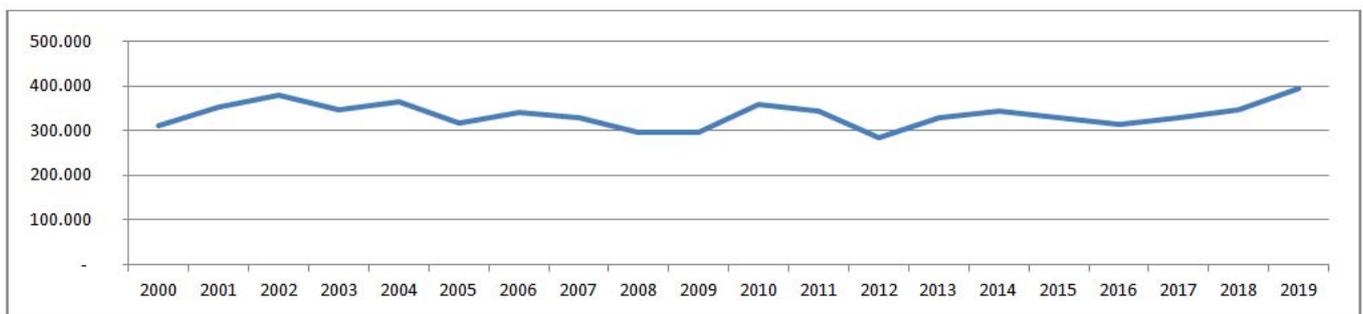


Why evaluate the economic impact of the cruise industry on Livorno? Since the 1950s, the cruise industry has proved to be an extremely dynamic sector with a significant economic impact worldwide. According to the Cruise Lines International Association (CLIA, 2019), the cruise industry had an overall economic impact on the European continent of around EUR 48 billion in 2018. Being the leading cruise ship builder in Europe and the largest home-port country, Italy benefits the most, with a turnover in excess of 13 billion and 5.4 billion in direct spending.

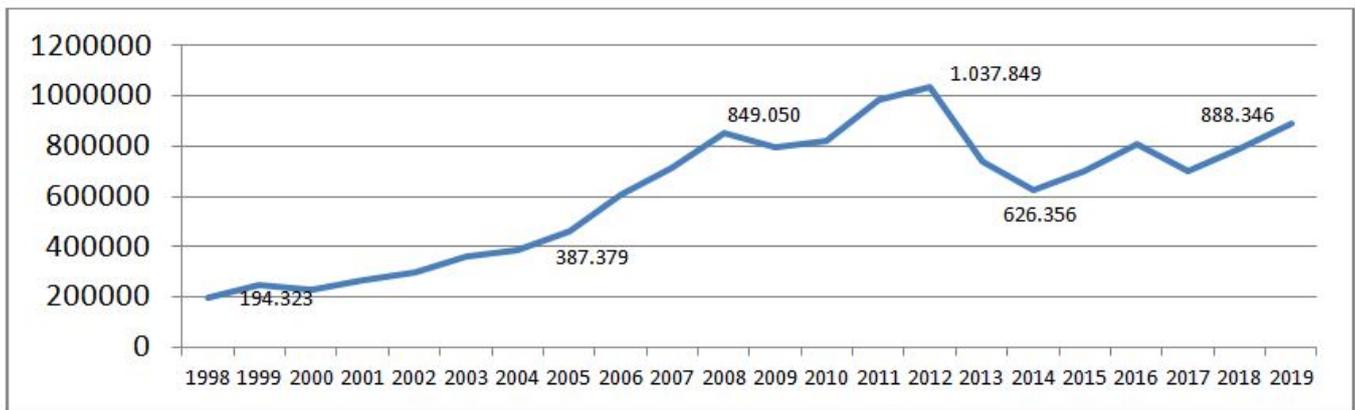
The City of Livorno is known for its trade and industry and its main tourism function is linked to the sea and, more specifically, to its port and logistics hub. If we consider traditional tourism on the Italian mainland, the flow of tourists to Livorno has been stable over the last twenty years at around 350,000 visitors; these are mainly from the domestic segment, Italians from the north, from the central-southern regions and from the islands, the majority of whom are in transit, with those eager to explore Livorno and its coastline a minority.



*Tourism in officially recognised accommodation in the Municipality of Livorno, 2000-2019. (Source: National Institute of Statistics (ISTAT), Region of Tuscany).*

For Livorno, the cruise industry undoubtedly represents one of the main tourism segments. In 2019, 184,000 tourist arrivals were registered in accommodation on terra firma, generating approximately 394,000 visitor days for the municipality, whereas approximately 888,000 cruise passengers docked in the port. Between 1998 and 2008, the handling of cruise passengers in Livorno more than quadrupled from 200,000 to 850,000 passengers and then, after a short break, broke through the million mark in 2012; the market share of the total number of Mediterranean passengers rose from 2.5% to 3.8%, reaching a peak of

3.9% in 2012. Following the change in the geopolitical context of the Mediterranean, the decisions made by the large companies and the specific issue of port competitiveness of Livorno have led to a slowdown in numbers which, despite an upturn from 2014 onwards, have not yet returned to the record levels of 2012.



