

Realizzato da



# ITALIAN CRUISE WATCH

2021

Italian Cruise Watch 2021 è presentato in occasione di



# ITALIAN CRUISE DAY

Savona | 29.10.2021

Ideato e organizzato da



In partnership con

**PALACROCIERE**



Savona

Con la collaborazione di



VADO LIGURE ■ SAVONA ■ PRA' ■ GENOVA

Energized by



Sponsor



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



The Association of Mediterranean Cruise Ports



GLOBAL PORTS  
HOLDING

**FINCANTIERI**

Con il supporto di



COUNCIL OF INTERNATIONAL AIRLINES ASSOCIATIONS

Si ringrazia



© SPINELLI & C. 2021

Con il patrocinio di



REGIONE LIGURIA



MINISTERO  
DEL TURISMO  
REPUBBLICA ITALIANA



Ministero  
delle Infrastrutture  
e delle Trasporti



Camera di Commercio  
Liguria di Levante  
Liguria di Occidente

Realizzato da



# ITALIAN CRUISE WATCH

## 2021

# 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 2021

## INDICE GENERALE

5 Premessa

### 1 Il contesto internazionale

15 1.1 Si torna a navigare nel mondo  
 20 1.2 L'Europa e il Mediterraneo  
 31 1.3 L'Italia ha bisogno del turismo crocieristico

### 2 Il traffico crocieristico in Italia

33 2.1 Il traffico crocieristico in Italia nel 2020  
 40 2.2 Gli andamenti stagionali del traffico nel 2020  
 42 2.3 L'evoluzione del traffico dal 2011 al 2020  
 49 2.4 I confronti, le stime 2021 e le previsioni 2022

### 3 I porti crocieristici italiani: caratteristiche, investimenti e prospettive

62 3.1 Le caratteristiche strutturali  
 68 3.2 La gestione del traffico crocieristico  
 72 3.3 Gli interventi a supporto dello sviluppo della crocieristica

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

85 4.1 Il quadro internazionale e i grandi del settore  
 92 4.2 L'impegno delle compagnie in Italia, cantieri e porti

## APPROFONDIMENTO MONOGRAFICO

### 5 La nave da crociera del futuro: nuove tendenze in atto e novità per il crocierista di domani

99 5.1 Nuove tendenze in atto  
 104 5.2 Le flotte del domani  
 109 5.3 Le novità per l'ospite a bordo

115 Indice tabelle, grafici e figure



## p

## Premessa

Per il secondo anno questo report di ricerca viene realizzato e pubblicato nel periodo di pandemia, che ancora, benché con dinamiche e volumi differenti rispetto all'anno scorso, sta condizionando le nostre vite e impattando sulle possibilità di ripresa economica. Una ripresa da tutti attesa, e senz'altro dall'industria turistica internazionale, che necessita il ripristino delle condizioni "pre covid" in tutto il mondo per poter effettivamente tornare a conoscere le dimensioni che l'hanno caratterizzata fino al 2019. In quell'anno i turisti furono 1,5 miliardi, provenienti, per quanto in misura variabile, da tutti i continenti: è evidente che per tornare a quei volumi sarà necessario che per condizioni economiche (il potere di acquisto), sociali (tassi di occupazione e contenimento delle emergenze) e psicologiche (una più serena valutazione del futuro) tutti i bacini di provenienza dei turisti possano tornare ad esprimerne; inoltre dal punto di vista delle destinazioni sarà fondamentale recuperare quell'ampia libertà di scelta che è anche fattore di spinta all'acquisto di una vacanza.

Di tutti i settori che compongono la macro industria turistica, la crocieristica è stata ed è verosimilmente tra i più penalizzati. Diverse sono le ragioni che concorrono a determinare tale esito, ciascuna ritenibile più o meno impattante di altre a seconda dell'interpretazione che si vuole dare di tale andamento. In questa sede ci si limita a citarne due. Una prima è più direttamente legata ai processi di offerta, e rimanda al carattere di viaggio internazionale, multi destinazione, del prodotto crociera, peraltro una delle caratteristiche che più hanno contribuito al successo di tale prodotto. In un periodo durante il quale i Governi dei diversi Paesi hanno fatto e continuano a fare scelte diverse quanto a condizioni per entrare (o meno) all'interno dei propri confini, scelte che peraltro in molti casi cambiano con frequenza elevata, diventa particolarmente complesso per le compagnie – e chi lavora con esse – assicurarsi della possibilità di compiere determinate scelte e, conseguentemente, deliberare in materia di deployment e itinerari. In qualche caso si è scelto, attraverso un lavoro non semplice ed una capacità di gestire al meglio ciò che si aveva a disposizione, di costruire ed offrire itinerari all'interno dei confini di un unico paese, ma è evidente che si tratta di soluzioni ponte non ipotizzabili come durature. Una seconda ragione poggia sulla percezione del prodotto da parte della domanda potenziale. Nel corso dei mesi, in particolare durante l'anno passato, fatti di cronaca e, ancor di più, una narrazione superficiale dei fattori di rischio infettivo all'interno delle navi da crociera ha inferto un colpo significativo all'immagine del prodotto e del suo comparto. Un effetto, beninteso, che non ha interessato la base di domanda rappresentata dai *repeater*, da chi è già stato in crociera e ne conosce le caratteristiche, ma che ha condizionato non poco l'opinione di chi non ha avuto modo fino ad

oggi di vivere quell'esperienza. Tale cortocircuito tra evidenze scientifiche, informazioni veicolate e acquisizione delle stesse da parte dei destinatari ha prodotto lo sviluppo di un *sentiment* diffuso di incertezza, se non di scetticismo, da parte della domanda potenziale. Non un complotto contro il prodotto, ben inteso, ma una tendenza che probabilmente avrebbe richiesto maggiore attenzione, maggior impegno, per invertirne la curva o mitigarne gli effetti. Dopodiché bisogna ricordare che impressioni e orientamenti passano, che in molti casi i nostri comportamenti stanno tornando esattamente come erano prima della pandemia, che la crociera può vantare una base di domanda fedele che ha risposto con entusiasmo alle prime occasioni per salire nuovamente a bordo, ed ecco che già nel 2021, come si potrà leggere nelle pagine di questo report, il traffico torna a crescere. Ma questo non dovrebbe essere motivo sufficiente per evitare che il comparto – con i suoi principali protagonisti – rifletta su, e possibilmente gestisca e risolva, alcune criticità che, a prescindere dall'eccezione pandemica, possono influenzare le traiettorie di crescita.

In questi quasi due anni di crisi mondiale, l'industria crocieristica, pur subendo danni enormi, ha saputo reagire e, come già ribadito più volte, forte di una solidità economica e patrimoniale dei gruppi che da anni dominano il mercato, è riuscita a resistere alle condizioni avverse che un altro settore contraddistinto da una diversa composizione della filiera avrebbe messo in ginocchio. Senza estendere troppo l'orizzonte dell'analisi, nella sola Italia le compagnie tradizionalmente più presenti hanno operato per mettere a disposizione dei propri clienti delle proposte di viaggio capaci di rispettare i protocolli sanitari e le diverse altre regole vigenti, senza far mancare loro i vantaggi che si ricercano in una vacanza in crociera. I porti - con le Autorità di Sistema, le società terminaliste, gli altri operatori impegnati - hanno garantito, con un incredibile aggravio di costi e di lavoro, le condizioni di sicurezza per i passeggeri, e gli equipaggi, che arrivavano a bordo delle navi. Gli agenti marittimi, gli operatori *shorex*, le aziende dell'offerta turistica territoriale così come quelle dell'intermediazione e vendita si sono fatti trovare pronti, sebbene chiamati a singhiozzo, quando c'era da intercettare e servire una domanda che tornava ad esprimersi. Tutto questo ha fatto sì che l'Italia chiuderà il 2021 con un volume di traffico pari a circa 2,7 milioni di movimenti passeggeri nei porti, riprendendosi la leadership continentale persa a favore della Spagna nel 2020. Un dato che segna una crescita del 325% rispetto all'anno precedente, evidentemente in tripla cifra perché il numero del 2020 era talmente basso da risultare pari a quello registrato nei porti della penisola trent'anni fa. Anche quello del 2021, beninteso, è decisamente contenuto, un -64% se confrontato con quello del 2019, e pari a quanto l'Italia crocieristica registrava vent'anni fa. Un recupero di dieci anni in dodici mesi: questa potrebbe essere una possibile lettura, che potrebbe giustificare l'auspicio che nei prossimi 12 mesi si riporti l'asticella del traffico avanti di altri dieci anni. Il tutto per poi chiudere il gap con il 2019 entro il 2023, ipotesi che più di qualche operatore ed analista prende in considerazione, con altri, un po' più numerosi, che cautelativamente spostano al 2024 questo obiettivo.

Su questo fronte, su quello delle previsioni, torniamo quest'anno a fornirne rispetto all'anno che verrà, qualcosa che nell'edizione 2020 di Italian Cruise Watch non venne inclusa perché troppo era l'azzardo di immaginare come sarebbero andate le cose quest'anno: non vi erano certezze, forse neanche probabilità che le



condizioni consentissero o impedissero una certa evoluzione. Non che oggi lo scenario si presenti così stabile da favorire una agevole lettura predittiva di quanto si andrà a manifestare nel 2022 ma, pur con tutte le cautele del caso e soprattutto la consapevolezza che vari fattori potrebbero alla fine determinare una distanza, anche notevole, tra quanto previsto e quanto poi registrato, a conclusione del capitolo 2 mostriamo una ipotesi frutto di nostre valutazioni. Un'ipotesi che vedrebbe il traffico crocieristico in Italia nel 2022 attestarsi attorno ai 6 milioni di movimenti passeggeri. Dunque, una cifra che non riporterebbe la serie storica ai volumi del 2011 ma che comunque garantirebbe un balzo notevole verso il ritorno ai numeri del 2019.

Ma lo stato di salute di un settore non si misura unicamente attraverso i volumi di vendita, o di traffico in questo caso. E senz'altro questo è vero, e lo sarà sempre di più in futuro, per la crocieristica, che deve dimostrare di saper creare e rispettare i presupposti per uno sviluppo sostenibile, in quella accezione allargata ormai sempre più adottata che vede a fianco della dimensione ambientale anche quelle economica e sociale. In più occasioni, e in più lavori, Risposte Turismo ha segnalato l'importanza, anzi l'urgenza, di mettere al centro questioni ed obiettivi che spaziano dalla valorizzazione dei tessuti economici ed imprenditoriali locali al contenimento degli impatti ambientali, da un più attento ascolto delle istanze delle comunità locali ad un orientamento sul piano degli investimenti che tenga più in considerazione l'essere parte di un sistema nazionale, evitando sovrapposizioni e inopportune fughe in avanti. Lo stop forzato della pandemia produrrà inevitabilmente una tentazione a cercare il rimbalzo dei volumi per recuperare al più presto le perdite subite in questi mesi, ma sarebbe un errore non approfittarne per riflettere sulle priorità da assegnare alle condizioni che potrebbero garantire la migliore evoluzione del comparto.

L'edizione 2021 di Italian Cruise Watch torna ad accompagnare un'edizione di Italian Cruise Day, quest'anno a Savona, il primo evento in presenza – dopo la lunga pausa forzata - in Europa dedicato a questo settore. Un risultato che è stato possibile raggiungere grazie alla volontà ed al contributo di molti professionisti, aziende ed organizzazioni impegnati nella crocieristica in Italia, e un po' anche grazie, mi sia concesso, alla convinzione e caparbia del team di Risposte Turismo che ha creduto possibile riprendere già nel 2021 il cammino interrotto realizzando quella che è l'edizione del decennale.

Il report parte come sempre fornendo alcune informazioni aggiornate sulla crocieristica nel mondo e nel Mediterraneo, con un paragrafo conclusivo che in questa edizione mette al centro l'importanza del comparto sul piano occupazionale, facendo emergere il contributo che si è tornato a garantire nel 2021 grazie alla crescita di traffico sul 2020. Il secondo capitolo ha come da tradizione un impianto prettamente quantitativo. Al suo interno vengono presentate le serie storiche di movimenti passeggeri e toccate nave, i numeri a consuntivo del 2020 e quelli del primo semestre del 2021, le stime di traffico per l'intero anno, le classifiche per porto, per regione e per AdSP, gli andamenti stagionali, le crescite indicizzate ed altro ancora. Inoltre, come già anticipato, tornano le previsioni per l'anno seguente, per quanto con una diversa forma ed un diverso dettaglio rispetto al consueto, cercando di gestire al meglio l'incertezza che ancora caratterizza l'evoluzione del settore. Il terzo capitolo è dedicato ai porti crocieristici italiani, alle loro caratteristiche infrastrutturali e di servizi, agli investimenti in

essere e in programma, alle azioni ed iniziative varie intraprese anche in chiave di promozione, ai soggetti e relative compagini societarie che gestiscono il traffico. Il quarto capitolo amplia come sempre il raggio d'osservazione all'intero globo, per presentare – attraverso informazioni e numeri aggiornati – le realtà che più incidono sull'offerta, identificando poi quelle più impegnate in Italia quanto a navi dislocate, porti toccati, investimenti prodotti nella costruzione o restyling di navi presso cantieri italiani, ed attraverso l'analisi dei cruise schedule fornisce alcuni rilievi sull'estensione e sull'intensità di presenza delle compagnie negli scali crocieristici italiani. Per la monografia che come sempre chiude il rapporto di ricerca, si è scelto quest'anno di curiosare tra le novità che le compagnie riserveranno alla propria clientela, spesso a seguito di desideri e preferenze espressi da quest'ultima. In particolare, si è posta attenzione ai programmi di varo delle nuove unità e delle peculiarità che – quanto a design e innovazione tecnologica al servizio dell'ospitalità, della ristorazione e dell'intrattenimento – le caratterizzeranno.

Anche quest'anno i contenuti ed il ricco corredo quantitativo della nuova versione di Italian Cruise Watch sono frutto della collaborazione assicurata dai moltissimi professionisti del settore, che sono al tempo stesso i primi fruitori di quanto riusciamo ad elaborare e fornire. A loro va il nostro più sentito ringraziamento, e a tutti un in bocca al lupo per un pronto ritorno ai ritmi ed alle dinamiche di qualche mese fa, costruendo le più opportune condizioni per un sostenibile futuro.

Buona lettura.

Francesco di Cesare  
*Presidente*  
*Risposte Turismo*

### Palacrociere Savona partner di Italian Cruise Day 2021

*Palacrociere, un terminal crocieristico all'avanguardia al servizio della Città.*

Questa edizione 2021 dell'Italian Cruise Day vede i professionisti dell'industria crocieristica nazionale riuniti presso le strutture del Palacrociere di Savona una sede ideale per discutere del presente, del futuro e della ripartenza sostenibile della crocieristica nel nostro Paese. Inaugurato alla fine del 2003 il Palacrociere è stato progettato in maniera specifica per accogliere le navi da crociera, primo esempio a livello europeo di terminal commissionato, cofinanziato e gestito da una compagnia di crociere.

Questa struttura già all'avanguardia nel design, nella tecnologia al servizio della gestione dei flussi di imbarco e sbarco in piena sicurezza e confort per i crocieristi e la città di Savona, si presenta ancor più efficiente e rinnovato dopo il processo di restyling e di ammodernamento del 2019 realizzato per poter accogliere le navi di ultima generazione come, ad esempio, le navi alimentate a LNG.

Predisposto per rispettare pienamente le norme nazionali ed internazionali, e le procedure previste dalle compagnie in risposta all'emergenza COVID-19, come ad esempio il *Costa Safety Protocol*, il Palacrociere oggi si sviluppa su un totale di 45.500 metri quadrati (tra aree interne ed esterne) di cui 11.550 occupati da un terminal principale, su tre livelli, disegnato dall'architetto catalano Ricardo Bofill, ed un secondo terminal, su due livelli, inaugurato nel 2014, disegnato dallo Studio Vicini Architetti di Genova (architetti Luigi Vicini e Andrea Piazza). Aree di parcheggio dedicate, bar/ristorante con terrazza panoramica, area giochi per bambini, sala conferenze, crew room per equipaggi si aggiungono alle ampie e luminose aree di check-in per gli imbarchi dei passeggeri.

Grazie alla presenza di questo terminal, e alla costante collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il Comune di Savona, la Capitaneria di Porto e tutte le autorità locali, il porto di Savona è diventato negli anni uno dei principali hub crocieristici del Mediterraneo, seguendo un processo di integrazione costante tra le crociere e la città, un modello e un esempio da seguire nel Mediterraneo.

Proprio la vicinanza geografica alla città fa del Palacrociere un elemento particolarmente importante nel legame tra Costa Crociere e la comunità locale. Infatti, a partire dal 13 febbraio 2021, il Palacrociere è stato il primo terminal crociere in Italia ad essere utilizzato come hub per la campagna vaccinale contro il Covid-19. La somministrazione dei vaccini viene effettuata nel secondo terminal, nei giorni in cui non sono presenti navi, a seguito di un accordo sottoscritto tra ASL 2 Savonese e Costa Crociere, promosso da Regione Liguria, con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, della Capitaneria di Porto, dell'Agenzia delle Dogane, della Polizia di Frontiera, di U.S.M.A.F. e del Comune di Savona.

Il Palacrociere di Savona è la testimonianza concreta di un continuo dialogo partecipativo con le istituzioni, il territorio e l'intera comunità con cui si sono potuti realizzare programmi di lungo periodo in un'ottica di sviluppo sostenibile con infrastrutture a sostegno del turismo ma anche delle economie locali.

Roberto Ferrarini  
*Palacrociere Savona*

*Decima edizione in collaborazione con l'AdSP del Mar Ligure Occidentale*

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, composta dai porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, rappresenta il secondo polo crocieristico in Italia e il quarto nel Mar Mediterraneo. Nel periodo pre-covid i porti del sistema portuale hanno superato per la prima volta la soglia di oltre 2 milioni di crocieristi, consolidando nei primi due mesi del 2020 la posizione fra i porti leader nel Mediterraneo con un record di 150.000 passeggeri (+32% rispetto al 2019).

Dopo lo stop forzato causato dalla pandemia i porti di Genova e Savona tra agosto e settembre 2020 hanno registrato le prime partenze a livello internazionale delle compagnie MSC Crociere e Costa Crociere grazie all'importante sinergia tra istituzioni e operatori privati frutto della volontà di ripresa del turismo crocieristico nel Mediterraneo e nel mondo.

Gli home port liguri si sono confermati anche in questa situazione punto di riferimento per la ripartenza in sicurezza delle crociere nel Mediterraneo. In preparazione di una piena ripresa del settore, di vitale importanza per tutto il territorio in termini economici e sociali, l'AdSP del Mar Ligure Occidentale sta realizzando importanti interventi di potenziamento delle banchine e dragaggi per essere pronti ad accogliere dal prossimo anno anche le nuove "world class". A completamento degli investimenti dedicati al comparto crocieristico, con uno stanziamento di 30 milioni di Euro l'AdSP è pronta a realizzare sia a Genova che a Savona l'elettrificazione della banchine passeggeri. Sviluppo e sostenibilità sono i due pilastri su cui si fondano le azioni attualmente in programma come Autorità di Sistema Portuale in previsione di una rinnovata crescita di tutto il settore.

Paolo Emilio Signorini  
*Presidente*  
*Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale*

**Edizione 2021 energized by Edison**

Edison è la più antica società energetica in Europa, con oltre 135 anni di primati, ed è uno degli operatori leader del settore in Italia con attività nell'approvvigionamento, produzione e vendita di energia elettrica e gas naturale e nei servizi energetici e ambientali. La società è impegnata in prima linea nella sfida della transizione energetica, attraverso lo sviluppo della generazione rinnovabile e low carbon, i servizi di efficienza energetica e la mobilità sostenibile, in piena sintonia con il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) e gli obiettivi definiti dal Green Deal europeo.

Edison è lieta di sostenere con la propria presenza l'edizione 2021 dell'Italian Cruise Day, evento di spicco nel settore crocieristico.

Il GNL quale combustibile alternativo, altamente ecocompatibile ha un ruolo cardine di accompagnamento della transizione energetica, in quanto permette di avviare subito il processo di decarbonizzazione dei trasporti marittimi e pesanti, dove altri tipi di soluzioni e tecnologie non sono implementabili su larga scala se non nel lungo termine. Edison, grazie all'avvio della prima catena logistica integrata in Italia, stabile e sicura, per l'approvvigionamento e la vendita di GNL riduce la dipendenza dalle importazioni dall'estero, e va ad abilitare nuove competenze e filiere, legate al settore dei trasporti marittimi, che daranno nuovo slancio economico al Paese".

Valentina Infante  
*Head of small-scale LNG Business development & sales*  
Edison



# PALACROCIERE



*Vent'anni di*



DAL 2001  
CONSULENZA, ANALISI, RICERCA E PROGETTI SPECIALI  
A SUPPORTO DELLA MACROINDUSTRIA TURISTICA

**Decidere sulla base di dati è il punto di partenza di qualsiasi strategia**



[rt@risposteturismo.it](mailto:rt@risposteturismo.it)



+39 0413093260



## 1

**Il contesto internazionale**

- 1.1** | **Si torna a navigare nel mondo**
- 1.2** | **L'Europa e il Mediterraneo**
- 1.3** | **Il contributo della crocieristica con la ripresa del traffico**

**1.1 Si torna a navigare nel mondo**

Dopo uno scenario particolarmente positivo per il comparto crocieristico fino al 2019, che ha permesso di raggiungere quasi 30 milioni di clienti, l'avvento della pandemia mondiale di Covid-19 nel 2020 ha determinato un calo drastico della domanda mondiale che ha fermato a fine anno il numero di passeggeri a fino a 5,7 milioni. E così, l'incremento che inizialmente si stimava poter essere del +6,7%, alla fine si è trasformato in una flessione senza precedenti del -81%.

Nonostante una serie di tentativi di ripartenza già nel 2020, è stato il 2021 l'anno di una più diffusa ripresa delle attività, sebbene lontane dall'essere a pieno regime. Si deve, infatti, tener presente che le limitazioni ai viaggi internazionali stanno ancora persistendo nella maggior parte dei paesi, e quello crocieristico è un settore caratterizzato dalla presenza, nelle navi, di clienti provenienti da tutto il mondo. Le limitazioni agli spostamenti, dunque, rappresentano tutt'ora il più grosso vincolo perché si possa tornare ad un pieno regime.

Fino a quando tale situazione non evolverà, con il ripristino dei corridoi turistici, è certo che i numeri del settore non torneranno ai valori pre-pandemici.

Nonostante il perdurare di tali ostacoli, la situazione nel 2021 è apparsa comunque migliorare rispetto al 2020. Si ritiene che, al termine di quest'anno, potranno essersi imbarcati circa 14 milioni di passeggeri nelle navi operative. Alcune stime (Cruise Market Watch<sup>1</sup>) indicano come il gruppo Carnival manterrà, anche nel 2021, la sua leadership con un numero di clienti che, sommate tutte le compagnie controllate, potrà tornare a salire a circa 5,8 milioni di passeggeri. Royal Caribbean si stima potrà totalizzare attorno ai 3,2 milioni di passeggeri, mentre MSC Crociere e NCL rispettivamente 1,4 e 1,3 milioni di clienti.

Focalizzando l'attenzione sull'offerta, dovrebbero essere in totale 29 – pari a 43.220 posti letto – le navi a debuttare nel 2021, appartenenti a 26 compagnie diverse (di queste, 20 sono le imbarcazioni di compagnie membri CLIA, per una flotta totale di 270 navi). MSC, Sunstone e Viking hanno in programma due nuove navi ciascuna. Spostando l'orizzonte più in là, tra il 2022 e il 2027, sono state già

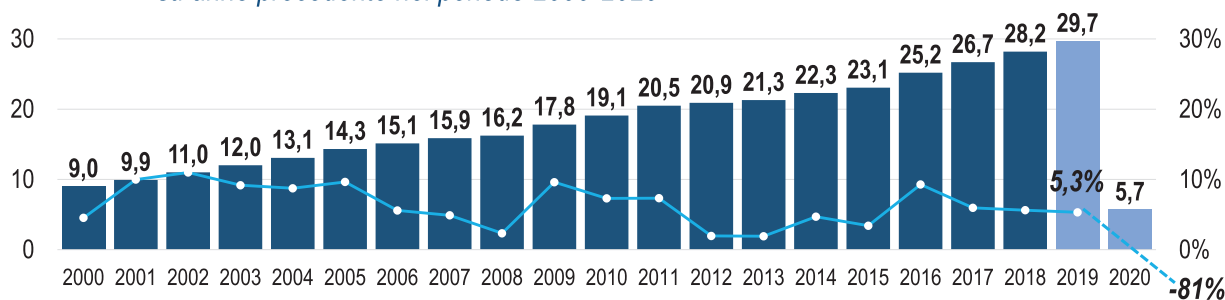
<sup>1</sup> Su dati di Royal Caribbean Cruises Ltd., Carnival Corporation & Plc., NCL Corporation Ltd., Thomson/First Call, Cruise Lines International Association (CLIA), The Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA), DVB Bank e Cruise Market Watch Cruise Pulse.

ordinate altre 78 navi, per una capacità aggiuntiva di circa 179.180 posti letto.

Questi sono alcuni dei dati che verranno analizzati nei capitoli di questo report, i quali mostrano come – nonostante la frenata subita lo scorso anno a causa della situazione emergenziale a livello mondiale – si tratti di un settore in buona salute destinato a tornare a crescere nei prossimi anni, contando sulla capacità di spostamento delle navi per cogliere opportunità o per gestire la criticità, unita alla rilevante spinta in termini di promo-commercializzazione del prodotto su diversi mercati, che lo hanno reso oggi una delle principali alternative di vacanza accessibili ai turisti di tutto il mondo.

