salerno	-	-	-	-	99.274	50
La Spezia	0	0	0	90.408	90.408	82
Trapani	0	0	0	62.867	62.867	n.d.
Sorrento	0	0	0	58.240	58.240	n.d.
Portofino	0	0	0	42.023	42.023	114
Giardini N./Taormina	-	-	49	30.467	30.516	n.d.
Trieste	-	-	18.877	9.374	28.251	n.d.
Amalfi	0	0	0	21.638	21.638	64
Portoferraio	-	-	11	19.262	19.273	n.d.
Capri	0	0	0	18.314	18.314	n.d.
Alghero	0	0	0	18.100	18.100	n.d.
Siracusa	42	16	58	10.493	10.551	53
Brindisi	515	492	1.007	4.219	5.226	n.d.

Fonte: Autorità portuali e Capitanerie di Porto

2. I passeggeri nei porti italiani (confronto 2011-2010)

	2011	2010	var. %
Civitavecchia	2.577.438	1.944.723	32,5
Venezia	1.786.416	1.599.054	11,7
Napoli	1.297.232	1.139.319	13,9
Livorno	982.928	822.554	19,5
Savona	948.459	780.672	21,5
Genova	798.521	860.290	-7,2
Bari	586.848	507.714	15,6
Palermo	567.049	394.885	43,6
Messina	500.636	374.441	33,7
Catania	235.902	233.158	1,2
Cagliari	232.300	159.753	45,4
Ravenna	156.374	9.153	1.608,4
Ancona	144.721	135.858	6,5
Olbia	141.632	184.623	-23,3
Salerno	99.274	98.815	0,5
La Spezia	90.408	44.874	101,5
Trapani	62.867	48.000	31,0
Sorrento	58.240	68.317	-14,8
Portofino	42.023	39.337	6,8
Giardini Naxos/Taormina	30.516	31.079	-1,8
Trieste	28.251	15.577	81,4
Amalfi	21.638	13.931	55,3
Portoferraio	19.273	24.473	-21,2
Capri	18.314	20.447	-10,4
Alghero	18.100	11.386	59,0
Siracusa	10.551	11.298	-6,6
Brindisi	5.226	28.489	-81,7

Fonte: Autorità portuali e Capitanerie di Porto

3. I principali dati di sistema

3.1 I crocieristi nei principali porti italiani (serie storica)

	Transiti	Imbarchi/ sbarchi	Totale	Transiti	Imbarchi/ sbarchi	Totale	
		Genova			Civitavecchia		
2001	150.654	320.591	471.245	373.614	103.965	477.579	
2002	177.162	390.344	567.506	374.484	111.859	486.343	
2003	209.260	406.540	615.800	419.957	139.986	559.942	
2004	97.873	189.990	287.863	470.391	185.886	656.277	
2005	135.553	260.244	395.797	641.088	342.083	983.171	
2006	171.440	303.694	475.134	761.086	507.391	1.268.477	
2007	190.088	330.109	520.197	900.313	685.788	1.586.101	
2008	178.500	369.405	547.905	1.054.797	763.819	1.818.616	
2009	235.083	436.385	671.468	1.082.487	720.451	1.802.938	
2010	288.708	571.582	860.290	1.300.951	643.772	1.944.723	
2011	236.029	562.492	798.521	1.604.588	972.850	2.577.438	
		Venezia			Napoli		
2001	85.179	441.257	526.436	400.229	69.403	469.632	
2002	63.255	444.292	507.547	402.957	82.115	485.072	
2003	103.364	586.472	689.836	509.639	103.970	613.609	
2004	115.441	562.549	677.990	647.163	126.060	773.223	
2005	127.956	687.197	815.153	716.056	87.102	803.158	
2006	160.567	725.097	885.664	862.250	109.624	971.874	
2007	181.709	821.820	1.003.529	1.017.430	133.915	1.151.345	
2008	218.166	997.432	1.215.598	1.104.509	132.569	1.237.078	
2009	251.286	1.169.160	1.420.446	1.032.000	168.000	1.200.000	
2010	304.116	1.312.895	1.617.011	975.081	164.238	1.139.319	
2011	337.794	1.448.622	1.786.416	1.137.023	160.213	1.297.236	
		Savona			Livorno		
2001	109.633	0	109.633	261.884	1.773	263.657	
2002	105.438	0	105.438	297.525	223	297.748	
2003	195.303	0	195.303	363.722	161	363.883	
2004	106.011	424.046	530.057	386.623	762	387.385	
2005	126.579	506.316	632.895	460.528	1.855	462.383	
2006	118.408	473.630	592.038	593.645	14.203	607.848	
2007	147.065	613.399	761.002	688.914	24.200	713.114	
2008	154.160	616.641	770.801	830.222	18.828	849.050	
2009	138.108	571.753	709.861	760.840	34.473	795.313	
2010	177.232	603.440	780.672	776.221	46.333	822.554	
2011	229.240	719.219	948.459	940.653	42.275	982.928	