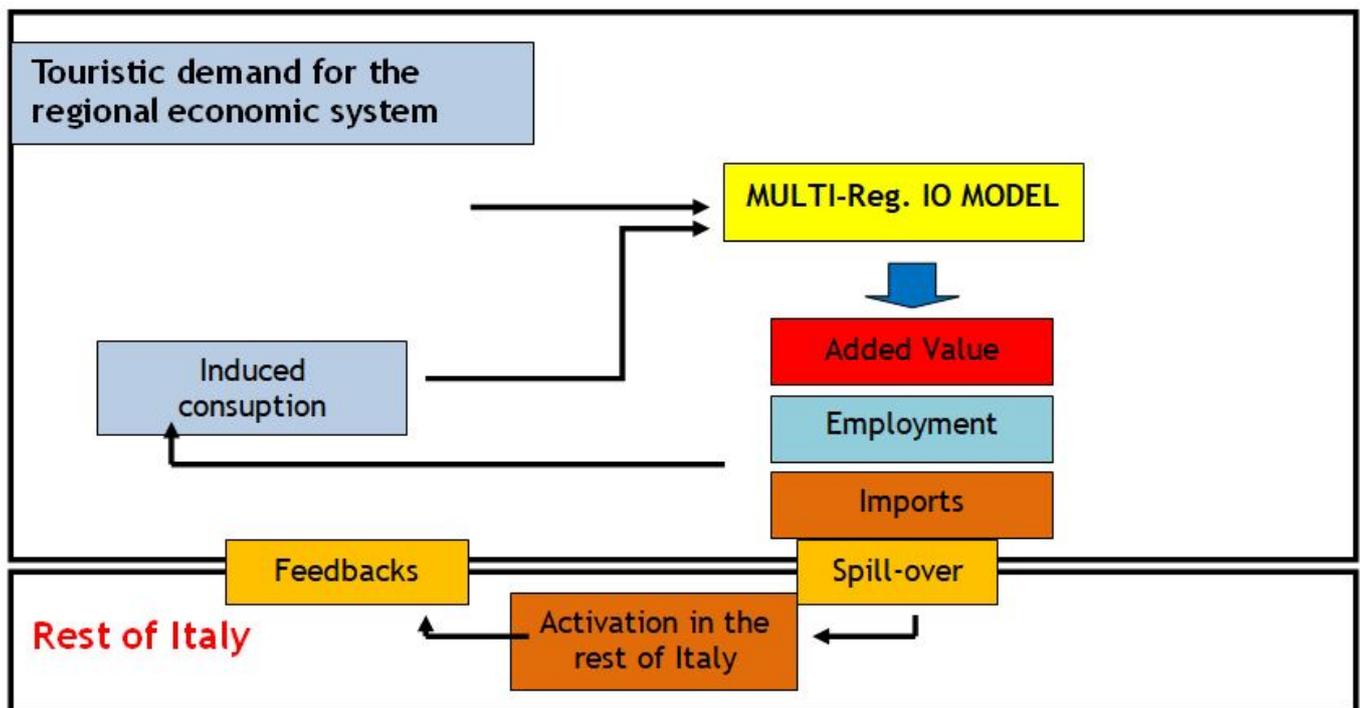
*Handling of passengers in the Port of Livorno, 1998-2019. (Source: Livorno Port Authority).*

### **The economic impact of cruises through a multi-regional Input Output model**

In order to assess the economic impact of the cruise industry on the Province of Livorno and on the whole of the regional territory, we used the results of a survey, prepared and administered jointly by IRPET (Tuscany Regional Institute for Economic Planning) and the Port Authority of Livorno, of passengers disembarking in Livorno in 2016 (IRPET, 2018). The survey profiled the characteristics of the cruise passengers visiting the Province of Livorno and the Region of Tuscany. It identified their expectations and needs and measured levels of satisfaction and behaviour, especially spending, and has been seen as an effective tool for evaluating the impact of the cruise industry on the economy of the province and the region as a whole.

The evaluation of the economic impact of the cruise industry on Livorno used IRPET multi-regional Input Output modelling. The model estimates the flows between Tuscany and the other Italian regions (Rest of Italy) triggered by demand within Tuscany. To localise the Tuscany regional impact in the Livorno area, estimate techniques based on the economic activity codes applied by IRPET were used.

