



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Allegato 2

Area Marina Protetta (AMP) di Portofino Analisi del sistema turistico locale con particolare riferimento al caso studio Navi da Crociera

**Tratto da progetto “Contabilità ambientale nelle Aree Marine Protette Italiane”
finanziato da Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

Premessa

Contabilità ambientale nelle Aree Marine Protette italiane

Questo progetto si propone di delineare sinteticamente i fondamenti e le procedure necessarie per realizzare una contabilità ambientale basata sulla quantificazione del valore, anche economico, del patrimonio ambientale e dei flussi che lo mantengono.

Con il termine **patrimonio ambientale** identifichiamo il capitale naturale ossia il valore dell’ambiente capace di fornire quelle risorse (definite beni e servizi) utili alla vita dell’uomo. Da questo patrimonio ambientale di base si originano le **funzioni ecosistemiche**, che rappresentano l’abilità potenziale dell’ambiente di fornire servizi e che esistono indipendentemente dal fatto che l’uomo ne faccia uso. Dalle funzioni si originano i **servizi ecosistemici** ovvero quella parte del capitale naturale che l’uomo utilizza direttamente e che gli permettono di ottenere un **beneficio**.

La **contabilità ambientale** è, quindi, un’equazione di bilancio che mette in relazione il valore del patrimonio ambientale col valore dei servizi eco sistemici e con l’uso che l’uomo fa dell’ambiente. Quest’ultimo parametro può essere positivo, laddove l’uomo aggiunge valore all’ambiente, oppure negativo, laddove le forme di sfruttamento diminuiscono il valore (leggi anche qualità) dell’ambiente.

È necessario misurare la quantità di risorse a disposizione, ma anche capire quali usi incidono su esse. E’ proprio dalla tipologia e dal grado di sfruttamento che dipende la possibilità di preservare ed aumentare il **patrimonio ambientale**.

Il progetto voluto dal Ministero dell'Ambiente, mira, pertanto, a definire un valore "economico" delle Aree Marine Protette e, in questo senso, l'azione di studio, di cui qui proponiamo una primissima analisi, ne costituisce la piccola parte relativa al valore che il turismo crocieristico aggiunge o toglie al valore del patrimonio ambientale, ossia il "turismo crocieristico" costituisce uno dei valori che compongono l'articolato "bilancio ambientale". Entrando nello specifico dell'AMP Portofino si è lavorato per trasferire le definizioni generali, precedentemente riportate, ad un **contesto maggiormente locale**.

Non è questa la sede nella quale specificare i dettagli del progetto; ci interessa far capire come, tra le procedure, è prevista l'individuazione degli usi e dei relativi impatti esercitati nell'area protetta dai diversi utenti che svolgono, a qualunque titolo, delle attività nell'area oggetto di studio. Alcune delle informazioni necessarie a questo studio sono state ricavate tramite campagne di raccolta dati utilizzando questionari ad hoc ed interviste a campioni di utenti o gestori delle attività. In tale contesto si inseriscono tutte le attività antropiche che agiscono nell'area tra cui anche gli usi e le attività legate al "turismo crocieristico".

In questa relazione esporremo alcuni dei primi risultati ottenuti dall'elaborazione dei questionari rivolti all'utente crocierista sbarcato nel Golfo del Tigullio (comuni di Rapallo, Santa Margherita Ligure e Portofino). Tali informazioni risultano essere solo un primo approccio di uno studio ancora in atto e in elaborazione.

Sostenibilità dello sviluppo turistico: il ruolo dell'interazione turista-residente

Lo sviluppo turistico è ampiamente riconosciuto come un complesso di attività economiche che contribuiscono al miglioramento del benessere economico locale. È diffusa in letteratura l'evidenza che lo sviluppo e la promozione del turismo costituiscono una fonte di nuove occasioni di lavoro ed opportunità di impresa, di aumento delle entrate fiscali, di miglioramento delle infrastrutture locali che, oltre a garantire un livello superiore di servizi per la popolazione locale, aumentano la capacità locale di attrazione degli investimenti anche in settori diversi da quello turistico (Lankford and Howard, 1994).

Diversi studi hanno esaminato la percezione dei residenti circa l'impatto dello sviluppo turistico sul loro livello di benessere.

Come osservano Liu e Var (1986), lo sviluppo turistico viene in genere giustificato sulla base dei benefici economici da esso derivanti, ed allo stesso tempo condannato a causa dei suoi effetti negativi in termini sociali, culturali ed ambientali. Rispetto a quest'ultimo aspetto Huang e Stewart (1996) osservano che lo sviluppo turistico cambia le relazioni tra i residenti e, più in generale, quelle tra il singolo residente e la comunità di appartenenza.

Da tali premesse deriva l'indicazione generale che la percezione e l'attitudine dei residenti riguardo all'impatto del turismo sono da considerarsi elementi cruciali per il successo di ogni strategia di sviluppo locale incentrata sul turismo (Ap 1990,1992).

Per avere un quadro completo relativo al caso studio delle navi da crociera l'AMP Portofino ha deciso di effettuare interviste a tutte le possibili categorie interessate: residenti e possessori di seconde case, crocieristi, turisti generici (tutte le restanti tipologie turistiche) e commercianti locali, al fine di individuare le diverse percezioni nei confronti dell'uso del territorio e della sua fruizione turistica con particolare riferimento al turismo crocieristico.

Tradizionalmente, le politiche di sviluppo turistico mirano ad incrementare i flussi turistici con misure volte alla soddisfazione delle esigenze del turista e lasciano in secondo piano l'impatto che tali politiche generano sulla comunità locale e sull'ambiente in senso lato. La nostra indagine, nell'ambito delle informazioni che si riescono ad ottenere dalle interviste, mira, soprattutto, a capire il risvolto economico di questo turismo per correlarlo con gli altri valori ecologici-economici nel citato "bilancio ambientale". Vero è che, nel momento in cui si "importuna" un intervistato, si cerca di ottenere un più ampio ventaglio di informazioni che possono essere utilizzate in ambiti diversi, al fine di ottimizzare l'intervista evitando di ricorrere troppo spesso a questa forma d'indagine.

È per questo che fra le varie domande ce ne sono alcune volte a definire quanto sia la percezione delle categorie locali nei confronti di questo turismo. Quanto queste risposte possano essere utili nel nostro progetto saranno gli specialisti dell'Università di Genova, che ci guida nella sua realizzazione, a dircelo.

I primi "numeri" del nostro studio

Lo svolgimento di tale studio è stato possibile grazie al coinvolgimento di un elevato numero di persone, con diversi ruoli e competenze:

- 6 studenti di biologia e scienze ambientali dell'Università di Genova,
- 5 tra dottorandi, ricercatori e docenti dell'Università di Genova (DISTAV);
- 3 collaboratori dell'AMP Portofino; per un totale di **14 persone coinvolte nel progetto**.

Sono state effettuate **45 giornate di campionamento** nel periodo compreso dal 1 giugno al 12 di ottobre 2014; ottenendo un totale di **952 utenti intervistati** così suddivisi:

- **184** (19%) tra residenti, possessori seconda casa e turisti generici;
- **148** (16%) commercianti locali;
- **620** (65%) crocieristi.