Nel grafico a seguire si evidenzia l'evoluzione della domanda crocieristica dal 2000 al 2020. È noto come, fino al 2019, il numero assoluto di passeggeri sia aumentato costantemente di anno in anno, seppur con variazioni di diversa entità, per registrare dunque il primo calo - un vero e proprio tracollo - nel 2020. Complessivamente, secondo i dati CLIA, i clienti saliti a bordo di navi da crociera negli ultimi venti anni sono stati pari a 377 milioni, cui vanno comunque aggiunti coloro che hanno scelto di acquistare da una compagnia non associata a CLIA.

**> Graf. 1.1** Evoluzione della domanda crocieristica nel mondo, numero di passeggeri trasportati e variazione su anno precedente nel periodo 2000-2020



Fonte: Risposte Turismo su dati CLIA Europe (2020), 2020 State of the Cruise Industry Outlook ed edizioni precedenti. Nota: i valori in milioni. Il dato si riferisce ai passeggeri delle compagnie appartenenti a CLIA.

**circa il 75% della domanda internazionale di crociere proviene da Nord America (52%) ed Europa (22%)**

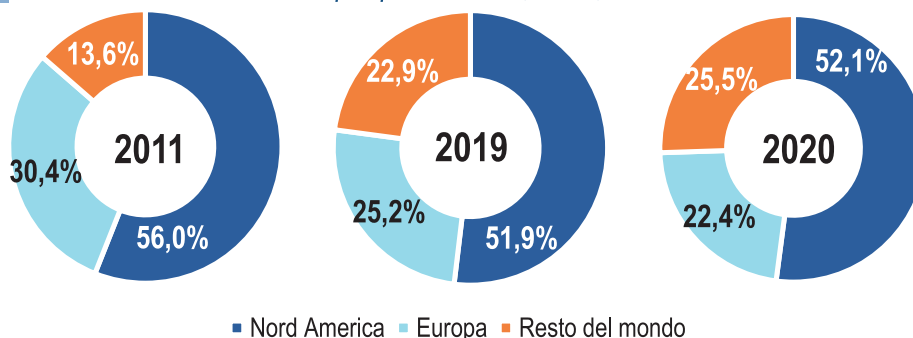
La tabella 1.1 illustra la ripartizione per area della domanda internazionale tra il 2011 e il 2020, mostrando alcuni confronti tra anni. Nonostante la netta diminuzione avvenuta complessivamente nel 2020, il rapporto tra aree è rimasto pressoché invariato rispetto agli anni precedenti, sebbene si possa registrare un lieve calo dei mercati nordamericano ed europeo a favore dei restanti nel mondo. Analizzando i valori assoluti, sono ancora una volta i clienti nordamericani a rappresentare il bacino d'utenza prevalente (il 52,1% del totale). Sono stati 3 milioni i passeggeri nel 2020, pari ad una variazione in negativo del -80,52% rispetto all'anno precedente. I clienti europei mantengono la seconda posizione, con 1,29 milioni di persone che hanno preso parte ad una crociera lo scorso anno, pari

**> Tab. 1.1** Domanda internazionale di crociere, 2011-2020 e variazioni 2020/2019 e 2020/2011

Regione	2020	2019	2018	2017	2016	2013	2011	Var. % 20/19	Var. % 20/11
Nord America	3	15,4	14,24	13,02	12,4	11,82	11,4	-80,52%	-73,68%
Europa	1,29	7,48	6,94	6,71	6,55	6,18	6,18	-82,75%	-79,13%
Resto del mondo	1,47	6,79	7,13	6,83	6,12	3,31	2,77	-78,35%	-46,93%
<b>Totale</b>	<b>5,76</b>	<b>29,67</b>	<b>28,31</b>	<b>26,56</b>	<b>25,07</b>	<b>21,31</b>	<b>20,35</b>	<b>-80,59%</b>	<b>-71,70%</b>
% Europa	22,40%	25,21%	24,51%	25,26%	26,13%	29,00%	30,37%	-11,17%	2,84%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati CLIA Europe (2020, 2019 e precedenti edizioni). Note: valori assoluti espressi in milioni; dati leggermente inferiori rispetto al valore CLIA Global; il valore Europa include Russia e paesi dell'Europa al di fuori dell'EU28.

> **Graf. 1.2** Distribuzione dei crocieristi per provenienza, 2011, 2019 e 2020



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati CLIA (2020 Global Passenger Report 2020 ed edizioni precedenti).

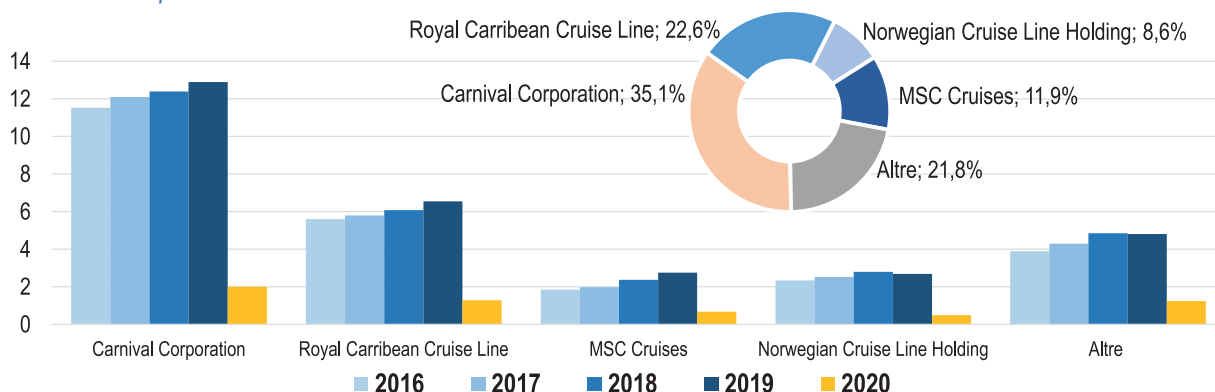
**Le prime quattro realtà mondiali frenano, sebbene mantengano quote simili sul totale**

al 22,4% del totale. Il peso della quota europea, tuttavia, appare in leggera flessione rispetto agli anni precedenti, perdendo quasi tre punti percentuali se confrontata con il 2019 e addirittura otto in rapporto al 2011.

Ad esclusione dei primi due mercati, è stata infine pari a 1,47 milioni l'utenza proveniente dal resto del mondo a realizzare una crociera nel 2020. La variazione, in questo caso, è stata del -78,35% rispetto all'anno precedente. Si conferma, infine, il trend positivo della quota di tale mercato sul totale: una crescita di quasi 3 punti percentuali rispetto all'anno precedente e di 12 sul 2011.

Il grafico successivo rappresenta l'andamento per clientela delle quattro principali realtà crocieristiche al mondo negli ultimi cinque anni. Assieme, nel 2020 Carnival Corporation, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line Holding e MSC Crociere hanno movimentato il 78,2% del traffico mondiale: quota in leggera flessione rispetto a quella degli anni precedenti. Le altre compagnie contano per il 21,8% del totale. Sebbene la quota delle prime quattro realtà sia risultata in costante crescita fino al 2019 (ad eccezione di un leggero calo di NCL), è evidente come la frenata subita a livello globale nel 2020 abbia fortemente influito in negativo su ciascuna di esse. Il gruppo Carnival, che ha ospitato il 35,1% della clientela mondiale, si stima sia sceso dai quasi 13 milioni di passeggeri trasportati nel 2019 a circa 2 milioni nel 2020. Il gruppo Royal si conferma – similmente agli anni precedenti – in seconda posizione con una quota pari al 22,6% del totale, che corrisponde a circa 1,3 milioni di clienti (una riduzione di 5,26 milioni rispetto al 2019). MSC Crociere e NCL hanno movimentato rispettivamente 680.000 e 490.000 passeggeri, pari all'11,9% e all'8,6% del totale. Le altre compagnie, che nel 2019 avevano accolto 5,2 milioni di passeggeri pari al 17,2% del totale - nel 2020 hanno guadagnato

> **Graf. 1.3** Classifica delle prime quattro realtà per clientela dal 2016 al 2020 (valori in milioni) e quote percentuali 2020



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo (2020) su dati forniti dalle singole realtà RCCL, NCLH ed MSC Cruises o proiezioni (Carnival Corp, 2020)

un po' di terreno rispetto alle prime quattro, incrementando la propria quota di 3,5 punti percentuali in un anno.

La flessione del 2020 ha segnato tutti i porti a livello mondiale<sup>2</sup>, inclusi i dieci maggiori per numero di passeggeri movimentati. La classifica, rispetto a quella dell'anno precedente, ha subito qualche variazione: Port Everglades ha recuperato due posizioni assestandosi al secondo posto, così come Grand Cayman e Galveston che salgono rispettivamente dal decimo e nono posto al quinto e sesto posto. Al contrario, Port Canaveral perde alcune posizioni fino a raggiungere il sesto piazzamento.

Si rende doveroso sottolineare come le restrizioni di viaggio imposte dai vari Governi a partire da marzo 2020 siano risultate diverse da paese a paese, con alcuni che nel corso dell'estate le hanno lievemente allentate, mentre altri che le hanno mantenute fino alla fine dell'anno. Questo scenario ha inevitabilmente influenzato la classifica, rendendola non propriamente rappresentativa del panorama crocieristico mondiale e delle tendenze che stava manifestando in assenza di effetti pandemici.

**Miami mantiene la prima posizione, mentre i tre porti europei scendono in fondo alla classifica**

Entrando nel dettaglio della tabella 1.2, Miami si conferma il porto che ha accolto il maggior numero di passeggeri al mondo sebbene il dato di 3,5 milioni consideri l'ultimo trimestre dell'anno 2019 (si veda la nota a piè di pagina). Un calo del -37,39% rispetto all'anno precedente considerando lo stop integrale dal 13 marzo 2020. A superare il milione di passeggeri – precisamente 1,21 e 1,13 – solamente altri due porti, Port Everglades (il primo porto degli Stati Uniti a ripartire quest'anno il 28 Giugno) e Cozumel, con quote in diminuzione rispetto al 2019 del -68,89% e del -75,06%. Sono i tre porti europei in classifica – Barcellona, Civitavecchia e Palma de Mallorca – ad aver accusato nel 2020 le flessioni più drastiche, tra il 92 e il 93%.

> **Tab. 1.2** I primi 10 porti crocieristici nel mondo per traffico passeggeri, 2011, 2015, 2018-2020, valori assoluti e variazioni

Porto	2020	2019	2018	2015	2011	Variazione %			
						2020/2019	2020/2015	2015/2011	2020/2011
Miami*	3,50	5,59	5,59	4,92	4,02	-37,39%	-28,86%	22,39%	-12,94%
Port Everglades*	1,21	3,89	3,87	3,77	3,95	-68,89%	-67,90%	-4,56%	-69,37%
Cozumel	1,13	4,53	4,29	3,40	2,87	-75,06%	-66,76%	18,47%	-60,63%
Nassau	0,82	3,85	3,63	3,32	3,08	-78,70%	-75,30%	7,79%	-73,38%
Grand Cayman	0,53	1,83	1,92	1,72	1,59	-71,04%	-69,19%	8,18%	-66,67%
Galveston*	0,47	2,20	1,97	1,6	0,92	-78,64%	-70,63%	73,91%	-48,91%
Port Canaveral	0,24	4,63	4,57	3,74	3,14	-94,82%	-93,58%	19,11%	-92,36%
Barcellona	0,20	3,13	3,04	2,54	2,66	-93,61%	-92,13%	-4,51%	-92,48%
Civitavecchia	0,20	2,65	2,44	2,27	2,58	-92,45%	-91,19%	-12,02%	-92,25%
Palma de Mallorca	0,15	2,22	2,05	1,72	1,42	-93,24%	-91,28%	21,13%	-89,44%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati delle singole realtà portuali. Note: i dati di traffico sono espressi in milioni; la classifica tiene conto solo di singoli porti crocieristici e non di arcipelaghi. (\*) I dati dei passeggeri di Miami Port Everglades, del porto di Galveston considerano per tutta la serie il FY che inizia ad ottobre (e dunque include il trimestre autunnale dell'anno precedente).

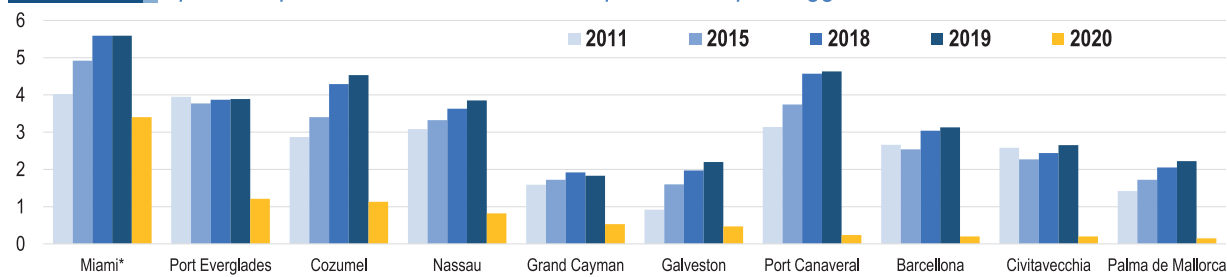
<sup>2</sup> Alcuni porti, segnatamente quelli di Miami Port Everglades e Galveston, le cui società sono generalmente quotate, riportano spesso il dato relativo all'anno fiscale, che non corrisponde a quello solare e dunque potrebbe non coincidere con quanto indicato in questa sede (laddove possibile e non diversamente specificato, l'anno solare).

Dagli oltre 3 milioni di passeggeri, il porto catalano lo scorso anno ha accolto circa 200.000 passeggeri, similmente a quello italiano che l'anno prima ne aveva ospitati 2,65 milioni.

L'unico porto oltreoceano ad aver subito diminuzioni simili è Port Canaveral che, dai 4,63 milioni di clienti del 2019, nel 2020 ne ha totalizzati 240.000, pari ad un -94,82%.

Il paragrafo si conclude con il grafico 1.6 che riepiloga l'andamento negli anni dei primi dieci porti crocieristici per traffico passeggeri a livello mondiale. Si può notare, in maniera ancora più chiara rispetto alla tabella precedente, come la crescita progressiva che ha caratterizzato tutti i dieci i porti dal 2011 fino al 2019 – portandoli a raggiungere, in quasi tutti i casi, proprio nel 2019, il valore assoluto più elevato mai registrato fino a quel momento – nel 2020 abbia subito una battuta d'arresto generalizzata che li ha coinvolti indistintamente.

> Graf. 1.4 | I primi 10 porti crocieristici nel mondo per traffico passeggeri, 2011, 2015, 2018-2020



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati delle singole realtà portuali. Nota: (\*) per Miami il dato è riferito al FY2020.

## 1.2 L'Europa e il Mediterraneo

Le conseguenze sul traffico crocieristico della pandemia da covid-19 si sono manifestate nell'area europea e mediterranea a partire da marzo dello scorso anno. Le limitazioni ai viaggi imposte dai Governi dopo circa una decina di settimane invernali hanno causato una drastica flessione sia nel numero di clienti a bordo che nelle movimentazioni nei porti e, dunque, nel traffico crocieristico nel suo complesso. Nel quadro europeo e mediterraneo va ricordato come le legislazioni dei vari paesi non siano sempre state uniformi ed allineate quanto alle restrizioni di viaggio e movimentazione: come emerge dalle elaborazioni di questo capitolo alcuni mercati di provenienza, alcuni Paesi di destinazione, alcuni porti hanno subito più di altri la pandemia.

**record in negativo nel Mediterraneo con 1.347 milioni di crocieristi nel 2020**

Nel 2020 i dati CLIA Europe hanno indicato come il numero dei crocieristi in Europa sia diminuito dell'82% circa rispetto al 2019, attestandosi a quota 1.347 milioni. Nella tabella che segue si illustrano i dati relativi al numero di crocieristi dei principali mercati europei, che complessivamente hanno registrato diminuzioni tra il 70 e il 90% rispetto all'anno record precedente. Una flessione, quella del 2020, che si aggira tra il -60% e il -93% anche se rapportata a dieci anni prima. Il mercato europeo era infatti già particolarmente consistente nel 2011.

I clienti provenienti dalla Germania nel 2020 sono stati poco più di 530.000, pari quasi al 40% del totale europeo, registrando una flessione dell'80% rispetto all'anno precedente. Seguono UK e Irlanda con quasi 260.000 clienti – corrispondenti al 20% della quota europea – che hanno subito una variazione in negativo dell'87% rispetto al 2019. L'Italia, con poco più di 150.000 clienti, ha contribuito al mercato con 800.000 clienti in meno (-84,11%).

Ma se la Francia, con i suoi 146.000 crocieristi, ha recuperato addirittura tre punti percentuali sull'Italia rispetto al 2019, è la Spagna che registra il calo più drastico – quasi del 92% – con a malapena 45.000 crocieristi. Si segnala, ad ogni modo, che i confini spagnoli sono rimasti chiusi per un periodo di tempo superiore rispetto a quello degli altri paesi europei, contribuendo a determinare tale flessione così accentuata.

> **Tab. 1.3** Crocieristi per paese di provenienza, 2011, 2019, 2020 e variazione percentuale 2020/11 e 2020/19

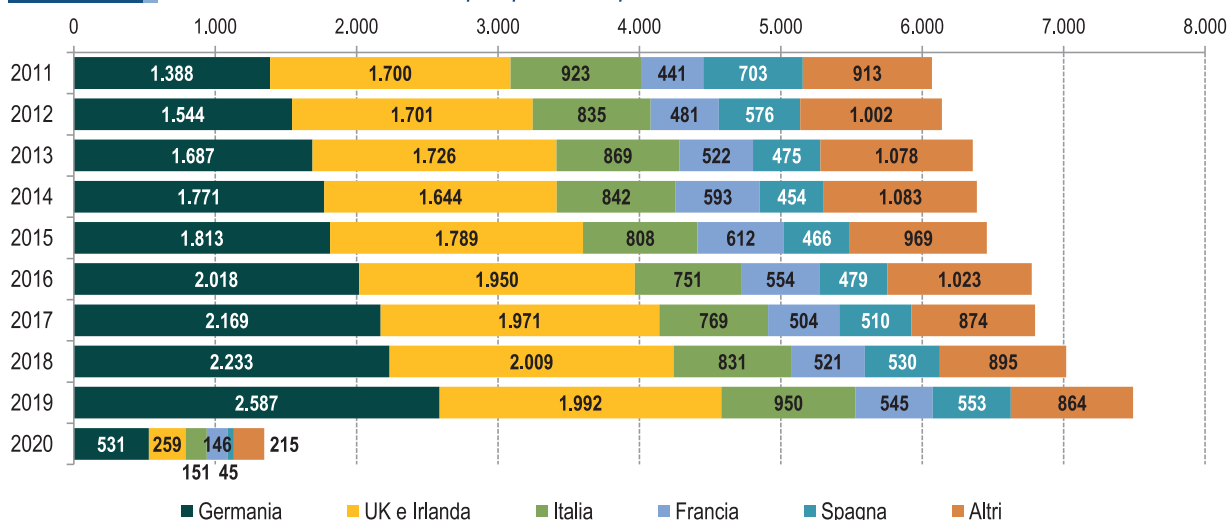
Paese di provenienza	2020		2019		2011		Var. %	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	2020/11	2020/19
Germania	531	39,42%	2.587	34,53%	1.388	22,87%	-61,74%	-79,47%
UK e Irlanda	259	19,23%	1.992	26,59%	1.700	28,02%	-84,76%	-87,00%
Italia	151	11,21%	950	12,68%	923	15,21%	-83,64%	-84,11%
Francia	146	10,84%	545	7,28%	441	7,27%	-66,89%	-73,21%
Spagna	45	3,34%	553	7,38%	703	11,59%	-93,60%	-91,86%
Altri	215	15,96%	864	11,53%	913	15,05%	-76,45%	-75,12%
<b>Totale</b>	<b>1.347</b>	<b>100%</b>	<b>7.491</b>	<b>100%</b>	<b>6.068</b>	<b>100%</b>	<b>-77,80%</b>	<b>-82,02%</b>

Fonte: CLIA Europe Market Report, edizione 2020 e precedenti. Note: sono considerati solo i crocieristi europei; valori in migliaia. Gli arrotondamenti percentuali possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

Nel grafico 1.7, che mostra la domanda crocieristica dei principali *source market* europei degli ultimi dieci anni, viene posta ancora più in risalto la contrazione manifestatasi in conseguenza all'emergenza sanitaria mondiale. Per meglio comprendere l'impatto sull'intera filiera

(in particolare quella della distribuzione e intermediazione) il totale clientela Europea salita a bordo lo scorso anno equivale a meno della metà dei soli tedeschi l'anno precedente. Tuttavia, si può notare come le quote percentuali dei primi cinque paesi sul totale europeo si siano mantenute all'incirca le stesse degli scorsi anni, con quella spagnola a ridursi e quella tedesca ad ampliarsi.

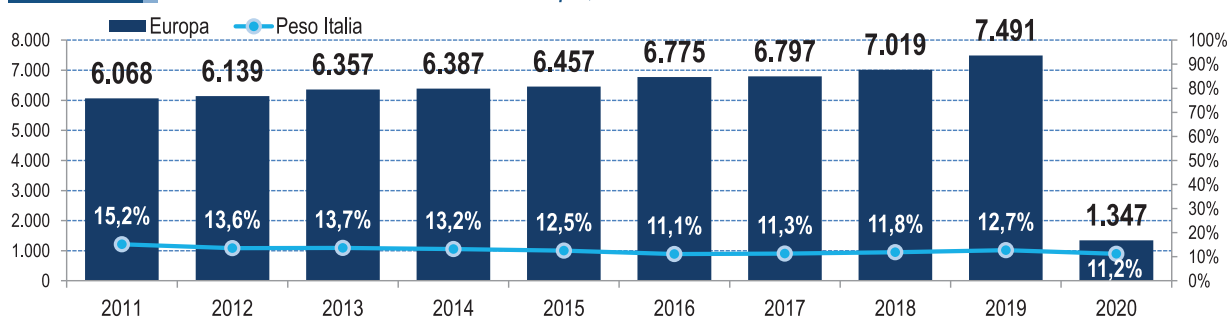
> Graf. 1.5 Andamento dei crocieristi per paese di provenienza, 2011-2020



Fonte: Risposte Turismo su dati CLIA Europe, Market Report 2021 ed altri report precedenti. Nota: valori in migliaia.

**si mantiene abbastanza stabile la quota del mercato italiano sul totale europeo** Dal grafico 1.8 si evince come nel 2020 la quota di mercato dell'Italia sul totale europeo sia leggermente diminuita rispetto all'anno precedente, passando dal 12,7% all'11,2%. Da notare, comunque, che negli ultimi cinque anni la quota era sempre oscillata attorno all'11%, con un leggero incremento proprio nel 2019.

> Graf. 1.6 Peso mercato Italia su totale Europa, 2011-2020



Fonte: Risposte Turismo su dati CLIA Europe, Europe Statistics and Markets 2018 ed altri report precedenti. Nota: valori in migliaia.

Con riferimento ai tassi di penetrazione dei crocieristi sulla popolazione dei principali paesi europei, come presentato nella tabella che segue, per l'anno 2020 si nota una flessione generalizzata che ha riguardato tutti i Paesi per una media europea attestata sullo 0,26%, quello della Germania – che nel 2019 aveva raggiunto l'apice dello 3,12% – nel 2020 ha raggiunto lo 0,64%, mentre quello spagnolo si è fermato allo 0,10%. È chiaro come, anche in questo caso, tutti i tassi di penetrazione siano stati fortemente influenzati dalle restrizioni di viaggio imposte dai singoli governi di ciascun paese, e certamente l'intera industria dei viaggi e del turismo ha registrato simili tracolli.

> **Tab. 1.4** Tassi di penetrazione nei principali paesi europei, 2011, 2019 e 2020, tasso medio di crescita annuale di traffico 2011-2020 e variazione 2020/2011

Origine	Europa	Germania	UK e Irlanda	Italia	Francia	Spagna
2011	1,21%	1,73%	2,52%	1,55%	0,68%	1,51%
2019	1,50%	3,12%	2,78%	1,59%	0,81%	1,18%
2020	0,26%	0,64%	0,36%	0,25%	0,22%	0,10%
<b>Tasso medio di crescita</b>	<b>-48,3%</b>	<b>-43,0%</b>	<b>-46,5%</b>	<b>-48,5%</b>	<b>-49,4%</b>	<b>-53,8%</b>
<b>Var. 20/11</b>	<b>-78,3%</b>	<b>-63,1%</b>	<b>-85,7%</b>	<b>-83,7%</b>	<b>-68,0%</b>	<b>-93,7%</b>

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati Eurostat e CLIA Europe.

Analizzando la crocieristica nel solo Mediterraneo, lo scorso anno sono stati movimentati 1,4 milioni di crocieristi e di questi circa 422.000 operazioni di imbarco e sbarco. Rimandando al capitolo 2 per un dettaglio sui porti italiani, nella figura che segue si evidenzia il traffico registrato nell'area mediterranea quanto ad imbarchi e sbarchi. Da notare come i valori degli imbarchi dai singoli porti si siano livellati, rispetto alle concentrazioni decisamente più accentuate registrate negli anni passati.

**422.000 le operazioni di imbarco e sbarco nel 2020, trainate da Palma favorita nei primi mesi dell'anno**

Secondo i dati raccolti, Palma ha registrato più operazioni di home port, con circa 50.000 passeggeri imbarcati (100.000 se considerata la somma degli imbarchi più sbarchi), destinazione senza dubbio favorita da connessioni dirette aeree su corridoi tradizionalmente frequentati anche nella parte invernale dell'anno – e quindi tra gennaio e febbraio – quando ancora il Covid-19 non aveva causato il blocco dei traffici. Seguono i porti italiani di Genova e Civitavecchia, rispettivamente con circa 40.000 e 35.000 imbarchi, e quello di Barcellona con circa 34.000. Città quali Napoli e Palermo hanno imbarcato poco meno di 5.000 crocieristi, così come Malaga, Venezia e Trieste tra i 2 e i 2.500. Significativo notare la drastica riduzione di operazioni nell'Adriatico ed in particolare di Venezia rispetto agli scorsi anni.