The model makes it possible to evaluate the direct, indirect and induced economic impact of the demand expressed by cruises that impacts the relative vectors of expense/investment. Direct impact is constituted by the internal production of the goods and services that directly satisfy the demand expressed by expenditure and indirect impact is constituted by the value of the production factors (intermediate goods and services) purchased by local enterprises to produce goods and services designed to meet the demand expressed by cruise passengers. The induced impact is also constituted by the value to the economy of the extra demand generated by the remuneration of the production factors involved directly and indirectly in the production of goods and services for cruise passengers. The model also enables the evaluation of the imports generated by this process and therefore the weight of that part of the demand that triggers production outside the economic territory of reference (so-called “leakage”). In this way, it is possible to calculate the added value by sector and the employment units brought about by the cruise industry and their relative multipliers.



Summary Overview of Input-Output models.

There are five main sources of economic impact from the cruise industry. The first is the construction and maintenance of cruise ships. This component is triggered by overall

expenditure on investments in new ships and on maintenance of existing ships by shipping companies and is beyond the scope of this study. The study takes into consideration the remaining four areas of expenditure:

- Expenditure ashore by cruise passengers, estimated from the survey of cruise passengers.
- Expenditure ashore by crew, estimated from the study by Barbara Bonciani, “The economic impact of cruise ship crews on the City of Livorno: current status and opportunities for the city”.
- Expenditure by cruise companies on port services for docking and berthing in the port.
- The average annual expenditure on investment in port infrastructures, partly attributable to use by cruise industry.

### **The economic impact of cruises on the region as a whole**

Overall, in 2016, cruise activity in the port of Livorno produced expenditure of approximately EUR 52.2 million, which was split as follows:

- € 36.8 million from direct expenditure by cruise passengers ashore, of which 28% was spent in Livorno.
- € 2.7 million was spent by ships’ crews (approximately € 16 for every crew-member going ashore).
- € 10.9 million running costs for port services paid by ships docking.
- € 1.8 million average annual investment made by the Port Authority and the company, Port of Livorno 2000, for port infrastructures serving the cruise industry.

Approximately 50% of the total expenditure was received directly by the city of Livorno, € 25.7 million. Of the total expenditure, 71% was by cruise passengers, 21% on port services and expenditure by crews accounts for about 5%, for an annual average on investment of 3%. The GDP multiplier indicates that every cruise-related Euro spent triggered an average of only € 0.60 in GDP in the region. Considering that the value of the indicator calculated for tourism overall in 2015 was approximately 0.94, we see that the structural character of cruising is not particularly positive, namely, the high degree of leakage by which it is structurally characterised, or rather the high coefficient of interregional and international

imports required to satisfy the demand by the cruise industry for tourism goods and services.

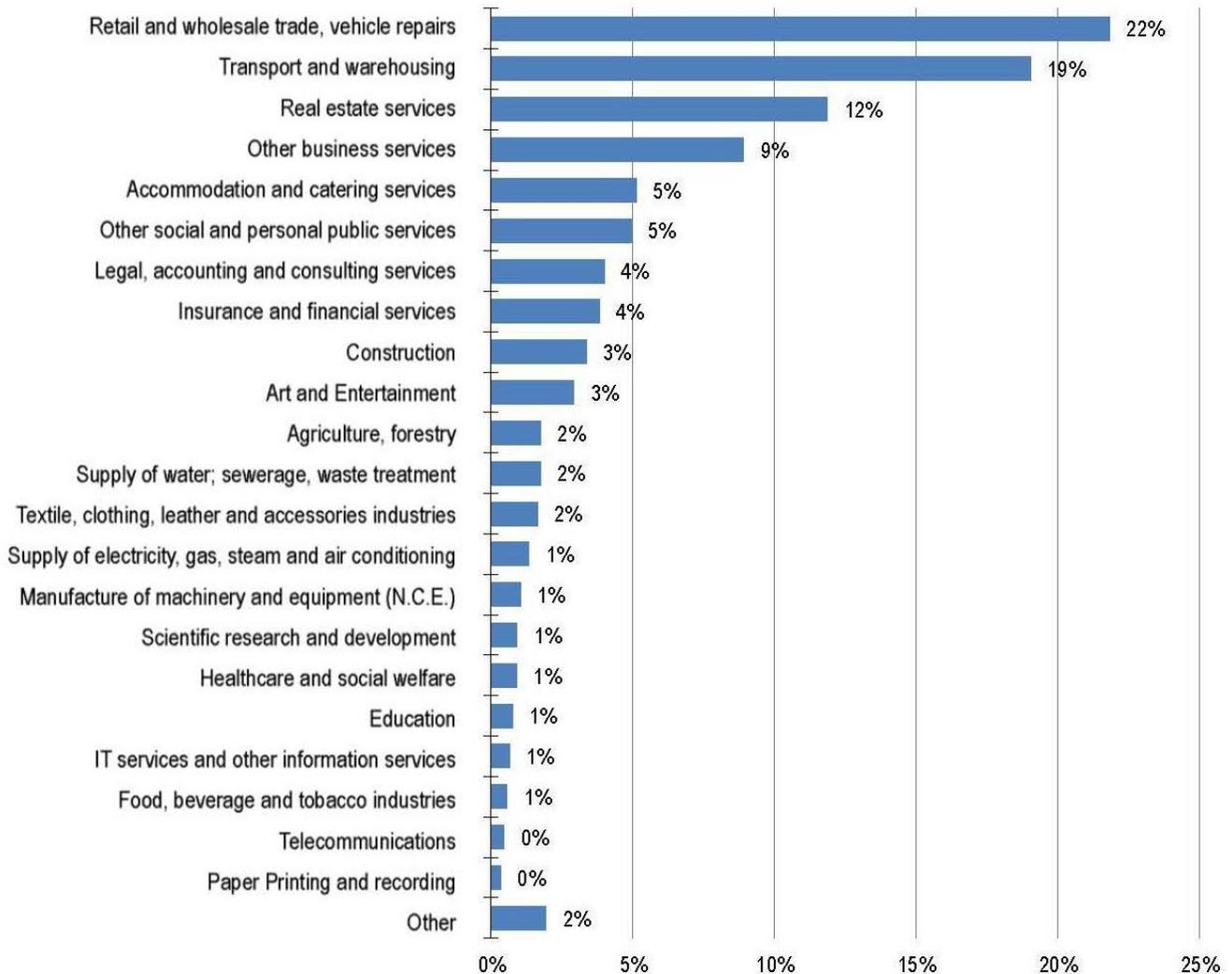
	Total Expenditure/Investment	Expenditure/Investment made in Livorno	Share of expenditure made in Livorno economy
2016 Expenditure ashore by cruise passengers	36,852,226	10,315,762	28%
2016 Expenditure ashore by crew	2,687,834	2,687,834	100%
Expenditure for port services	10,894,000	10,894,000	100%
Annual investment expenditure on the Port	1,774,625	1,774,625	100%
<b>Total expenditure 2016</b>	<b>52,208,684</b>	<b>25,672,221</b>	<b>49%</b>

