

Il mercato delle crociere in Europa

Intervista a Marco Digioia, Direttore Affari Governativi, CLIA (Cruise Lines International Association) Europe

a cura di SRM

Il Dossier UE dedica l'intervista di apertura della rubrica al Direttore Affari Governativi del CLIA Europe, *Marco Digioia*; il CLIA (Cruise Lines International Association) è un'associazione di livello Europeo che ha l'obiettivo di promuovere e tutelare gli interessi degli operatori crocieristici in tutte le questioni di politica dei trasporti di livello continentale e di promuovere l'espansione del mercato crocieristico europeo.

Il settore delle crociere in Europa ed in Italia riveste un'importanza strategica movimentando un flusso ingente di passeggeri e stimolando il settore turistico e il suo indotto. In Italia vi sono porti di grande eccellenza nel settore quali ad esempio Civitavecchia, Venezia, Napoli e Livorno che insieme, nel 2012 hanno rappresentato il 61% del nostro mercato, buone le *performance* anche di Bari, Genova e Savona; il Mezzogiorno in questo contesto ha un ruolo molto importante, in quest'area sono transitati quasi 3,7 milioni di passeggeri. Altro dato molto significativo è rappresentato da un trend di crescita che è passato dai 5,2 milioni di crocieristi del 2005 agli oltre 10,5 del 2012 con una *performance* del +101,5%; il trend inoltre non ha subito gravi crolli dovuti alla grande crisi economica che sta attraversando il nostro Paese. Con Digioia discutiamo del comparto a 360°, analizzando le statistiche più importanti ma anche le problematiche e i temi "caldi" di questo importante driver di sviluppo economico.



Marco Digioia



Segue il testo integrale dell'intervista.

Possiamo conoscere secondo l'Osservatorio del CLIA Europe come si posiziona il continente europeo sul panorama mondiale delle destinazioni crocieristiche?

L'Europa è certamente una delle principali destinazioni per crocieristi e compagnie da tutto il mondo, un flusso che genera investimenti e spesa legati al turismo. Lo scorso anno oltre 5.7 milioni di passeggeri hanno iniziato il proprio viaggio imbarcandosi in un porto europeo, con una crescita del 2,5% rispetto al 2011. Possiamo certamente affermare che il turismo crocieristico abbia aiutato e aiuti l'Europa a rimanere "la destinazione numero uno

al mondo”, come anche la Commissione europea esplicitamente riconosce.

La crescita del 2012 dimostra la capacità del settore di avere successo anche in un contesto economico difficile. E vi è margine per ulteriore crescita in termini di occupazione e contributo economico dai passeggeri.

Ancora qualche cifra: i 250 porti crocieristici europei movimentano un totale di quasi 30 milioni di passeggeri all’anno, un incremento del 4,3% rispetto al 2011. Il mercato interno ha toccato lo scorso anno i 6.3 milioni di crocieristi (1,3% in più rispetto al 2011, con una crescita di oltre il 50% rispetto al 2007), che rappresenta il 30% del mercato mondiale.

Quali sono le nazioni europee che più stanno puntando strategicamente sullo sviluppo del settore, e più sono i cittadini europei che hanno maggiore propensione ad andare in crociera?

Il bacino del Mediterraneo rappresenta la principale area di destinazione in ambito europeo, anche se negli ultimi anni il Nord Europa ha registrato un significativo incremento in termini di passeggeri (1.49 milioni) e navi presenti (109) nel 2012, con un incremento del 16% rispetto all’anno precedente. E continuerà a crescere, secondo le stime. Nell’Europa settentrionale il comparto delle crociere ha beneficiato sia di un’offerta maggiore rispetto al passato, sia della volontà, da parte delle compagnie, di prolungare la propria attività anche nei mesi più freddi dell’anno.

Tornando al bacino del Mediterraneo, l’Italia continua a detenere primati importanti: è prima per contributo diretto del comparto sull’economia, con un valore di 4,5 miliardi di euro. Seguono Germania e Regno Unito “ex aequo” con 2,9 miliardi ciascuno.

