



ITALIAN CRUISE WATCH

2023

Italian Cruise Watch 2023 è presentato in occasione di



ITALIAN CRUISE DAY

Taranto | 27.10.2023

Ideato e organizzato da



Ed. 2023 in partnership con



Main sponsor



Energized by



Con il supporto di



L'edizione 2023 di Italian Cruise Day è co-finanziata dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Sponsor



Con il patrocinio di



Si ringrazia



Realizzato da



ITALIAN CRUISE WATCH

2023

ITALIAN CRUISE WATCH

Progetto di ricerca promosso e realizzato da
Risposte Turismo

Responsabile Scientifico
Francesco di Cesare

Coordinamento Operativo
Anthony La Salandra

Contatti

Risposte Turismo

Giudecca 624, 30133 (Venezia)

tel. +39 041 3093260 | fax. +39 041 8520077

info@risposteturismo.it | www.risposteturismo.it | @RisposteTurismo

ITALIAN CRUISE WATCH 2023

INDICE GENERALE

5 Premessa

1 Il contesto internazionale

- 13 1.1 Il comparto crocieristico torna a crescere nel mondo
- 18 1.2 L'Europa e il Mediterraneo
- 30 1.3 Alcune evidenze da ultimi studi e ricerche sulla *cruise industry*

2 Il traffico crocieristico in Italia

- 36 2.1 Il traffico crocieristico in Italia nel 2022
- 44 2.2 Gli andamenti stagionali del traffico nel 2022
- 47 2.3 L'evoluzione del traffico dal 2011 al 2022
- 55 2.4 I confronti, le stime 2023 e le previsioni 2024

3 I porti crocieristici italiani: caratteristiche, investimenti e prospettive

- 69 3.1 Le caratteristiche strutturali
- 74 3.2 La gestione del traffico crocieristico
- 80 3.3 Gli interventi a supporto dello sviluppo della crocieristica

4 L'attività e i programmi delle compagnie di crociera in Italia

- 99 4.1 Il quadro internazionale e i grandi del settore
- 108 4.2 L'impegno delle compagnie in Italia, cantieri e porti

APPROFONDIMENTO MONOGRAFICO

5 Le crociere a tema

- 117 5.1 Differenziazione di prodotto e segmentazione della domanda
- 119 5.2 Crociere a tema: tipologie, esperienze e potenziale

127 Indice tabelle, grafici e figure

p

Premessa

Dopo 11 edizioni annuali consecutive, Italian Cruise Watch, il report che traccia gli andamenti e i volumi di traffico, ne presenta le previsioni, che analizza e valuta una serie di altri aspetti fondamentali, a partire dagli investimenti e gli impegni delle compagnie di crociera, dei porti e di altri principali stakeholder, torna a distanza di due anni dall'edizione precedente. Due anni (ottobre 2021, ottobre 2023) molto densi e significativi, non solo per la crocieristica ma certamente anche per questo settore. Anni, anzi mesi, anzi giorni, durante i quali si sono dovuti affrontare situazioni e scenari in continuo mutamento, di difficilissima previsione, con la conseguente necessità di prendere spesso decisioni in tempi brevissimi, dove il carpe diem diventava un approccio strategico. In questi anni il comparto, con i suoi principali attori, si è dovuto rialzare, rimettere in marcia, e ci è riuscito, più e meglio di molti altri settori, pur non senza conseguenze, a volte, prese singolarmente, anche catastrofiche. Ed ora che, con tutti i dovuti scongiuri, quella fase terribile della nostra storia recentissima sembra essere archiviata o quantomeno derubricata a situazione gestibile e sotto controllo, si torna a guardare al prossimo futuro con prospettive soddisfacenti se non rosee, sono torna ad evocare nuovi record nei volumi di traffico, nelle navi in attività, nelle destinazioni raggiunte, nell'economia prodotta.

La crociera è una formula di vacanza di successo. Ma il suo successo non sta tanto nella crescita spesso registrata nel traffico, nella capacità a bordo delle navi, o, ancora, nel numero di clienti mondiali. La chiave del successo sta nel suo essere, ormai da un arco di tempo molto lungo, un prodotto con una sua stabilità nella presenza nel mercato e nelle vendite. Un prodotto che si è saputo rinnovare e che si traduce in sempre più numerose alternative a disposizione del turista, ma di fatto un prodotto che entra stabilmente tra le opzioni di vacanza più ricercate. Dunque è sempre più importante riconoscere il suo successo in quella che gli anglofoni definirebbero consistency, la capacità di resistere ai cambiamenti di mercato, di superare eventuali crisi di diverso genere (e qui ancora una volta basta tirare in ballo il periodo pandemico, quando sembrava che la crociera fosse il prodotto turistico che più finiva nell'occhio del ciclone, per poi rivelarsi il primo a ripartire quanto a vendite), di cogliere nuovi spunti per innovare, così come di comprendere l'urgenza di affrontare e risolvere alcune emergenze (si pensi alla difesa dell'ambiente contenendo gli impatti su di esso) investendo in ricerca e sviluppando nuove soluzioni.