Category and amount of expenditure relating to the cruise industry: 2016. (Source: IRPET calculations on survey data).

	Added Value produced	GDP triggered in Tuscany	Share of GDP triggered in Tuscany	GDP multiplier (GDP/Expenditure)	Direct production	Indirect production	Induced production	Impact on regional GDP
Expenditure ashore by cruise passengers	18,612,681	23,051,342	0.022%	0,63	25,145,293	2,699,689	8,281,233	0.02%
2016 Expenditure ashore by crew	1,419,131	1,456,886	0.001%	0,54	1,853,499	181,149	626,713	0.001%
Expenditure for port services	5,271,208	5,639,093	0.005%	0,52	7,654,414	805,682	2,379,179	0.01%
Average annual expenditure on investments in the Port	1,385,832	1,434,584	0.001%	0,81	2,197,147	393,095	602,449	0.001%
<b>Total expenditure for consumption and investments 2016</b>	<b>26,688,852</b>	<b>31,581,905</b>	<b>0.030%</b>	<b>0,60</b>	<b>36,850,353</b>	<b>4,079,615</b>	<b>11,889,573</b>	<b>0.03%</b>

Added value and GDP triggered by cruise industry, GDP multiplier, triggered production. (Source: IRPET calculations on survey data).

The economic sectors most involved in the cruise industry are naturally those of services. In first place, retail and wholesale trade, which accounts for 22%, followed by transport and warehousing services (19%), real estate services (12%), other business services (9%), accommodation and catering services (5%), other social and personal public services (5%), legal, accounting and consulting services (4%), insurance and financial services (4%), construction (3%), Art and Entertainment (3%). All these service activities account for about 86% of the total added value produced.



*The added value activated by the cruise industry in Tuscany: distribution by sector. (Source: IRPET calculations on survey data).*

The added value produced by the cruise industry in the regional economy represents approximately 0.3% of the added value from tourism in the region and 0.003% of the regional GDP. Therefore a limited impact, but in any case not insignificant. In terms of employment, the total number of enterprises linked to cruising generated approximately 470 equivalent full-time employment units.

## The economic impact of cruises on the Province of Livorno

Of the total expenditure of € 52.5 million, approximately 50% regards the Livorno area, put more precisely, 100% of the expenditure for investments in port infrastructures, 100% of the expenditure for port services by shipping companies, the 100% of the crews and 28% of the expenditure by cruise passengers. The economic impact generated by this amount of expenditure in terms of added value was approximately € 8.8 million, equal to approximately 0.11% of the total for the entire province and just under 3% of the added value generated within the municipality. It is therefore not a huge impact and activates around 142 equivalent full-time employment units. Moreover, this was to be expected. On the one hand, due to the nature of the cruise business, most of the expenditure on accommodation and catering takes place on board and not ashore and most of the excursions are carried out outside the Livorno area. On the other hand, since the smaller the portion of the territory within which the impact of tourist demand is calculated, the more significant are the imports required to satisfy the demand that is triggered, or put another way, the territory is less able to satisfy that demand without having to create a large number of imports.