Le interviste sono state svolte nei **3 comuni** del Golfo del Tigullio (Figura 1) scali interessati dalle Navi da Crociera: Portofino, Santa Margherita Ligure e Rapallo.

23 giornate dedicate alle interviste dei crocieristi, **5 le lingue** in cui sono stati tradotti i questionari (italiano, spagnolo, francese, tedesco e inglese), campionando utenti provenienti da **15 navi** differenti (Tabella 1).

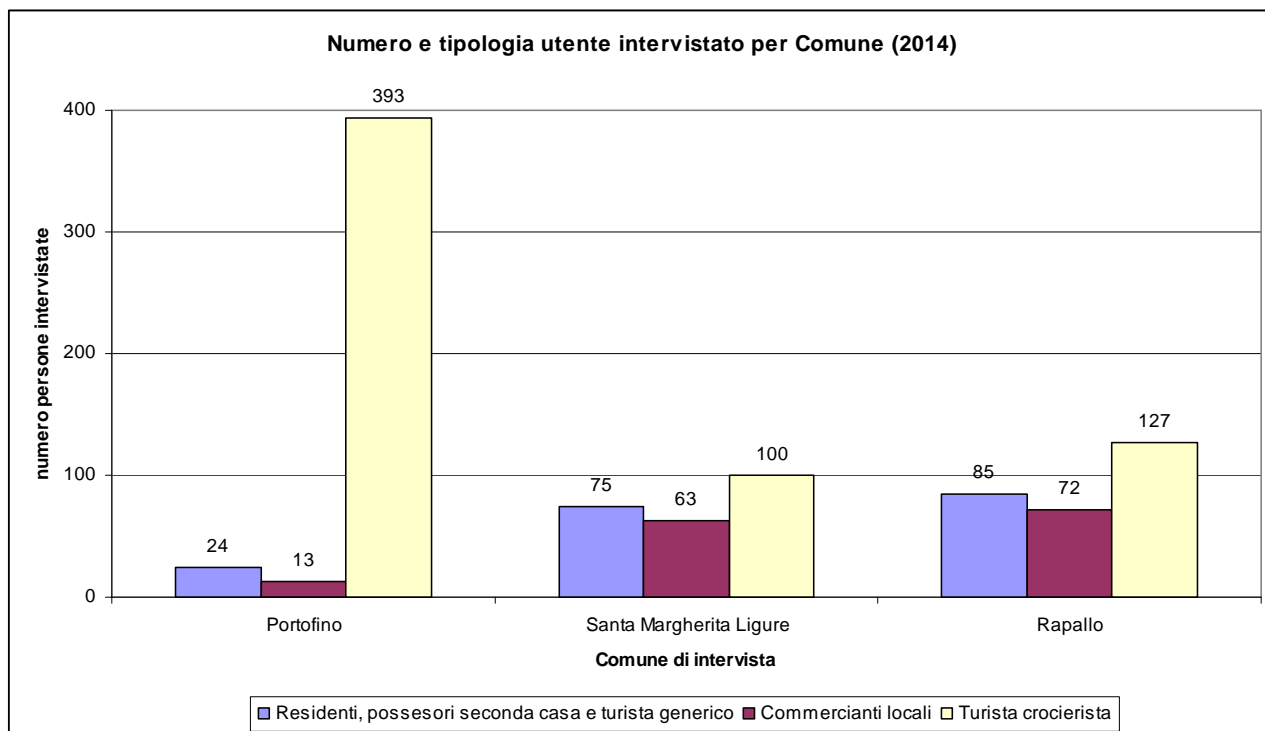


Figura 1: Numero e tipologia utente intervistato per comune (2014)

Navi	n volte campionate	Comune di stazionamento	Numero IMO	Lunghezza nave	Stazza lorda (t/s)	n. passeggeri	n. equipaggio
THOMSON DREAM	4	Rapallo	8407735	249	54763	1500	600
CLUB MED2	2	Portofino	9007491	162	14983	372	200
OCEANIA RIVIERA	3	Portofino	9438078	240	66084	1250	800
OCEANIA INSIGNA	2	Portofino	9156462	180	30000	684	400
EUROPA2	3	Portofino	9616230	225	28890	516	370
SEVEN SEA MARINE	2	Portofino	9210139	215	48075	700	445
CRISTAL SERENITY	1	Portofino	9243667	250	68870	1080	655
OCEAN PRINCESS	1	Portofino	9187899	180	30227	688	373
STAR FLAYER	1	Rapallo	9210139	215	3500	170	70
SEA DREAM	1	Portofino	8203440	104	5000	110	89
WIND SURF	1	Portofino	8700785	187	14983	312	190
SILVER CLOUD	1	Portofino	8903923	154	16900	296	212
AZAMARA QUEST	2	S.Margherita L. e Portofino	9210218	180	30300	866	390
ARETHUSA	1	S.Margherita L.	9398022	60	3100	50	21
AZAMARA JOURNEY	1	S.Margherita L.	9200940	181	30277	866	390

Tabella 1: Caratteristiche navi di provenienza dei crocieristi intervistati.

Risultati

- Residenti, possessori seconda casa e turisti generici:

In totale sono stati compilati 184 questionari: 24 a Portofino, 75 a Santa Margherita Ligure, 85 a Rapallo. Lo scopo di queste interviste, come spiegato nella parte introduttiva, era di comprendere le esigenze e opinioni dei diversi utenti circa lo sviluppo turistico nel territorio. L'intervista dei residenti è stata abbastanza agevole nei comuni di Rapallo e Santa Margherita Ligure dove il 59% degli utenti intervistati sono risultati residenti, mentre nel comune di Portofino solo il 17% degli intervistati è risultato essere un residente.

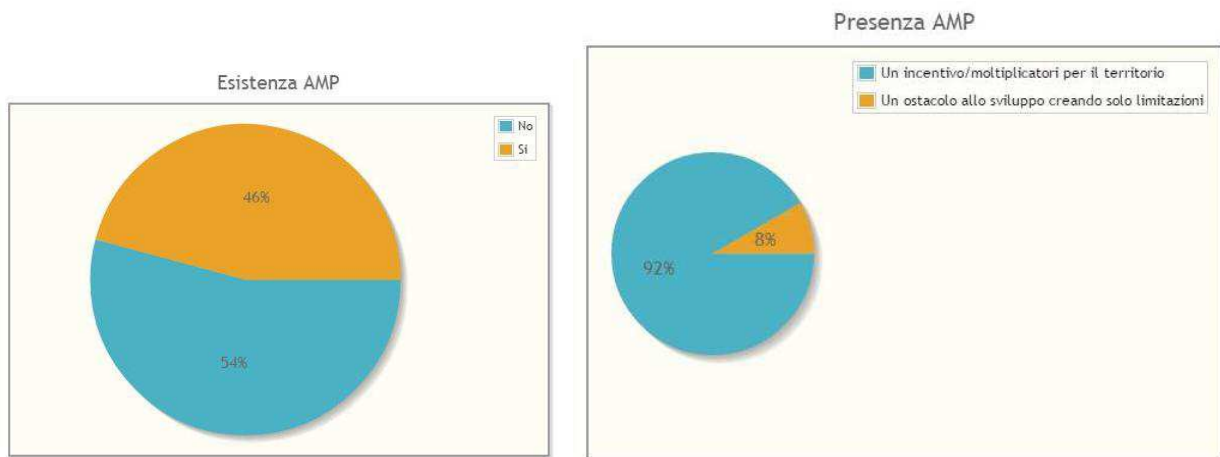


Figura 2 e 3: Conoscenza e opinione dell'AMP Portofino, interviste comune Portofino