Tale capacità, tale accezione di successo, è riscontrabile anche nel mercato italiano, dal momento che per i connazionali la crociera è da sempre una delle soluzioni di vacanza più spesso prese in considerazione, e frequentemente scelte. L'Italia rappresenta storicamente uno dei bacini di domanda più rilevanti per la crocieristica a livello mondiale, che da sempre conta in particolare sul contributo della clientela nordamericana (da sola rappresenta in media oltre il 40% del totale), ma che vede appunto l'Italia tra i primi paesi europei. E su questo fronte però quello che

va notato ed apprezzato non è tanto una possibile accelerazione da un anno all'altro degli acquisti di una crociera, quanto, anche in questo caso, la costanza del favore che gli italiani attribuiscono a questo prodotto. Storicamente è il 2019 l'anno, fin qui, ad aver registrato il volume più alto di italiani in crociera, 950.000, un numero ad ogni modo che è sì variato negli anni ma senza eccessive fluttuazioni, contribuendo, tra le altre cose, ai risultati economici delle migliaia di agenzie di viaggi che le propongono ai propri clienti. Il 2023 sembra destinato a segnare un nuovo record, con la soglia del milione di crocieristi che dovrebbe essere raggiunta da qui a fine anno. Ma, lo si vuole ribadire, ancor più che al determinarsi di una variazione positiva sull'anno precedente, o al registrarsi di un nuovo record, l'attenzione va posta sulla conferma, anno dopo anno, delle preferenze che gli italiani esprimono verso questo prodotto.

Ma l'Italia, come è noto, non è solo bacino di domanda ma anche destinazione per le navi bianche, con i suoi 60 porti a fornire alle compagnie molte alternative di scalo, cui corrisponde una qualificata e variegata offerta di scoperta del territorio. Anche con riferimento a questo aspetto, e dunque al traffico, l'Italia può vantare storicamente una serie di primati, e volumi complessivi che, pur con salti in avanti in corrispondenza di alcuni anni, hanno saputo mantenersi stabili senza mai mostrare (ad eccezione ovviamente del biennio 2020 e 2021) drastici cali. E il 2023 sarà senz'altro l'anno con il più alto traffico mai registrato nei porti italiani, sfiorando la soglia dei 13 milioni di movimenti passeggeri, mai contabilizzata fino ad oggi.

Dei numeri relativi al traffico crocieristico nei porti italiani tratta, come da tradizione, il secondo capitolo di questo report: serie storiche, classifiche per singolo porto, regione e Autorità di Sistema Portuale, ultimo semestre a consuntivo, andamenti stagionali, stime di chiusura a fine anno e previsioni per l'anno prossimo. E quanto emerge - senza entrare in troppi dettagli, rimandando il lettore a quel capitolo - è che con una chiusura d'anno sopra le attese, il 2022 aveva finito per ridurre di molto il *gap* con il 2019. Si era capito sin da allora, dunque, che bastasse attendere l'anno successivo, quello in corso, per tornare ai numeri dell'anno pre-Covid, o superarli. E la cosa avverrà, con un deciso incremento del movimento passeggeri (intorno al 39%) cui corrisponde una contenuta crescita delle toccate nave (+1,7%), espressione di un fenomeno che, nonostante si presenti articolato e con un buon numero di unità dalle dimensioni e capacità limitate, fa registrare i propri numeri soprattutto tramite gli impianti di grande stazza. Anche il 2024 dovrebbe garantire un aumento del traffico crocieristico in Italia, anche se poi la variazione percentuale sul 2023 relativa al movimento passeggeri non sarà a doppia cifra. Ma di questo non c'è certo da preoccuparsi, non solo perché si tratta pur sempre di un incremento e perché si raggiungerà un nuovo record storico, ma proprio perché, come scrivevo qualche riga sopra, l'importante è procedere sui binari di una crescita consolidata. Ed una crescita consolidata è quasi sempre (le eccezioni ci sono e ci saranno) graduale, senza strappi, così da consentire al mercato, in particolare il fronte dell'offerta, di adeguarsi, investire e svilupparsi senza esporsi eccessivamente. Nessun cambiamento di rilievo negli equilibri tra i porti, con Civitavecchia a ribadire il primato nazionale, Napoli e Genova a contendersi le altre due posizioni del podio, altri sei scali (Palermo, Savona, La Spezia, Messina, Livorno, Venezia) a superare il mezzo