(segue)

	Transiti	Imbarchi/ sbarchi	Totale	Transiti	Imbarchi/ sbarchi	Totale
		Bari			Messina	
2001	103.758	42.023	145.781	112.675	0	112.675
2002	156.672	46.840	203.512	145.647	0	145.647
2003	157.042	56.942	213.984	229.276	12.925	242.201
2004	184.933	77.955	262.888	204.380	15.239	219.619
2005	202.372	75.607	277.979	217.579	13.665	231.244
2006	199.575	103.763	303.338	253.462	0	253.462
2007	222.163	129.734	351.897	287.361	5.935	293.296
2008	289.465	176.274	465.739	327.003	10.114	337.117
2009	339.626	228.259	567.885	243.377	9.822	253.199
2010	304.549	203.163	507.712	352.579	21.862	374.441
2011	420.158	166.690	586.848	462.057	38.579	500.636
		Palermo			Catania	
2001	158.110	22.992	181.102	38.794	7.946	46.740
2002	167.708	29.726	197.434	39.840	8.160	48.000
2003	169.266	37.538	206.804	25.299	729	26.028
2004	164.031	29.166	193.197	47.021	11.327	58.348
2005	278.293	51.566	329.589	59.130	9.619	68.749
2006	269.893	50.735	320.628	71.677	13.000	84.677
2007	404.074	67.321	471.395	95.124	17.552	112.676
2008	467.472	71.249	538.721	75.559	21.361	96.920
2009	412.451	66.449	478.900	147.092	34.486	181.578
2010	343.120	51.765	394.885	189.613	43.545	233.158
2011	508.036	59.013	567.049	192.161	43.741	235.902

3.2 I posti letto alberghieri nei principali porti italiani (serie storica)

	2001	2002	2003	2004	2005
Venezia	21.115	22.207	23.265	23.381	23.624
Genova	6.572	6.642	6.907	6.907	6.740
Savona	588	588	588	588	589
Livorno	1.871	1.880	2.378	2.447	2.546
Civitavecchia	740	809	811	811	791
Napoli	9.252	9.178	9.502	10.103	10.323
Bari	4.273	4.075	4.279	4.279	4.279
Palermo	7.155	7.656	7.688	8.070	8.684
Messina	1.252	1.343	1.344	1.344	1.377
Catania	1.754	2.017	2.386	2.594	2.986
<i>Totale 10 porti</i>	<i>56.573</i>	<i>56.395</i>	<i>59.148</i>	<i>60.524</i>	<i>61.939</i>
Italia	1.891.281	1.929.544	1.969.495	1.999.729	2.028.452

	2006	2007	2008	2009	2010
Venezia	24.072	28.392	30.604	27.697	28.098
Genova	6.798	6.859	7.347	7.319	7.319
Savona	589	589	752	752	752
Livorno	2.133	2.061	2.177	2.166	2.077
Civitavecchia	806	918	936	930	923
Napoli	10.429	11.016	11.353	12.066	12.413
Bari	3.750	3.750	3.852	4.084	4.001
Palermo	8.685	8.963	8.784	8.803	9.127
Messina	1.401	1.394	1.639	1.639	1.864
Catania	3.238	3.271	3.518	3.589	4.208
<i>Totale 10 porti</i>	<i>61.901</i>	<i>67.213</i>	<i>70.962</i>	<i>69.045</i>	<i>70.782</i>
Italia	2.087.010	2.142.786	2.201.838	2.228.639	2.253.342

