

Fabio Capocaccia

# Crociere nel Mediterraneo

All'inizio dell'Ottocento la crescita economica delle città marittime era strettamente legata allo sviluppo di impianti industriali costieri, i quali si avvantaggiavano del trasporto via mare per un più efficiente trasferimento di materie prime e prodotti finiti. In seguito all'avvento delle ferrovie e successivamente degli autotrasporti, la maggior parte degli impianti industriali passò dalla costa verso le più spaziose aree interne. L'industria pesante andò gradualmente scomparendo dalle città portuali.

Oggi, all'inizio del terzo millennio, lo sviluppo economico di gran parte delle città marittime è legato a due settori principali:

- *attività portuali*: traffico commerciale, spedizioni marittime, servizi alle navi, logistica, accompagnati dagli sviluppi della new economy che favoriscono il flusso delle merci (la cosiddetta e-logistica);
- *attività legate al turismo*: vale soprattutto per le città europee, dove la storia, l'arte, l'archeologia e le bellezze naturali rappresentano un'attrazione senza uguali per i turisti di tutto il mondo.

È interessante notare che la crocieristica, essendo l'unica attività portuale direttamente collegata al turismo, è al punto di incontro tra questi due mondi e rappresenta una sintesi importantissima di possibili obiettivi futuri per la maggior parte delle "città d'acqua".



## MERCATO MONDIALE DELLE CROCIERE

Nel 2000 ci sono stati circa 670 milioni di turisti in tutto il mondo, dei quali solo 10 milioni di crocieristi; 7.5 milioni di statunitensi e 2 milioni di europei. Queste cifre indicano che i passeggeri americani rappresentano il 2% circa del turismo degli Stati Uniti, mentre i passeggeri europei sono meno dell'1% sul totale dei turisti del vecchio continente.

## MERCATO EUROPEO DELLE CROCIERE

Alcune considerazioni sulla situazione nel Mediterraneo possono aiutarci a capire meglio la crescita incredibile di questo settore. Tutti i porti del Mediterraneo hanno mostrato una crescita media tra l'11% e il 12% dal 1992, per una crescita complessiva del +137% in nove anni. La crescita è dovuta principalmente ai seguenti fattori:

- le principali linee di crociera vedono il Mediterraneo non solo come una tappa nei loro itinerari, ma anche come un bacino di mercato potenziale e la maggior parte di loro fa il proprio ingresso in Europa tramite joint-ventures o filiali commerciali;
- le compagnie di crociera impiegano navi sempre più grandi e nuove. Secondo Peter Wild, negli ultimi anni la capacità media delle nuove navi è cresciuta da 1.760

## Cruising in the Mediterranean

Fabio Capocaccia

In early 19th century maritime cities, economic growth was strictly related to the development of sea-side industrial plants, which took advantage of maritime transport for an efficient transfer of raw materials and final products. The advent of railroads, and later road transport, saw most of the industrial sites shift from the shore to more spacious inland areas. Heavy industry in port cities has been gradually disappearing.

Currently, at the start of the third millennium, most maritime cities find their future economic development basically in two areas:

- *port related activities*: cargo traffic, shipping, ship-related services, logistics, with all the new economic developments that help cargo flow (the so-called e-logistics)

- *tourism-related activities*: this is especially true for European cities where history, art, archaeology and natural beauty, constitute a unique attraction for world-wide tourism.

It is interesting to note that cruises, as the only port activity directly related to tourism, lie at the intersection of the two worlds, and represent a unique synthesis of the possible future missions of most "cities on waters".



Navi da crociera nei porti di Catania, Alicante e Haifa  
Cruise ships in the ports of Catania, Alicante and Haifa



### WORLD CRUISE MARKET

In the year 2000 world tourism was around 670 million people, only 10 million of whom were cruise passengers: 7.5 million from the US and 2 million from Europe. These figures demonstrate that US passengers represent almost 2% of American tourism whilst European passengers represent less than 1% of European tourism.