In termini di passeggeri e “source market” il Regno Unito è al primo posto, con 1,7 milioni di passeggeri nel 2012, seguita da Germania (1,5), Italia (835.000) e Spagna (576.000) e Francia (481.000). Questi cinque paesi rappresentano da soli l’80% di tutti i passeggeri in Europa.

Quali sono i criteri di scelta di un grande operatore crocieristico riguardo al porto di destinazione del viaggio?

Non esistono criteri di scelta unitari, dal momento che ciascuna compagnia caratterizza la propria offerta, e di conseguenza anche le proprie destinazioni, sulla base delle specifiche esigenze di mercato e della tipologia dei propri passeggeri.

Naturalmente è possibile affermare che tutte le compagnie ricer-

cano infrastrutture accoglienti e muovono le proprie navi secondo un criterio qualitativo oltreché dimensionale. Fortunatamente, il contributo economico apportato localmente dal nostro settore facilita una competizione positiva tra i porti in questa direzione.

A Suo avviso, l’Italia potrebbe fare di più per far crescere questo importante settore e che cosa?

Il traffico crocieristico in Italia riguarda 44 porti ed il paese, come detto, vanta numerosi primati: è la prima per passeggeri che si sono imbarcati nel 2012 da un porto della penisola (oltre 2 milioni), un dato che registra un incremento sullo scorso anno pari al 9%. Su queste basi, il “sistema paese” ha la possibilità di consolidare la propria leadership nel settore delle crociere, ad esempio con la disponibilità di nuovi porti o con l’ampliamento delle strutture esistenti.

Un’estensione in questo senso permetterebbe agli operatori la disponibilità di nuovi itinerari ed una maggior flessibilità nella distribuzione delle partenze, nell’interesse del settore, ma anche del beneficio economico e occupazionale nei territori coinvolti.

Alla domanda su dove investire non esiste una risposta univoca, la risposta varia da porto a porto. Certo è che per le navi molto importanti sono la dimensione dei terminal ed il miglioramento delle banchine.

Secondo le Vostre analisi, qual è il valore aggiunto che il settore conferisce ad un territorio e quali sono le componenti di questo valore (turismo, trasporti, agroalimentare, entertainment, ...)?

A livello puramente economico il valore aggiunto è davvero significativo: il contributo totale del settore crociere all’economia europea ha raggiunto la cifra record di 37,9 miliardi di Euro nel 2012. Si tratta di una crescita di oltre il trenta per cento dal 2007. In un momento così nero per l’occupazione non solo italiana ma anche europea, l’industria crocieristica genera oltre 327.000 posti di lavoro in Europa. Il Presidente della Commissione europea Barroso nel suo “discorso sullo stato dell’Unione” 2013 ha menzionato proprio l’occupazione come una delle principali priorità che l’UE deve darsi. Ebbene, il settore crocieristico ha fatto e farà la sua parte, incidendo positivamente non soltanto sull’occupazione diretta, ma soprattutto in quella indiretta, legata all’indotto (cantieristica navale, porti). Per fare un esempio, il settore manifatturiero, guidato dalla cantieristica, ha rappresentato il 46% della spesa diretta dell’industria delle crociere, il 23% dei posti di

lavoro generati e il 31% del costo diretto del lavoro. 5 nuove navi sono state varate quest'anno, per una capacità di 14.000 passeggeri ed un investimento di oltre € 2 miliardi in totale. E da qui al 2016 sono 20 le navi che saranno realizzate nei cantieri europei, per una capacità complessiva di oltre 60.000 passeggeri e un valore di oltre 10 miliardi di euro. L'incidenza economica sul territorio dal punto di vista turistico è ugualmente molto rilevante. Passeggeri e marittimi hanno speso nei porti oltre 3.63 miliardi nel 2012, con un incremento del 5,7% rispetto all'anno precedente. I 5.7 milioni di passeggeri prima menzionati hanno speso 1.69 miliardi di euro in totale, fra biglietti aerei, tasse portuali, alloggio, escursioni ecc. E c'è ancora molto potenziale, si pensi ai collegamenti con l'entroterra e alla possibilità di far conoscere le realtà locali e di nicchia del paese (penso all'artigianato in cui l'Italia è prima al mondo). Qui è importante che la capacità infrastrutturale consenta un "coefficiente di penetrazione turistica". Se il livello di congestione sulle strade ad esempio è elevato, avrò dei colli di bottiglia che mi impediscono di condurre i crocieristi nei tempi giusti a visitare la tal città che è un piccolo gioiello artistico - forse meno noto rispetto alla grande realtà urbana contemplata da tutti gli itinerari - ma di estremo interesse per molti stranieri che ne possono ignorare l'esistenza e la bellezza. Ne stiamo attualmente discutendo con la Commissione europea, impegnata nell'elaborazione della sua nuova Strategia per il Turismo Costiero e Marittimo.