Fonte: Istat, anni vari

3.3 Addetti alle unità locali delle imprese (serie storica)

Comune	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Venezia	116.478	116.275	121.842	126.619	125.594	120.097
Genova	192.152	198.361	203.931	204.603	209.869	211.778
Savona	18.887	20.021	20.501	21.090	20.618	20.779
Livorno	44.711	45.913	46.822	47.864	48.528	47.782
Civitavecchia	11.677	12.519	13.489	14.420	14.710	14.483
Napoli	237.410	239.799	246.947	247.868	258.302	254.445
Bari	96.620	96.671	98.903	102.405	106.149	104.180
Palermo	125.454	131.148	135.085	135.380	140.485	139.709
Messina	40.814	42.954	44.813	46.441	44.410	45.406
Catania	79.255	81.947	84.333	86.209	88.097	88.942
<i>Totale 10 comuni</i>	<i>963.460</i>	<i>985.609</i>	<i>1.016.667</i>	<i>1.032.900</i>	<i>1.056.763</i>	<i>1.047.601</i>
Italia	16.461.767	16.813.193	17.115.005	17.575.870	17.875.280	17.875.280

Fonte: Istat, anni vari

3.4 Addetti alle unità locali delle imprese nel "turismo" (serie storica)

Comune	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Venezia	54.169	54.075	56.337	56.035	56.332	54.409
Genova	78.764	81.309	82.032	82.853	84.505	83.288
Savona	8.367	8.870	8.615	8.678	8.327	8.244
Livorno	19.731	20.261	20.786	21.180	21.751	20.928
Civitavecchia	5.116	5.269	5.540	6.236	5.864	5.894
Napoli	100.290	101.299	102.233	99.863	100.444	98.524
Bari	38.838	38.859	40.310	41.865	40.581	39.329
Palermo	54.401	56.870	59.639	58.416	54.422	53.688
Messina	18.343	19.305	19.302	19.728	18.553	19.020
Catania	31.607	32.681	33.435	34.051	33.660	33.949
<i>Totale 10 comuni</i>	<i>409.626</i>	<i>418.796</i>	<i>428.229</i>	<i>428.905</i>	<i>424.439</i>	<i>417.272</i>
Italia	5.539.530	5.674.282	5.783.129	5.943.709	5.974.689	5.894.558

Fonte: Istat, anni vari

3.5 Variazione addetti dei settori collegati (commercio, trasporti, alberghi e ristoranti) **nei 10 comuni**

	2009/2008 addetti	2009/2008 croceristi	2009/2001 addetti	2009/2001 croceristi
Bari	-3,1	21,9	13,6	302,6
Catania	2,5	87,3	2,2	404,7
Civitavecchia	0,5	-0,9	8,2	439,7
Genova	-1,4	22,6	6,6	69,4
Livorno	-3,8	-6,3	7,3	272,8
Messina	0,9	-24,9	12,9	344,3
Napoli	-1,9	-3	8,9	176,2
Palermo	-1,3	-11,1	6,6	213,1
Savona	-1	-7,9	-2,3	765,1
Venezia	-3,4	16,9	2,8	239,3
<i>Totale 10 comuni</i>	<i>-1,7</i>	<i>2,6</i>	<i>7,4</i>	<i>302,6</i>
Italia	-1,3	-	13,4	-