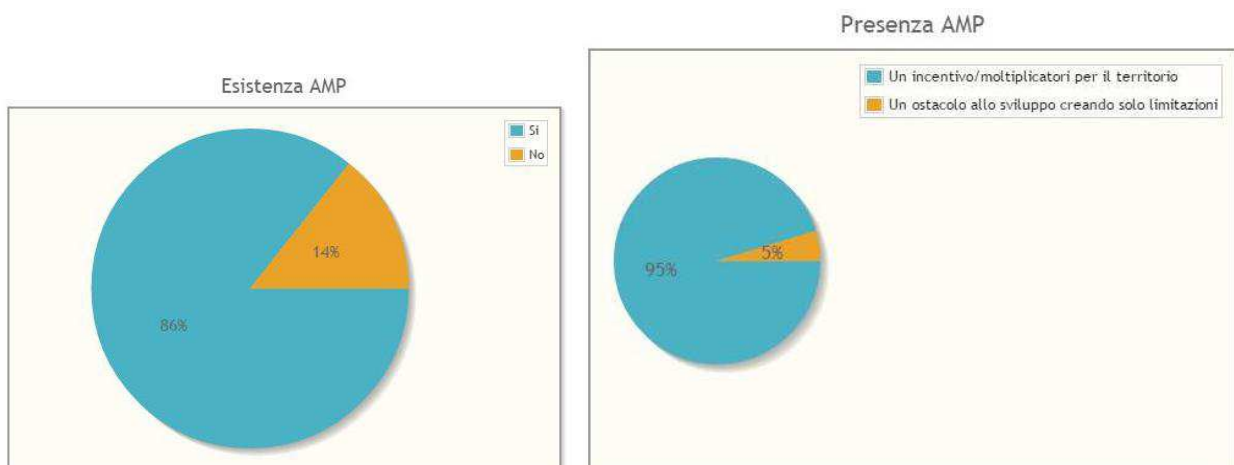


Figura 4 e 5: Conoscenza e opinione dell'AMP Portofino, interviste comune Rapallo

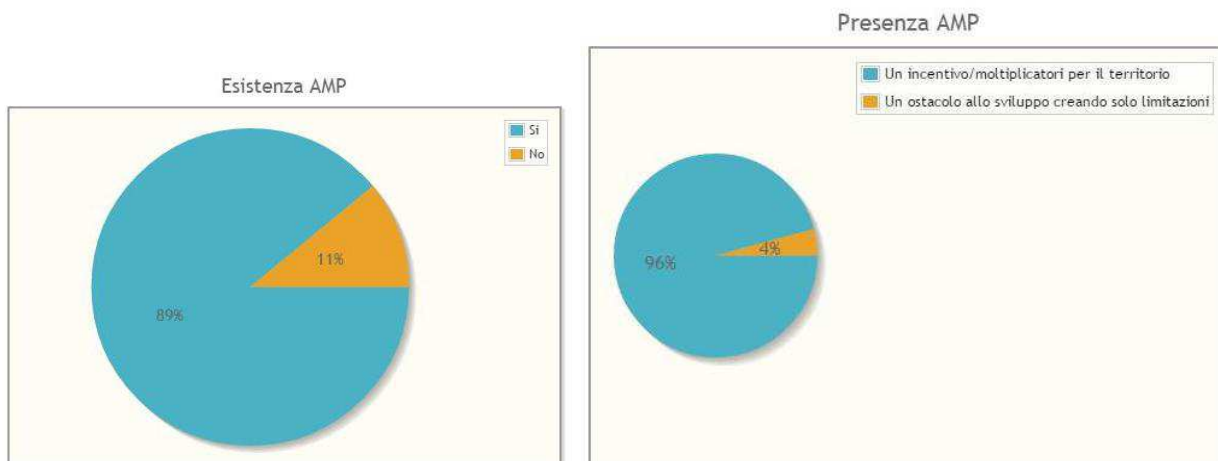


Figura 6 e 7: Conoscenza e opinione dell'AMP Portofino, interviste comune Santa Margherita Ligure

Nei comuni di Rapallo e Santa Margherita Ligure le opinioni risultano essere sostanzialmente corrispondenti: più dell'85% degli intervistati è a conoscenza dell'esistenza dell'AMP e il 4-5% di essi (residenti) reputano l'AMP un limite per lo sviluppo. In controtendenza è il dato di Portofino: il 54% degli intervistati non sa dell'esistenza dell'AMP e l'8% di essi, tutti residenti, reputano la presenza dell'AMP un ostacolo per lo sviluppo territoriale (Figura 2 e 3).

È sinceramente inspiegabile la percentuale elevata degli intervistati a Portofino che non sanno della presenza dell'AMP, soprattutto se confrontata con le analoghe risposte raccolte a Santa Margherita e a Rapallo. Risultano rientrare, invece, nella casistica di tutti i parchi, la percezione dei residenti nel vedere nell'esistenza del parco solo limitazioni, mentre il non residente vede prevalentemente le maggiori opportunità anche turistiche o percepisce la presenza del parco come garanzia di maggiore qualità ambientale.

Alla domanda di quanto sia importante l'incentivazione e lo sviluppo del turismo delle navi da crociera, in tutti i comuni i residenti ritengono, con percentuali superiori al 55%, il turismo crocieristico molto importante.

Si ritiene che la risposta a tale domanda sia esclusivamente emotiva o di percezione, non avendo alcun intervistato nessuna conoscenza dei risultati economici generati dalle varie forme di turismo.

Ciò è maggiormente evidenziato nel comune di Portofino laddove tutti i residenti e lavoratori nel comune ritengono il turismo delle navi da crociera fondamentale per il territorio.

Al quesito se hanno qualche percezione negativa nei confronti di una particolare tipologia di turismo, sono state registrate situazioni differenti:

- a Portofino il 25% degli intervistati, **tutti turisti**, hanno dichiarato di essere infastiditi da: yacht e megayacht per l'impatto visivo, diporto e navi da crociera per l'inquinamento e affollamento (sia di unità da diporto che persone) ed infine dal traffico veicolare;
- a Santa Margherita Ligure il 14% degli intervistati, anche qui **tutti turisti**, dichiarano di essere infastiditi da: yacht, diporto e navi da crociera per l'inquinamento, l'impatto visivo e l'affollamento (di unità da diporto e persone), infine sono infastiditi dal traffico veicolare e due persone (residenti) dichiarano di avere una percezione negativa dei subacquei (sono troppi e creano danni al fondale);
- a Rapallo il 14% degli intervistati, in questo caso **quasi tutti residenti**, risulta essere infastidito in particolar modo dal traffico veicolare, seguito da navi da crociera (impatto visivo, inquinamento e affollamento).