Rispetto al 2019, in termini di passeggeri imbarcati Palma ha subito una frenata del -79,7%, inferiore rispetto alle flessioni registrate nei porti di Barcellona (-96%), Civitavecchia (-94%) e Genova (-89%).

> **Fig. 1.1** I passeggeri imbarcati e sbarcati su navi da crociera in una selezione di porti del Mediterraneo, 2020



Fonte: Risposte Turismo (2021). Note: valori in migliaia.



Complessivamente, nell'anno appena trascorso, i porti del Mediterraneo hanno registrato una movimentazione di 1.393.803 passeggeri. Si specifica che questi dati, elaborati da Risposte Turismo, comprendono, oltre alle statistiche dei porti italiani che verranno presentate nei seguenti capitoli, i soli porti posizionati nel Mediterraneo, escludendo di fatto quelli del Nord Europa e dell'Atlantico (presi in considerazione in studi elaborati da Eurostat e CLIA) ed includendo anche i porti non membri di MedCruise (tra questi vi sono, ad esempio, Mykonos, Santorini e Pyrgos-Katakolo) o inclusi dall'associazione ma collocati nei mari attigui al Med.

**L'Italia si conferma il Paese che ha movimentato il maggior numero di passeggeri**

Nonostante l'eccezionalità del 2020, l'Italia si è confermata il Paese che ha movimentato il maggior numero di passeggeri (645.000, con 368 toccate). La Spagna "mediterranea" quasi 445.000 (con 135 toccate) mentre la Francia 147.000 (e 129 toccate, sempre per la sola parte mediterranea). Grecia e Malta, a loro volta, hanno contato rispettivamente 62 e 59.000 movimenti, per 140 e 112 *cruise call*.

Escludendo l'Italia, gli altri paesi del Mediterraneo hanno movimentato complessivamente quasi 750.000 passeggeri per 592 toccate nave; ciò significa che il peso dei movimenti in Italia sul totale è stato pari a quasi la metà – segnatamente il 46,3% – mentre quello delle toccate nave il 38,3%. Anche il numero di passeggeri per accosto calcolati nel nostro Paese è risultato superiore a quello del resto del Mediterraneo: 1.753 contro 1.176.

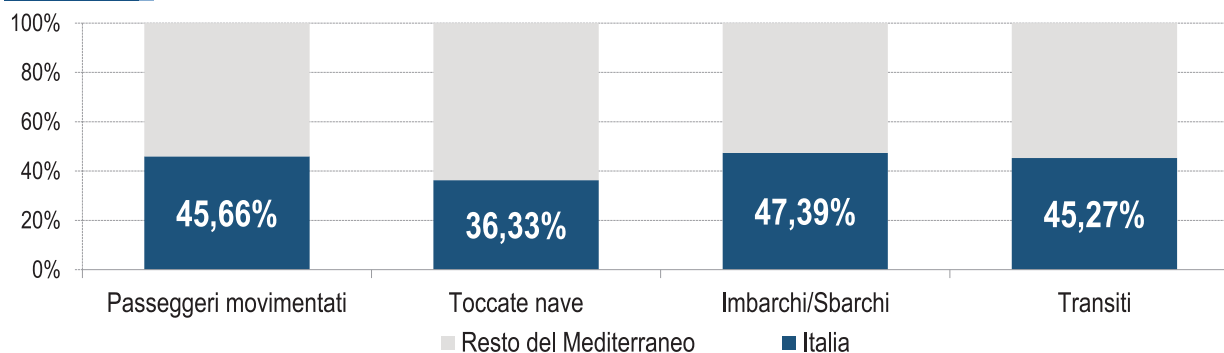
**Tab. 1.5** Il traffico crocieristico in Mediterraneo, l'Italia ed il suo peso, 2020

	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri per accosto
Mediterraneo	1.412.959	1.014	1.176
Italia	645.071	368	1.753
<b>Peso Italia/Med</b>	<b>45,6%</b>	<b>36,3%</b>	

Fonte: Risposte Turismo (2021) su dati forniti dalle singole realtà portuali, MedCruise ed istituti nazionali di statistica.

Il grafico 1.9 evidenzia in modo più netto il peso dell'Italia sul totale del Mediterraneo per tipologia di traffico: oltre ai passeggeri movimentati e alle toccate nave sopracitati, si può notare come gli imbarchi/sbarchi in Italia siano pesati più del 45% (il 47,39%) sul totale Med, così come i transiti, che in Italia valgono il 45,27% del totale mediterraneo. Si ricorda che i dati che hanno contribuito alla creazione del seguente grafico sono stati raccolti da Risposte Turismo e forniti dalle singole realtà portuali e istituti nazionali di statistica<sup>3</sup>.

**Graf. 1.7** Peso dell'Italia sul totale Mediterraneo per tipologia di traffico, 2020



Fonte: Risposte Turismo (2021) su dati forniti, dalle singole realtà portuali, MedCruise ed istituti nazionali di statistica.

<sup>3</sup> Laddove non presente la suddivisione tra imbarchi/sbarchi e transiti, si è provveduto a stimarne le quote sulla base di informazioni relative ad annualità precedenti così come dell'analisi degli itinerari di alcune navi tra quelle che con più frequenza hanno scalato in quei porti.

**in flessione tra 90% e 100% rispetto allo scorso anno il traffico crocieristico nel Mediterraneo**

La tabella che segue riporta il traffico totalizzato nel 2020 nei paesi mediterranei assieme ai dati dell'anno precedente.

Quanto emerge è come la flessione riguardi tutti: la flessione media registrata tra i top 5 in termini di traffico crocieristico è stata del 95,21%. Il decremento più consistente è stato subito dalla Grecia, che da 5,6 milioni di passeggeri è passata ad appena 62.558 (-98,87%), mentre Spagna e Malta si sono assestate ad un -93%, che le ha portate a calare rispettivamente da 6,7 milioni a 444.794 passeggeri e da 902.425 a 59.180. I 12,3 milioni di passeggeri accolti in Italia nel 2019 si sono ridotti a 645.071, per una diminuzione del 94,74%. Se si concentra l'analisi sui restanti paesi del Mediterraneo, tra lo scorso anno e quello precedente il calo medio si accentua fino a raggiungere il -98,29%. Se a Cipro è avvenuta una flessione del 91,29% (da 138.828 passeggeri nel 2019 a 12.086 nel 2020), nei porti di Slovenia ed Egitto essa ha raggiunto l'apice del 100%. Nei porti di Croazia, Montenegro, Turchia, Monaco e Albania si è invece aggirata attorno al 99%. Complessivamente nell'area mediterranea, dunque, si è balzati dai 31,5 milioni di passeggeri movimentati nel 2019 a 1,4 milioni del 2020, pari ad una variazione su base annua del -95,52%.

Analogamente la flessione in termini di toccate nave. Nei paesi rientranti nella top 5 si è passati da 12.363 nel 2019 a 804 nell'anno seguente. In Italia la diminuzione è stata del 92,54% (da 4.931 *cruise call* a 368), in Spagna del 93,87% mentre in Francia dell'88%. Tra i restanti paesi mediterranei, è stata Cipro ad aver registrato la flessione più contenuta (-74,47%) passando da 94 a 24 toccate nave. In tutti gli altri casi, fatta eccezione per Francia, Croazia e Israele, la diminuzione tra il 2019 e il 2020 è stata superiore al 90%.

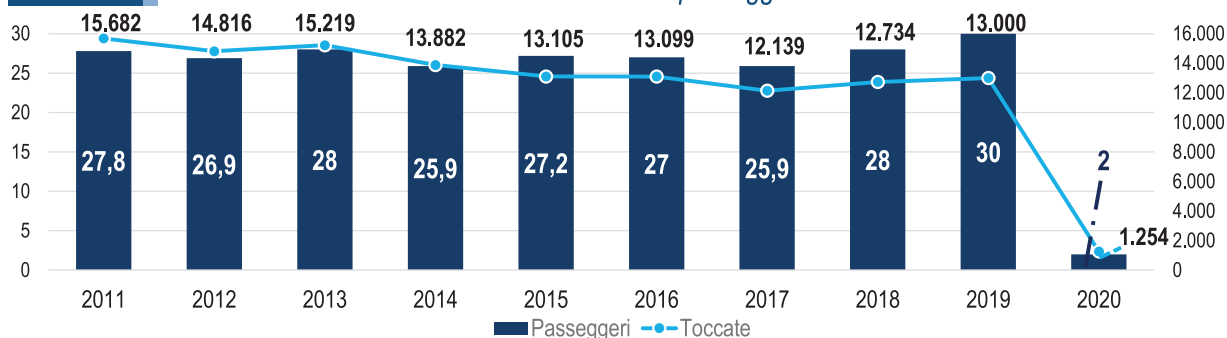
**> Tab. 1.6** Traffico crocieristico nei Paesi mediterranei, valori 2020 e variazioni sul 2019

	Passeggeri 2020	Passeggeri 2019	Var 2020/2019	Toccate nave 2020	Toccate nave 2019	Var 2020/2019
Italia	645.071	12.267.283	-94,74%	368	4.931	-92,54%
Spagna*	444.794	6.739.157	-93,40%	135	2.203	-93,87%
Francia*	147.054	2.866.876	-94,87%	129	1.075	-88,00%
Grecia	62.558	5.560.639	-98,87%	140	3.782	-96,30%
Malta	59.180	902.425	-93,44%	32	372	-91,40%
<b>TOP 5</b>	<b>1.358.657</b>	<b>28.336.380</b>	<b>-95,21%</b>	<b>804</b>	<b>12.363</b>	<b>-93,50%</b>
Croazia	16.522	1.417.178	-98,83%	147	1.239	-88,14%
Cipro	12.086	138.828	-91,29%	24	94	-74,47%
UK*	10.002	328.057	-96,95%	5	197	-97,46%
Israele	9.622	237.284	-95,94%	16	131	-87,79%
Montenegro	3.009	614.747	-99,51%	9	464	-98,06%
Turchia	1.824	201.093	-99,09%	5	238	-97,90%
Monaco	1.105	183.468	-99,40%	1	163	-99,39%
Albania	132	95.230	-99,86%	3	50	-94%
Slovenia	0	117.933	-100%	0	89	-100%
Egitto	0	72.964	-100%	0	55	-100%
<b>Altri paesi</b>	<b>54.302</b>	<b>3.406.782</b>	<b>-98,41%</b>	<b>210</b>	<b>2.720</b>	<b>-92,28%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.412.959</b>	<b>31.743.162</b>	<b>-95,55%</b>	<b>1.014</b>	<b>15.083</b>	<b>-93,28%</b>

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo da singole realtà portuali e da MedCruise Statistic Report (2020). (\*) UK comprende in questo caso unicamente il porto di Gibilterra e nel caso della Spagna e della Francia il dato è riferito unicamente ai loro porti mediterranei.

Considerando invece l'andamento del numero di passeggeri e delle toccate nave negli ultimi dieci anni secondo i dati raccolti dall'associazione MedCruise (che rappresentano una sottostima del reale valore di traffico nel Mediterraneo, a cui però sono stati aggiunti dati di alcuni porti affacciati sul Mar Nero e sull'Oceano Atlantico) il 2020 mostra il crollo dei movimenti (da 30 milioni a 2 milioni) e delle toccate nave, che sono diminuite da 13.000 a 1.254.

> **Graf. 1.8** Andamento 2011-2020 della movimentazione passeggeri\* e toccate nave nel Mediterraneo

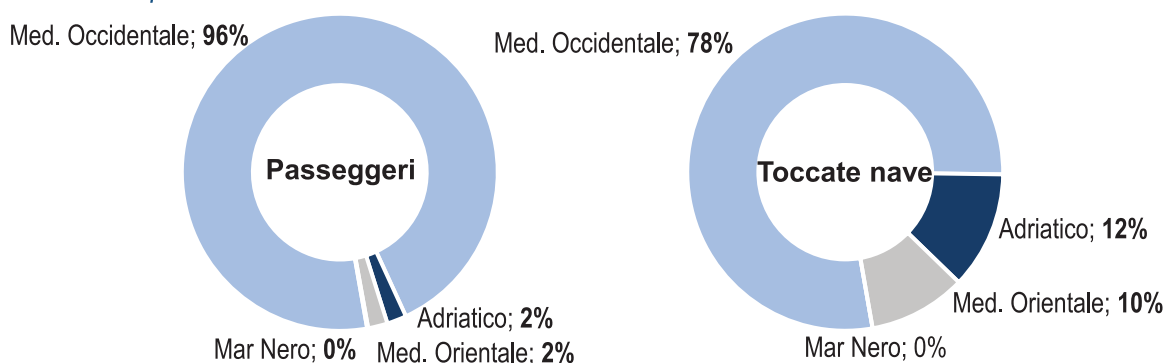


Fonte: MedCruise (2021), Cruise activities in MedCruise ports. Statistics 2020. Nota: il dato si riferisce ai membri MedCruise e dunque, seppur rappresentativo dell'intera realtà mediterranea, ne è una sottostima andando peraltro ad includere anche porti attigui al Mare Mediterraneo (es. porti spagnoli nelle Isole Canarie e Portogallo) Nota (\*): valore in milioni.

**nel 2020 la quasi totalità dei passeggeri ha navigato nel Mediterraneo Occidentale**

Nel 2020 la quasi totalità dei passeggeri ha navigato nel Mediterraneo Occidentale (96%, che include anche l'area atlantica), e soltanto un'esigua parte tra Adriatico e Mediterraneo Orientale. Non si è registrato traffico nel Mar Nero. In termini di toccate nave, invece, la situazione è apparsa leggermente diversa: le *cruise call* nel Mediterraneo Occidentale sono state all'incirca i tre quarti di quelle totali, mentre quelle nell'Adriatico e nel Mediterraneo Orientale rispettivamente il 12% e 10%. Il grafico successivo (1.12) mette in relazione la percentuale di traffico di ogni macroarea individuata da MedCruise negli ultimi dieci anni, ed in particolare nel 2011, 2015, 2018 e 2020. Lo scorso anno il traffico passeggeri è risultato molto più concentrato nel Mediterraneo Occidentale, guadagnando venti punti percentuali rispetto a due anni prima e addirittura trenta rispetto al 2011.

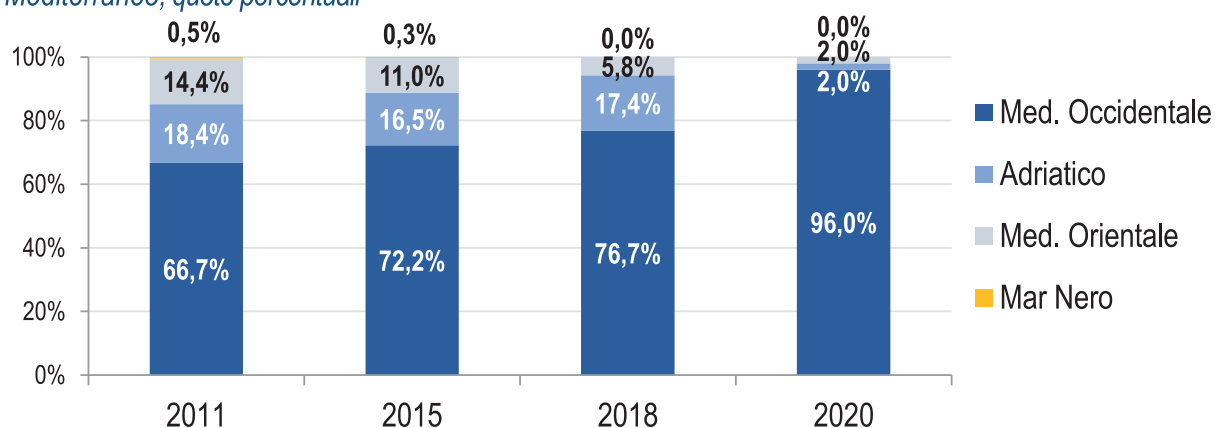
> **Graf. 1.9** Concentrazione traffico 2020 passeggeri e navi nelle 4 macroaree del Mediterraneo, quote percentuali



Fonte: MedCruise (2021), Cruise activities in MedCruise ports. Statistics 2020. Nota: il dato si riferisce ai membri MedCruise e dunque, seppur rappresentativo dell'intera realtà mediterranea, ne è una sottostima. Gli arrotondamenti percentuali limitati al primo decimale possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

Anche quest'anno, come proposto nelle due precedenti edizioni di Italian Cruise Watch, si torna a porre a confronto il traffico italiano con quello spagnolo (sia Mediterraneo che complessivo) negli ultimi anni, al fine di contestualizzare meglio l'andamento del nostro Paese, nonché avere punti di riferimento utili ad interpretare meglio i risultati e a stabilire traguardi futuri. Italia e Spagna, infatti, possiedono contesti

> **Graf. 1.10** Andamento 2011-2020 della concentrazione del traffico passeggeri nelle 4 macroaree del Mediterraneo, quote percentuali



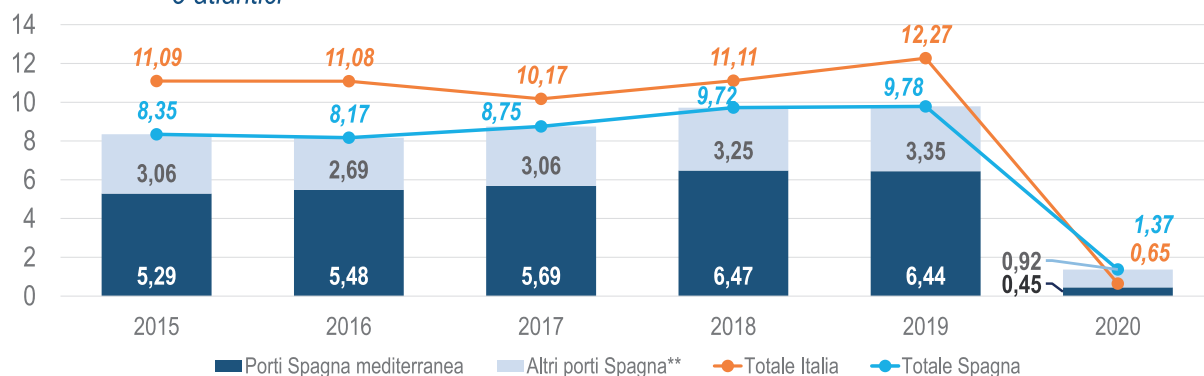
Fonte: MedCruise (2021), Cruise activities in MedCruise ports. Statistics 2020. Nota: il dato si riferisce ai membri MedCruise e dunque, seppur rappresentativo dell'intera realtà mediterranea, ne è una sottostima. Gli arrotondamenti % limitati al primo decimale possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

**trainato dai porti delle Isole Canarie, il traffico passeggeri in Spagna supera quello in Italia**

molto simili sotto vari punti di vista: economico, turistico e, soprattutto, per il fatto che stanno investendo molto sull'industria crocieristica.

Fino al 2019 l'andamento del traffico gestito dai porti italiani ha registrato qualche oscillazione fino a raggiungere il valore di 12,27 milioni nel 2019. Limitandosi alla sola componente Med dei porti spagnoli, l'andamento evidenzia invece una crescita continua, trainata dai risultati di Barcellona e Palma de Mallorca, che ha permesso di raggiungere 6,44 milioni di passeggeri movimentati nel 2019; dato che, esteso ai porti spagnoli che si affacciano sull'Oceano Atlantico, ha trapiantato il valore di 9,78 milioni. Il gap nei confronti dell'Italia, pertanto, si è assestato sui 2,5 milioni. La frenata di entrambi i Paesi nel 2020 ha portato i valori ai minimi storici ma si nota eccezionalmente il sorpasso della Spagna, trainato dai porti della costa atlantica (ed in particolare le isole Canarie) che nel 2020 hanno movimentato quasi un milione di passeggeri, superando anche i porti della Spagna mediterranea che si sono fermati a 450.000 movimenti. Lo scorso anno la Spagna ha totalizzato un traffico pari a 1,37 milioni, a differenza dell'Italia che si è fermata a 650.000 passeggeri.

> **Graf. 1.11** Andamento 2015-2020 del traffico passeggeri\* nei porti italiani e in quelli spagnoli mediterranei e atlantici



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo da singole realtà portuali. Nota: (\*) valori in milioni; (\*\*) il dato si riferisce ai porti della costa atlantica (es. Cadice e La Coruña) e ai porti delle Isole Canarie (es: i porti di Las Palmas e di Santa Cruz de Tenerife).

Risposte Turismo elabora da qualche anno e riporta in Italian Cruise Watch la classifica dei primi venti porti del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati, con le variazioni percentuali di ogni singolo porto rispetto all'anno precedente. Considerate le circostanze eccezionali

**cinque porti con più di  
100.000 passeggeri  
movimentati nel 2020**

che hanno segnato – e stanno continuando a segnare – il mondo intero dallo scorso anno, è chiaro come le variazioni appaiano tutte pesantemente influenzate in negativo, con gran parte dei valori in flessione di oltre il 90%. Nella parte alta della classifica, Civitavecchia ha movimentato complessivamente quasi 207.000 passeggeri, il 92,3% in meno rispetto all'anno precedente. Anche Barcellona e Palma de Mallorca, rispettivamente con 203.855 e 156.757 passeggeri, hanno registrato cali tra il 92 e il 93%. Pari al 90,3% la flessione di Genova, che si è assestata a poco più di 131.000 passeggeri. Tra i primi dieci porti in classifica, solo Savona e Palermo hanno subito un calo inferiore al 90%, segnatamente -88,7% e 85%, movimentando entrambe circa 75.000 passeggeri. Leggermente più contenuta la flessione delle toccate nave. Se Civitavecchia, con le sue 85 *cruise call*, ha avuto un calo dell'89,5%, dal canto loro Barcellona e Palma de Mallorca hanno raggiunto rispettivamente un -91,2% e un -93,4%, totalizzando 71 e 39 toccate. Solo a Palermo è avvenuto un calo inferiore all'80%, totalizzando 34 toccate, cinque in meno di Palma.

**> Tab. 1.7** Primi 20 porti del Mediterraneo, 2020

Porto	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave
	2020		Variazione % 2020/2019	
Civitavecchia	206.967	85	-92,3%	-89,5%
Barcellona	203.855	71	-93,5%	-91,2%
Palma de Mallorca	156.757	39	-92,9%	-93,4%
Genova	131.121	48	-90,3%	-82,1%
Marsiglia	123.604	36	-93,4%	-92,8%
Savona	75.568	25	-88,7%	-83,8%
Palermo	75.235	34	-85,0%	-78,8%
La Vailletta	59.180	32	-93,4%	-91,4%
La Spezia	53.996	23	-91,0%	-83,9%
Málaga	40.172	41	-91,6%	-85,8%
<b>Totale 10 porti</b>	<b>1.126.455</b>	<b>434</b>	<b>-92,1%</b>	<b>-89,4%</b>
Napoli	28.176	27	-97,9%	-94,1%
Valencia	26.286	12	-94,0%	-94,1%
Heraklion	19.998	24	-93,5%	-88,2%
Messina	19.537	19	-95,4%	-88,8%
Livorno	19.369	14	-97,7%	-97,1%
Cartagena	18.862	10	-92,5%	-94,0%
Pireo	16.640	76	-98,5%	-87,8%
Catania	12.386	17	-94,1%	-85,0%
Toulon-Var Provence	12.256	2	-92,7%	-97,7%
Corfù	10.448	13	-98,6%	-96,9%
<b>Totale 20 porti</b>	<b>1.310.413</b>	<b>648</b>	<b>-93,5%</b>	<b>-90,6%</b>

Fonte: Risposte Turismo (2021) su dati CLIA Europe, MedCruise e uffici nazionali di statistica e forniti dai singoli porti.

Nella seconda parte della classifica, invece, la flessione nel numero di passeggeri movimentati si accentua ancor di più superando, in tutti i porti, valori oltre il 92% e sfiorando, in alcuni casi, il 99%. Napoli, Livorno, Pireo e Corfù hanno registrato cali superiori al 97,5%, movimentando rispettivamente 28.176, 19.369, 16.640 e 10.448 passeggeri. Nel complesso, i primi venti porti del Mediterraneo hanno gestito 1.310.413 milioni di passeggeri, valore in diminuzione rispetto al 2019 del 93,5%. Leggermente più contenuta la flessione delle toccate (-90,6%), che raggiungono soglia 648, 8.141 in meno rispetto al 2019.

Nella tabella 1.8 vengono analizzati nel dettaglio i primi 10 porti della classifica, con indicazioni sul numero di passeggeri in imbarco o sbarco e transito. In termini assoluti per passeggeri *home-in* e *home-out*, nel 2020 è spiccato il porto di Palma de Mallorca, che da solo ha superato le 100.000 operazioni. A seguire Genova, con 80.494 operazioni di imbarco e sbarco. Spostando l'attenzione sui transiti, sono Civitavecchia e Barcellona a guidare la classifica, rispettivamente con 137.077 e 135.090 movimenti. Complessivamente i primi 10 porti del Mediterraneo hanno movimentato, nel 2020, 1.126.455 milioni di passeggeri; di questi il 33,14% in operazioni di imbarco e sbarco.