### EUROPEAN CRUISE MARKET

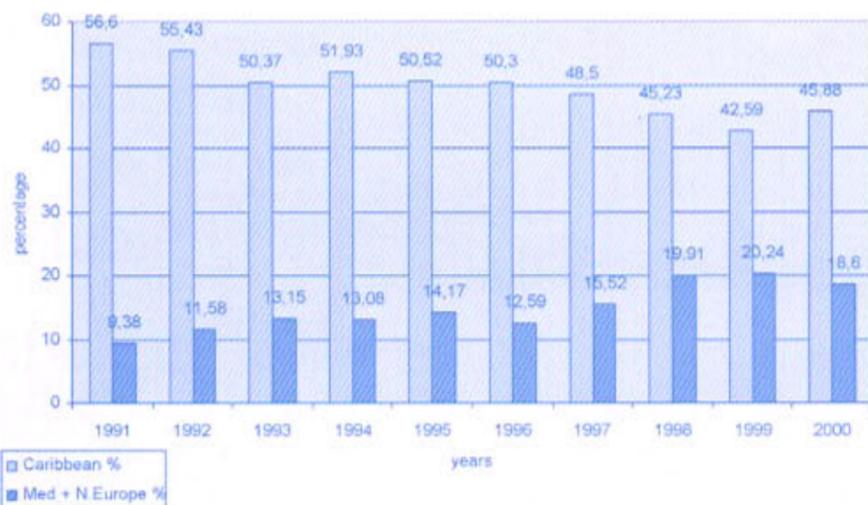
Reflections on events in the Mediterranean can be of help for understanding the incredible growth of this industry. All of the Mediterranean ports have shown a growth tendency of 11-12% on average per year since 1992; making for overall growth of +137% in 9 years.

This growth is mainly due to:

- major cruise lines looking at the Mediterranean not only as a

a 2.592 passeggeri (+47%), ma nonostante l'ingresso in campo di imbarcazioni più grosse il Mediterraneo è grande abbastanza da consentire la sopravvivenza anche degli operatori di più modeste dimensioni;

- la diversificazione e la varietà della regione mediterranea si rispecchia anche nella lunghezza degli itinerari crocieristici: si può scegliere, per esempio, un itinerario di quattordici giorni da Barcellona a Istanbul, o una breve crociera di quattro giorni da Limassol visitando due continenti o scegliendo una crociera "tematica". La varietà del Mediterraneo in termini di bellezze naturali, luoghi storici, architettonici e archeologici, culture e cibi, spiagge eccetera, è una delle caratteristiche alla base di questa crescita continua;
- il miglioramento delle norme di sicurezza da applicare a tutti i porti del Mediterraneo;
- il prolungamento della stagione crocieristica in questa zona, resa possibile dall'aggiunta di itinerari nel Mar Rosso e nelle isole dell'Atlantico e, recentemente, dal previsto coinvolgimento dei porti nordafricani;



16

Prerequisiti Prerequisites	Porti Capolinea Home Ports	Porti di Transito Port of Call
<b>Accesso aeroportuale</b> Airport and Airline access	necessario necessary	non richiesto not required
<b>Infrastrutture turistiche</b> Tourism Infrastructure	necessario necessary	desiderabile desired
Hotel	importante important	non richiesto not required
Collegamenti: bus, taxi Shore transfers: bus, taxi	necessario necessary	desiderabile desired
<b>Attrazioni / Attractions</b>		
Spiagge Beaches	non richiesto not required	desiderabile desired
Shopping	desiderabile desired	desiderabile desired
Bellezze naturali Natural beauty	desiderabile desired	necessario necessary
Attrazioni turistiche Tourist attractions	desiderabile desired	necessario necessary
Siti storici ed archeologici Historic, archaeological sites	desiderabile desired	desiderabile desired
Attrazioni culturali Cultural attractions	desiderabile desired	desiderabile desired
Operatori turistici Tour operations	necessario necessary	importante important
<b>Servizi in porto / Port Facilities</b>		
Porto adeguato Adequate harbour	necessario necessary	necessario necessary
Ormeggio/Ancoraggio Docking vs. anchorage	ormeggio docking	uno dei due either
Terminal passeggeri Passenger Terminal	desiderabile desired	non richiesto not required
Pescaggio, Altezze per il transito Water depth and Air draft	necessario necessary	necessario necessary
Variazioni di marea Tidal changes	necessario necessary	necessario necessary
Sistema tariffario Costs	necessario necessary	desiderabile desired
<b>Servizi portuali / Ship Services</b>		
Acqua potabile Potable water	disponibile nell'itinerario available within itinerary	Vedi Porto Capolinea same home port
Carburante Fuel	disponibile nell'itinerario available within itinerary	Vedi Porto Capolinea same home port
Smaltimento rifiuti Garbage Handling	disponibile nell'itinerario available within itinerary	Vedi Porto Capolinea same home port
Servizi di approvvigionamento Provisioning Services	disponibile nell'itinerario available within itinerary	Vedi Porto Capolinea same home port
Sicurezza (Polizia) Security (Crime Police)	importante important	desiderabile desired
Servizi di emergenza (Medica) Emergency Services (Medical)	importante important	desiderabile desired
<b>Servizi Pubblici di Stato</b> Government Services		
Dogana Customs	necessario necessary	desiderabile desired
Immigrazione Immigration	necessario necessary	desiderabile desired
In-bound transfer-supplies	disponibile nell'itinerario available within itinerary	Vedi Porto Capolinea same home port