In tutti i comuni sia i residenti che i turisti ritengono che il traffico veicolare e la carenza di servizi legati ai trasporti siano fattori limitanti per lo sviluppo turistico del territorio.

Escludendo il traffico veicolare residenti e turisti risultano avere opinioni differenti. In generale è stato osservato come il turista sia infastidito dal numero elevato di barche e dal "turismo di massa" delle navi da crociera; molti inoltre hanno percezione negativa delle navi da crociera definendole inquinanti.

- **Commercianti locali**

In totale sono stati compilati 148 questionari: 13 a Portofino, 63 a Santa Margherita Ligure, 72 a Rapallo. In questo caso le interviste sono risultate più complicate da effettuare, soprattutto nei comuni di Portofino e Santa Margherita Ligure, registrando una scarsa collaborazione dei commercianti, spesso infastiditi e prevenuti poiché i questionari erano proposti dall'AMP.

In particolare a Portofino il 42% dei commercianti a cui è stato richiesto di compilare il questionario si è rifiutato di rispondere.

Tra le principali attività intervistate ritroviamo i negozi di vestiario, attività legate alla ristorazione (bar, ristoranti), negozi di artigianato ed altro ancora.

A Portofino il 70% degli intervistati dichiara che è molto importante il turismo delle navi da crociera per la propria attività, tale percentuale diminuisce negli altri comuni passando al 53% di Rapallo e al 41% a Santa Margherita Ligure.