	Total AV generated in Livorno	Total AEU Generated	% of AV generated in Livorno on the Total	% of AEU generated in Livorno on the Total	Impact on Provincial AV
AV generated by tourist spending alone	2,011,156.02	35	11%	10%	0.03%
AV generated by spending by crews in 2016	1,419,130.85	27	100%	100%	0.02%
AV generated by expenditure on port services	5,271,207.73	79	100%	100%	0.07%
AV generated by the average annual expenditure for investments	113,087.19	2	8%	8%	0.00%
<b>Total added value generated by sector</b>	<b>8,814,581.79</b>	<b>142</b>	<b>33%</b>	<b>30%</b>	<b>0.11%</b>

*Added value and Added Employment Units generated in the Livorno area. (Source: IRPET calculations on survey data).*

## Conclusion

Evaluating the economic impact of the cruise industry on Livorno is by no means an academic exercise. Cruising is an especially dynamic segment of tourism demand and is of

growing economic importance on the world scene. In this context, the Mediterranean has been perhaps the fastest growing destination over recent decades, even if the current political instability and terrorism threats affecting its southern and eastern shores in particular have temporarily slowed this momentum. Forecasts for the next few years indicate a further increase in volume but also signal increasingly fierce competition to corner market shares between destinations and ports. Livorno, like other ports in the Mediterranean, has experienced significant growth over the last twenty years in terms of the volume of cruise passengers, growth that was halted in 2012 and which subsequently resumed at a more moderate pace and trend. Today, in any case, cruising represents the most quantitatively significant segment of the tourism economy for Livorno.

The survey of tourists made it possible to assess the impact of the cruise industry on the economy of Livorno and Tuscany in 2016. Of course, the economic impact of cruising goes far beyond the impact determined simply by passengers' expenditure ashore, which nevertheless makes up the most significant part. The study therefore considered four components of expenditure. Expenditure ashore by cruise passengers, estimated from the survey of cruise passengers. Expenditure ashore by crew-members. Expenditure by cruise companies on port services for docking and berthing in the port. The average annual expenditure on investment in port infrastructures, attributable to use by cruise industry. Overall, in the Port of Livorno in 2016, the cruise industry produced an expenditure of approximately € 52.2 million, which generated added value of 26.7 million and 31.6 million GDP in Tuscany, in addition to 470 equivalent full-time employment units. A considerable impact, therefore, even if a large proportion of the expenditure was dispersed through interregional and international imports (around 40%). The Livorno economy received approximately 49% of the expenditure, equal to € 25.7 million, which determined added value of approximately € 8.8 million and 142 equivalent full-time employment units. An economically significant impact, even if the coefficient of generated imports inevitably widens, the smaller, and therefore less economically self-contained, the economy is and on which the impact of the expenditure is evaluated.

In conclusion, it is clear that the cruise industry has acted as a shock absorber for the economic downturn and could certainly have been more significant had the growth in the number of cruise passengers not been halted as of 2012. Overcoming infrastructure limits, improving the quantity and quality of port services and greater inclusion of the port as part of an improved and integrated supply of tourism facilities emerge as contributing factors in

increasing the positive impact of the cruise industry on Livorno as a destination. This is a difficult and appealing challenge that can only be won if the provincial capital of Livorno is able to produce those intangible but crucial resources (Trigilia, 2004) represented by the trust between institutional players and by a set of co-ordinated and wide-ranging strategies, which constitute the prerequisites for local development.

## References

CLIA (2019), Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2018 Edition.

Crouch G. I., Ritchie J. R. B. (1999), "Tourism, competitiveness, and societal prosperity", Journal of Business Research, 44:137-152, DOI: 10.1016/S0148-2963(97)00196-3.

IRPET (2018), Il crocierismo a Livorno e il suo impatto economico sulla Toscana, MIMEO.

Risposte Turismo (a cura di) (2015), Il traffico crocieristico in Italia nel 2016 e le previsioni per il 2017.

Risposte Turismo (a cura di) (2014), La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica per il territorio livornese.

Ritchie J. R. B., Crouch G. I. (2000), "The competitive destination: A sustainability perspective", Tourism Management, 21, 1-7.

Trigilia C. (2004), Sviluppo locale, un progetto per l'Italia.

---

*Head image: Cruise ships in the Port of Livorno. (Source: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Northern Tyrrhenian Sea Port System Authority, [www.portialtotirreno.it](http://www.portialtotirreno.it)).*

---

## **L'impatto economico del crocierismo a Livorno e in Toscana attraverso un modello Input-Output multiregionale**

Perché valutare l'impatto economico delle crociere a Livorno? A livello globale, sin dagli anni '50 il comparto delle crociere si è rivelato un settore estremamente dinamico che genera un impatto economico rilevante. Secondo le stime della Cruise Lines International Association (CLIA, 2019) nel continente europeo l'industria delle crociere ha generato nel 2018 un impatto economico complessivo pari a circa 48 miliardi di euro. Essendo il paese leader costruttore di navi da crociera in Europa, e il più grande paese *home-port*, l'Italia ne trarrebbe il beneficio maggiore con un fatturato che supera i 13 miliardi e 5,4 miliardi di spesa diretta.