Fonte Source: Larry Dessler

Ripartizione del mercato: Caraibi vs. Mediterraneo + Nord Europa  
Market share: Carribean vs. Mediterranean + Nord Europe

La tavola evidenzia i diversi prerequisiti tra Porto Capolinea e Porti di Transito per distinguere meglio le operazioni dai requisiti logistici  
The table highlight the different prerequisites between home ports and ports of call to better distinguish operations and logistical requirements

Il porto del Pireo  
The Port of Pireus

- gli investimenti nei porti sono in forte ascesa. Solo per fare un esempio, negli ultimi tre anni e nell'arco dei prossimi quattro è previsto un investimento di 2 miliardi di dollari in servizi e infrastrutture per terminal passeggeri e opere marittime nella zona. Tali miglioramenti sono stati decisi per soddisfare le esigenze delle linee di crociera e dei passeggeri,
- il trasferimento di un numero sempre crescente di navi dai Caraibi.

#### IL RUOLO DI MEDCRUISE

Come molti di coloro che operano in questo settore sapranno, l'associazione MedCruise è l'iniziativa di cooperazione tra porti più importante del Mediterraneo. La sua attività è stata avviata nel 1996 da 11 porti del Mediterraneo e ora ne conta 71. In questo contesto MedCruise opera per promuovere i porti associati, per favorire i contatti verso le compagnie di crociera e per restituire ai porti informazioni sulle tendenze e le necessità dell'industria crocieristica.

Fino a ora l'attività dell'Associazione si è concentrata sulla promozione, non esclusivamente nell'ambito dell'industria crocieristica, ma anche verso l'industria turistica nel suo complesso. Il sito web [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com) (uno strumento informativo completo per l'intero comparto), il catalogo annuale, la presenza a mostre internazionali, la partecipazione a conferenze e l'intenso flusso di comunicazioni via e-mail con le compagnie di crociera sono esempi delle attività di MedCruise.

#### IL PORTO IDEALE PER UNA CROCIERA

Prima di analizzare a fondo il ruolo ed i requisiti necessari ai porti per svolgere attività di crociera, è necessario definire alcuni concetti. Fin dalla sua istituzione nel 1996, MedCruise ha adottato un approccio centrato sui porti, che si fonda sui seguenti criteri:

1) *Crociera* – le definizioni e i criteri di base per le attività di crociera sono:

- attività ricreative (in caso di solo trasporto si parla di Traghettoni o di Trasporti Pubblici);
- almeno un pernottamento a bordo;
- capacità della nave di almeno 100 passeggeri paganti
- navigazione in acque profonde.

2) *Porti Crocieristici* – sono divisi in due categorie:

- Porto Capolinea nel quale i passeggeri si imbarcano e sbarcano (inizio e fine della crociera);
- Porto di Transito (o Scalo) nel quale i passeggeri arrivano e ripartono con la stessa nave, generalmente lo stesso giorno, dopo una visita alla destinazione. Poiché

cruise destination but also as a source market. Most are setting foot in Europe through joint ventures or commercial branches;

- cruise companies deploying new and larger ships. According to Peter Wild, in the past years the average capacity of new ships has increased from 1,760 to 2,592 berth (+47%). Although larger ships have entered the area, the Mediterranean has enough room for retaining small operators as well;

- the diversity and variety of the Mediterranean region, also represented by the length of the cruise itineraries: for instance one can choose a 14-day itinerary from Barcelona to Istanbul, or a short 4-day cruise from Limassol visiting 2 continents or selecting a "theme" cruise. The variety that Mediterranean destinations offer in term of natural beauty, historical, architectural and archaeological sites, cultures, food diversity, beaches, etc. is one of the foremost characteristics allowing continuous growth;
- the improvement of security standards to be applied to all Mediterranean ports;
- the extension of the cruising season in the area, allowed by the inclusion of Red Sea itineraries together with Atlantic islands and, now, the projected involvement of North African ports;
- the dramatic increase in investments in ports. For instance, over the past 3 years and for the 4 years to come, 2 billion dollars will be invested in services and infrastructures for passenger terminals and maritime works in the area. These improvements have been made to meet cruise lines requirements and passenger satisfaction;
- the transfer of increasing numbers of ships from Caribbean.