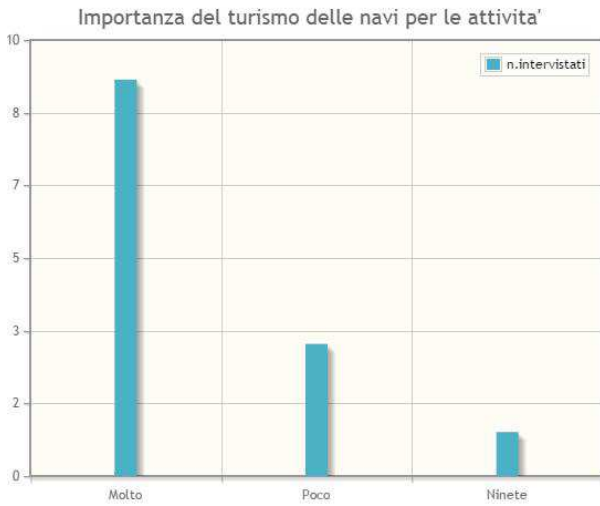


Figura 8: Portofino

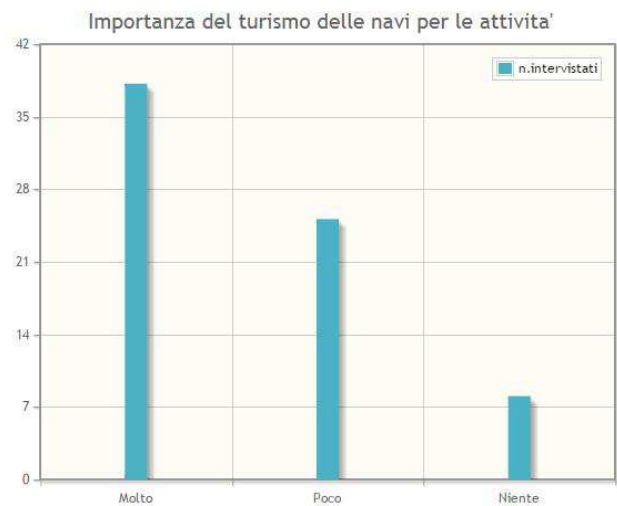


Figura 9: Rapallo

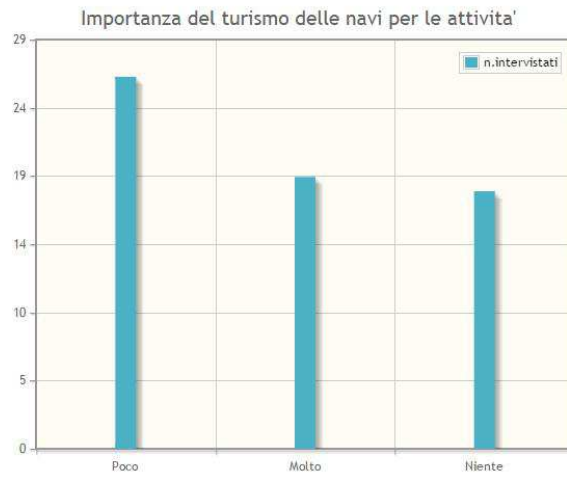


Figura 10: Santa Margherita Ligure

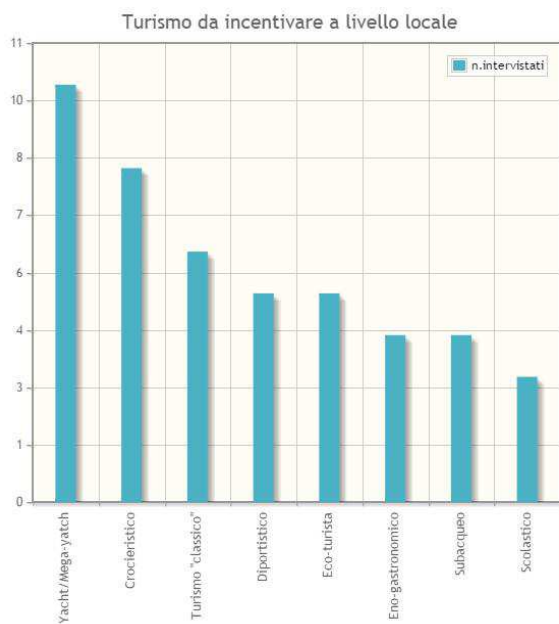


Figura 11: Portofino

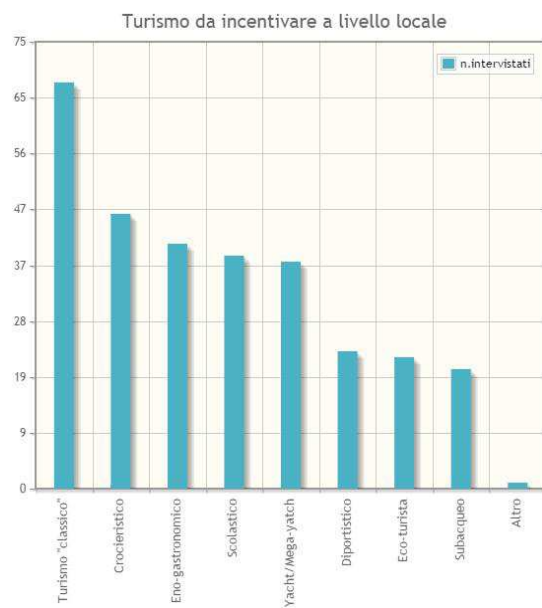


Figura 12: Rapallo

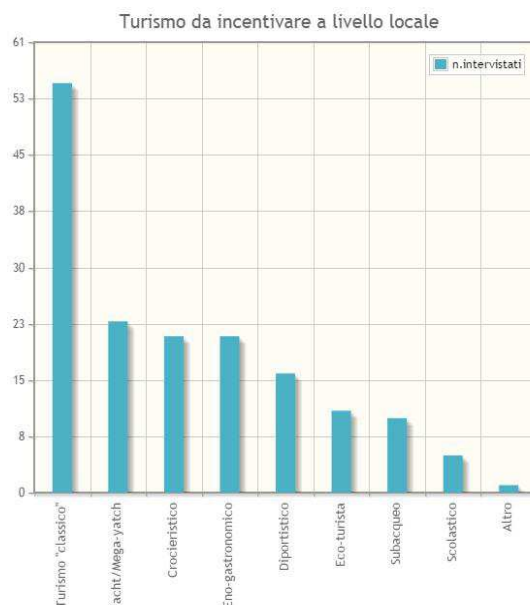


Figura 13: Santa Margherita Ligure

Alla domanda di quale turismo i commercianti locali vorrebbero incentivare a vantaggio della propria attività a Portofino le prime due scelte ricadono su Yacht/ Megayacht (22%) e navi da crociera (18%), a Rapallo il 23% degli intervistati mette al primo posto il turismo classico seguito dalle navi da crociera (15%), a Santa Margherita Ligure il 34% dichiara che bisogna incentivare il turismo classico.

Per comprendere meglio la valutazione dei commercianti locali nei confronti del turismo crocieristico è stata richiesta una stima di quanti utenti crocieristi fanno acquisti ogni volta che c'è una nave; quanto mediamente questi utenti spendono e se è stata notata una differenza del cliente in base alla nave.

A Portofino il 70% dei commercianti dichiara che esiste una netta differenza tra gli utenti delle diverse navi che fanno scalo nel comune. I commercianti dichiarano che, in media, ogni volta che è presente una nave i clienti aumentano di circa 52 unità e che la spesa media risulta essere di 117 euro.

A Santa Margherita Ligure l'81% dei commercianti dichiara di non notare differenza di spesa dei crocieristi in base alla nave. Ogni volta che è presente una nave i commercianti dichiarano che l'aumento in clienti è di circa 10 con una spesa media di 29 euro.

A Rapallo il 91% dei commercianti dichiara di non notare differenza di spesa dei crocieristi in base alla nave. Mediamente in presenza di una nave l'aumento dichiarato è di 48 clienti con una spesa media del crocierista è di 37 euro.

Va ricordato che tali dati sono stati forniti dai commercianti verbalmente e non sono suffragati da un'indagine più attendibile fatta sulla contabilità giornaliera del singolo

negozio, quindi si possono annoverare fra i dati “percepiti” piuttosto che fra quelli oggettivi. Per la valutazione della spesa media del crocierista risulta essere maggiormente attendibile il dato derivante dalle interviste dei crocieristi stessi; le informazioni derivanti dai commercianti ci forniscono il livello di interesse e di “aspettativa”.

A Santa Margherita Ligure si osserva come il commerciante non identifichi il crocierista come un cliente particolarmente importante, a differenza di Portofino dove il commerciante vede nel crocierista una risorsa fondamentale per la propria attività.

Per ciò che concerne il numero di turisti che effettuano acquisti ogni volta che è presente una nave il dato molto basso di Santa Margherita Ligure potrebbe derivare dal fatto che spesso nel 2014 la nave facente scalo è risultata essere l'Arethusa, nave molto piccola con un numero di massimo 50 passeggeri. Nel comune di Rapallo ha sostato prevalentemente la Thomson Dream (1500 passeggeri) e probabilmente per tale motivo il commerciante non ha individuato differenze in base alla tipologia di nave. Portofino più di tutti evidenzia come il commerciante reputi il crocierista un utente fondamentale per la propria attività e sono i negozi delle grandi marche di vestiario a registrare grossi acquisti facendo sì che la media di spesa di Portofino superi i 100 euro.

- Crocieristi

Le interviste effettuate ai crocieristi sono quelle che forniscono indubbiamente molte informazioni e permettono diverse riflessioni. Prima di analizzare i dati delle interviste, ci è parso utile correlare alcuni indici di qualità alle navi che hanno scalato le nostre località turistiche. Tali informazioni sono poi state incrociate con quelle ottenute dai questionari.

Andando su siti e forum relativi al turismo crocieristico e sul sito <http://comeviaggiareinformati.it> , vengono utilizzati due indici: PSR - Passenger Space Ratio (rapporto spazio/passeggeri) e Il PCR - Passenger Crew Ratio (rapporto passeggeri/personale di bordo), per definire il livello di qualità della crociera proposta.

Il PSR é un indice di comfort, che misura il volume assegnato per passeggero a bordo di una nave da crociera. Viene calcolato dividendo il tonnellaggio di stazza lorda (comprendente i volumi interni della nave, sala macchine, serbatoi di carburante e zone riservate all'equipaggio) della nave per il numero dei passeggeri. Il PSR però esula dalla dimensione, per esempio, della cabina, che è invece motivo di confort per il passeggero: si può benissimo godere di una cabina di grandi dimensioni e stare su una nave che ha un

PSR basso e viceversa. Per tale motivo ci è parso più utile, come indice di qualità di confronto delle navi, il PCR ritenendolo più idoneo.

Il PCR è un indice che serve a valutare la qualità del servizio a bordo di una nave da crociera. Viene calcolato dividendo il numero di passeggeri di una nave per il numero totale dei membri dell'equipaggio. Il servizio, infatti, dipende dal rapporto tra numero di passeggeri e numero membri di personale a bordo.

Un PCR inferiore a 2 consente un servizio molto personalizzato. Le compagnie che effettuano crociere considerate di lusso hanno un PCR compreso tra 1 e 1,5; al contrario le compagnie con un servizio meno personalizzato hanno un PCR uguale o superiore a 3. Il PCR è un indice indicativo, che consente di catturare le sottigliezze della gestione a bordo e viene considerato quindi un ottimo indicatore della qualità del servizio su una determinata nave.

navi	Comune di stazionamento	n. passeggeri	n. equipaggio	PCR = Passenger Crew Ratio (rapporto passeggeri/ equipaggio)
THOMSON DREAM	Rapallo	1744	600	2,91
CLUB MED2	Portofino	372	200	1,86
OCEANIA RIVIERA	Portofino	1250	800	1,56
OCEANIA INSIGNA	Portofino	684	400	1,71
EUROPA2	Portofino	516	370	1,39
SEVEN SEA MARINE	Portofino	700	445	1,57
CRISTAL SERENITY	Portofino	1080	655	1,65
OCEAN PRINCESS	Portofino	688	373	1,84
STAR FLAYER	Rapallo	170	70	2,43
SEA DREAM	Portofino	110	89	1,24
WIND SURF	Portofino	312	190	1,64
SILVER CLOUD	Portofino	296	212	1,40
AZAMARA QUEST	SML e Portofino	866	390	2,22
ARETHUSA	SML	50	21	2,38
AZAMARA JURNEY	SML	866	390	2,22

Tabella 2: valutazione PCR navi campionate

Comune	PCR medio
Rapallo	2,67
Portofino	1,64
Santa Margherita Ligure (SML)	2,27

Tabella 3: PCR medio per comune di stazionamento navi

La Tabella 2 riporta i dati ricavati dalla scheda indicativa di ciascuna nave che ha fatto scalo nelle nostre località, oggetto di intervista dei passeggeri, e ne calcola il relativo PCR.