Possiamo conoscere le criticità del comparto e le idee per rimuoverle?

La crescita ulteriore del nostro settore rappresenta allo stesso tempo la principale criticità e la principale sfida. Le crociere hanno un potenziale molto significativo, anzi nonostante la crescita esponenziale già registrata negli ultimi anni, è possibile affermare che ci sia ancora una sorta di sottopenetrazione del prodotto sul mercato. Per fare un esempio, in Europa, dove già si concentra il 30% dei crocieristi mondiali, soltanto l'1% della popolazione continentale sceglie, ad oggi, la crociera come opzione di vacanza. Credo sia evidente l'ampio potenziale di sviluppo del nostro settore.

La continua diversificazione del prodotto, unita alla messa in esercizio di nuove navi, credo che aiuteranno sempre più il settore a differenziarsi, garantendo opportunità di scelta e opzioni di prezzo in linea con tutte le esigenze della clientela e con quanto accade ad altri comparti dell'industria del turismo.

A livello di policy internazionali per lo sviluppo del settore, quali sono le linee strategiche che CLIA Europe sta portando avanti?

L'associazione ha i suoi uffici a Bruxelles, per rappresentare e promuovere l'industria crocieristica a livello UE. Con il legislatore comunitario lavoriamo a stretto contatto fornendo tutte le informazioni per legiferare meglio e all'insegna del miglioramento delle *policy* e delle procedure su temi quali sicurezza, ambiente, turismo.

Collaboriamo poi con la struttura globale nel quadro dell'IMO l'Organizzazione Marittima Internazionale.

Vero pilastro è per noi quello della sicurezza. Nel 2012, CLIA ha avviato in maniera assolutamente volontaria un processo di revisione delle procedure di sicurezza a bordo delle navi denominato Cruise Industry Operational Safety Review (OSR), impegnandosi in un percorso di ulteriore confronto con l'obiettivo di condividere e attuare le *best practice*.

Gli standard di sicurezza a bordo delle navi sono altissimi, spesso oltre alle soglie previste dalle norme vigenti a livello internazionale.

Da questo confronto sono emerse dieci procedure condivise e adottate da tutte le compagnie che spesso eccedono gli attuali parametri normativi definendo nuovi benchmark per l'intero settore. Recentemente l'IMO, ha approvato l'inclusione nella Convenzione Internazionale per la Sicurezza Marittima (SOLAS) di alcune di queste *policy*, rendendole di fatto obbligatorie per tutti.

La sostenibilità ambientale è un altro tema chiave: le navi dispongono già adesso delle più moderne tecnologie, e l'industria è costantemente in prima linea per la promozione e miglioramento delle proprie buone prassi. Ad esempio, lavoreremo con Commissione e Stati membri sull'attuazione della nuova direttiva che pone vincoli alle emissioni di zolfo nell'UE.

Infine, da menzionare l'impegno di CLIA Europe sul fronte delle politiche comunitarie del turismo. Si può menzionare il lavoro in corso a Bruxelles sulla semplificazione del regime dei visti per turisti provenienti da alcuni paesi extra europei. Di quei famosi 6 milioni di crocieristi che si recano in Europa, solo 0,9 milioni provengono da paesi extra Ue. L'aumento di tale flusso potrà produrre ulteriori benefici per l'economia reale di tutta l'Unione.