Livorno è come noto una città a vocazione commerciale e industriale la cui principale funzione turistica è legata al mare ed ancor più specificamente al porto e al polo logistico che esso rappresenta. Se consideriamo il turismo tradizionale in terraferma la città appare caratterizzata dalla stabilità dei flussi negli ultimi venti anni, intorno alle 350.000 presenze, con una prevalenza del segmento domestico degli italiani sia del nord che del centro-sud e provenienti dalle isole, in buona parte in transito, in parte minore desiderosi di esplorare Livorno e il suo litorale.

*Presenze turistiche in strutture ricettive ufficiali nel Comune di Livorno, 2000-2019. (Fonte: ISTAT Regione Toscana).*

Per Livorno l'attività crocieristica rappresenta senza alcun dubbio uno dei segmenti turistici principali. Nel 2019 a fronte di 184.000 arrivi di turisti pernottanti in strutture ricettive ufficiali in terraferma, che generano circa 394.000 giornate di presenza nel comune, hanno attraccato in porto circa 888.000 crocieristi. Tra il 1998 ed il 2008 il movimento dei crocieristi a Livorno è più che quadruplicato passando da 200.000 a 850.000 passeggeri per poi giungere, dopo un breve pausa, a sfondare il tetto del milione nel 2012, con una quota di mercato sul totale dei movimentati nel mediterraneo che è passata dal 2,5% fino al 3,8% per giungere nel 2012 al picco del 3,9%. In seguito il cambiamento del contesto geopolitico mediterraneo, le scelte delle grandi compagnie e i problemi specifici di competitività portuale della destinazione livornese hanno determinato una frenata dei flussi che, pur in ripresa dal 2014 in avanti, ancora oggi non hanno recuperato i livelli record del 2012.

*Movimento di passeggeri nel Porto di Livorno, 1998-2019. (Fonte: Autorità Portuale di Livorno).*

## **L'impatto economico delle crociere attraverso un modello Input Output multiregionale**

Per valutare l'impatto economico dell'attività crocieristica sulla provincia di Livorno e sul complesso del territorio regionale ci siamo avvalsi dei risultati dell'indagine diretta rivolta ai crocieristi sbarcati a Livorno nel corso del 2016 predisposta e somministrata in collaborazione tra IRPET e Autorità Portuale di Livorno (IRPET, 2018). L'indagine ha profilato le caratteristiche del crocierista che visita il territorio livornese e toscano, ne ha individuato le aspettative ed esigenze, ne ha rilevato il grado di soddisfazione e i comportamenti, in particolare i comportamenti di spesa, divenendo lo strumento efficace per valutare l'impatto dell'attività delle crociere sull'economia livornese e toscana.

Per la valutazione dell'impatto economico dell'attività crocieristica a Livorno, è stata utilizzata la modellistica Input Output multi regionale patrimonio dell'IRPET. Il modello stima i flussi di interscambio tra la Toscana e le altre regioni italiane (Resto d'Italia) attivati dalla domanda che ricade all'interno della Toscana. Per localizzare l'impatto regionale toscano nel territorio di Livorno sono state utilizzate tecniche di stima che fanno uso degli indici di specializzazione settoriale, patrimonio informativo in possesso dell'IRPET.

Il modello permette di valutare la ricaduta economia diretta indiretta e indotta della domanda espressa dal crocierismo, impattando i relativi vettori di spesa/investimenti effettuati. L'impatto diretto è costituito dalla produzione interna all'economia dei beni e servizi che soddisfano direttamente la domanda espressa con la spesa, l'impatto indiretto è costituito dal valore dei fattori produttivi (beni e servizi intermedi) acquistati dalle imprese del territorio per produrre i beni e i servizi atti a soddisfare la domanda espressa dai crocieristi. L'impatto indotto è infine costituito dal valore della domanda in più generata per il sistema economico dalla remunerazione dei fattori produttivi coinvolti direttamente e indirettamente nella produzione dei beni e servizi per i crocieristi. Il modello permette anche di valutare le importazioni generate da questo processo e dunque il peso di quella parte della domanda che attiva una produzione al di fuori del territorio economico di riferimento (i cosiddetti "leakages"). In questo modo è possibile calcolare il valore aggiunto settoriale e le unità di lavoro attivate dall'attività crocieristica e i moltiplicatori relativi.