#### THE ROLE OF MEDCRUISE

As most of the people in this industry may be aware, the MedCruise association is the most important initiative of co-operation between ports in the Mediterranean region. It was started in 1996 by 11 ports and now includes 71 ports. In this scenario, MedCruise operates to promote its member ports, to keep continuous contact with the cruise companies and to bring the ports information of the cruise industry trends and needs.

Until now the Association's

activity has concentrated on promotion, not strictly inside the cruise industry, but also towards the tourism industry as a whole.

The web site, [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com) (a complete information tool for the whole industry), the annual catalogue, presence in international shows, participation in conferences and the frequent mail exchange flow with cruise companies are examples of MedCruise action.

#### THE IDEAL CRUISE PORT

Before analysing in depth the role and requisites of ports for cruise activities, it is necessary to define some concepts. Since its constitution in 1996, MedCruise has adopted the port-based approach, which is based on the following criteria:

1) *Cruise* – the basic definitions and criteria for cruise are

- leisure activity (if only transportation, refer to Ferry or Local/Commuter);
- at least one night on board;
- the ship has a capacity of at least 100 paying passengers;
- the ship cruises in deep waters;

2) *Cruise Ports* – are divided into two categories :

- Home-Port whereby passengers embark (OUT) or disembark (IN) (start and end of cruise)
- Transit Port (or Port of Call) whereby the same passengers arrive on board and depart, usually on the same day, after a visit to the destination. Since the port activity and economic revenues are so different, it is very important to assess the difference between Home and Transit ports.

Since the port activity and economic revenues are so different, it is very important to assess the difference between Home and Transit ports.

#### PORT-CITY RELATIONSHIP

The increase in the number of cruise ships (50 vessels are under construction) over the next 4 years will result in 140,000 more berths, 25-30% of which will be placed in Europe-Med market. With the exception of certain premium/luxury ships operated by Silversea, Radisson Seven Seas, Crystal and Renaissance, this additional capacity will be on vessels built to carry 2,000 passengers or more. This will present a major logistical problem for some historical Mediterranean ports.

Port master plans should take into consideration this increase both in the number and size of vessels and in the total passengers involved. Cruise companies must make greater efforts to co-operate in distributing their schedules in order to avoid the congestion that



le attività portuali e gli indotti sono molto differenti, è importante stabilire gli aspetti che diversificano i porti Capolinea da quelli di Transito. Nella tabella sono evidenziati i prerequisiti dei porti capolinea e dei porti di transito per distinguere meglio tra operazioni e requisiti logistici.

I7

#### RAPPORTO PORTO-CITTÀ

L'incremento del numero delle navi da crociera (50 navi sono in corso di costruzione) metterà a disposizione nei prossimi anni 140.000 nuovi posti, di cui il 25-30% destinati al mercato del Mediterraneo europeo. Ad eccezione di alcune imbarcazioni di lusso operate da Silversea, Radisson Seven Seas, Crystal e Renaissance, questa ulteriore disponibilità sarà su navi realizzate per trasportare dai 2.000 passeggeri in su. Questo rappresenterà un grosso problema logistico per alcuni posti storici del Mediterraneo.

I piani regolatori portuali dovrebbero prendere in considerazione questo incremento sia del numero e della dimensione delle navi sia del numero totale dei passeggeri coinvolti. Le compagnie di crociera devono impegnarsi maggiormente a cooperare diffondendo i loro piani operativi per evitare quelle congestioni che sono diventate una regola nelle crociere dei Caraibi. Il traffico crescente porrà limitazioni sia ai porti capolinea sia ai porti di transito, specialmente nel ridisegnare il frontemare. Inoltre i porti capolinea devono considerare le condizioni particolari per



conciliare approdi nuovi e più grandi e le città storiche oltre che terminal passeggeri che devono essere in grado di ospitare più di 10.000 passeggeri giornalmente.

Grandi porti storici (Genova, Alessandria, Napoli, Salonicco) hanno avuto l'opportunità di ristrutturare vecchi edifici costruiti originariamente per collegamenti transatlantici e di convertirli in terminal passeggeri, sebbene possa risultare difficile trovare spazi liberi adiacenti da adibire a parcheggi, servizi logistici, terminal per autobus, smistamento bagagli.