> **Tab. 1.8** *Primi 10 porti del Mediterraneo, dettaglio per tipologia di traffico, 2020*

	Imbarchi / Sbarchi	Transito	Totale traffico	Peso Imbarchi / Sbarchi
Civitavecchia	69.890	137.077	206.967	33,77%
Barcellona	68.765	135.090	203.855	33,73%
Palma	100.048	56.709	156.757	63,82%
Genova	80.494	50.627	131.121	61,39%
Marsiglia	35.845	87.759	123.604	29%
Savona	36.564	39.004	75.568	48,39%
Palermo	9.084	66.151	75.235	12,07%
La Valletta	358	58.822	59.180	0,60%
La Spezia	2133	51.863	53.996	3,95%
Malaga	5.948	34.224	40.172	14,81%
<b>Totale 10 Mediterraneo</b>	<b>409.129</b>	<b>717.326</b>	<b>1.126.455</b>	<b>36,32%</b>

Fonte: Risposte Turismo (2021) su dati MedCruise (2021) e dati forniti da singoli porti. Nota: valori assoluti in migliaia.

A seguire si illustrano le variazioni percentuali di traffico complessivo dei primi dieci porti del Mediterraneo nel breve e medio periodo. Anche nella tabella 1.9 prevale il segno negativo. Un rallentamento nella crescita evidente non solo rapportando il 2020 al 2019 – come illustrato precedentemente – ma anche rapportandolo al 2015, con percentuali comprese tra il -84,54% di Genova e il -92,31% di Savona, e al 2011, con quote comprese tra il -83,58% di Genova e il -93,71% di Malaga.

> **Tab. 1.9** *Primi 10 porti del Mediterraneo, traffico complessivo 2011, 2015 e 2018-2020*

Porto	2020	2019	2018	2015	2011	variazione %			
						2020/2019	2020/2015	2015/2011	2020/2011
Civitavecchia	0,21	2,65	2,44	2,27	2,58	-92,20%	-90,89%	-11,87%	-91,97%
Barcellona	0,20	3,14	3,04	2,54	2,66	-93,50%	-91,98%	-4,40%	-92,33%
Palma	0,16	2,22	2,05	2,00	1,61	-92,94%	-92,15%	24,11%	-90,26%
Genova	0,13	1,35	1,01	0,85	0,80	-90,28%	-84,54%	6,22%	-83,58%
Marsiglia	0,12	1,87	1,72	1,45	0,81	-93,38%	-91,48%	79,03%	-84,75%
Savona	0,08	0,67	0,85	0,98	0,95	-88,71%	-92,31%	3,56%	-92,03%
Palermo	0,08	0,50	0,58	0,55	0,57	-84,99%	-86,24%	-3,56%	-86,73%
La Valletta	0,06	0,90	0,71	0,67	0,56	-93,44%	-91,14%	20,07%	-89,37%
La Spezia	0,05	0,60	0,45	0,67	0,09	-91,02%	-91,91%	638,26%	-40,28%
Malaga	0,04	0,48	0,51	0,42	0,64	-91,56%	-90,42%	-34,39%	-93,71%
<b>Totale 10 porti</b>	<b>1,13</b>	<b>14,38</b>	<b>13,36</b>	<b>12,39</b>	<b>11,25</b>	<b>-92,16%</b>	<b>-90,91%</b>	<b>10,11%</b>	<b>-89,99%</b>

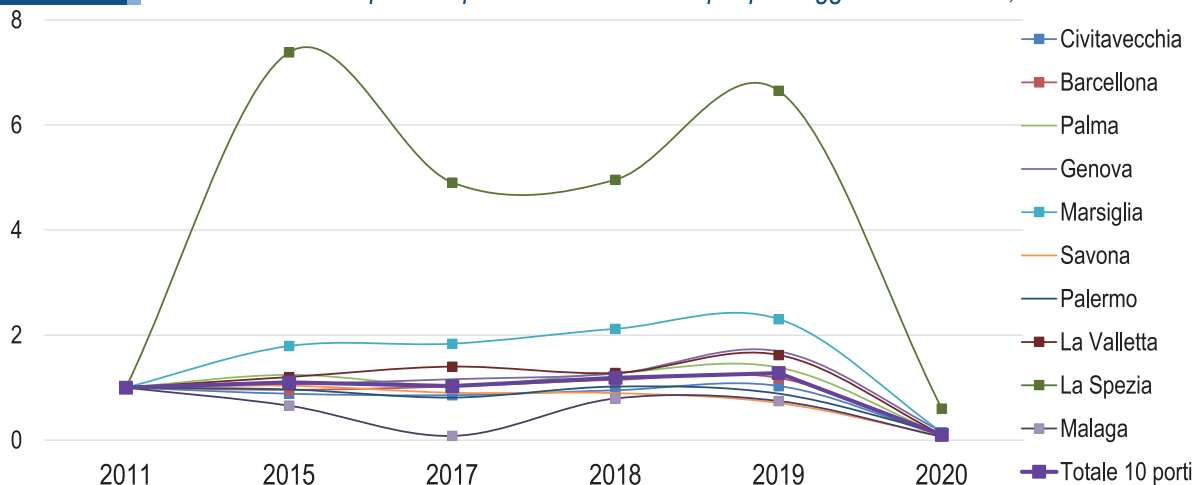
Fonte: elaborazioni Risposte Turismo (2021) su dati MedCruise, CLIA Europe e singole realtà portuali. Nota: valori assoluti in milioni.

senza eguali la crescita del porto della Spezia nell'ultimo decennio

Il grafico 1.14 presenta la crescita indicizzata dal 2011 al 2020 dei primi dieci porti del Mediterraneo. Considerando che il valore del 2011 viene posto pari a 1, il totale dei dieci porti, che nel 2019 era pari a 1,37, nel 2020 è risultato essere pari a 0,10. Il valore più basso è stato raggiunto dal porto di Malaga (0,06), mentre il più elevato da quello

della Spezia (0,60). Proprio di quest'ultimo porto si vuole sottolineare la crescita, che negli ultimi dieci anni – ad esclusione del 2020 – è stata nettamente superiore a quella di tutti gli altri: basti pensare che nel 2011 i passeggeri movimentati ammontavano a 90.408 per poi crescere vertiginosamente fino a 667.446 nel 2015.

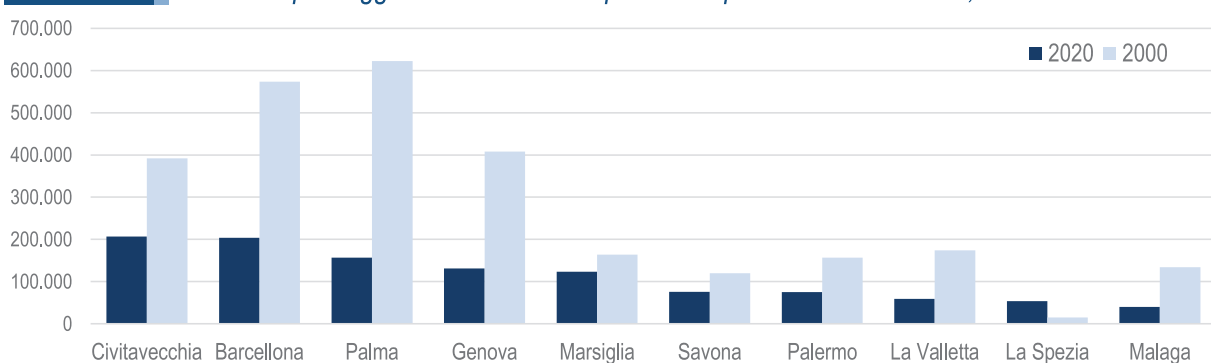
> **Graf. 1.12** Serie indicizzata dei primi 10 porti del Mediterraneo per passeggeri movimentati, 2011-2020



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo. Anno indice 2011=1.  
-2

Emblematica la rappresentazione del grafico successivo, che mostra come i valori di traffico siano stati, per quasi tutti i porti, inferiori nel 2020 rispetto a quelli di addirittura vent'anni prima. Una differenza che si coglie in particolar modo per 4 porti, tra essi quello di Palma de Maiorca, dove i passeggeri movimentati sono calati del -74,8% rispetto al 2000; ma anche nei porti di Genova e Barcellona, che hanno subito flessioni rispettivamente del -67,9% e -64,5%. Unico porto in crescita nel 2020 rispetto al 2000 quello della Spezia, che passando da 15.296 a 53.996 passeggeri, ha registrato un +253%.

> **Graf. 1.13** Confronto passeggeri movimentati dei primi dieci porti del Mediterraneo, 2000 e 2020



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo (2019).

Chiudono il paragrafo le stime del traffico crocieristico del 2021 – passeggeri movimentati e toccate nave – dei primi 20 porti del Mediterraneo e le variazioni sull'anno appena concluso.

Leader della classifica del Mediterraneo sarà quest'anno ancora Civitavecchia con Barcellona a venire superata anche da Genova che conquista il terzo posto nel Med. Va ricordato come i porti spagnoli abbiano potuto contare su traffico solo dal 7 giugno (nel caso del porto di Barcelona la prima nave è scalata il 26). Nonostante ciò, nel corso dell'estate il porto è tornato a movimentare crocieristi finì a raggiungere già al 30 settembre 213.000 passeggeri, saliti a metà ottobre a 287.000 pur non potendo contare ancora su un completo *airlift* e varietà in

nessun porto supererà il milione di passeggeri movimentati

i primi 20 porti del Mediterraneo movimenteranno oltre 4 milioni di passeggeri (erano 24 nel 2019)

portafoglio di navi da crociera, senza menzionare l'uscita definitiva dal mercato della compagnia iberica *Pullmatur*. In prospettiva, recenti dichiarazioni da parte dell'Autorità Portuale hanno indicato la presenza di 823 scali nel *cruise schedule* di Barcellona per il 2022, con dati molto simili a quelli previsti pre Covid. Tomando alla classifica si nota la presenza di 6 scali nazionali nei primi 10 valore che sale a 11 per l'intera top20.

Rimandando al prossimo capitolo per l'analisi dei porti italiani - ma ricordando la presenza per la prima volta di porti quali Monfalcone e Taranto - si nota la presenza di porti in rappresentanza di altri 4 paesi stranieri: Spagna (4 porti), Grecia (3), Francia (1), Malta (1).

Complice un traffico marginale lo scorso anno è Mykonos a far registrare la crescita più marcata per passeggeri nella top 10, sono infatti attesi quest'anno circa 190.000 crocieristi. Per numero di toccate è invece Corfù a far registrare la variazione più elevata passando da 13 a 220 toccate. Rispetto agli scorsi anni, scende nella parte bassa il porto francese di Marsiglia, il quale ha subito uno stop al traffico di navi da crociera fino al 30 giugno del 2021. Tutti i porti - com'era lecito attendersi - fanno segnare un segno positivo sia per passeggeri movimentati che per navi accolte ma può essere notato come i porti crocieristici a connotazione di home port grazie al *fly&cruise* come Palma de Mallorca e La Valletta siano cresciuti meno di altri porti. Le variazioni sono più o meno in linea tra la parte alta e bassa della classifica. Complessivamente i primi 20 porti Med movimenteranno oltre 4 milioni di crocieristi con una crescita del 232% sull'anno precedente, più marcata per numero di toccate nave a dimostrare una capacità ancora limitata complice la necessità di favorire il distanziamento a bordo e, in particolare nei porti greci, un rapporto passeggeri movimentati/toccate particolarmente contenuto (sotto i 1.000 movimenti medi per call), segnale della presenza di navi più piccole nell'area.

> Tab. 1.10 Stime sul traffico crocieristico del 2021 dei primi 20 porti del Mediterraneo e variazioni sul 2020

	Porto	Passeggeri	Toccate	Passeggeri	Toccate	Passeggeri	Toccate
		movimentati	nave	movimentati	nave	movimentati	nave
		2021	Variazione % 2021/2020		2020		
1	Civitavecchia	547.610	282	165%	232%	206.967	85
2	Genova	460.000	147	251%	206%	131.121	48
3	Barcellona	385.000	130	89%	83%	203.855	71
4	Palermo	300.000	101	299%	197%	75.235	34
5	Bari	232.000	116	3678%	955%	6.141	11
6	Palma de Mallorca	201.970	163	29%	318%	156.757	39
7	Napoli	200.000	90	610%	233%	28.176	27
8	Mykonos	190.000	251	20688%	1376%	914	17
9	Corfù	185.000	220	1671%	1592%	10.448	13
10	Savona	180.000	67	138%	168%	75.568	25
<b>Totale 10</b>		<b>2.881.580</b>	<b>1.567</b>	<b>222%</b>	<b>324%</b>	<b>895.182</b>	<b>370</b>
11	Pireo	180.000	300	982%	295%	16.640	76
12	Malaga	155.000	124	286%	202%	40.172	41
13	Marsiglia	150.000	85	21%	136%	123.604	36
14	Trieste	125.000	84	2117%	236%	5.637	25
15	La Valletta	122.520	71	107%	122%	59.180	32
16	Valencia	120.000	111	357%	825%	26.286	12
17	Monfalcone	115.000	84	-	-	0	0
18	La Spezia	90.000	50	67%	117%	53.996	23
19	Taranto	89.579	58	-	-	0	0
20	Messina	83.000	78	325%	311%	19.537	19
<b>Totale 20 porti</b>		<b>4.111.679</b>	<b>2.612</b>	<b>232%</b>	<b>312%</b>	<b>1.240.234</b>	<b>634</b>

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo, Italian Cruise Watch 2021 su elaborazioni interne, dati forniti o rilasciati pubblicamente dai singoli porti.



### 1.3 L'Italia ha bisogno del turismo crocieristico

**oltre 150 miliardi di dollari la spesa totale attivata dalla cruise industry nel mondo nel 2019**

**in Italia il 9-10% dell'impatto economico mondiale della cruise industry, l'11% degli occupati**

**il traffico crocieristico atteso a fine 2021 permetterà il recupero di oltre 100 milioni di euro di impatto diretto per l'economia turistica italiana**

Nella stagione dei record, il 2019, l'impatto economico totale della crocieristica aveva superato nel mondo - secondo CLIA - i 150 miliardi di dollari (154,5) con oltre un terzo generato da spese dirette. Il numero di posti di lavoro equivalenti nel 2019 ha sfiorato gli 1,2 milioni per 50,53 miliardi in salari.

Fatta eccezione per gli Stati Uniti (ed in particolare lo stato della Florida), l'Italia è tra i Paesi nel mondo che più ha beneficiato dell'esistenza e presenza di questa *industry*: gli ultimi dati avevano indicato in quasi 6 i miliardi di euro il valore dell'impatto economico diretto in Italia e una stima di posti di lavoro attivati nel comparto a sfiorare le 120.000 unità. Complessivamente l'Italia beneficia quindi di una quota di impatto tra il 9 e il 10% del totale mondiale in termini economici, valore che sale a sfiorare l'11% in termini occupazionali. Nel mondo quindi, più di un'unità di lavoro su dieci collegata alla crocieristica è italiana.

Come già segnalato in precedenti edizioni di Italian Cruise Watch sono valori generati da una molteplicità di direttrici possibili e l'Italia può contare su tutte. L'Italia infatti è luogo in cui le compagnie di crociera hanno stabilito uffici, sedi commerciali e operative oltre a strutture per gli equipaggi. Come noto, rispetto alla prima menzionata Florida (che da sola - si ricorda - sviluppa con i suoi tre porti principali un traffico crocieristico superiore all'intera Italia), il nostro Paese conta numerosi cantieri in cui si realizza la costruzione o la riparazione e manutenzione - ordinaria e straordinaria - di navi da crociera.

L'Italia è però *terra di turismo crocieristico*, con un impatto economico in gran parte attivato dalle spese prodotte dai passeggeri delle navi, e che dunque dipendono, nel calcolo complessivo, dall'entità procapite di tale spesa così come dal volume complessivo di traffico.

Nella scorsa edizione del report fu presentata la stima di quasi 1 miliardo di euro per il mancato contributo della crocieristica all'economia turistica italiana nel 2020, rispetto ai valori assicurati nel 2019. Il balzo in avanti del traffico che ci si attende a fine 2021 porterà a recuperare oltre 100 milioni di euro. Le spese si sviluppano in ristorazione ed altri consumi di tipo turistico a terra così come pernottamenti e giornate di vacanza *pre-post cruise*. Servizi forniti da una moltitudine di operatori turistici che pur non operando unicamente a supporto della crocieristica vedono in essa un'area di business.

In maniera analoga alle proiezioni dello scorso anno, tale impatto diretto è da riferirsi esclusivamente alle spese dei passeggeri e non al resto dell'economia prodotta e movimentata dall'intera industria crocieristica. Si è giunti a tale stima analizzando le variazioni di movimentazioni passeggeri per singolo porto crocieristico italiano, la composizione in essi del traffico tra imbarchi e sbarchi e transiti, i valori di spesa media dei crocieristi (a fonte singole indagini locali quando disponibili o utilizzando la media europea a fonte CLIA negli altri casi), tenendo conto di come, nel periodo 2020-2021, siano prevalse le escursioni organizzate, mentre rimane - seppure più contenuta per la ridotta quota di turisti intercontinentali - il numero di coloro che si fermano uno o più giorni nelle città dopo l'imbarco o lo sbarco dalla nave.

La componente di offerta che più ha recuperato è quella delle attività ricreative, culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni a terra, che da sole pesano per circa il 35% della spesa (in termini

assoluti 33,76 milioni di euro riattivati sui territori italiani rispetto a quanto realizzato lo scorso anno).

È stato possibile stimare anche quale territorio ha recuperato di più su scala regionale, relativamente ad alcune aree nelle quali arrivano, e si muovono, i crocieristi. Gli effetti territoriali generati dal turismo crocieristico di quest'anno si distribuiscono su quasi tutte le regioni italiane che si affacciano sul mare, per quanto alcune di esse hanno recuperato in misura maggiore.

**In Lazio, Liguria e Sicilia  
riattivati nel 2021  
quasi 90 milioni di euro  
di spese dei crocieristi  
rispetto al 2020**

Il Lazio è la regione che ha più beneficiato della ripartenza con quasi 32,78 milioni di euro in più sul 2020, seguito dalla Liguria con 30,3. A Seguire la Sicilia con 23 milioni di euro in più rispetto all'anno precedente, poi Campania e Puglia rispettivamente con 14 e 10 milioni di euro di spese turistiche riattivate. Si tratta di valori ancora molto contenuti, soprattutto se confrontati con le ultime proiezioni prodotte prima della pandemia. La riduzione su quel potenziale è ancora pari all'85,8%.

**3,6 milioni di ore di lavoro  
in più grazie al recupero  
del turismo crocieristico**

L'attivazione economica generata dal turismo crocieristico si collega direttamente alla creazione e mantenimento di opportunità occupazionali. Il recupero economico stimato attiva 2.000 unità di lavoro equivalente (pari a 3,6 milioni di ore di lavoro in più sull'anno precedente).

## 2

## Il traffico crocieristico in Italia

- 2.1 Il traffico crocieristico in Italia nel 2020
- 2.2 Gli andamenti stagionali del traffico nel 2020
- 2.3 L'evoluzione del traffico dal 2011 al 2020
- 2.4 I confronti, le stime 2021 e le previsioni 2022

## 2.1 Il traffico crocieristico in Italia nel 2020

**-94,7% la flessione nei passeggeri movimentati, pari a 645.071**

Come ampiamente illustrato nel capitolo precedente, in maniera analoga alla domanda crocieristica nel panorama internazionale, anche quella italiana – a partire da marzo 2020 – ha subito una brusca frenata. Se il 2019, con i suoi 12,27 milioni di movimenti passeggeri nei porti italiani, aveva rappresentato l'anno record, il 2020 si è fermato a 645.071 passeggeri movimentati, una flessione pari al -94,7%. Più nel dettaglio, gli imbarchi e sbarchi sono stati 220.714 (di cui più di 210.000 concentrati nei primi dieci porti per movimenti passeggeri), mentre i transiti hanno raggiunto quota 420.700 (di cui quasi 413.000 riferibili ai primi dieci porti). Rispettivamente, due flessioni pari al -95% e -94,5% rispetto all'anno precedente.

Anche le toccate nave hanno registrato una diminuzione senza precedenti, passando dalle 4.931 del 2019 alle 368 del 2020, corrispondente ad una variazione in negativo del 92,5% tra i due anni.

Il calo complessivo rispecchia quello dei singoli porti, che nel 2020 hanno registrato diminuzioni nella maggior parte dei casi dell'oltre 90%. Particolarmente accentuate le flessioni di Venezia e Bari, che in entrambi i casi hanno sfiorato la soglia del 100%: -99,6% nel porto veneziano, -99,1% in quello pugliese. Considerando la *top 10* per movimenti passeggeri, a subire i cali più contenuti – se così si possono definire – sono i porti di Palermo e Savona, rispettivamente con un -85% e -88,7%.

**23 i porti nazionali che hanno accolto navi da crociera nel 2020**

Nel 2020 sono 23 i porti che hanno registrato traffico crocieristico, numero in netto calo rispetto ai 56 dell'anno precedente. La seguente tabella (2.1) riporta, per ognuno di quei 23 porti, i dettagli di traffico 2020, ed in particolare il numero di passeggeri, quello delle toccate nave e le rispettive quote percentuali.

Civitavecchia, con i suoi 206.967 passeggeri movimentati e 85 toccate nave (rispettivamente 2,4 milioni e 715 in meno rispetto al 2019) si mantiene in prima posizione. Venezia, invece, esce dalle prime dieci posizioni scivolando dal secondo posto all'undicesimo.

**solo due i porti con oltre cento mila passeggeri nel 2018**

Il 99,6% in meno citato nelle righe precedenti, infatti, si tramuta in un calo di 1,6 milioni di passeggeri tra i due anni, che ha portato a registrare nel 2020 appena 5.653 movimenti, per 10 *cruise call*.

A superare i 100.000 movimenti lo scorso anno, soltanto un altro porto: quello di Genova. Precisamente, sono stati 131.121, per 48 toccate nave. Si può notare come, assieme, Civitavecchia e Genova abbiano accolto più di metà dei passeggeri movimentati in Italia in tutto il 2020, oltre che il 44% delle toccate nave.

&gt; Tab. 2.1 | Porti crocieristici italiani e traffico complessivo Italia 2020, valori assoluti e percentuali

Pos.	Porto	Regione	2020		Valori % sul totale	
			Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave
1	Civitavecchia	LAZIO	206.967	85	32,08%	23,10%
2	Genova	LIGURIA	131.121	48	20,33%	13,04%
3	Savona	LIGURIA	75.568	25	11,71%	6,79%
4	Palermo	SICILIA	75.235	34	11,66%	9,24%
5	La Spezia	LIGURIA	53.996	23	8,37%	6,25%
4	Napoli	CAMPANIA	28.176	27	4,37%	7,34%
7	Messina	SICILIA	19.537	19	3,03%	5,16%
8	Livorno	TOSCANA	19.369	14	3,00%	3,80%
9	Cagliari	SARDEGNA	7.289	14	1,13%	3,80%
10	Bari	PUGLIA	6.141	11	0,95%	2,99%
11	Venezia	VENETO	5.653	10	0,88%	2,72%
12	Trieste	FRIULI V.G.	5.637	25	0,87%	6,79%
13	Catania	SICILIA	4.206	8	0,65%	2,17%
14	Brindisi	PUGLIA	2.291	4	0,36%	1,09%
15	Corigliano Calabro	CALABRIA	1.562	4	0,24%	1,09%
16	Ancona	MARCHE	1.364	2	0,21%	0,54%
17	Giardini Naxos	SICILIA	239	3	0,04%	0,82%
18	Amalfi	CAMPANIA	176	2	0,03%	0,54%
19	Sistiana	FRIULI V.G.	160	4	0,02%	1,09%
20	Porto S. Stefano	TOSCANA	130	1	0,02%	0,27%
21	Ponza	LAZIO	123	1	0,02%	0,27%
22	Gallipoli	PUGLIA	78	3	0,01%	0,82%
23	Portoferraio	TOSCANA	53	1	0,01%	0,27%
<b>TOTALE ITALIA</b>			<b>645.071</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: Risposte Turismo, Italian Cruise Watch 2021.

**più del 50% dei passeggeri movimentati in Italia nel 2020 in soli cinque porti**

Altri tre porti hanno conteggiato più di 50.000 movimenti: Savona e Palermo si sono assestati sui 75.000 (sebbene le toccate nel porto siciliano siano state 9 in più rispetto a quello ligure, 34 rispetto a 25), mentre il porto della Spezia quasi 54.000, per 23 *cruise call*. Tutti e tre i porti vedono crescere la quota di traffico passeggeri sul totale Italia rispetto all'anno precedente di circa cinque punti percentuali, assestandosi attorno al 10% e scalando alcune posizioni in classifica se messi a confronto con il 2019. Nel loro caso, le flessioni nei movimenti di passeggeri rispetto all'anno precedente si sono attestate tra le 400.000-600.000.

Il porto di Napoli, con 28.176 passeggeri movimentati e 27 toccate nave (pari rispettivamente al 4,37% e 7,34% del totale italiano) scivola in sesta posizione, accusando una flessione di 1,3 milioni nei movimenti e di 430 nelle toccate rispetto all'anno prima.

Solamente altri due porti, segnatamente Messina e Livorno, hanno registrato nel 2020 quasi 20.000 passeggeri movimentati. Con 19.537 movimenti e 19 toccate il primo, e con 19.369 movimenti e 14 toccate il secondo, la loro quota costituisce in entrambi i casi circa il 3% dei movimenti in Italia. Tutti gli altri non superano la soglia dei 10.000.

**14 i porti in cui la quota di passeggeri movimentati è inferiore all'1%**

Interessante segnalare come dal decimo porto in classifica a seguire, per ciascuno di essi la quota di passeggeri movimentati sul totale italiano è inferiore all'1%. Oltre al caso veneziano citato in precedenza, uscito dalla *top 10*, si fa notare anche il porto di Corigliano Calabro che, rispetto al 2019, con i suoi 1.562 movimenti e 4 *cruise call*, entra nella classifica dei primi venti porti e si posiziona al quindicesimo posto.

Nella parte bassa della classifica si individuano tre porti che, nel 2020, hanno accolto soltanto una nave da crociera: Port'Argentario (Porto Ercole e Porto S. Stefano), Ponza e Portoferraio, con un numero di passeggeri movimentati tra i 50 e i 130. A questi, con i suoi 78, si aggiunge il porto di Gallipoli, a fronte di 3 *cruise call*.