Tabella 3 riporta il valore medio del PCR per le navi che hanno scalato le tre località. Seppur inferiore a 3 in tutte le località, appare evidente la differenza che esiste fra il PCR medio delle navi di Portofino con quello di Santa Margherita e Rapallo. (Tabella 3). Il PCR delle navi a Portofino varia da 1,24 della Sea Dream a 2,22 dell'Azamara Quest e questo ci indica che le crociere che scalano Portofino possono annoverarsi fra quelle di lusso. I PCR di Rapallo e Santa Margherita Ligure risultano essere sempre superiori a 2, con medie rispettivamente di 2,46 per Rapallo e 2,27 per Santa Margherita Ligure.

Se vogliamo trovare un'assonanza fra questo indice e le dichiarazioni dei commercianti, possiamo affermare che esiste una sintonia fra il basso PCR delle crociere di Portofino e le dichiarazioni dei commercianti, che percepiscono una maggiore sensazione di introiti in occasione della presenza di una nave in rada. Quindi si potrebbe anche azzardare nel dire che valori più elevati di PCR possono essere correlati ad una minore capacità di spesa dei crocieristi che imbarcano su queste navi.

Fatte queste premesse abbiamo provato a fare una primissima analisi delle risposte ai 620 questionari fatti compilare ai crocieristi prima di risalire sulla nave dopo aver visitato uno dei tre comuni.

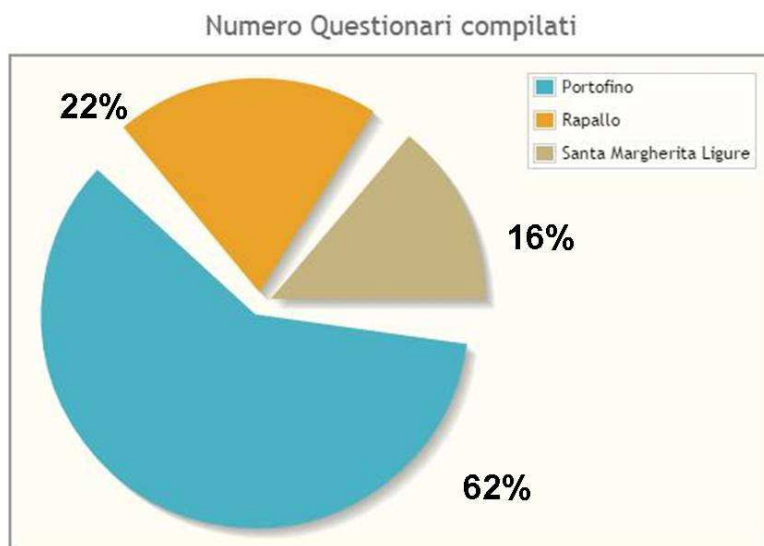


Figura 14: % compilazione per comune

Il 62% dei questionari sono stati compilati a Portofino, comune nel quale è stata registrata una maggiore variabilità di navi. A Rapallo nel 2014 si è registrata una presenza esclusiva della Thomson Dream (7 scali) e della Star Flyer (6 scali), mentre a Santa Margherita Ligure l'Arethusa è stata la nave che ha effettuato più scali (27 scali su 32 totali).

I crocieristi statunitensi risultano essere quelli più campionati a Santa Margherita Ligure (83%), mentre a Rapallo il 78% degli intervistati erano inglesi (Regno Unito). A Portofino sono state registrate percentuali di provenienza più varie rispetto agli altri comuni, cioè è dipendente da una maggiore variabilità di navi: Stati Uniti (32%), Germania (12%), Regno Unito (10%), Francia (9%) e, in percentuali minori, altri stati (Figura 15).