Altri porti hanno costruito nuove strutture per i movimenti di navi e passeggeri (Barcellona, Pireo, Venezia, Bari). I nuovi edifici sono collocati nel cuore del porto, non lontano dal centro della città. In questo caso può essere disponibile più spazio.

Tutti i terminal, vecchi e nuovi, sono progettati per essere in grado di gestire un traffico crescente, per fornire i necessari servizi ai passeggeri e per essere pronti a diventare punti di riferimento privilegiati della città e con un appropriato mix commerciale. I terminal si rivolgono non solo ai passeggeri delle crociere ma anche alla città. Spesso questi terminal ospitano attività locali come concerti, conferenze, mostre e iniziative commerciali. Attività commerciali non stagionali all'interno del terminal possono aiutare a renderlo produttivo quando le attività crocieristiche si riducono nel periodo invernale. Comunque, sia in caso di edifici nuovi che nel riutilizzo di vecchie strutture, una caratteristica costante dei terminal crocieristici del Mediterraneo è la carenza di spazio, sia a terra che acqueo. Un punto va comunque chiarito. Con una capacità, diciamo, di 10.000 pax al giorno, che può essere gestita nella maggior parte delle città storiche, risulterebbe una capacità teorica di 3 milioni l'anno, che rappresenta la dimensione del porto di Miami. Ma, sfortunatamente, non è questo il caso, poiché in Europa il traffico è molto discontinuo nel corso dell'anno. La stagionalità oltre alla congestione dovuta ad una comunicazione e un coordinamento inadeguati tra compagnie di navigazione e porti, sono problemi che devono essere superati nel prossimo futuro.

Altrimenti, porti e città dovranno fronteggiare picchi di traffico, seguiti da giorni di inattività, con la conseguenza di un servizio carente per i clienti. Tutto ciò spiega gli sforzi di MedCruise per estendere la stagione crocieristica nel corso dell'anno e l'uniformità dei servizi nel corso della settimana.

A questo proposito possono essere istituiti dei club crocieristici (associazioni locali di enti pubblici e privati per la promozione delle crociere) nelle città storiche al fine di gestire meglio il flusso dei passeggeri e incrementare la soddisfazione dei passeggeri.

has become a rule in Caribbean cruising. This increasing traffic will put constraints on both home ports and ports of call, specially when redesigning the waterfront. Moreover, home ports have to consider particular conditions to conciliate new and larger berth in historical cities as well as passenger terminals that must host more than 10,000 passengers daily.

Large historical ports (Genoa, Alexandria, Naples, Thessaloniki) have had the opportunity to restore old buildings originally built for transatlantic liners and convert them into passenger terminals, while free spaces for parking, logistic services, buses, luggage operations, may be difficult to find in adjacent areas.

Some other ports have constructed new buildings for ship and passenger movements (Barcelona, Piraeus, Venice, Bari). The new buildings are located in the heart of the port, not far from the city centre. In this case, more space may be available.

All terminals, old and new, are constructed in order to be able to handle increasing traffic, to provide all needed passenger services and ready to become special point of reference facing the city and with an appropriate commercial mix. Terminals are opened not only to cruise passengers but also to the city. Frequently these terminals serve as a "theatre" for local activities such as concerts, conferences, exhibitions and shopping. Year-round commercial activity in the terminal can bring in revenues when the cruise activities decrease in wintertime. In all cases, both for old or new constructions, a constant in Mediterranean cruise terminal is the lack of space, both on land and water.

One point must be made clear, with a capacity of, say, 10,000 pax per day, which can be handled in most historical cities, a theoretical capacity of 3 million pax per year would result, which would be the size of the port of Miami.

Unfortunately this is not the case, since in Europe the traffic is markedly non-uniform during the year.

Seasonality as well as congestion due to insufficient communication and co-ordination among cruise lines and ports are problems which



Navi da crociera nei porti di Malta, Odessa, Napoli, Toulon e Valencia  
Cruise ships in the ports of Malta, Odessa, Naples, Toulon and Valencia



have to be overcome in the near future. Otherwise ports and cities will have to cope with traffic peaks, followed by empty days, with the consequence of poor service to customers.

This explains all the MedCruise efforts to extend the cruise season during the year and cruise uniformity during the week. In this respect, cruise clubs (local associations of public and private entities for cruise promotion) could be formed in historical cities in order to streamline the passenger flow and increase passenger satisfaction.