Come illustrato nella tabella 2.2, nel 2020 la concentrazione dei primi tre porti per numero di passeggeri movimentati si attesta al 64,1%, in crescita di quasi venti punti percentuali rispetto al 2019. Distacco che si nota ancor di più se vengono presi in considerazione i primi cinque porti, che assieme hanno movimentato più di 4/5 dei passeggeri in Italia. Mentre, in relazione alle toccate nave, è pari al 49,9% la concentrazione nei primi tre porti (sette punti percentuali in più rispetto al 2019), quota che sale al 58,4% con i primi 5 porti (in crescita di nove punti percentuali rispetto all'anno precedente. Complessivamente, dunque, nel 2020 si è determinata una concentrazione di movimenti e toccate decisamente più accentuata, dimostrando come la pandemia abbia influenzato lo scenario italiano incrementando il differenziale tra i primi porti e i rimanenti.

**> Tab. 2.2** La concentrazione del traffico nei porti crocieristici italiani, 2020

2020 (2019)*	Primi 3	Primi 5	Primi 10	Primi 20
<i>Passeggeri movimentati</i>	64,1% (45,8%)	84,2% (63,5%)	96,6% (86,9%)	99,9% (97,4%)
<i>Toccate nave</i>	42,9% (35,6%)	58,4% (49%)	81,5% (66,4%)	98,6% (81,7%)

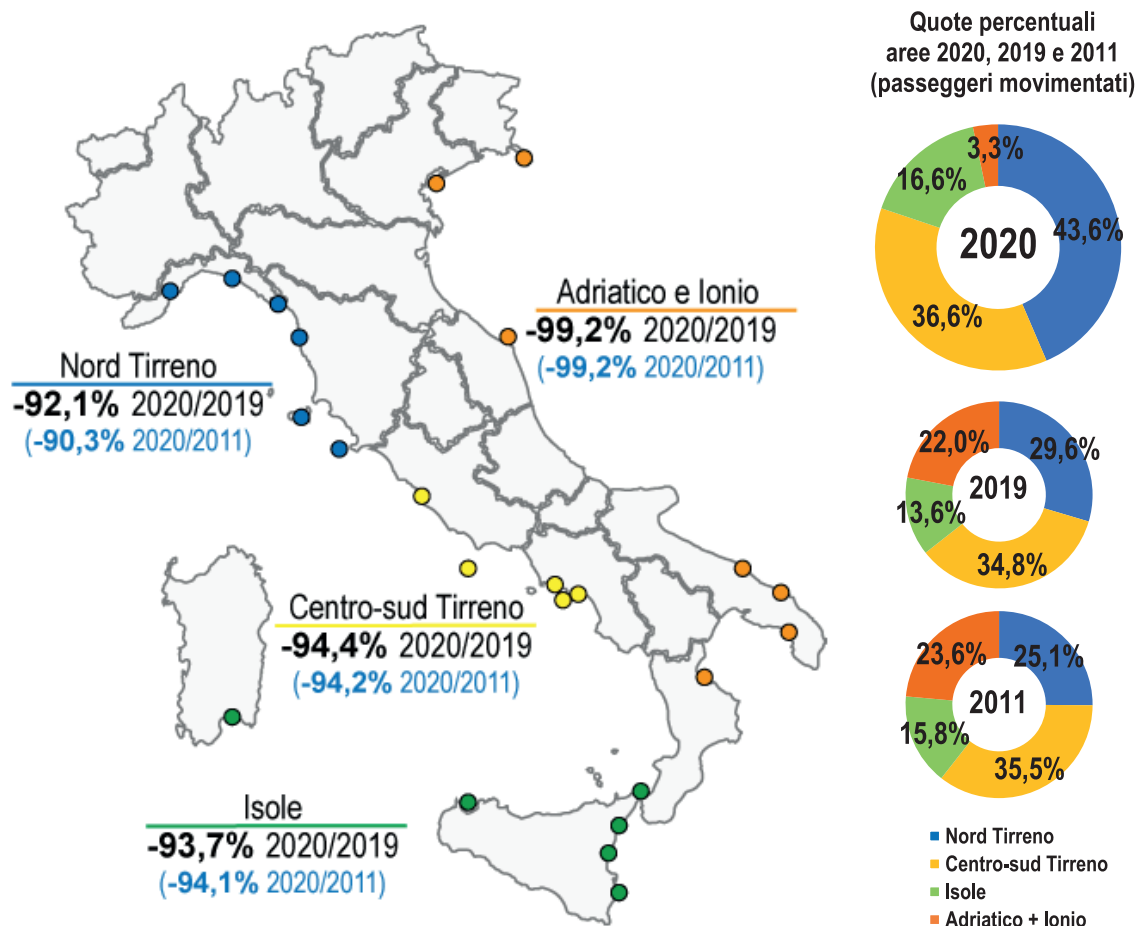
Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota (\*): tra parentesi si riporta il valore 2019.

La figura 2.1 presenta le variazioni di traffico crocieristico del 2020 sul 2019 e sul 2011 nelle quattro macroaree geografiche rappresentate dai maggiori porti crocieristici italiani, con le rispettive quote percentuali. Naturalmente, tra il 2019 e il 2020 tutte le aree hanno registrato una diminuzione in termini assoluti nel numero di passeggeri movimentati, sebbene in alcune questa sia stata più accentuata rispetto ad altre. Se, infatti, nell'area adriatica la flessione è stata pari quasi al 100% – segnatamente al 99,2% – in quella nord tirrenica invece si è assestata attorno al 92,1%. Comprese tra il -93% e il -94% le variazioni in negativo nelle isole e nella zona sud tirrenica.

**crocieristica concentrata prevalentemente nel nord Tirreno, a discapito dell'Adriatico e Ionio**

In termini di quote percentuali, si evidenzia chiaramente come l'area nord tirrenica abbia guadagnato molto terreno a discapito di quella adriatica. Nel 2020 il Nord Tirreno ha infatti movimentato il 43,6% dei passeggeri in Italia, incrementando la propria quota di 14 punti percentuali rispetto all'anno prima. Al contrario, soltanto il 3,3% dei movimenti di passeggeri in Italia sono stati ravvisati nei mari Adriatico e Ionio: una riduzione di quasi 19 punti percentuali rispetto al 2019. Le quote delle restanti due aree sono invece risultate piuttosto simili: in crescita di poco meno del 2% il Tirreno Centro-Meridionale, del 3% le isole. La particolare situazione dovuta alle dinamiche pandemiche ha mostrato, sostanzialmente, un traffico crocieristico che si è sviluppato quasi esclusivamente nell'area tirrenica, mentre è risultato quasi nullo in quella adriatica.

> Fig. 2.1 Il traffico crocieristico per area, variazioni 2020/2019 e 2020/2011



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: nella figura vengono indicati i porti per i quali è disponibile l'intera serie storica 2011-2020 aggregabile per area. Gli arrotondamenti percentuali limitati al primo decimale possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

**movimentato il 90% dei passeggeri in Italia tra Liguria, Lazio e Sicilia**

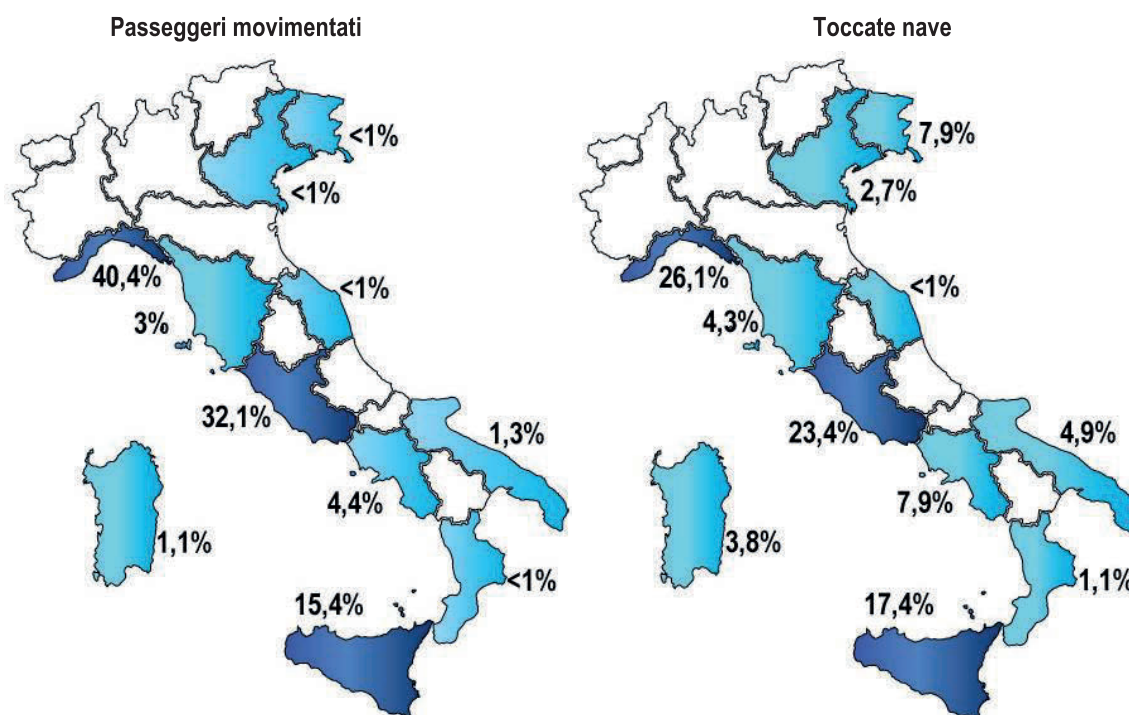
Nella tabella 2.3 i dati dei singoli porti italiani vengono aggregati per regione. Nella quasi totalità dei casi sono avvenute riduzioni oltre il 90%: le più elevate, pari al 100%, in Emilia-Romagna e in Abruzzo (comunque poco interessate dal turismo crocieristico anche nel 2019), seguite da Veneto (-99,6%), Puglia (-98,9%) e Marche (-98,6%). Da notare – in linea con quanto esposto nel grafico precedente – come si tratti di regioni affacciate tutte sull'area adriatica-ionica. In termini assoluti, la Liguria – con i suoi 3 porti crocieristici, 260.685 passeggeri movimentati e 96 toccate nave – si conferma al primo posto, avendo movimentato nel 2020 due passeggeri su cinque in Italia. Segue il Lazio, con 207.090 movimenti (pari al 32,1% sul totale) e 86 toccate nave. Sale in classifica la Sicilia, che guadagna due posizioni con i suoi quasi 100.000 passeggeri movimentati e 64 toccate nave. La Sicilia è anche la regione che ha registrato il maggior numero di porti interessati da traffico: quattro in totale. Complessivamente, come evidenziato anche in figura 2.2, queste tre regioni nel 2020 hanno movimentato quasi il 90% dei passeggeri in Italia. Campania e Toscana, rispettivamente con 28.352 e 19.552 passeggeri movimentati e con 29 e 16 toccate nave, hanno accolto assieme poco più del 7% dei movimenti totali. Guardando la parte bassa della classifica, dalla tabella si può inoltre notare come sei regioni, nel 2020, abbiano movimentato singolarmente meno dell'1% dei passeggeri in Italia. Da segnalare, infine, la netta flessione del Veneto, che da 1,6 milioni di movimenti nel 2019, è passata ad accoglierne 5.653 nel 2020.

> **Tab. 2.3** Il traffico crocieristico per regione nel 2020, valori assoluti, quote percentuali e variazioni sul 2019

Posizione			2020			Distribuzione % sul totale		Variazione % sul 2019	
2020	2019	Regione	Porti crocieristici*	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave
1	1	LIGURIA	3	260.685	96	40,4%	26,1%	-90,5%	-86,9%
2	2	LAZIO	2	207.090	86	32,1%	23,4%	-92,2%	-89,8%
3	5	SICILIA	4	99.217	64	15,4%	17,4%	-91,9%	-91,9%
4	4	CAMPANIA	3	28.352	29	4,4%	7,9%	-98,2%	-96,2%
5	6	TOSCANA	3	19.552	16	3,0%	4,3%	-97,9%	-96,9%
6	7	PUGLIA	3	8.510	18	1,3%	4,9%	-98,9%	-94,6%
7	8	SARDEGNA	1	7.289	14	1,1%	3,8%	-98,5%	-94,2%
8	9	FRIULI V.G.	2	5.797	29	0,9%	7,9%	-96,7%	-62,8%
9	3	VENETO	1	5.653	10	0,9%	2,7%	-99,6%	-98,0%
10	12	CALABRIA	1	1.562	4	0,2%	1,1%	-83,0%	-71,4%
11	10	MARCHE	1	1.364	2	0,2%	0,5%	-98,6%	-97,3%
12	11	EMILIA ROMAGNA	0	0	0	0%	0%	-100%	-100%
13	13	ABRUZZO	0	0	0	0%	0%	-100%	-100%
<b>TOTALE</b>			<b>24</b>	<b>645.071</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-94,7%</b>	<b>-92,5%</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: (\*) il numero indica i porti che hanno registrato traffico nel 2020. Gli arrotondamenti percentuali limitati al primo decimale possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

> **Fig. 2.2** Ripartizione per regione del traffico crocieristico italiano, 2020



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**Venezia perde la leadership come home port**

Le tabelle 2.4 e 2.5 mostrano i dati relativi ai primi dieci porti crocieristici italiani distinguendo le tipologie di traffico passeggeri tra imbarchi-sbarchi e transiti. In merito agli imbarchi-sbarchi, tre porti registrano, nel 2020, un valore a cinque cifre: Genova conquista la prima posizione con 80.494 passeggeri imbarcati-sbarcati, seguita da Civitavecchia e Savona, rispettivamente con 69.890 e 36.564 imbarchi-sbarchi. Il peso di questa tipologia di traffico a Genova si attesta al 61,4% sul totale del traffico del porto; mentre, nel caso degli altri due, rispettivamente al 33,8% e al 48,4%.

Altri due scali, segnatamente Napoli e Palermo, si avvicinano alle 10.000 unità, mentre i restanti registrano cifre inferiori ai 4.000 passeggeri imbarcati-sbarcati. Venezia, dopo aver mantenuto per qualche anno la leadership di questa classifica, scivola al settimo posto con 4.642 passeggeri movimentati. Chiudono la lista i porti di Bari e Messina, con cifre intorno al migliaio di passeggeri imbarcati-sbarcati.

> **Tab. 2.4** I primi 10 porti per traffico in imbarco/sbarco, 2020

Porto	Imbarchi-sbarchi	Peso Imbarchi/sbarchi sul traffico totale
1 Genova	80.494	61,4%
2 Civitavecchia	69.890	33,8%
3 Savona	36.564	48,4%
4 Napoli	9.474	33,6%
5 Palermo	9.084	12,1%
6 Trieste	4.732	79,0%
7 Venezia	4.642	82,1%
8 La Spezia	2.133	4,0%
9 Bari	1.304	21,2%
10 Messina	1.242	6,4%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**Civitavecchia è l'unico porto a superare i cento mila transiti nel 2020**

Analizzando la situazione dal punto di vista dei transiti, è anche quest'anno Civitavecchia a primeggiare con 137.077 passeggeri. Guadagna cinque posizioni nel 2020, portandosi al secondo posto, Palermo con 66.151 transiti (che pesano per l'87,9% sul totale del traffico del porto). Intorno ai 50.000 transiti i porti della Spezia e di Genova. Savona, che nel 2019 si classificava nono, lo scorso anno con i suoi 39.004 transiti ha recuperato quattro posizioni. Perdono, invece, qualche piazzamento i porti di Napoli e Livorno, nel 2019 rispettivamente al secondo e terzo posto. Nel 2020 lo scalo toscano ha registrato 19.328 transiti (sesto posto), mentre quello partenopeo 18.702 (settimo posto), cifra molto simile a quella di Messina (18.295).

> **Tab. 2.5** I primi 10 porti per traffico in transito, 2020

Porto	Transiti	Peso Transiti sul traffico totale
1 Civitavecchia	137.077	66,2%
2 Palermo	66.151	87,9%
3 La Spezia	51.863	96,0%
4 Genova	50.627	38,6%
5 Savona	39.004	51,6%
6 Livorno	19.328	99,8%
7 Napoli	18.702	66,4%
8 Messina	18.295	93,6%
9 Cagliari	6.826	93,6%
10 Bari	4.837	78,8%

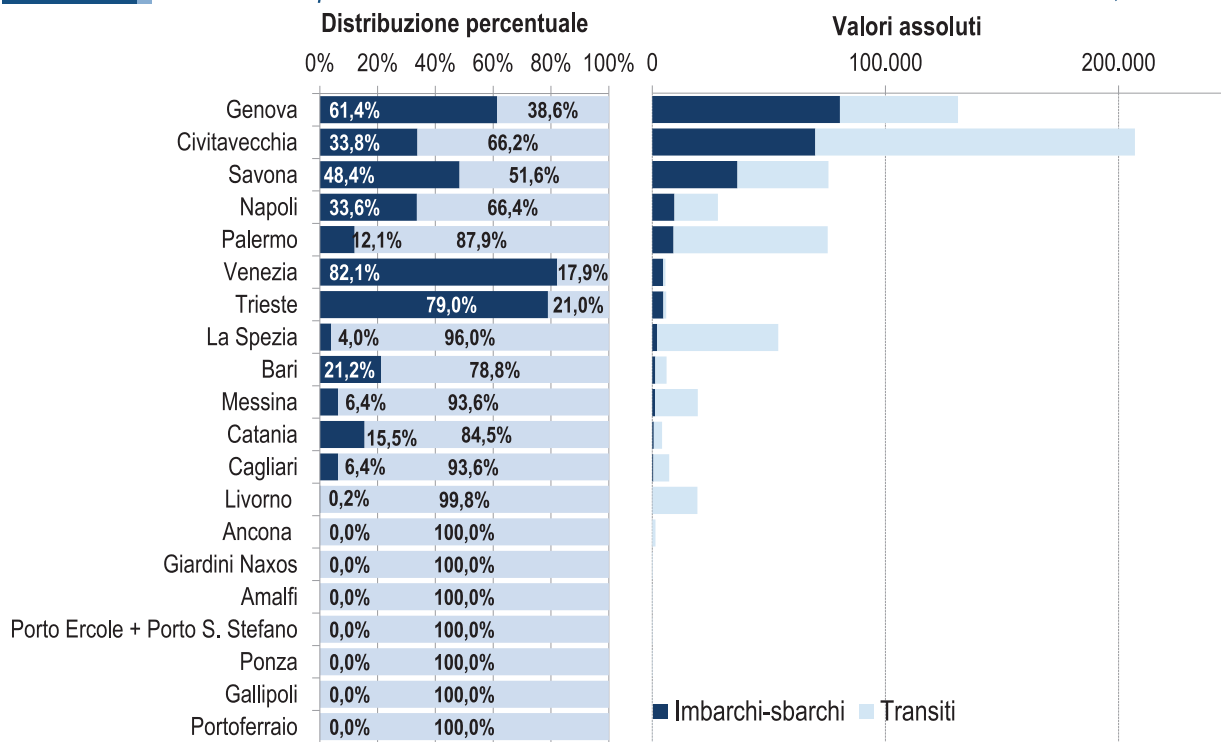
Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.



**4 movimenti su 5 a Venezia sono imbarchi-sbarchi**

Il grafico 2.1 è dedicato a rappresentare il rapporto fra imbarchi-sbarchi e transiti nei tredici porti che hanno registrato nel 2020 operazioni in qualità di home port. Anche quest'anno, nonostante i valori assoluti notevolmente diminuiti, Venezia si conferma il porto che, in rapporto, ha registrato più imbarchi-sbarchi (82,1%) che transiti, seguito da Trieste (79%) e da Genova (61,4%). I porti nei quali sono i transiti a pesare in misura maggiore sono Livorno (99,8%) e La Spezia (96%).

**Graf. 2.1** Distribuzione percentuale del traffico tra imbarchi/sbarchi e transiti e valori assoluti, 2020



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

## 2.2 Gli andamenti stagionali del traffico nel 2020

### traffico azzerato nei mesi estivi, tra aprile e luglio

Tradizionalmente i porti crocieristici italiani registrano traffico durante tutti i mesi dell'anno, sebbene ognuno sia caratterizzato da stagionalità leggermente diverse. Assieme a destinazioni turistiche frequentate in particolare nei mesi estivi, ci sono scali a connotazione home port quali Genova e Savona o porti misti quali Palermo o Napoli che mostrano una stagione più omogenea nel corso dell'anno, visitati anche nei mesi invernali da navi da crociera. Tale situazione è dovuta a vari fattori: alle caratteristiche climatiche dell'area, alle condizioni meteo marine di accesso al porto, al tipo di itinerari sviluppati, alla possibilità di escursioni proponibili ai crocieristi anche nei mesi invernali.

La tabella 2.6 mostra l'andamento del traffico di 15 porti italiani per numero di passeggeri per ogni mese del 2020. In un anno del tutto singolare per ragioni già ampiamente esposte anche nei capitoli precedenti, si può notare come, per buona parte dei porti, la concentrazione di traffico maggiore si sia registrata nei primi due mesi dell'anno, quando il Covid-19 non rappresentava ancora una minaccia. A partire da marzo, invece, tutti hanno subito una drastica frenata fino ad azzerare del tutto – o quasi – i movimenti di passeggeri tra i mesi di aprile e luglio. Dopodiché, da agosto si è assistito ad una lenta ripresa solo per alcuni porti che hanno permesso di raggiungere nuovi picchi tra i mesi di settembre e novembre.

Dei porti, una parte di essi – segnatamente Civitavecchia, Genova, Savona, Palermo, La Spezia, Messina, Livorno e Venezia – ha registrato le concentrazioni maggiori di traffico tra gennaio e febbraio, con valori che variano tra il 30 e il 73%, mentre altri – in particolare Napoli, Cagliari, Bari, Trieste, Catania e Brindisi – hanno fatto segnare i numeri più alti nella parte finale dell'anno, con valori tra il 28 e il 74%, visto che tra gennaio e febbraio il traffico era risultato nullo, o comunque prossimo allo zero.

> Tab. 2.6 Distribuzione mensile dei passeggeri movimentati nei primi 15 porti italiani, 2020

Porto	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Civitavecchia	39,3%	35,3%	8,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	1,7%	2,8%	7,6%	2,5%	1,7%
Genova	34,0%	34,1%	6,2%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	6,3%	10,0%	3,7%	1,3%
Savona	35,8%	44,5%	10,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	2,4%	1,8%
Palermo	31,2%	30,5%	9,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,5%	9,5%	12,3%	3,3%	0,4%
La Spezia	37,5%	39,6%	11,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	4,6%	3,8%	1,9%
Napoli	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	29,4%	39,9%	14,3%	5,3%
Messina	42,7%	10,6%	8,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	17,9%	11,8%	5,7%
Livorno	43,3%	52,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%
Cagliari	0,0%	12,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,1%	33,9%	32,7%	15,0%
Bari	25,4%	14,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	28,8%	28,0%	3,1%	0,0%
Venezia	73,3%	26,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Trieste	1,9%	6,8%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	31,2%	54,5%	2,7%	0,0%
Catania	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,8%	74,2%	0,0%	0,0%
Brindisi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	68,0%	32,0%	0,0%	0,0%
Corigliano C.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>media 15 porti</b>	<b>34,12%</b>	<b>32,91%</b>	<b>7,70%</b>	<b>0,23%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,04%</b>	<b>0,00%</b>	<b>2,08%</b>	<b>6,04%</b>	<b>11,10%</b>	<b>3,98%</b>	<b>1,79%</b>

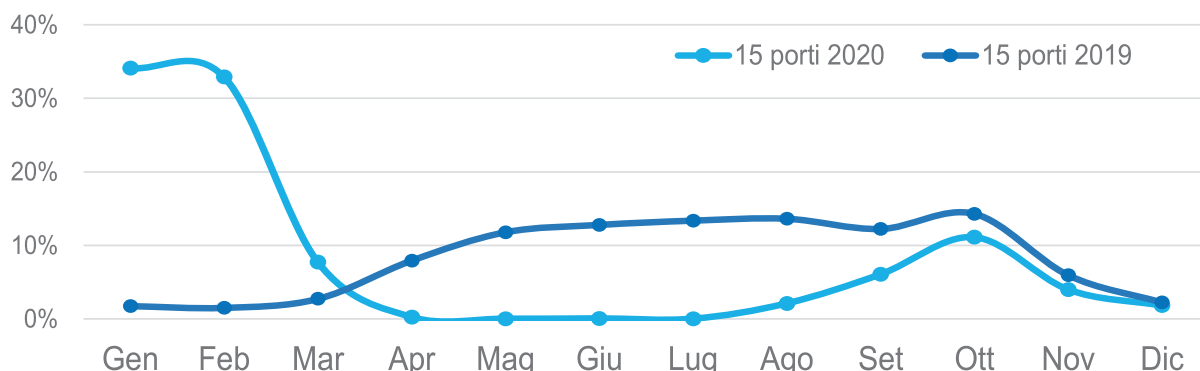
Fonte: Risposte Turismo, Italian Cruise Watch 2021.

Nel grafico 2.2, che confronta la distribuzione mensile del 2020 con quella del 2019, si può notare ancora più chiaramente quanto appena esposto. Nel 2019, similmente agli anni precedenti, il traffico crocieristico in Italia si

**leggera ripresa ad ottobre, primo tentativo di ripartenza port-Covid**

è concentrato soprattutto nei mesi estivi, tra maggio e ottobre. L'anno seguente, invece, in questi mesi – soprattutto tra aprile e luglio – il traffico si è azzerato. I mesi ad aver registrato la concentrazione maggiore sono stati gennaio e febbraio, con valori che hanno superato il 30%, ed ottobre – mese che ha segnato il primo tentativo di ripartenza post-Covid – con un valore che si è attestato intorno all'11%.