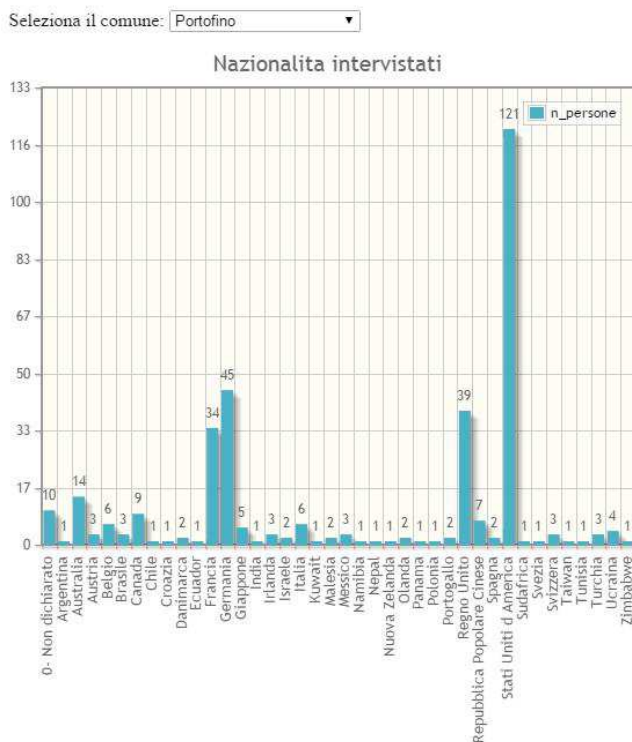


Figura 15: nazionalità intervistati a Portofino

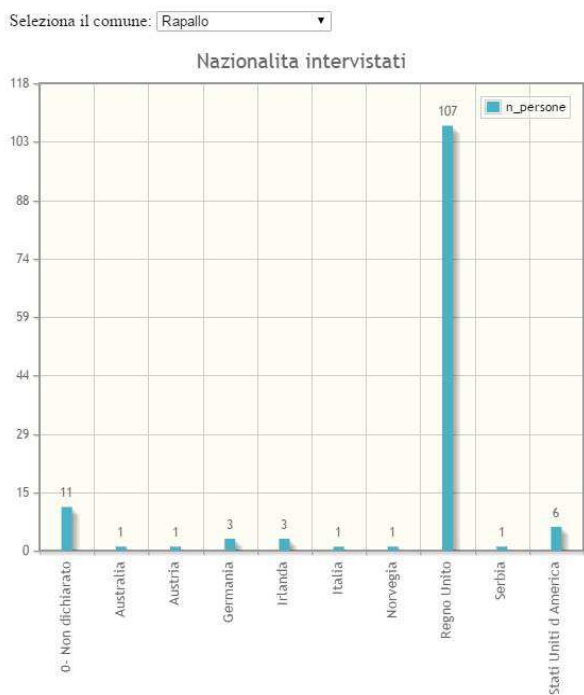


Figura 16: nazionalità intervistati a Rapallo

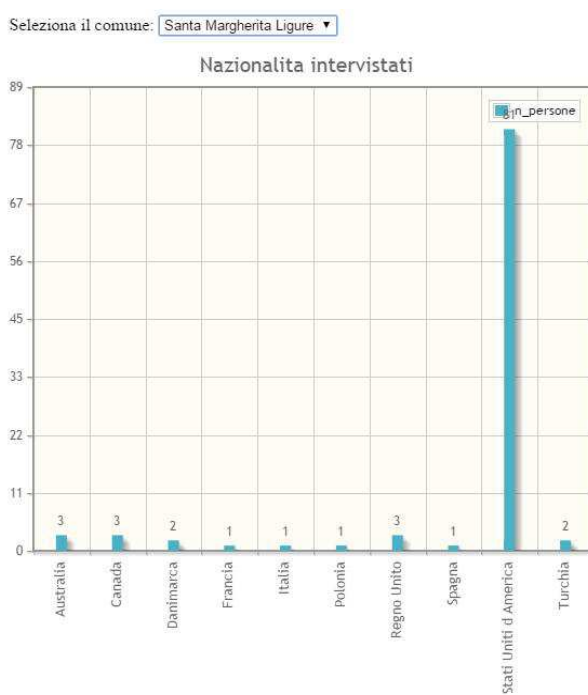


Figura 17: nazionalità intervistati a Santa Margherita L.

I questionari proposti sono molto articolati e le risposte fornite mettono a disposizione plurime informazioni che, prestandosi a molte interpretazioni, possono essere utili per dare vita a progetti di sviluppo e a migliorare le forme di accoglienza e dei servizi. Per questi motivi l'analisi dei dati è ancora in una fase di elaborazione; pertanto, in questo contesto, ci è sembrato doveroso fornire solo un dato generale di spesa per singolo crocierista.

Le voci di spesa sono state suddivise in quattro categorie: cibo, souvenir, vestiario ed altro (quest'ultima voce comprende tutto ciò non indicato precedentemente, tra cui: trasporti, ingresso musei / mostre, ecc.). Tali valori sono stati calcolati effettuando una media calcolata sui passeggeri realmente imbarcati per ciascuna nave (l'ottimale sarebbe stato possedere il numero degli sbarchi a terra, informazione non a nostra disposizione). Ovviamente ciò si rende necessario per poter dare il giusto peso al numero dei passeggeri imbarcati; ciò significa che la spesa dei passeggeri di una nave con elevato numero di imbarchi inciderà di più rispetto ad una nave con numeri inferiori di imbarchi. In tabella 4 i dati degli imbarchi per nave intervistata 2014:

Navi	Date	Comune di stazionamento	N. passeggeri imbarcati
THOMSON DREAM	18/06/2014	Rapallo	1487
	16/07/2014	Rapallo	1583
	10/09/2014	Rapallo	1482
	24/09/2014	Rapallo	1495
STAR FLAYER	19/06/2014	Rapallo	126
	12/09/2014	Rapallo	112
AZAMARA QUEST	24/07/2014	S. Margherita L.	640
ARETHUSA	20/06/2014	S. Margherita L.	48
AZAMARA JURNEY	18/09/2014	S. Margherita L.	669
CLUB MED2	19/06/2014	Portofino	222
	26/09/2014	Portofino	322
OCEANIA RIVIERA	20/06/2014	Portofino	1214
	03/09/2014	Portofino	1255
OCEANIA INSIGNA	30/07/2014	Portofino	701
	05/09/2014	Portofino	444
EUROPA2	09/07/2014	Portofino	427
	23/07/2014	Portofino	398
	06/08/2014	Portofino	411
SEVEN SEA MARINE	23/06/2014	Portofino	681
	12/09/2014	Portofino	697
CRISTAL SERENITY	18/07/2014	Portofino	1062
OCEAN PRINCESS	05/09/2014	Portofino	673
SEA DREAM	23/09/2014	Portofino	103
WIND SURF	25/09/2014	Portofino	302
SILVER CLOUD	29/09/2014	Portofino	285
AZAMARA QUEST	01/08/2014	Portofino	673
MARINA	06/10/2014	Portofino	1233

Tabella 4: numero passeggeri imbarcati per nave 2014 (dati fornita dall' Ufficio Circondariale Marittimo di Santa Margherita Ligure e Ufficio Locale Marittimo di Portofino).

Da sottolineare che le spese dichiarate dai crocieristi non comprendono i costi delle eventuali escursioni organizzate dalle compagnie, ma si limitano a valutare le spese che ricadono direttamente sul territorio comunale. In tabella 5 sono riportati i risultati ottenuti per località di sbarco.

COMUNE	Spesa media pro capite				
	cibo	souvenir	vestiario	altro	totale
Rapallo	8,78 (46%)	3,8 (20%)	2,44 (13%)	4,14 (21%)	19,16
S. Margherita Ligure	10,45 (36%)	6,37 (22%)	11,36 (39%)	0,62 (3%)	28,8
Portofino	9,9 (22%)	4,74 (11%)	19,3 (44%)	10,19 (23%)	44,13

Tabella 5: Spese crocierista per comune 2014

Tali valori comprendono, essendo delle medie, anche coloro che, sbarcati a terra, hanno dichiarato di non aver acquistato nulla. In particolare, a Rapallo e Santa Margherita Ligure, essi corrispondono rispettivamente al 28% e al 27% degli intervistati; tale percentuale aumenta al 35% nel comune di Portofino. In pratica, circa 1/3 degli sbarcati si limita solo ad una visita dei luoghi senza interazione economica con essi.

I dati mostrano come la spesa totale media nei diversi comuni sia significativamente differenziata: a Rapallo la spesa media totale risulta essere inferiore rispetto agli altri comuni e il 46% del totale è destinato al cibo (si presume consumazioni bar).

A Santa Margherita Ligure, oltre al cibo (bar) appare lievitato il costo relativo al vestiario, cosa che a Portofino rappresenta, di gran lunga, la voce percentualmente e in valore assoluto, più elevata. Ciò lascia intendere che a Portofino la presenza dei negozi di marche "griffate" costituisca una risorsa particolare dalla quale potrebbe essere turisticamente pericoloso prescindere.

I dati forniti dall'European Commission (2009) e dall'European Cruise Council (Rapporto 2012/2013) stimano una spesa media pro capite di 60 euro per i passeggeri in transito nelle principali mete europee, valore che aumenta nelle località homeport. Tale stima comprende tutta una serie di servizi, comprese escursioni, tour, eventuali transfer tra terminal ecc., che, ovviamente, non hanno fatto parte della nostra indagine. Informazioni circa la spesa media per escursione ci viene fornita dalla Camera di Commercio di Livorno (La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocierista per il territorio livornese, marzo 2014), dove viene dichiarato che il costo medio di un'escursione proposta ai crocieristi è di 80 euro. In presenza di informazioni circa il numero di persone sbarcate e quante di

queste hanno effettuato un'escursione, sarebbe possibile ampliare il dato da noi ottenuto potendolo confrontare con le medie elaborate a livello europeo.

I nostri dati mostrano che le spese medie dei crocieristi sono direttamente correlate alla tipologia di nave: il valore di spesa media del crocierista è maggiore in presenza di PCR bassi. La tabella 6 mette a confronto le due navi con i PCR rispettivamente più basso e più alto rilevate nel 2014.