*Schema sintetico dei modelli Input-Output.*

Sono cinque le principali fonti di impatto economico dell'attività crocieristica. La prima è rappresentata dall'attività di costruzione e manutenzione delle navi da crociera. Questa componente viene attivata dal complesso della spesa per investimenti in nuove navi e per manutenzione delle navi esistenti da parte delle compagnie di navigazione, ed è al di fuori della portata del presente studio. Lo studio prende in considerazione invece le altre quattro componenti della spesa:

- La spesa dei crocieristi a terra, la cui stima è il risultato dell'indagine effettuata ai crocieristi.
- La spesa degli equipaggi a terra, la cui stima deriva dallo studio a cura di Barbara Bonciani dal titolo "L'impatto economico degli equipaggi della crocieristica sulla città di Livorno: stato attuale e opportunità per la città".
- La spesa per servizi portuali effettuata dalle compagnie per attraccare e sostare nel porto.
- La spesa media annua effettuata per gli investimenti in infrastrutture portuali, attribuibili quota parte all'utilizzo crocieristico.

### **L'impatto economico delle crociere nel complesso della regione**

Nel complesso l'attività crocieristica nel porto di Livorno ha prodotto nel 2016 una spesa pari a circa 52,2 milioni di euro, così suddivise:

- 36,8 milioni sono costituiti dalla spesa diretta dei crocieristi a terra. Di questi il 28% è speso a Livorno.
- 2,7 milioni di spesa effettuata dagli equipaggi delle navi (circa 16 euro pro-capite per marittimo sceso a terra).
- 10,9 milioni di euro di spesa corrente per servizi portuali pagati dalle navi che attraccano.
- 1,8 milioni di investimenti medi annui effettuati dall'Autorità Portuale e dalla Società Porto di Livorno 2000 per infrastrutture portuali a servizio della crocieristica.

Circa il 50% della spesa complessiva ricade direttamente sulla città di Livorno, 25.7 milioni di euro. Del complesso della spesa il 71% è rappresentato da quella dei crocieristi, il 21% dalla spesa per servizi portuali mentre la spesa degli equipaggi conta circa il 5% e quella media annua per investimenti il 3%. Il moltiplicatore del PIL segnala come ogni euro di spesa effettuata nell'ambito del crocierismo attiva in media solo 0,60 euro di PIL sul territorio regionale. Se consideriamo che il valore dell'indicatore calcolato per il complesso

delle attività turistiche nel 2015 è circa del 0,94 individuando un carattere strutturale del crocierismo non particolarmente positivo, ossia l'alto grado di *leakeges* da cui è strutturalmente caratterizzato, ovvero l'alto coefficiente di importazioni interregionali e internazionali che attivano i beni e servizi turistici domandati dal crocierismo.

*Categoria e ammontare di spesa afferente all'attività crocieristica: anno 2016. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).*

*Valore aggiunto e PIL attivato dal crocierismo, moltiplicatore del PIL, produzione attivata. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).*

I settori economici più coinvolti dall'attività crocieristica sono naturalmente quelli dei servizi. In primo luogo il commercio al dettaglio e all'ingrosso, che pesa per il 22% ed a seguire i servizi di trasporto e magazzinaggio (19%) le attività di servizi immobiliari (12%) le altre attività di servizio alle imprese (9%) i servizi di alloggio e ristorazione (5%), le altre attività di servizi pubblici sociali e personali (5%) le attività legali di contabilità e consulenza (4%) le attività assicurative e finanziarie (4%) le costruzioni (3%) le attività artistiche di divertimento e intrattenimento (3%). Tutte queste attività di servizi contano per circa l'86% del totale del valore aggiunto prodotto.

*Il valore aggiunto attivato dall'attività crocieristica in Toscana: distribuzione per settore. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).*

Il valore aggiunto prodotto dal crocierismo nel sistema economico regionale rappresenta circa lo 0,3% del valore aggiunto generato dal complesso dell'attività turistica in regione e lo 0,003% del PIL regionale. Dunque un impatto limitato, ma in ogni caso non irrilevante. In termini di fattore lavoro il complesso delle attività legate alla crocieristica attiva circa 470 di unità di lavoro equivalenti *full time*.

### **L'impatto economico delle crociere nella provincia di Livorno**

Sul complesso dei 52,5 milioni di euro di spesa circa il 50% afferisce al territorio livornese e più precisamente il 100% della spesa per investimenti sulle infrastrutture portuali, il 100% della spesa per i servizi portuali da parte delle compagnie di navigazione, il 100% della spesa degli equipaggi e il 28% della spesa dei crocieristi. L'impatto economico generato da questo ammontare di spesa in termini di valore aggiunto è di circa 8,8 milioni di euro pari a circa lo 0,11% del totale dell'intera provincia e a poco meno dell'3% del valore aggiunto generato all'interno del comune. Si tratta dunque di un impatto non enorme che attiva

peraltro circa 142 unità di lavoro equivalenti a tempo pieno. Del resto ciò era da attendersi. Da un lato per la particolare natura dell'attività crocieristica; la maggior parte delle spese per ricettività e ristorazione sono infatti effettuate a bordo e non a terra e la maggior parte delle escursioni sono effettuate fuori dal territorio livornese. Dall'altro poiché più è piccola la porzione di territorio entro il quale si calcola l'impatto della domanda turistica e tanto più rilevanti sono le importazioni che tale domanda attiva per essere soddisfatta, ovvero tanto meno è capace il territorio di riferimento di soddisfare la domanda che riceve senza dover attivare un elevato ammontare di importazioni.