**Graf. 2.2** Distribuzione mensile dei passeggeri movimentati nei primi 15 porti italiani, confronto 2019-20

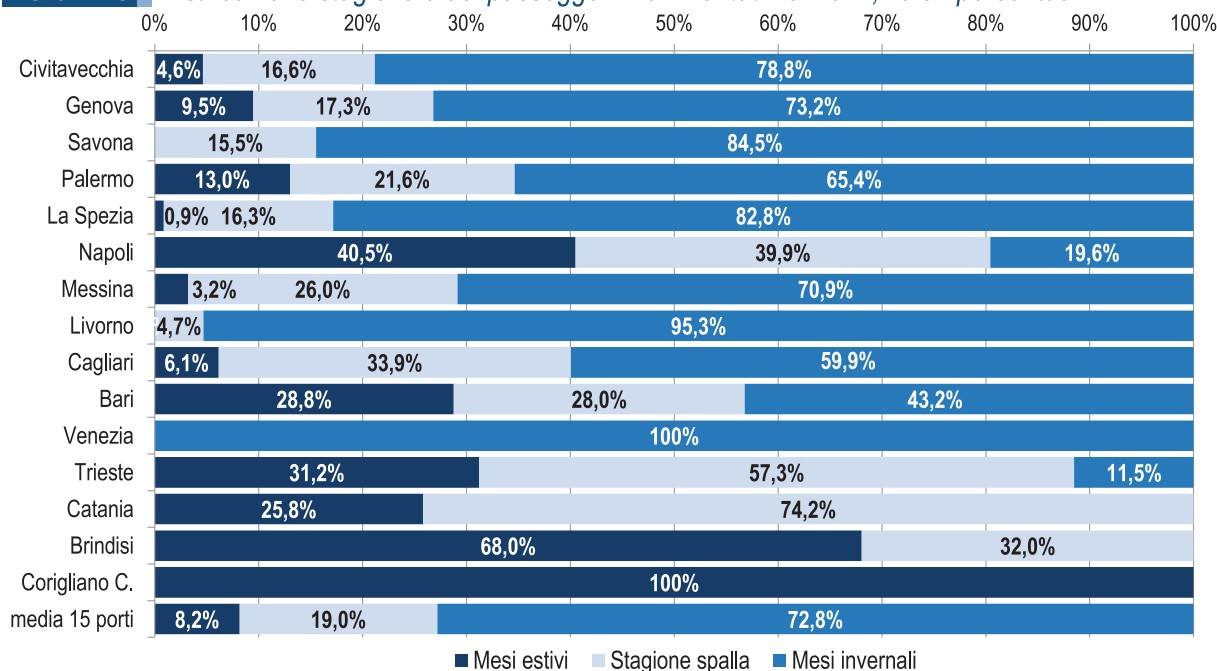


Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**in controtendenza rispetto al passato, il traffico nel 2020 si è concentrato nei mesi invernali**

Anche la distribuzione del traffico per quadrimestri (il periodo estivo, da giugno a settembre; la stagione spalla, comprendente i mesi di marzo, aprile, maggio e ottobre; ed infine il periodo invernale, tra novembre e febbraio) nei primi 15 porti nazionali mostra una tendenza diversa rispetto a quella degli anni precedenti. Casi da notare sono quelli di Venezia, che ha concentrato il 100% del traffico nei mesi invernali, così come quello di Livorno (95,3%). Traffico estivo azzerato, oltre che nei due scali sopracitati, anche a Savona, o quasi alla Spezia (0,9%). In controtendenza, il porto di Corigliano Calabro che ha accolto il 100% del traffico nella stagione estiva, così come quelli di Brindisi (68%) e di Napoli (40,5%). A prevalere durante i mesi spalla il traffico a Catania (74,2%) e a Trieste (57,3%).

**Graf. 2.3** Distribuzione stagionale dei passeggeri movimentati nel 2021, valori percentuali



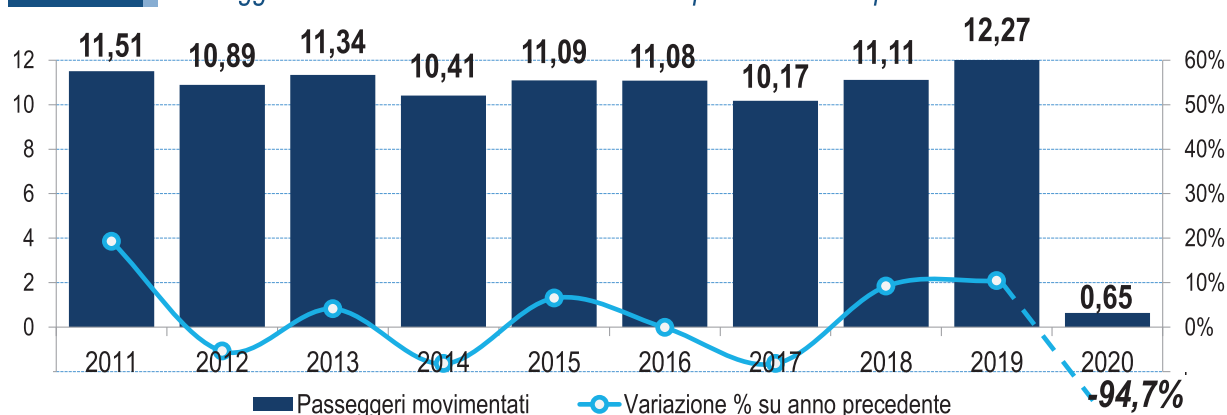
Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: gli arrotondamenti percentuali limitati al primo decimale possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

## 2.3 L'evoluzione del traffico dal 2011 al 2020

**-94,7% la flessione dei passeggeri movimentati lo scorso anno**

Il presente paragrafo è dedicato all'andamento del traffico crocieristico negli ultimi dieci anni e le sue evoluzioni tra il 2011 e il 2020. Il grafico 2.5 mostra come nel 2020, in Italia, esso abbia registrato una pesante variazione negativa del -94,7% rispetto all'anno precedente, passando dai 12,27 passeggeri movimentati nel 2019 agli appena 0,65 nel 2020. Dopo dieci anni in cui i passeggeri movimentati sono sempre oscillati attorno alla soglia degli 11 milioni – raggiungendo il picco massimo proprio nel 2019 – per la prima volta crollano a meno di un milione. Una flessione senza precedenti, che nulla ha a che vedere con le lievi variazioni in negativo avvenute rispettivamente tra 2011 e 2012, tra 2013 e 2014, e tra 2016 e 2017 (che avevano raggiunto al massimo un -8,2%). Da notare come, nel recente passato, per trovare una variazione consistente (positiva in questo caso) bisogna andare al 2011 quando sul 2010 venne segnato un +19,3%.

**> Graf. 2.4** *Passeggeri movimentati e variazioni su anno precedente nel periodo 2011-2020*

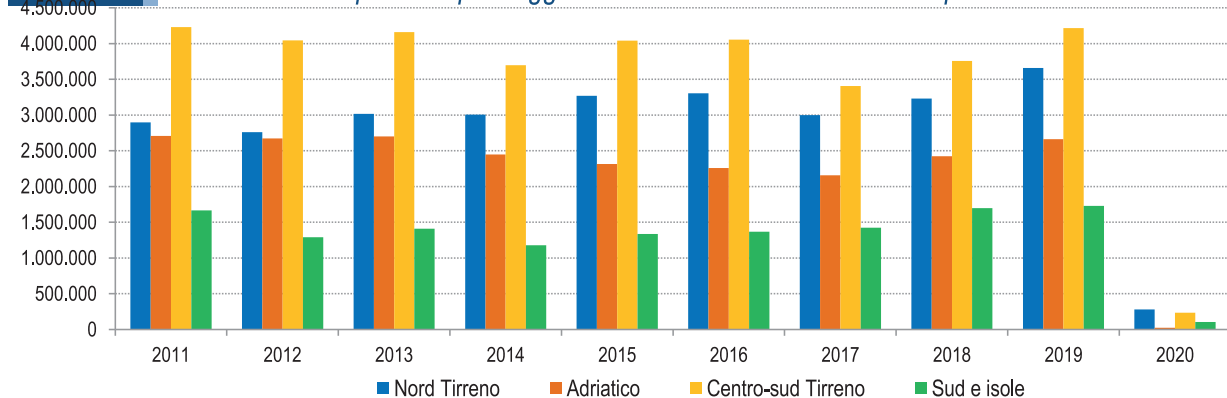


Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: valori in milioni.

**in calo dell'oltre 90% i passeggeri movimentati in tutte le 4 macroaree italiane**

Il grafico 2.6 illustra l'andamento del traffico crocieristico italiano nelle 4 macroaree. Se dal 2011 fino al 2019 si è complessivamente registrato un aumento del traffico passeggeri – pur con andamenti oscillanti, talvolta anche significativi – appare anche in questo caso evidente la drastica flessione avvenuta nel 2020 in tutte e quattro le macroaree. Tuttavia, il calo ha avuto entità leggermente diverse: se nell'Alto Tirreno, rispetto al 2019, è stato del -92%, nell'Adriatico ha raggiunto il -99%. E così, per la prima volta, l'area Sud e Isole ha visto un numero di passeggeri movimentati superiore all'Adriatico, rispettivamente 106.506 e 22.886.

**> Graf. 2.5** *Andamento complessivo passeggeri movimentati dal 2011 al 2020 per area*



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**appena 22.000 i passeggeri movimentati nell'Adriatico, unica area a scendere sotto 100.000**

La tabella successiva evidenzia i valori assoluti del numero di passeggeri movimentati per area, nonché le variazioni percentuali tra 2020 e 2019, tra 2020 e 2011, e il tasso medio di crescita annuale. Come accennato poc'anzi, nonostante la flessione abbia caratterizzato tutte e 4 le aree, il numero di passeggeri rilevati nell'Adriatico è stato decisamente il più basso, l'unico a scendere sotto le 100.000 unità. In entrambe le aree tirreniche è stato, invece, registrato un numero di passeggeri movimentati superiore a 200.000. Quasi tutte le aree vedono le medesime flessioni in negativo, sia confrontando il 2020 con il 2019 che il 2020 con il 2011; quella che registra la flessione meno penalizzante se confrontata alle altre è il Nord Tirreno, -92,3% nel 2020 sul 2019, -90,3% tra 2020 e 2011. In termini di tasso medio di crescita annuale, a raggiungere il valore più critico è – ancora una volta – l'Adriatico con -38%; mentre quello più contenuto è riferibile al Nord Tirreno. Tra il -24% e il -25% quello delle altre tre aree.

**> Tab. 2.7** *Andamento passeggeri movimentati per area, valori assoluti in milioni, variazioni 2020/2019 e 2020/2011 e tasso medio di crescita annuale*

	Totale	Nord Tirreno	Adriatico	Centro-Sud Tirreno	Sud e isole
2011	11.502.150	2.896.069	2.707.836	4.232.224	1.666.021
2019	12.267.283	3.659.318	2.661.066	4.216.950	1.727.825
2020	645.071	280.237	22.886	235.442	106.506
2020/2019	-94,7%	-92,3%	-99,1%	-94,4%	-93,8%
2020/2011	-94,4%	-90,3%	-99,2%	-94,4%	-93,6%
<b>Tasso medio di crescita annuale</b>	<b>-25%</b>	<b>-20,8%</b>	<b>-38%</b>	<b>-25,1%</b>	<b>-24%</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: i totali complessivi sono leggermente inferiori rispetto a quelli presentati in precedenza dal momento che alcuni scali non sono in grado di fornire i numeri relativi all'intera serie storica.

La tabella 2.8 presenta nel dettaglio le variazioni percentuali annuali nel numero di passeggeri movimentati dal 2011 al 2020, con riferimento sia alle 4 macroaree che al totale nazionale. Volgendo lo sguardo al decennio, si può notare come le più alte variazioni in positivo siano intervenute soprattutto tra 2017-2018 e tra 2018-2019: nella gran parte dei casi superiori al +10%, con picco del +19% nel Sud e Isole tra 2017-2018. Segni tutti in negativo, invece, tra 2011-2012, con variazioni tra il -1% nell'Adriatico e il -23% nel Sud e Isole. Si notano variazioni in negativo in particolare anche tra 2013-2014 e tra 2016-2017 (con solo il Sud e Isole, in quest'ultimo caso, a registrare una variazione del +4%).

**> Tab. 2.8** *Variazioni percentuali annuali dal 2011 al 2020 dei passeggeri movimentati per area*

Var. % su anno precedente	Totale	Alto Tirreno	Adriatico	Centro-Sud Tirreno	Sud e isole
2012/2011	-6%	-5%	-1%	-4%	-23%
2013/2012	5%	9%	1%	3%	9%
2014/2013	-8%	0%	-9%	-11%	-16%
2015/2014	6%	9%	-5%	9%	13%
2016/2015	0%	1%	-2%	0%	2%
2017/2016	-9%	-9%	-4%	-16%	4%
2018/2017	11%	8%	12%	10%	19%
2019/2018	10%	13%	10%	12%	2%
2020/2019	-95%	-92%	-99%	-94%	-94%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

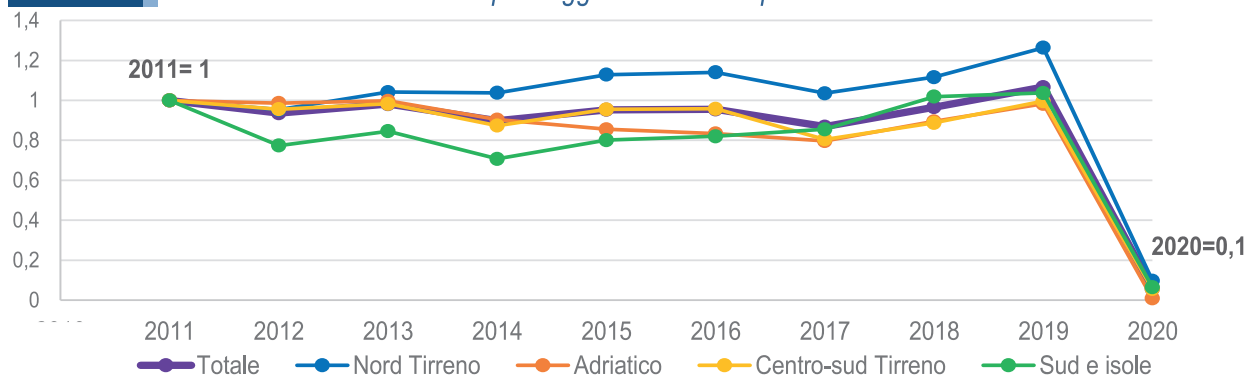
**l'indice di crescita del traffico crocieristico in Italia nel 2020 è sceso fino allo 0,1**

Ponendo pari a 1 il valore del volume di traffico crocieristico nel 2011, è possibile porre in evidenza l'andamento dell'ultimo decennio nelle diverse macroaree italiane, oltre al totale italiano. La serie indicizzata nel grafico 2.7 mostra un andamento pressoché costante tra il 2011 e il 2019, con valori sempre in oscillazione tra 0,7 e 1,1 (con eccezione nel Nord Tirreno, dove nel 2019 l'indice è salito a 1,3). Nel 2020, come era lecito

attendarsi, gli indici sono crollati fino a 0,1 in corrispondenza di quasi tutte le aree (mentre in quella Adriatica ha sfiorato lo zero).

Considerando le serie indicizzate dei singoli porti (tabella 2.9), sono quelli della Spezia, Brindisi e Corigliano Calabro a presentare i valori più elevati nel decennio: il porto ligure ha registrato valori tra lo 0,5 e 7,4; quello pugliese tra lo 0,9 e il 29,1; quello calabrese tra 2 e 17,3. Il valore indicizzato più elevato in assoluto è stato registrato nel 2015 dal porto di Brindisi. Focalizzandosi nell'ultimo anno e tenendo a mente la sua atipicità, spicca in positivo il porto della Spezia con un valore dello 0,6 (superiore rispetto allo 0,5 del 2012), mentre sono pari a zero i valori dei porti di Napoli, Messina, Livorno, Cagliari, Bari e Venezia.

**Graf. 2.6** Serie indicizzata del traffico passeggeri 2011-2020 per area



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**Tab. 2.9** Serie indicizzata dei passeggeri movimentati nei primi 15 porti italiani e totale Italia, 2011-2020

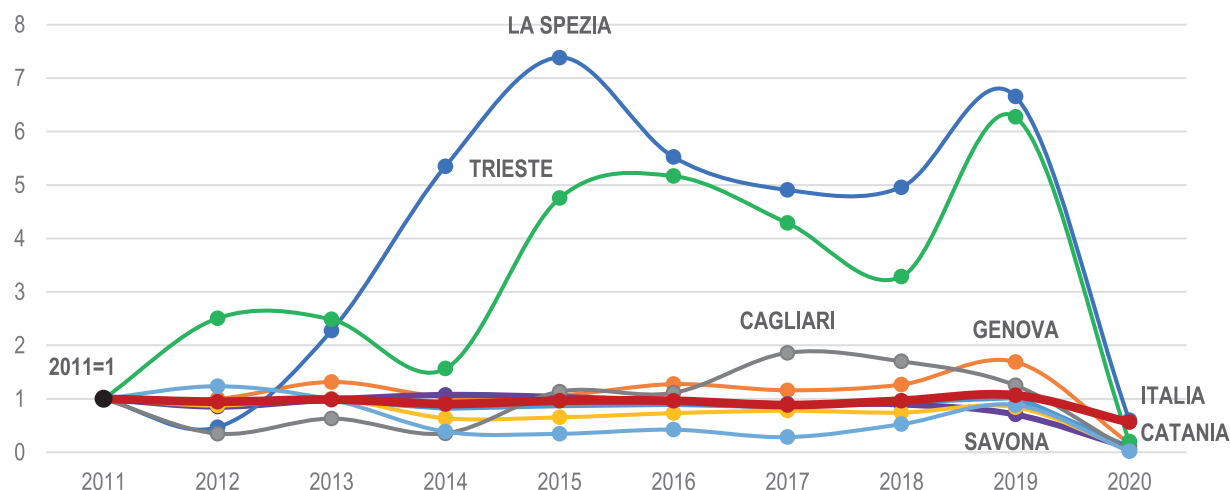
Anno	2011	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	2020
Porto	Val. assoluto	Valori indicizzati (anno 2011=1)										Val. assoluto
Civitavecchia	2.577.481	1	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,1	206.967
Genova	798.521	1	1,0	1,3	1,0	1,1	1,3	1,2	1,3	1,7	0,2	131.121
Savona	948.459	1	0,9	1,0	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,7	0,1	75.568
Palermo	567.049	1	0,6	0,7	0,9	1,0	0,9	0,8	1,0	0,9	0,1	75.235
La Spezia	90.408	1	0,5	2,3	5,3	7,4	5,5	4,9	5,0	6,7	0,6	53.996
Napoli	1.297.232	1	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,7	0,8	1,0	0,0	28.176
Messina	500.636	1	0,9	1,0	0,6	0,7	0,7	0,8	0,7	0,8	0,0	19.537
Livorno	982.928	1	1,1	0,7	0,6	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,0	19.369
Cagliari	232.300	1	0,3	0,6	0,4	1,1	1,1	1,9	1,7	1,2	0,0	7.289
Bari	586.848	1	1,1	1,0	1,0	0,6	0,7	0,7	1,0	1,1	0,0	6.141
Venezia	1.786.416	1	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,0	5.653
Trieste	28.251	1	2,5	2,5	1,6	4,8	5,2	4,3	3,3	6,3	0,2	5.637
Catania	235.902	1	1,2	1,0	0,4	0,3	0,4	0,3	0,5	0,9	0,0	4.206
Brindisi	5.226	1	2,6	0,9	4,9	29,1	1,0	20,8	20,0	16,5	0,4	2.291
Corigliano C.	800	1	2,0	3,2	4,2	17,3	17,2	5,2	10,6	6,6	2,0	1.562
<b>Totale Italia*</b>	<b>11.508.273*</b>	<b>1</b>	<b>0,95</b>	<b>0,99</b>	<b>0,90</b>	<b>0,96</b>	<b>0,96</b>	<b>0,88</b>	<b>0,97</b>	<b>1,07</b>	<b>0,56</b>	<b>645.071*</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Note: (\*) il totale Italia è riferito a tutti gli scali per cui è disponibile l'intera serie storica 2011-2020 (\*\*) valori in milioni.

**Le variazioni più accentuate nei porti di Trieste e La Spezia**

Gli andamenti nei dieci anni del totale nazionale e di una selezione di porti per il periodo compreso tra il 2011 e il 2020 sono riportati nel grafico 2.8. Sempre attraverso la tecnica dell'indicizzazione, attribuendo alla media del traffico crocieristico di ciascun porto valore pari a 1, si possono notare alcuni casi particolari. Tra questi, spiccano in modo netto i porti della Spezia e Trieste, che mostrano le variazioni più accentuate, nettamente superiori alla media italiana. La Spezia ha registrato una spiccata variazione in positivo fino a raggiungere, nel 2015, il valore più alto di 7,4; altra variazione positiva è avvenuta tra 2018 e 2019 (6,7). Il porto triestino ha visto un andamento positivo che ha consentito di raggiungere, nel 2016, il valore di 5,2, sebbene sia stato il 2019 l'anno migliore in assoluto (6,3).

> **Graf. 2.7** Serie indicizzata sulla media del traffico passeggeri 2011-2020 per una selezione di porti



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

La tabella a seguire illustra le variazioni annuali di traffico dal 2011 al 2020 per una selezione di porti. In verde le variazioni positive più significative, in rosso le flessioni più accentuate. Le celle bianche indicano invece un anno di stabilità (o caratterizzato da variazione piuttosto contenuta).

> **Tab. 2.10** Variazioni sull'anno precedente dei passeggeri movimentati in una selezione di porti, 2011-2020

Porto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Civitavecchia	33%	-7%	6%	-16%	6%	3%	-6%	11%	9%	-92%
Genova	-7%	0%	32%	-22%	3%	20%	-9%	9%	33%	-90%
Savona	21%	-15%	16%	8%	-4%	-7%	-6%	-1%	-21%	-89%
Palermo	44%	-37%	16%	29%	3%	-7%	-10%	26%	-13%	-85%
La Spezia	101%	-53%	385%	135%	38%	-25%	-11%	1%	34%	-91%
Napoli	14%	-5%	-4%	-5%	14%	3%	-29%	15%	27%	-98%
Messina	34%	-12%	14%	-36%	2%	12%	6%	-5%	14%	-95%
Livorno	19%	6%	-29%	-15%	11%	16%	-14%	13%	6%	-98%
Cagliari	45%	-65%	81%	-44%	222%	-2%	67%	-9%	-26%	-97%
Bari	16%	5%	-2%	-7%	-35%	9%	-1%	44%	18%	-99%
Venezia	10%	-2%	3%	-5%	-9%	1%	-11%	9%	3%	-100%
Trieste	81%	151%	-1%	-37%	204%	9%	-17%	-23%	91%	-97%
Catania	-6%	23%	-20%	-61%	-10%	22%	-33%	84%	68%	-98%
Brindisi	-82%	158%	-66%	450%	497%	-97%	1967%	-4%	-18%	-97%
Corigliano C.	33%	100%	62%	28%	318%	-1%	-70%	104%	-38%	-70%
<b>TOTALE 15 PORTI</b>	<b>19%</b>	<b>-7%</b>	<b>5%</b>	<b>-8%</b>	<b>6%</b>	<b>1%</b>	<b>-8%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>-94%</b>

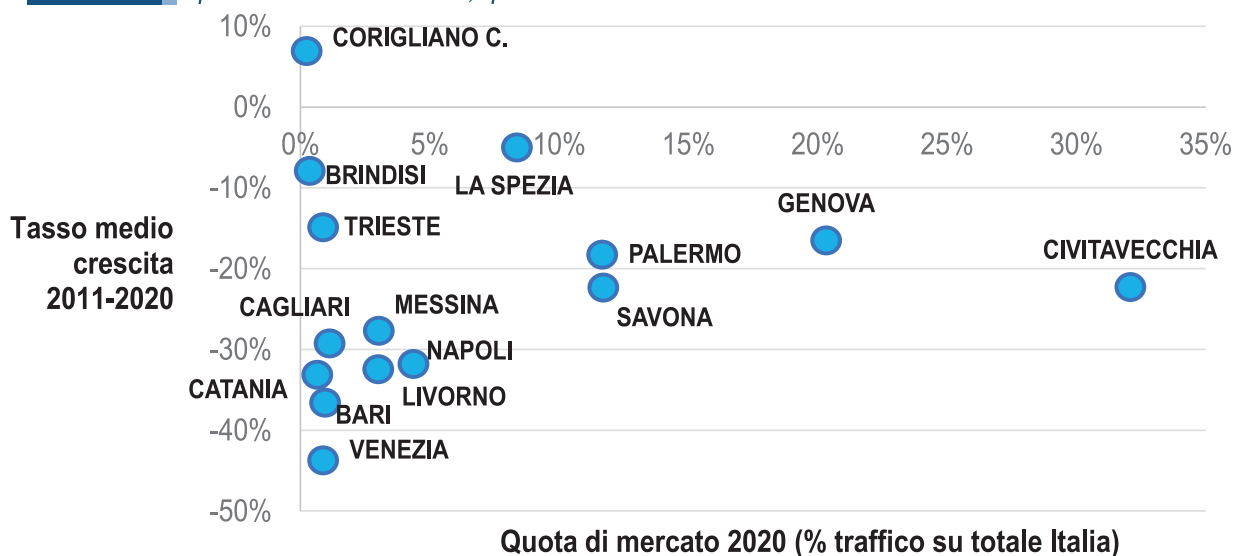
Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**Corigliano l'unico porto nel 2020 a registrare un CAGR positivo tra 2011 e 2020**

Nel seguente grafico si pongono in relazione le quote di mercato 2020 e il tasso di crescita medio nel decennio 2011-2020. Nella parte destra del grafico si collocano i porti di Civitavecchia (32,1%) e, a seguire, Genova (20,3%), Palermo e Savona (11,7%). Rispetto all'anno precedente, un netto balzo indietro è stato effettuato dal porto veneziano, la cui quota di mercato 2020 sul totale italiano è diminuita notevolmente – di oltre 10 punti percentuali – fino a raggiungere lo 0,9%. Stessa sorte anche per il porto di Napoli, la cui quota è scesa di oltre 11 punti, all'1%.