Navi	Comune di stazionamento	n. massimo passeggeri	n. equipaggio	PCR = Passenger Crew Ratio (rapporto passeggeri/ equipaggio)	spesa media (euro)
SEA DREAM	Portofino	110	89	1,24	112
THOMSON DREAM	Rapallo	1744	600	2,91	19

Tabella 6: correlazione PCR e spesa media crocieristi

Partendo da questa considerazione abbiamo potuto osservare come la media scaturita a Portofino, sia fortemente condizionata dalla "bassa" spesa media di quattro "grandi navi" fra le 16 complessivamente monitorate. Se, infatti, ricalcolassimo la media dopo aver tolto le quattro suddette navi, il valore della spesa pro passeggero sbarcato salirebbe a circa 60 euro: un valore interessante. Spesso le crociere di maggior lusso (PCR inferiore a 1,5) sono quelle di minor dimensione che imbarcano un numero limitato di passeggeri che, seppur con capacità di spesa superiore, esprimono valori di ricaduta economica sul territorio comunale meno corposi.

In prima battuta, senza per questo voler dare un giudizio definitivo, sembra che diversi elementi ci indichino che:

- per Portofino il turismo crocieristico costituisce un comparto economico molto importante, soprattutto se riguarda le navi da crociera che effettuano crociere di lusso e che hanno dimensioni e conseguente numero di passeggeri imbarcati modesto.
- Per Santa Margherita e Rapallo le navi da crociera di stazza maggiore (oltre 50.000 tonn.) e che imbarcano oltre i 1000 passeggeri, generano un minore apporto economico alle strutture ricettive del territorio comunale, essendo i passeggeri imbarcati propensi ad effettuare minori spese una volta a terra.

Altre considerazioni possono essere fatte ma, come già detto, l'elaborazione dei dati essendo ancora in corso consiglia di non sbilanciarsi con conclusioni che possono essere affrettate.

Secondo i dati forniti da Marina di Portofino a partire dal 2012, anno in cui è entrato in vigore il D.M. 07/03/2012 con relativo allontanamento della zona di fonda delle navi davanti a Portofino, si è registrato un drastico decremento del numero di passeggeri sbarcati nel suddetto comune (Figura 18), passando dai 41.190 turisti sbarcati nel 2011 ai 21.697 del 2014.

Nello stesso arco di tempo, in conseguenza del Decreto citato, il numero di navi che hanno scalato il Golfo Tigullio, entro i limiti definiti dall'ordinanza 56/2012, è passato dalle 104 navi del 2011 (tutte e solo davanti a Portofino) alle 99 del 2012 (di cui 21 davanti a Santa Margherita), alle 145 del 2013 (63 a Santa Margherita e 6 per Rapallo), alle 103 del 2014 (32 a Santa e 13 a Rapallo).

Senza ombra di dubbio si può dire che se il decreto doveva tutelare le zone di maggior pregio ambientale rappresentate dalle Aree Marine Protette, il risultato è ben lontano dall'essere stato raggiunto. Un eventuale incidente che dovesse avvenire all'interno del Golfo Tigullio avrebbe le stesse atroci conseguenze di prima; in più, si sta agevolando un maggiore afflusso di navi, soprattutto di stazza ben più grande di quelle che hanno tradizionalmente scalato Portofino, allontanando da quel territorio comunale un turismo di particolare capacità di spesa e indubbio basso impatto non fosse che per l'esiguo numero di turisti imbarcati.

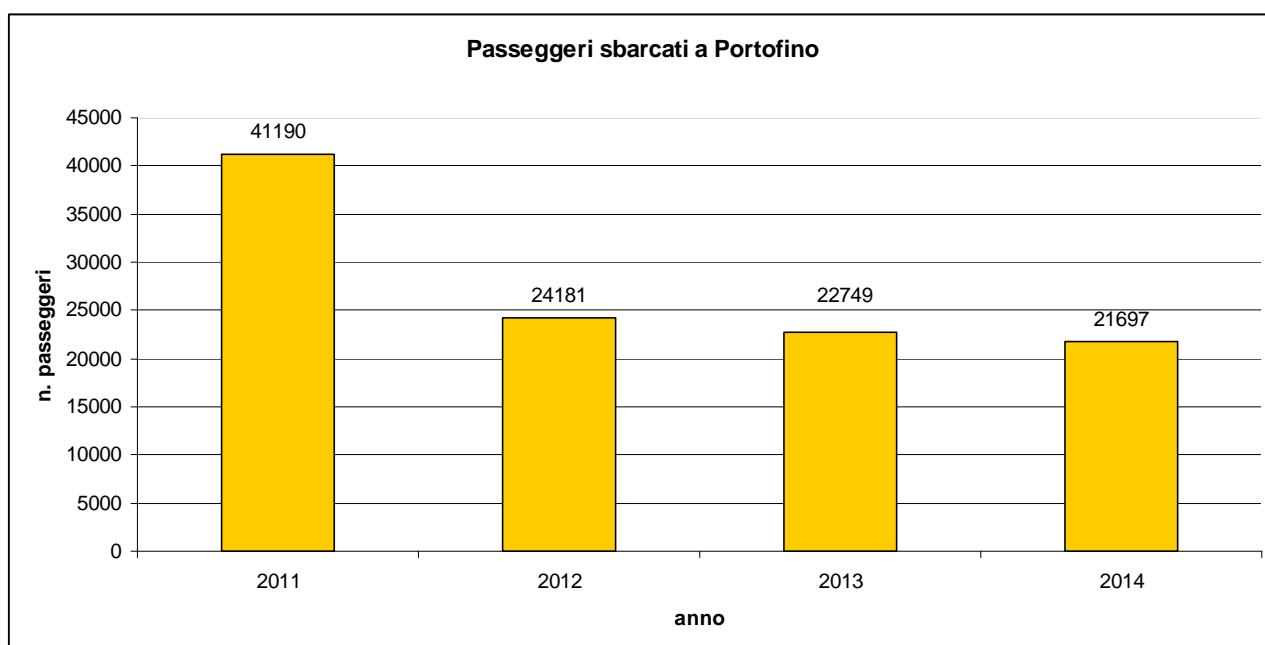


Figura 18: sbarchi passeggeri navi da crociera dal 2011 al 2014 comune di Portofino

Anno	N. passeggeri sbarcati	N. passeggeri persi rispetto al 2011
2012	24181	17009
2013	22749	18441
2014	21697	19493
Totale		54943

Tabella 7: perdita passeggeri a partire dal 2011 comune di Portofino

	Scali navi effettuati			
	2011	2012	2013	2014
Portofino	104	78	71	58
Santa Margherita Ligure	0	21	63	32
Rapallo	0	0	6	13

Tabella 8: scali nave dal 2011 al 2014

Dal 2012 ad oggi si può stimare una perdita di circa 55.000 passeggeri per il comune di Portofino (Tabella 7). Questo semplice valore può far comprendere come il decreto “salva coste” abbia inciso in maniera negativa sull’economia locale di Portofino, diversamente da Rapallo e Santa Margherita Ligure (tabella 8) che hanno registrato aumenti degli scali nave.