3.6 Addetti alle unità locali delle imprese nei Sistemi locali del lavoro per attività (serie storica)

	G - Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	H - Trasporto e magazzinaggio	I - Servizi di alloggio e ristorazione	N- Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	Totale
SLL	2007				
Venezia	41.510	22.103	25.288	16.658	226.119
Savona	7.904	4.521	4.383	2.604	38.506
Genova	46.519	32.049	13.861	15.689	228.443
Livorno	11.786	8.362	3.373	4.565	55.589
Civitavecchia	3.771	2.389	1.445	1.087	17.807
Napoli	101.571	42.158	21.515	40.358	440.448
Bari	38.922	15.389	8.247	18.108	166.056
Palermo	39.578	15.896	8.550	13.285	156.133
Messina	11.833	5.260	3.092	2.886	48.413
Catania	36.302	10.944	6.840	10.369	134.076
SLL	2008				
Venezia	41.436	22.506	26.742	17.080	226.826
Savona	7.820	4.282	4.438	2.650	38.372
Genova	46.704	32.585	15.061	15.593	234.265
Livorno	12.034	8.564	3.515	4.226	56.214
Civitavecchia	3.592	2.121	1.615	968	18.109
Napoli	103.245	44.166	24.960	42.666	460.350
Bari	39.536	15.387	9.248	20.285	171.713
Palermo	39.798	14.845	9.636	15.604	162.293
Messina	11.359	5.145	2.827	2.710	46.389
Catania	36.833	11.335	7.532	11.727	138.590
SLL	2009				
Venezia	40.964	22.026	25.694	14.066	219.091
Genova	45.993	31.857	14.961	16.081	235.770
Livorno	11.562	8.285	3.394	4.491	55.279
Civitavecchia	3.532	2.158	1.653	1.169	17.721
Napoli	101.907	43.703	24.201	43.151	454.509
Bari	38.798	14.816	8.984	19.608	168.192
Palermo	39.447	14.625	9.424	16.192	161.467
Messina	11.525	5.163	3.075	2.869	47.386
Catania	36.985	11.792	7.925	12.374	140.390

Fonte: Istat, anni vari



L'ENTE BILATERALE NAZIONALE DEL TURISMO (EBNT), è un organismo paritetico costituito nel 1991 dalle organizzazioni sindacali nazionali dei datori di lavoro e dei lavoratori maggiormente rappresentative nel settore Turismo: Federalberghi, Fipe, Fiavet, Faita, Federreti, Filcams - CGIL, Fisascac - CISL, Uiltucs - UIL.

EBNT, è un ente senza fini di lucro e costituisce uno strumento per lo svolgimento delle attività individuate dalle parti stipulanti il CCNL Turismo in materia di occupazione, mercato del lavoro, formazione e qualificazione professionali.

EBNT svolge e promuove attività di studio e ricerca, sperimentazione, documentazione, informazione e valutazione. Fornisce un supporto tecnico-scientifico e alla rete degli Enti Bilaterali Territoriali sulle politiche e sui sistemi della formazione e dell'apprendimento continuo, del mercato del lavoro e dell'inclusione sociale, ne coordina il lavoro e ne definisce le linee operative di indirizzo.

EBNT riveste un ruolo determinante nella creazione e consolidamento dell'occupazione di settore e ne studia l'evoluzione, anche in relazione al tema delle pari opportunità, promuovendo interventi mirati volti al superamento di ogni forma di discriminazione nel luogo di lavoro.

L'impegno di EBNT, inoltre, è quello di offrire risposte alle situazioni di crisi congiunturali che si manifestano sul territorio nazionale, intervenendo con forme di sostegno al reddito a favore dei lavoratori dipendenti, salvaguardando l'occupazione e la professionalità degli addetti.

EBNT ha investito sul valore della bilateralità, interpretando le relazioni tra l'impresa e il sindacato come una risorsa.



Ente Bilaterale Nazionale del Turismo

Via Lucullo 3, 00187 Roma

Tel. +39 06 42012372

Fax. +39 06 42012404

E- mail: info@ebnt.it

www.ebnt.it



SL&A opera da 22 anni sui temi di ospitalità e turismo, ambiente, imprese ed economie locali.

Gli interventi di SL&A nell'ambito dell'innovazione, adeguamento o qualificazione di luoghi, imprese e più in generale di sistemi turistici ospitali, trovano il loro fondamento:

- *nell'effettuazione di ricerche di mercato tese a cogliere le tendenze della domanda turistica, in ragione dei cambiamenti di gusti, stili di vita, comportamenti di consumo;*
- *nella consulenza nel campo della promozione turistica, specie per ciò che riguarda la costruzione di nuovi prodotti, la loro immissione sui mercati di riferimento e le relative leve della comunicazione;*
- *nella consulenza per lo sviluppo (anche urbanistico) delle destinazioni turistiche (STL, regioni, province e città, parchi, ecc.), in cui il turismo diventa uno strumento per l'organizzazione fisica delle destinazioni, in rapporto alla loro attitudine ad accogliere turisti.*

SL&A
turismo e territorio

SL&A s.r.l.
Via Iside 8/10, 00184 Roma
Tel. +39 06 4741245
Fax. +39 06 47823753
E- mail: slea@slea.it
www.slea.it