In termini di tasso medio di crescita tra 2011-2020, è invece il porto di Corigliano Calabro a spiccare, nonché l'unico che registra un tasso di crescita positivo (+6,9%). Tutti gli altri registrano un CAGR negativo, a partire da quello più contenuto della Spezia (-5%), fino a quelli più sostenuti di Venezia (-43,8%) e Bari (-36,6%).

> **Graf. 2.8** | I porti crocieristici italiani, quota di mercato 2020 e crescita media nel decennio 2011-2020

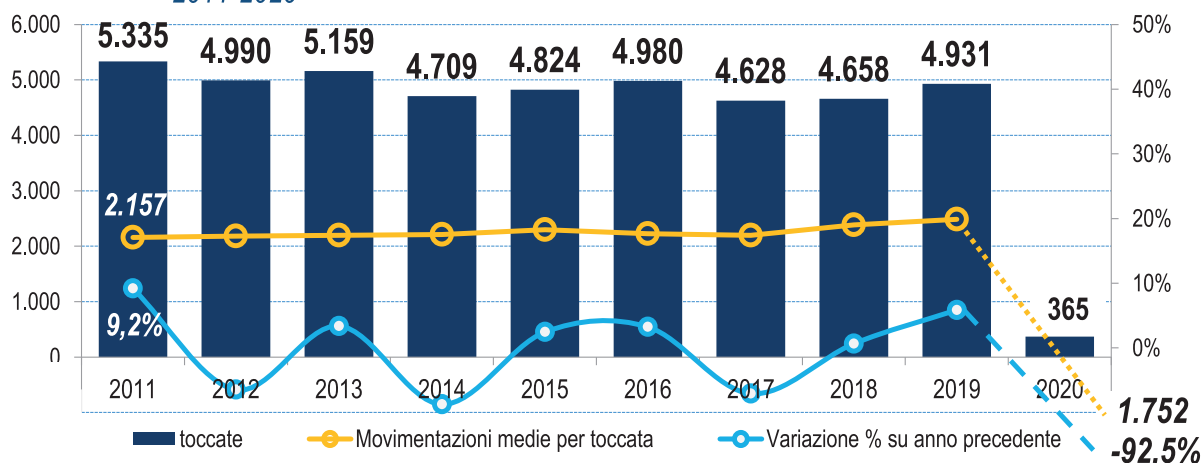


Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

le movimentazioni medie per toccata nave sono scese sotto 2.000

Normalmente, a una diminuzione dei passeggeri movimentati corrisponde una diminuzione delle toccate nave. E così, tra il 2019 e il 2020, il calo nel numero di passeggeri movimentati – segnatamente da 12,27 milioni a 0,65 – è stato affiancato dal calo nel numero delle toccate nave, passate da 4.931 ad appena 365. Analizzando nel complesso gli ultimi dieci anni, il valore più elevato risulta quello del 2011, con 5.335 toccate; solamente in un altro anno – ovvero nel 2013 – esse hanno superato quota 5.000, mentre nei restanti risultano comprese tra 4.600 e 4.900. Anche le movimentazioni medie per toccata, per la prima volta nell'ultimo decennio, scendono sotto quota 2.000, diminuendo fino a 1.752. Di conseguenza, la variazione percentuale sull'anno precedente risulta la più bassa di sempre: -92,3% tra il 2019 e il 2020. Quanto alle macroaree, tra il 2019 e il 2020 la flessione nell'Alto Tirreno è risultata essere pari al -91% (da 1.248 a 112); quella nell'Adriatico del -94% (da 1.030 a 63); quella nelle restanti aree del -93% (rispettivamente da 1.615 a 115 nel Centro-Sud Tirreno, e da 1.043 a 78 nel Sud e Isole). Aldilà del calo avvenuto nel 2020, volgendo lo sguardo al decennio si può notare come i valori assoluti più elevati siano stati raggiunti mediamente nel 2011; nei restanti anni si è assistito ad una leggera flessione fino al 2017, per poi riprendere a risalire dal 2018.

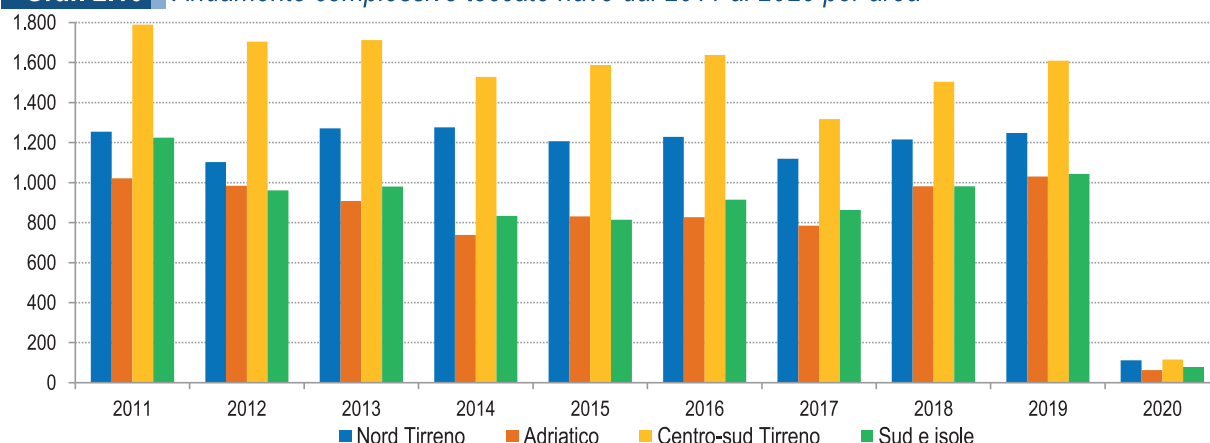
> **Graf. 2.9** | Toccate nave, movimentazioni medie per toccata e variazioni sull'anno precedente nel periodo 2011-2020



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.



> **Graf. 2.10** *Andamento complessivo toccate nave dal 2011 al 2020 per area*



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**L'Alto Tirreno mostra la flessione media annuale più contenuta**

L'entità delle variazioni in negativo delle *cruise call* avvenute tra il 2020 e il 2019 è apparsa piuttosto simile anche rapportando il 2020 al 2011. Il tasso medio di crescita annuale risulta circa del -24% in quasi tutte le aree, ad eccezione del Nord Tirreno, leggermente più contenuto (-21,5%). Analizzando, infine, le variazioni percentuali annuali dal 2011 al 2020, al di là delle ultime, a distinguersi in senso positivo è il +25% registrato nell'Adriatico tra il 2017 e il 2018.

> **Tab. 2.11** *Andamento toccate nave per area, valori assoluti e variazioni 2020/2019 e 2020/2011*

	Totale	Nord Tirreno	Adriatico	Centro-Sud Tirreno	Sud e isole
2011	5.290	1.254	1.022	1.789	1.225
2019	4.931	1.248	1.030	1.610	1.043
2020	368	112	63	115	78
2020/2019	-92,5%	-91%	-93,9%	-92,9%	-92,5%
2020/2011	-93%	-91,1%	-93,8%	-93,6%	-93,6%
<b>Tasso medio di crescita annuale</b>	<b>-23,4%</b>	<b>-21,5%</b>	<b>-24,3%</b>	<b>-24,0%</b>	<b>-24,1%</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: i totali complessivi sono leggermente inferiori rispetto a quelli presentati in precedenza dal momento che alcuni scali non sono in grado di fornire i numeri relativi all'intera serie storica.

> **Tab. 2.12** *Variazioni percentuali annuali dal 2011 al 2020 delle toccate nave per area*

Var % su anno precedente	Totale	Nord Tirreno	Adriatico	Centro-Sud Tirreno	Sud e isole
2012/2011	-10%	-12%	-4%	-5%	-22%
2013/2012	3%	15%	-8%	0%	2%
2014/2013	-10%	0%	-19%	-11%	-15%
2015/2014	1%	-5%	12%	4%	-2%
2016/2015	4%	2%	0%	3%	12%
2017/2016	-11%	-9%	-5%	-20%	-6%
2018/2017	15%	9%	25%	14%	14%
2019/2018	5%	3%	5%	7%	6%
2020/2019	-93%	-91%	-94%	-93%	-93%

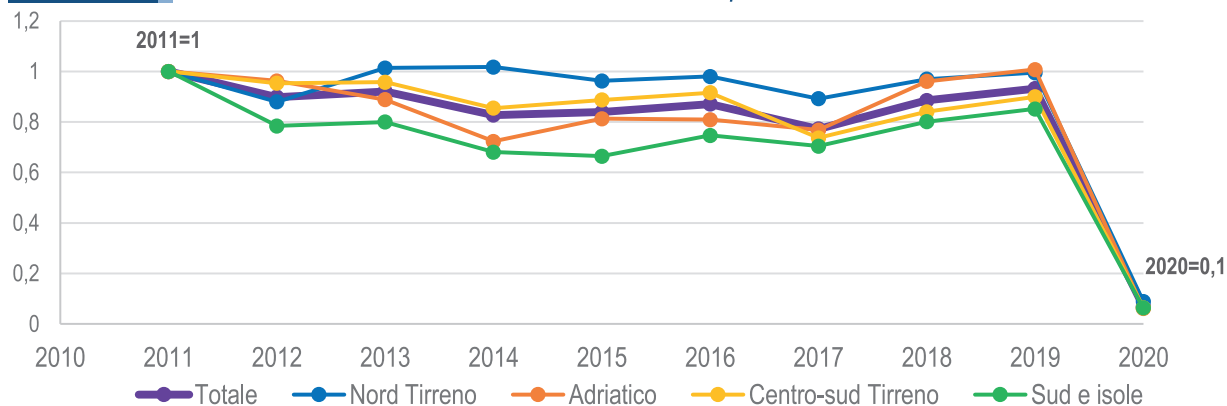
Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**pari a 0,1 l'indice di crescita nel 2020 delle toccate nave**

La serie indicizzata delle toccate nave calcolata su base decennale (dal 2011 al 2020) e su 28 porti italiani (di cui è disponibile l'intera serie storica) chiude il paragrafo. Essendo stato posto pari a 1 il 2011 – anno in cui si è registrato il numero più elevato di toccate nave nell'ultimo decennio (5.335 in Italia) – quanto emerge dal grafico è una serie che, nella quasi totalità dei casi, oscilla tra lo 0,65 e l'1. Complessivamente,

tra il 2017 e il 2019 è avvenuta una crescita costante in tutte le aree che, però, si è interrotta bruscamente nel 2020. Considerando le singole realtà portuali, nell'ultimo anno si ravvisano valori che spaziano dall'1,2 di Trieste (passato dalle 21 toccate nel 2011 alle 25 dello scorso anno) allo 0, o quasi, di Livorno e Venezia (passati, rispettivamente, da 497 a 14 e da 654 a 10 *cruise call*).

> Graf. 2.11 Serie indicizzata delle toccate nave 2011-2020 per area



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

> Tab. 2.13 Serie indicizzata delle toccate nave nei primi 15 porti italiani e totale Italia, 2011-2020

Anno	2011	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	2020
Porto	Val. assoluto	Valori indicizzati (anno 2008=1)										Val. assoluto
Civitavecchia	1.002	1	0,9	1,0	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,1	85
Genova	252	1	0,8	1,2	0,8	0,8	1,0	0,8	0,9	1,1	0,2	48
Savona	232	1	0,9	1,0	1,2	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7	0,1	25
Palermo	251	1	0,6	0,8	0,9	0,8	0,7	0,6	0,7	0,6	0,1	34
La Spezia	82	1	0,4	1,0	3,1	2,1	1,8	1,7	1,6	1,7	0,3	23
Napoli	527	1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,6	0,7	0,9	0,1	27
Messina	257	1	0,7	0,9	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,7	0,1	19
Livorno	497	1	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,0	14
Cagliari	152	1	0,5	0,6	0,4	0,6	0,7	1,1	0,9	0,7	0,1	14
Bari	209	1	1,0	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	1,0	1,1	0,1	11
Venezia	654	1	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,0	10
Trieste	21	1	2,0	1,5	1,1	2,1	2,9	2,8	2,7	3,0	1,2	25
Catania	114	1	1,1	0,9	0,5	0,5	0,6	0,4	0,6	1,0	0,1	8
Brindisi	7	1	5,1	2,1	3,1	8,6	2,0	6,1	6,6	6,0	0,6	4
Corigliano C.	35	1	3,5	3,5	3	6	5	3	6	4,5	2	4
<b>Totale Italia*</b>	<b>5.335*</b>	<b>1</b>	<b>0,94</b>	<b>0,97</b>	<b>0,88</b>	<b>0,90</b>	<b>0,93</b>	<b>0,87</b>	<b>0,87</b>	<b>0,92</b>	<b>0,00</b>	<b>368*</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Note: (\*) il totale Italia è riferito a tutti gli scali per cui è disponibile l'intera serie storica 2011-2020.

## 2.4 I confronti, le stime 2021 e le previsioni 2022

Il paragrafo 2.4 presenta i dati relativi al 2021, riguardanti il primo semestre dell'anno e le stime di consuntivo, e si conclude con le previsioni per il 2022. Rispetto al 2020, il primo semestre 2021 si chiude in negativo per quanto riguarda i passeggeri movimentati (-30,7%), una flessione imputabile all'assenza di limitazioni nei primi mesi dell'anno 2020. Il volume degli accosti risulta invece aumentato del 61%.

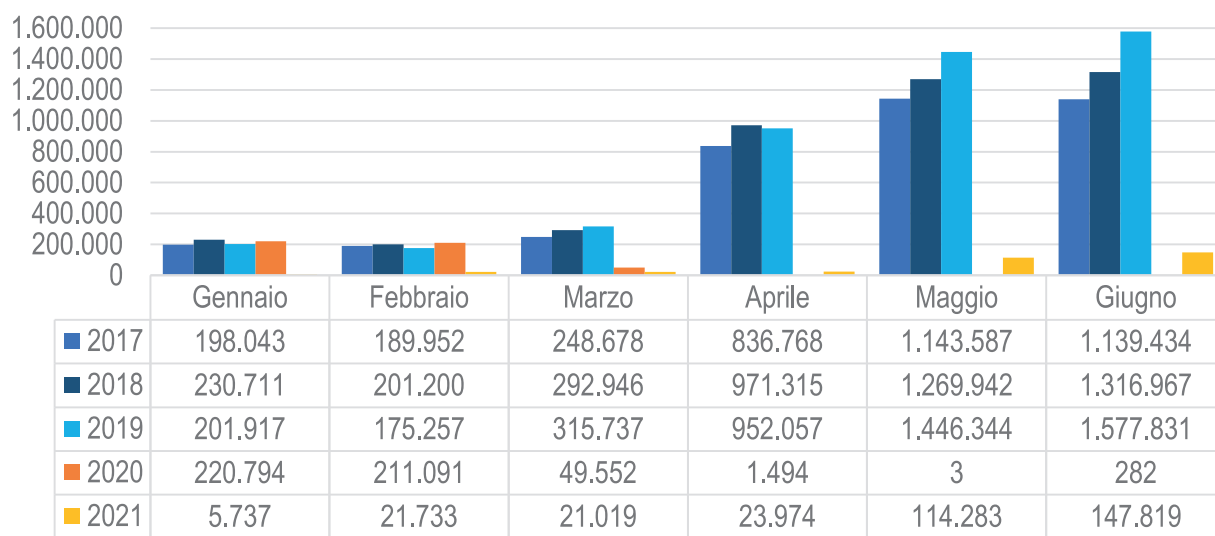
> **Tab. 2.14** *Andamento mensile del traffico crocieristico, confronto primo semestre 2021 e 2020 e variazioni*

	2021		2020			Variazione %	
	Passeggeri	Navi	Passeggeri	Navi		Passeggeri	Navi
Gennaio	5.737	11	220.794	60	Gennaio	-97,4%	-81,67%
Febbraio	21.733	18	211.091	59	Febbraio	-89,7%	-69,49%
Marzo	21.019	22	49.552	25	Marzo	-57,58%	-12%
Aprile	23.974	16	1.494	1	Aprile	1.504,69%	1.500%
Maggio	114.283	75	3	1	Maggio	3.809,333%	7.400%
Giugno	147.819	95	282	1	Giugno	52.318,09%	9.400%
<b>1 SEMESTRE</b>	<b>334.565</b>	<b>237</b>	<b>483.216</b>	<b>147</b>	<b>Totale</b>	<b>-30,76%</b>	<b>61,22%</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

Si propone nei due grafici seguenti un confronto del traffico crocieristico per il primo trimestre non solo fra il 2021 e lo scorso anno, ma anche con il triennio precedente (2017-2019). Questo per far emergere come nel 2020 i primi due mesi dell'anno, sebbene non così incidenti sul totale, avessero registrato i numeri più alti rispetto al passato. L'andamento che da lì è seguito ha portato di fatto ad azzerare i numeri degli altri mesi del semestre 2020, che viceversa tornano a salire – per quanto rappresentati da istogrammi evidentemente molto bassi – nel 2021.

> **Graf. 2.12** *Andamento mensile passeggeri movimentati in Italia, confronto primo semestre 2017-2021*

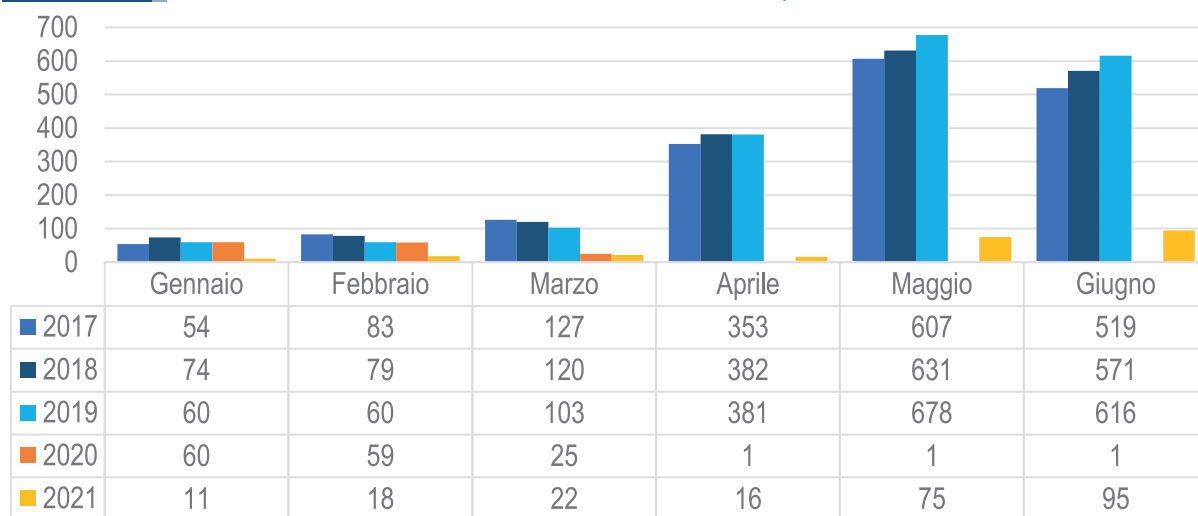


Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

Lo sviluppo del traffico crocieristico in Italia nel 2021 ha seguito un percorso opposto a quello osservato nel 2020: l'anno scorso, dopo i primi due mesi e mezzo (e con le navi a piena capienza), il settore ha dovuto interrompere le operazioni fino ad agosto, annullando quindi gli accosti previsti nei mesi primaverili-estivi (cruciali per la crocieristica); quest'anno, invece, il traffico crocieristico non si è mai totalmente azzerato, pur venendo influenzato molto nei primi mesi dell'anno dai

decreti e dai parziali lockdown. Da maggio 2021 in poi, con la graduale riapertura del Paese, anche il comparto crocieristico ha ricominciato ad operare, pur nel rispetto delle linee guida e dei protocolli sanitari.

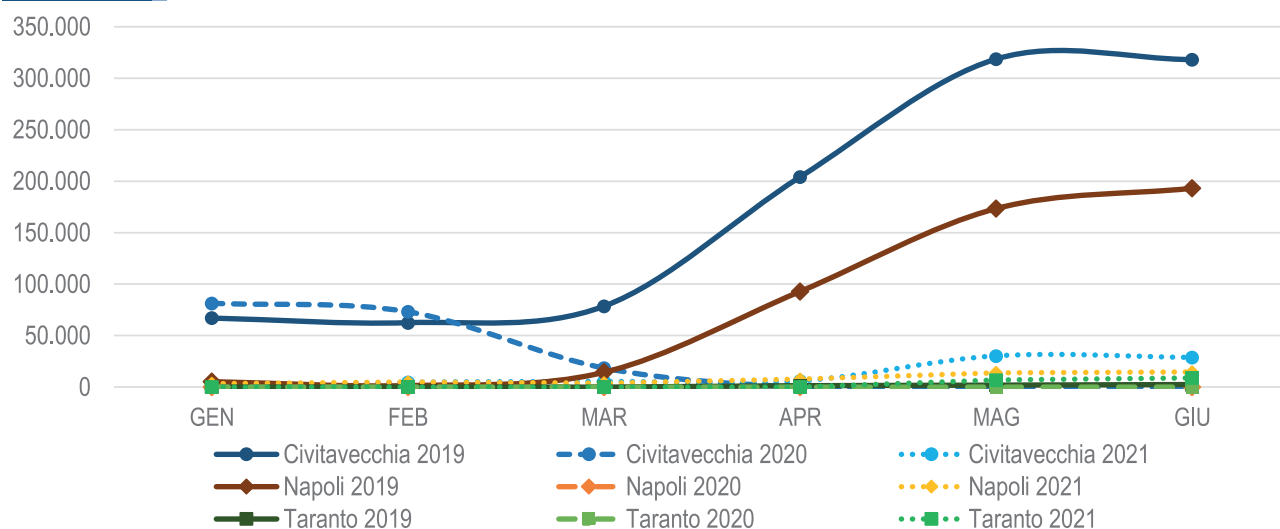
> **Graf. 2.13** *Andamento mensile toccate nave in Italia, confronto primo semestre 2017-2021*



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

Si propone di seguito (graf. 2.15) un confronto semestrale 2019, 2020 e 2021 tra tre diversi porti: Civitavecchia, Napoli e Taranto. Spicca decisamente la differenza di volumi di traffico tra un anno e l'altro, nonché una differente stagionalità: se nel 2019 la stagione crocieristica di Civitavecchia è iniziata a gennaio, aumentando poi gradualmente nei mesi successivi, nel 2020 la performance dei primi due mesi è stata anche migliore dell'anno precedente, salvo arrestarsi da marzo in poi, non recuperando nel 2021. Napoli, che solitamente comincia la stagione crocieristica da marzo, non ha registrato traffico nei primi sei mesi del 2020, migliorando i propri risultati semestrali nella prima parte del 2021. Taranto, porto interessato da un contenuto traffico crocieristico nel periodo pre-Covid, inizia invece ad accoglierne da maggio 2021 in poi, registrando quindi una performance migliore rispetto agli anni precedenti.

> **Graf. 2.14** *Traffico crocieristico in Italia, confronto primo semestre 2021 e 2019 su tre porti*



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

Nelle tre tabelle a seguire (2.15-16-17) viene mostrato il dettaglio del primo semestre 2021 per i singoli porti italiani, con variazioni assolute e percentuali, e distribuito per mesi (sia passeggeri movimentati che toccate nave).

La tabella 2.15, che presenta i porti in ordine di volume di traffico, è aperta da Civitavecchia, che rimane il primo scalo italiano con oltre 75.000 passeggeri movimentati con 49 toccate, seguito da Genova (55.000 passeggeri e 33 scali) e Napoli con 48.000 passeggeri in 39 toccate, evidenziando un +100% rispetto al 2020, quando il traffico nel porto partenopeo era stato nullo nel primo semestre.

Il primo semestre 2021 mostra inoltre sia variazioni negative che positive, in base al porto considerato. In particolare, sono i porti principali italiani ad aver registrato un più deciso calo di traffico nei primi mesi dell'anno, in quanto interessati da un costante traffico crocieristico in tutti i mesi, seppur con volumi differenti in base al periodo dell'anno. È, ad esempio, il caso dei sopracitati Civitavecchia e Genova, ma anche Savona e La Spezia.

Altri porti hanno invece registrato una variazione positiva rispetto allo stesso periodo nell'anno precedente: se alcuni porti minori hanno ricominciato ad accogliere traffico da maggio in poi superando i volumi del 2020, altri, come Taranto, Siracusa e Trieste, hanno evidenziato una variazione decisamente positiva grazie allo sviluppo di nuovi itinerari crocieristici di cui sono diventati scalo.