milione di passeggeri, una top ten che vede il ritorno di Venezia tra i primi porti a scapito di altri porti dell'area adriatica (Trieste, Ravenna), ed una concentrazione sempre molto alta, con i primi tre scali a gestire il 47% circa del totale nazionale, percentuale che sale all'80% se ad essere presi in considerazione sono i primi 10 porti. Con questi numeri in testa, vale la pena anche riflettere su quali siano oggi le priorità espresse dagli attori del comparto. Dopo anni di attenzione, anche nelle comunicazioni verso i media, posta sugli impatti economici, e talvolta su quelli occupazionali, oggi il primo termine evocato è "sostenibilità". Non è certo una prerogativa della crocieristica, ma non v'è dubbio che in questo comparto le affermazioni, i proclami, le promesse di impegno, e le prime attestazioni attraverso numeri o certificazioni, vedono al centro la sostenibilità. In prima battuta quella ambientale, e subito dopo quella sociale, da intendersi in particolare nella relazione tra i flussi di crocieristi in arrivo e le destinazioni che li ospitano. Qualcosa di sacrosanto, verrebbe da dire, perché non più procrastinabile. E qualcosa da affrontare in modo molto serio. Così certamente si stanno muovendo i principali protagonisti del comparto, e quanto oggi si osserva si dimostra su piani - professionali, di competenza, di impegno - decisamente diversi rispetto a quelli di solo pochi anni fa. La direzione è giusta e va mantenuta, anche perché in assenza di un vero cambio di passo, in assenza di una più completa comprensione reciproca di obiettivi, esigenze ed emergenze, questo settore non può pensare di inseguire una crescita costante, consolidata e sostenibile. Ma nel procedere in tal senso, gli obiettivi e le priorità che hanno reso grande questo comparto non devono essere abbandonati o sacrificati sull'altare di qualche nuova - ancorché nobilissima - istanza. E qui, dunque, entra (o rientra) la terza anima della sostenibilità, quella economica, che rende di fatto possibile tutto il resto, o perlomeno completa il triangolo virtuoso. Dopo anni di ricerca volti a dimostrare come e quanto valesse il comparto per i territori interessati e coinvolti, sembra che tale aspetto abbia perso di interesse, quando si tratta di una questione centrale e determinante per gli equilibri interni, che è bene continuare a monitorare.

Il report parte come sempre fornendo alcune informazioni aggiornate sulla crocieristica nel mondo e nel Mediterraneo, ed il primo capitolo presenta anche una selezione di studi (loro sintesi e/o principali evidenze) che su questo fenomeno sono stati realizzati di recente a livello internazionale, nella convinzione che un comparto così globale nei suoi fondamentali debba essere studiato anche ben al di là dei propri confini nazionali. Il terzo capitolo è dedicato ai porti crocieristici italiani, e mette dunque al centro un imprescindibile attore del settore. Un tassello dell'offerta che ha consentito anno dopo anno alle stesse compagnie di crociera di poter mettere in atto le proprie scelte strategiche, di dare approdo alle navi di recente varo, di investire quanto necessario perché ciò avvenisse, di migliorare i servizi ai fruitori. E di essi, di quelli italiani, Italian Cruise Watch si interessa e li indaga, per poter restituire un quadro sempre aggiornato sullo stato dell'arte, sugli investimenti, sui fronti di impegno, con qualche dettaglio anche sulle azioni di promozione, o sulle maiden call ospitate. Il quarto capitolo è dedicato ai gruppi crocieristici e alle compagnie, partendo da informazioni su scala mondiale per andare a stringere su quelle che più operano in Italia, presentando anche una serie di indici capaci di restituire alcuni aspetti, quantitativi, delle relazioni che intercorrono tra esse e gli scali. Per la monografia che come

sempre chiude il rapporto di ricerca, si è scelto quest'anno di raccogliere un po' di informazioni sulle crociere a tema, una delle numerose alternative di prodotto che le compagnie mettono a disposizione della domanda, una nicchia che in qualche modo contribuisce, ancorché in modo molto marginale, a determinare le performance di vendita delle compagnie, ma che soprattutto diventa veicolo di conoscenza e approccio al prodotto per coloro – e tra essi i circa 70.000 italiani - che scelgono di salire a bordo proprio per il tema messo al centro della vacanza, e che forse senza tale spinta non sarebbero mai andati in crociera.

Chiudo, come sempre, con un ringraziamento sentito, da parte mia e dell'intero gruppo di ricerca di Risposte Turismo, a tutti coloro che, dedicando del tempo prezioso, hanno contribuito a generare la mole di dati ed informazioni che poi, da noi elaborati, sono confluiti nei diversi capitoli del report rafforzandone i contenuti. E ringrazio anche tutti coloro (in molti casi, gli stessi già appena citati) che negli anni ci hanno dato attestati di gradimento verso questo report, ritenendolo un utilissimo strumento di lavoro, dandoci così l'entusiasmo per andare avanti.

Buona lettura

Francesco di Cesare
Presidente di Risposte Turismo