*Valore aggiunto e ULA attivate nel territorio livornese. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).*

## **Conclusioni**

Valutare l'impatto economico del crocierismo a Livorno non è affatto un esercizio accademico. La crocieristica è infatti un segmento della domanda turistica particolarmente dinamico che riveste una crescente importanza economica nel panorama mondiale. In questo quadro il Mediterraneo rappresenta forse la destinazione più in crescita negli ultimi decenni, anche se le attuali instabilità politiche e le minacce terroristiche che ne interessano in particolare la sponda sud ed est ne hanno frenato temporaneamente lo slancio. Le previsioni per i prossimi anni raccontano di un ulteriore aumento dei flussi ma anche di una competizione sempre più aspra tra le destinazioni ed i porti per la loro conquista. Livorno ha vissuto come altri porti del mediterraneo una crescita importante nell'ultimo ventennio in termini di flussi di crocieristi, una crescita interrottasi nel 2012 e ripresa successivamente con ritmi e andamento più moderato. Oggi ad ogni buon conto il crocierismo rappresenta il segmento quantitativamente più importante dell'economia turistica livornese.

L'indagine diretta ai turisti ha permesso di valutare l'impatto dell'attività delle crociere sull'economia livornese e toscana nel 2016. Naturalmente la ricaduta economica del crocierismo va ben oltre l'impatto determinato dalla sola spesa a terra dei passeggeri, ancorché questa ne costituisca la parte più rilevante. Lo studio ha preso dunque in considerazione quattro componenti della spesa. La spesa dei crocieristi a terra, la cui stima è il risultato dell'indagine effettuata ai crocieristi. La spesa degli equipaggi a terra. La spesa per servizi portuali effettuata dalle compagnie per attraccare e sostare nel porto. La spesa media annua effettuata per gli investimenti in infrastrutture portuali attribuiti all'utilizzo crocieristico. Nel complesso l'attività crocieristica nel porto di Livorno ha prodotto nel 2016

una spesa pari a circa 52,2 milioni di euro, che hanno attivato 26,7 milioni di valore aggiunto e 31,6 milioni di PIL in Toscana oltre a 470 unità di lavoro equivalenti *full time*. Un impatto ragguardevole dunque anche se una buona parte dell'impulso della spesa si disperde attivando importazioni interregionali e internazionali (circa il 40%). All'interno dell'economia livornese ricade circa il 49% della spesa pari a 25,7 milioni di euro che determinano circa 8,8 milioni di valore aggiunto e a 142 unità di lavoro equivalenti *full time*. Un impatto economicamente rilevante anche se il coefficiente di importazioni attivate si fa inevitabilmente più ampio essendo molto piccolo e dunque meno auto contenuto economicamente il sistema economico rispetto al quale si valuta l'impatto della spesa.

In conclusione appare evidente come il crocierismo abbia svolto un ruolo di ammortizzatore della crisi, che avrebbe potuto certamente essere più rilevante se non si fosse interrotta la dinamica di crescita delle presenze di crocieristi a partire dal 2012. Il superamento dei limiti infrastrutturali, il miglioramento della quantità e qualità dei servizi della destinazione portuale e la sua maggior integrazione con una rinnovata e integrata offerta turistica di territorio appaiono gli elementi capaci di aumentare gli impatti positivi del crocierismo sulla destinazione Livorno. È una sfida difficile e affascinante che può essere vinta solo se il capoluogo labronico riuscirà a produrre quelle risorse intangibili ma cruciali (Trigilia, 2004) rappresentate dalla fiducia tra gli attori istituzionali e da un insieme di strategie coordinate e di ampio respiro, che costituiscono i prerequisiti essenziali dello sviluppo locale.

## **Riferimenti**

CLIA (2019), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2018 Edition*.

Crouch G. I., Ritchie J. R. B. (1999), "Tourism, competitiveness, and societal prosperity", *Journal of Business Research*, 44:137-152, DOI: 10.1016/S0148-2963(97)00196-3.

IRPET (2018), *Il crocierismo a Livorno e il suo impatto economico sulla Toscana*, MIMEO.

Risposte Turismo (a cura di) (2015), *Il traffico crocieristico in Italia nel 2016 e le previsioni per il 2017*.

Risposte Turismo (a cura di) (2014), *La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica per il territorio livornese*.

Ritchie J. R. B., Crouch G. I. (2000), "The competitive destination: A sustainability perspective", *Tourism Management*, 21, 1-7.

Triglia C. (2004), *Sviluppo locale, un progetto per l'Italia*.

---

Head image: Navi da crociera nel Porto di Livorno. (Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, [www.portialtotirreno.it](http://www.portialtotirreno.it)).