> **Tab. 2.15** Traffico crocieristico in Italia, confronto primo semestre 2021 e 2020 e variazioni

	Movimentazione passeggeri (primo semestre)				Toccate nave (primo semestre)			
	2021	2020	Var. ass.	Var. %	2021	2020	Var. ass.	Var. %
Civitavecchia	75.133	173.156	-98.023	<b>-56,6%</b>	49	46	3	<b>6,5%</b>
Genova	55.622	99.026	-43.404	<b>-43,8%</b>	33	21	12	<b>57,1%</b>
Napoli	48.265	0	48.265	<b>100,0%</b>	39	0	39	<b>100,0%</b>
Savona	19.421	68.383	-48.962	<b>-71,6%</b>	10	14	-4	<b>-28,6%</b>
Bari	18.990	2.461	16.529	<b>671,6%</b>	18	2	16	<b>800,0%</b>
Cagliari	18.222	892	17.330	<b>1.942,8%</b>	12	1	11	<b>1100,0%</b>
Messina	17.261	11.995	5.266	<b>43,9%</b>	11	6	5	<b>83,3%</b>
Palermo	16.856	53.396	-36.540	<b>-68,4%</b>	16	10	6	<b>60,0%</b>
Taranto	15.682	0	15.682	<b>100,0%</b>	9	0	9	<b>100,0%</b>
Trieste	12.836	654	12.182	<b>1.862,7%</b>	10	15	-5	<b>-33,3%</b>
La Spezia	12.703	48.033	-35.330	<b>-73,6%</b>	9	11	-2	<b>-18,2%</b>
Siracusa	12.000	0	12.000	<b>100,0%</b>	9	0	9	<b>100,0%</b>
Venezia	8.994	5.237	3.757	<b>71,7%</b>	9	6	3	<b>50,0%</b>
Ancona	2.580	1.364	1.216	<b>89,1%</b>	3	2	1	<b>50,0%</b>
<b>ALTRI 2 PORTI</b>	0	18.619	-18.619	<b>-100%</b>	0	13	-13	<b>-100%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>334.565</b>	<b>483.216</b>	<b>-148.651</b>	<b>-30,76%</b>	<b>237</b>	<b>134</b>	<b>29</b>	<b>76,87%</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: il dato aggregato include i porti di Livorno e Sestiana.

> **Tab. 2.16** *Passeggeri movimentati nel primo semestre 2021 in Italia*

	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	1 SEMESTRE
Amalfi	0	0	0	0	0	0	0
Ancona	0	0	0	0	0	2.580	2.580
Bari	0	0	0	0	2.688	16.302	18.990
Brindisi	0	0	0	0	0	0	0
Cagliari	644	639	856	0	6.620	9.463	18.222
Catania	0	0	0	0	0	0	0
Civitavecchia	436	4.528	5.417	5.835	30.201	28.716	75.133
Gaeta	0	0	0	0	0	0	0
Genova	1.323	6.693	5.612	7.349	18.784	15.861	55.622
Giardini Naxos	0	0	0	0	0	0	0
La Spezia	0	37	0	0	6.266	6.400	12.703
Livorno	0	0	0	0	0	0	0
Marina di Carrara	0	0	0	0	0	0	0
Messina	0	1.193	1.706	0	6.793	7.569	17.261
Milazzo	0	0	0	0	0	0	0
Napoli	3.334	4.910	3.915	7.615	13.898	14.593	48.265
Olbia	0	0	0	0	0	0	0
Palermo	0	3.733	3.513	3.175	4.463	1.972	16.856
Piombino	0	0	0	0	0	0	0
Porto Torres	0	0	0	0	0	0	0
Portoferraio	0	0	0	0	0	0	0
Portofino	0	0	0	0	0	0	0
Ravenna	0	0	0	0	0	0	0
Reggio Calabria	0	0	0	0	0	0	0
Salerno	0	0	0	0	0	0	0
Sanremo	0	0	0	0	0	0	0
S. M. Ligure	0	0	0	0	0	0	0
Savona	0	0	0	0	9.894	9.527	19.421
Siracusa	0	0	0	0	5.000	7.000	12.000
Sorrento	0	0	0	0	0	0	0
Taranto	0	0	0	0	6.799	8.883	15.682
Trapani	0	0	0	0	0	0	0
Trieste	0	0	0	0	2.877	9.959	12.836
Venezia	0	0	0	0	0	8.994	8.994
Altri porti	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>5.737</b>	<b>21.733</b>	<b>21.019</b>	<b>23.974</b>	<b>114.283</b>	<b>147.819</b>	<b>334.565</b>
Peso mensilità 2021	1,7%	6,5%	6,3%	7,2%	34,2%	44,2%	100%
Peso mensilità 2020	39,4%	37,7%	8,8%	0,3%	0%	0,1%	100%
Peso mensilità 2019	2,1%	1,8%	3,3%	10%	15,2%	16,7%	100%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

&gt; Tab. 2.17 Toccate nave nel primo semestre 2021 in Italia

	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	1 SEMESTRE
Amalfi	0	0	0	0	0	0	0
Ancona	0	0	0	0	0	3	3
Bari	0	0	0	0	5	13	18
Brindisi	0	0	0	0	0	0	0
Cagliari	1	1	1	0	4	5	12
Catania	0	0	0	0	0	0	0
Civitavecchia	1	4	6	4	18	16	49
Gaeta	0	0	0	0	0	0	0
Genova	2	4	5	4	10	8	33
Giardini Naxos	0	0	0	0	0	0	0
La Spezia	0	1	0	0	4	4	9
Livorno	0	0	0	0	0	0	0
Marina di Carrara	0	0	0	0	0	0	0
Messina	0	1	2	0	4	4	11
Milazzo	0	0	0	0	0	0	0
Napoli	7	4	4	5	9	10	39
Olbia	0	0	0	0	0	0	0
Palermo	0	3	4	3	4	2	16
Piombino	0	0	0	0	0	0	0
Porto Torres	0	0	0	0	0	0	0
Portoferraio	0	0	0	0	0	0	0
Portofino	0	0	0	0	0	0	0
Ravenna	0	0	0	0	0	0	0
Reggio Calabria	0	0	0	0	0	0	0
Salerno	0	0	0	0	0	0	0
Sanremo	0	0	0	0	0	0	0
S. M. Ligure	0	0	0	0	0	0	0
Savona	0	0	0	0	6	4	10
Siracusa	0	0	0	0	4	5	9
Sorrento	0	0	0	0	0	0	0
Taranto	0	0	0	0	4	5	9
Trapani	0	0	0	0	0	0	0
Trieste	0	0	0	0	3	7	10
Venezia	0	0	0	0	0	9	9
Altri porti	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>75</b>	<b>95</b>	<b>237</b>
Peso mensilità 2021	4,6%	7,6%	9,3%	6,8%	31,6%	40,1%	100%
Peso mensilità 2020	28,7%	28,2%	12%	0,5%	0,5%	0,5	100%
Peso mensilità 2019	1,6%	1,6%	2,6%	9,9%	18%	16,6%	100%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**oltre 2 milioni di  
crocieristi in più  
movimentati  
nei porti italiani**

**nel 2021 risalgono a 44 i  
porti crocieristici italiani**

La tabella che segue presenta le stime consuntive delle movimentazioni di passeggeri e scali crocieristici in Italia nel 2021. Sono stati forniti riscontri da 66 porti, di cui 44 sono stati interessati da traffico crocieristico quest'anno. Appare evidente l'auspicata ripresa del comparto su territorio nazionale, considerando che i porti che nel 2020 avevano registrato traffico crocieristico nel corso dell'anno erano stati solo 27.

Pur considerando le normative vigenti e le limitazioni attuali alla capacità massima delle unità, la stima di passeggeri movimentati complessivamente nei porti italiani si attesterà alla fine del 2021 intorno ai 2,7 milioni di passeggeri con 1.437 accosti, segnando +325% in traffico passeggeri e +293% in cruise call.

**> Tab. 2.18** Il traffico crocieristico nei porti italiani, stime sul consuntivo 2021 e variazioni percentuali sul 2020

	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Variazione % 2021/2020		Variazione assoluta 2021/2020	
	2021	2021	Passeggeri	Toccate nave	Passeggeri	Toccate nave
Civitavecchia	547.610	282	165%	232%	340.643	197
Genova	460.000	147	251%	206%	328.879	99
Palermo	300.000	101	299%	197%	224.765	67
Bari	232.000	116	3678%	955%	225.859	105
Napoli	200.000	90	610%	233%	171.824	63
Savona	180.000	67	138%	168%	104.432	42
Trieste	140.000	84	2384%	236%	134.363	59
Monfalcone	100.000	34	100%	100%	100.000	34
La Spezia	90.000	50	67%	117%	36.004	27
Taranto	89.579	28	100%	100%	89.579	28
Siracusa	85.121	50	100%	100%	85.121	50
Messina	83.000	78	325%	311%	63.463	59
Cagliari	53.629	53	635%	279%	46.340	39
Livorno	50.000	60	158%	329%	30.631	46
Ancona	30.000	15	431%	300%	28.636	13
Catania	22.064	23	-22,5%	188%	17.858	15
Venezia	18.043	24	219%	140%	12.390	14
Brindisi	8.660	5	278%	25%	6.369	1
Olbia	4.500	5	100%	100%	4.500	5
Trapani	4.160	19	100%	100%	4.160	19
Portoferraio	3.000	18	5560%	1700%	2.947	17
Ravenna	2.500	9	100%	100%	2.500	9
Giardini Naxos	2.157	14	802%	367%	1.918	11
Alghero	2.000	6	100%	100%	2.000	6
Piombino	1.900	2	100%	100%	1.900	2
Santa Margherita Ligure	1.450	1	100%	100%	1.450	1
Altri porti*	5.629	60	140%	300%	3.124	45
<b>ITALIA</b>	<b>2.737.000</b>	<b>1.447</b>	<b>325%</b>	<b>293%</b>	<b>2.091.931</b>	<b>1.079</b>

Fonte: Risposte Turismo, Italian Cruise Watch 2021. Note: il dato aggregato degli altri porti include porti che hanno registrato traffico inferiore ai 1.000 passeggeri (tra cui Sorrento, Lipari, Amalfi, Ponza, Crotone, Porto Ercole + Porto S. Stefano, Portofino, Monopoli Ortona, Pesaro, Porto Empedocle, Gallipoli, Porto Torres, Porto Cervo, Reggio Calabria, Manfredonia, Porto Venere, Gaeta, Milazzo).



La ripresa del settore crocieristico in Italia è iniziata in maniera consistente dal mese di maggio 2021, con le graduali aperture di frontiere nazionali e internazionali e la maggiore facilità di spostamenti grazie all'avanzare della campagna vaccinale e l'utilizzo del *green pass*, sebbene i porti principali dell'area tirrenica avessero continuato a movimentare traffico crocieristico nei primi mesi dell'anno (Civitavecchia Genova, Palermo, Napoli).

**Genova primo home port italiano nel 2021**

Questi stessi porti confermano la presenza nella top 10 di porti per stima di passeggeri movimentati nel 2021. Civitavecchia consolida il suo ruolo di primo scalo crocieristico italiano e si stima movimenterà entro la fine dell'anno quasi 550.000 passeggeri con 282 toccate, chiudendo il 2021 in crescita rispetto al 2020: +165% per traffico passeggeri, +232% in *cruise call*.

Genova conferma il secondo posto già raggiunto nel 2020, movimentando quest'anno 460.000 passeggeri (+206%) con 147 accosti (+206%). Il porto ligure conquista la prima posizione per passeggeri imbarcati-sbarcati, pari a circa 285.000 nel 2021, superando i circa 194.000 previsti da Civitavecchia.

**Palermo sul podio dei porti crocieristici italiani**

A completare il podio è Palermo, che dovrebbe chiudere il 2021 con circa 300.000 passeggeri movimentati grazie ai 101 accosti di navi da crociera di diverse compagnie: oltre a Costa Crociere (con le nuove *Costa Firenze* e *Costa Smeralda*) ed MSC Crociere (*MSC Grandiosa*, *MSC Poesia*), anche compagnie con navi dalla capienza minore quali Sea Cloud (*Sea Cloud Spirit*, recentemente inaugurata) o Silversea (*Silver Dawn*, *Silver Shadow*).

Il porto di Bari mostra un'evidente crescita del traffico rispetto all'anno precedente (+3678% in passeggeri e +955% in toccate), grazie all'aumento di itinerari che hanno interessato la macro-area adriatica e che quindi hanno visto l'inclusione dell'accosto pugliese: si citano, a titolo di esempio, *Costa Deliziosa* (già attiva nell'Adriatico nel 2020) e *Costa Luminosa*. Da notare come quest'anno il valore del traffico totale di Bari benefici in maniera significativa del peso degli imbarchi e sbarchi realizzati nel porto pugliese.

**Napoli e Savona a contendersi la quarta posizione**

Anche il porto di Napoli, penalizzato nel 2020, e che non è stato incluso in alcuni itinerari nel Tirreno, registrerà quest'anno una variazione particolarmente positiva rispetto a quella precedente, con 200.000 passeggeri accolti e 90 toccate, lasciando la quinta posizione a Savona (con circa 180.000 crocieristi di cui 100.000 in imbarco e sbarco in 67 toccate).

**Trieste vicina ai risultati del 2019**

Trieste chiuderà l'anno con 140.000 passeggeri movimentati previsti e sarà tra i primi porti crocieristici italiani a riavvicinarsi alle performance di traffico passeggeri del 2019 (quando i passeggeri erano stati 177.000).

**Monfalcone e Taranto: nuovi porti in top 10**

Se non è una novità che i due scali liguri di Savona e La Spezia siano presenti nella top 10 dei porti italiani, registrando entrambi un incremento del traffico a partire da maggio, gli altri due porti che completano la parte alta della tabella compaiono in classifica per la prima volta: Monfalcone e Taranto. Il primo è attivo da quest'anno come scalo crocieristico e registrerà nel 2021 circa 100.000 passeggeri movimentati con 34 scali di *MSC Orchestra* e *MSC Magnifica*. Taranto, invece, che nel 2020 non era stato interessato da traffico crocieristico, prevede di chiudere l'anno con quasi 90.000 passeggeri movimentati e 28 scali, la maggior parte dei quali di *MSC Seaside*, il cui itinerario ha previsto accosti anche a Siracusa, che invece chiude l'anno con 85.000 passeggeri e 50 toccate nave, registrando +100% rispetto all'anno precedente.

**Siracusa apre la seconda parte della classifica**

Dopo Siracusa, nella seconda parte della classifica si trova Messina, che segna +300% in passeggeri e *cruise call* ma esce dalla top 10; fino a novembre il porto sullo Stretto sarà interessato anche da itinerari della *Costa Smeralda*, che nel mese di giugno ha invece operato con scali a Cagliari, subito sotto in classifica con 53.000 passeggeri e 53 accosti.

**a Venezia  
la nuova soglia di  
25.000 GRT**

Anche Livorno registra una ripresa di traffico rispetto al deciso calo del 2020, chiudendo l'anno con 30.000 passeggeri e 35 scali in più rispetto all'anno precedente.

Ancona registra una decisa ripresa di traffico crocieristico dopo lo stop per quasi tutto il 2020, essendo stato interessato solo da due toccate ad inizio di quell'anno; per l'anno in corso si prevedono 30.000 passeggeri e 15 scali.

Se Catania movimentata nel 2021 22.000 passeggeri, nella seconda parte della classifica finisce quest'anno anche Venezia, che dovrebbe registrare traffico pari a 18.000 passeggeri con 24 *cruise call*. Lo scalo lagunare è stato penalizzato dal decreto che impedirà il passaggio nel canale della Giudecca delle navi dal tonnellaggio superiore alle 25.000 GRT, comportando così l'annullamento di circa metà degli scali previsti, pur a fronte di un parziale recupero di alcune *cruise call* presso ormeggi alternativi in laguna (in particolare a Fusina presso l'area normalmente configurata per le Autostrade del Mare).

Brindisi registra un numero contenuto di toccate, riuscendo comunque a movimentare quasi 9.000 passeggeri con 5 accosti di compagnie quali AIDA, MSC e Azamara. A chiudere la parte centrale della tabella si trovano Olbia e Trapani, entrambi porti che hanno ricominciato l'attività crocieristica nel 2021 dopo un temporaneo stop nell'anno precedente: i due scali prevedono di movimentare entro la fine dell'anno circa 4.000 passeggeri, pur con un diverso numero di toccate: 5 scali ad Olbia, 19 a Trapani.

I porti nella parte bassa della classifica registrano variazioni particolarmente positive: Portoferraio e Giardini Naxos movimentano rispettivamente nel 2021 3.000 e 2.000 passeggeri, superando le poche centinaia di passeggeri scalati in questi porti l'anno passato. Seppur in maniera contenuta, Ravenna, Alghero, Piombino e Santa Margherita Ligure riescono a registrare traffico, che invece nel 2020 era stato pari a zero.

Raggruppati tra gli altri porti si identificano ulteriori 19 scali crocieristici, che nel 2021 movimentano 5.000 passeggeri grazie a circa 60 accosti. Si nota inoltre che due porti non dovrebbero registrare traffico nel 2021, pur avendone avuto nel 2020: Corigliano Calabro e Sistiana. Va notato in questo caso come alcune compagnie operanti *small ship* siano specializzate - e dunque dipendano in maniera molto forte - in alcuni particolari mercati (es. nordamericani) avendo quindi subito in maniera più rilevante il blocco del traffico internazionale.

**Liguria si conferma  
prima regione per  
numero di crocieristi**

Nella tabella 2.19 si presenta una panoramica del traffico crocieristico 2021 distribuito nelle regioni italiane. Anche quest'anno il cluster dei porti liguri riesce a mantenere la prima posizione in quanto regione che accoglie più passeggeri, pur con un numero inferiore di accosti rispetto a Lazio (287), in seconda posizione, e Sicilia (285), in terza. L'isola mantiene il suo posto nella top3 per il secondo anno consecutivo, superando regioni storicamente affermate per i propri scali crocieristici, come il Veneto e la Campania, entrambe penalizzate dai motivi sopra citati.

**13 regioni sono  
interessate da traffico  
crocieristico nel 2021**

Importante evidenziare come quest'anno tutte le regioni italiane (e, come si vedrà, tutte le AdSP) abbiano accolto traffico crocieristico, seppur con volumi diversi. Quasi tutte le regioni hanno inoltre registrato una variazione positiva: fa eccezione la Calabria, che vede un calo del 50-60% tra passeggeri e accosti in quanto quest'anno, rispetto al 2020, Corigliano non è stato interessato da traffico crocieristico ed escluso dagli itinerari di *Costa Deliziosa*. La figura 2.4 distribuisce i passeggeri distribuisce i passeggeri movimentati e il traffico crocieristico del 2021 tra le 17 Autorità di Sistema Portuale italiane. Nel corso dell'anno si è aggiunta alle altre già esistenti la nuova AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, ex

> **Tab. 2.19** Il traffico crocieristico nelle regioni italiane, stime sul consuntivo 2021 e variazioni sul 2020

Posizione				2021		Var % 2021/2020	
2021	2020	Porti*	Regione	Passeggeri	Toccate nave	Passeggeri	Toccate nave
1	1	5	LIGURIA	751.802	272	188,4%	183,3%
2	2	3	LAZIO	548.153	287	164,7%	233,7%
3	3	9	SICILIA	497.529	295	401,5%	360,9%
4	7	6	PUGLIA	330.776	157	3787%	772,2%
5	6	2	FRIULI V.G.	240.000	118	4040%	306,9%
6	5	3	CAMPANIA	201.600	100	611,1%	244,8%
7	9	5	SARDEGNA	60.386	66	728,5%	371,4%
8	4	4	TOSCANA	55.248	92	182,6%	475,0%
9	11	2	MARCHE	30.200	20	2114%	900,0%
10	8	1	VENETO	18.043	24	219,2%	140,0%
11	-	1	EMILIA ROMAGNA	2.500	9	100,0%	100,0%
12	10	1	CALABRIA	565	2	-63,8%	-50,0%
13	-	1	ABRUZZO	200	5	100,0%	100,0%
		<b>44</b>	<b>ITALIA</b>	<b>2.737.000</b>	<b>1.447</b>	<b>325%</b>	<b>293%</b>

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: (\*) i porti inclusi sono quelli che registreranno traffico crocieristico nel corso del 2021.

Autorità Portuale di Gioia Tauro, che comprende al suo interno i porti crocieristici di Corigliano e Crotona. Si segnala inoltre l'inclusione dello scalo di Arbatax all'interno dell'AdSP del Mare di Sardegna, il quale si attiverà per accogliere traffico crocieristico. Si ricorda comunque come non tutti gli scali italiani siano sotto il controllo di un'Autorità di Sistema Portuale e che la stessa può gestire un numero variabile di porti (da 2 a 8) non necessariamente votati alla movimentazione di crocieristi.

> **Tab. 2.20** Il traffico crocieristico per AdSP, stime 2021, valori assoluti, quote percentuali

AdSP	2021		Peso sul totale (2021)	
	Pax. mov.	Toccate nave	Pax. mov.	Toccate nave
Mar Ligure Occidentale	660.000	220	24,1%	15,2%
Mar Tirreno Centro-Settentrionale	547.653	283	20,0%	19,6%
Mare di Sicilia Occidentale	304.360	124	11,1%	8,6%
Mare Adriatico Meridionale	241.009	128	8,8%	8,8%
Mare Adriatico Orientale	240.000	118	8,8%	8,2%
Mar Tirreno Centrale	200.000	90	7,3%	6,2%
Mar Ligure Orientale	90.000	50	3,3%	3,5%
Mar Ionio	89.579	28	3,3%	1,9%
Dello Stretto	83.127	80	3,0%	5,5%
Mare di Sardegna	58.279	59	2,1%	4,1%
Mar Tirreno Settentrionale	54.900	80	2,0%	5,5%
Mare Adriatico Centrale	30.400	25	1,1%	1,7%
Mare di Sicilia Orientale	22.064	23	0,8%	1,6%
Mare Adriatico Settentrionale	54.901	40	0,7%	1,7%
Mare Adriatico Centro-Settentrionale	2.500	9	0,1%	0,6%
Mari Tirreno Meridionale e Ionio	465	1	0,0%	0,1%
<b>TOTALE Autorità di Sistema Portuale</b>	<b>2.642.379</b>	<b>1.342</b>	<b>96,5%</b>	<b>92,7%</b>
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>2.737.000</b>	<b>1.447</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

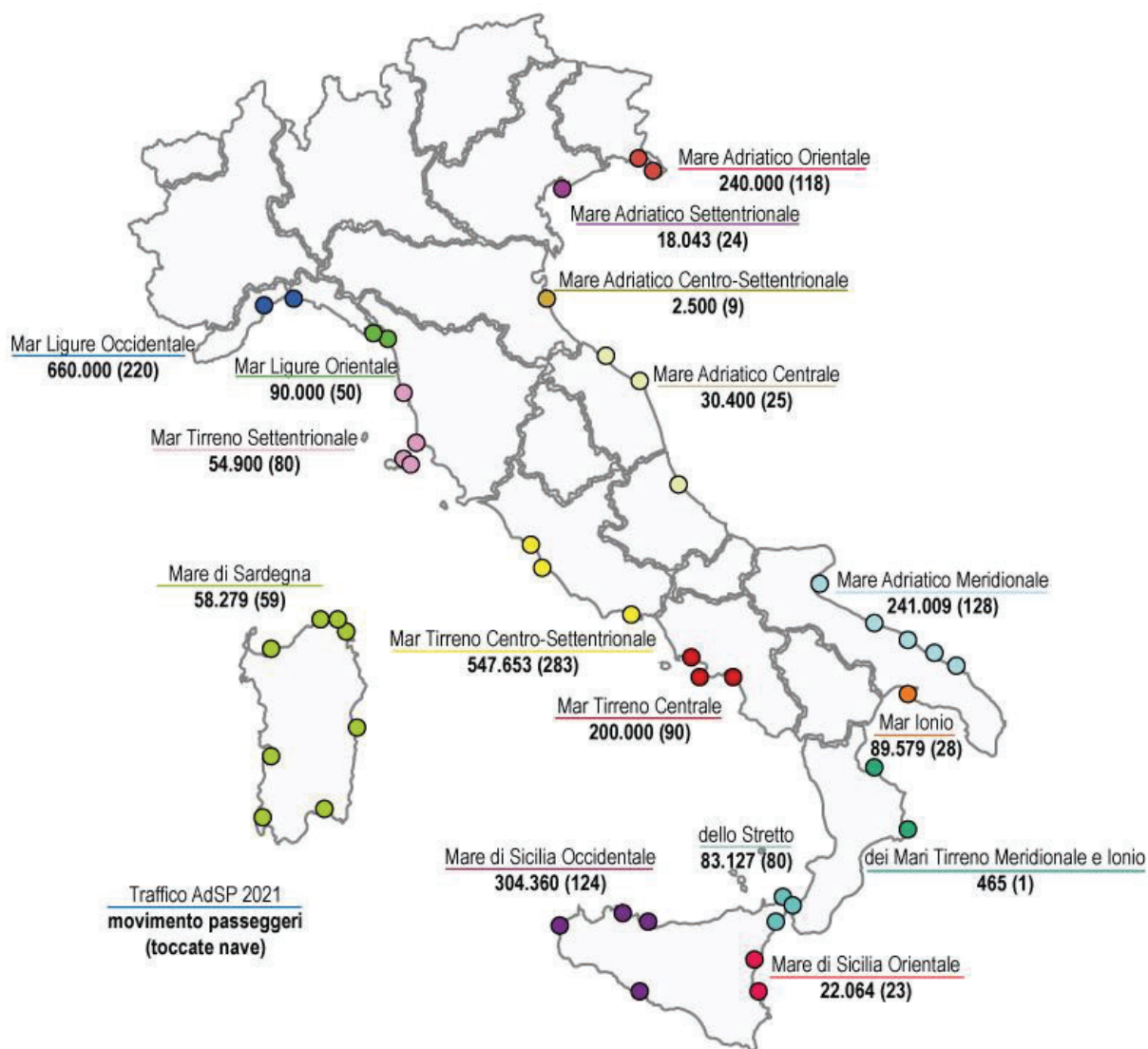
Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**il 96,5% del traffico è gestito in porti appartenenti alle AdSP**

Nel 2021 le Autorità di Sistema Portuale movimentarono 2.642.379 passeggeri con 1.342 toccate nave, ovvero il 96,5% dei passeggeri e il 92,7% delle toccate navi totali. Generalmente, anche quest'anno

la concentrazione di traffico da parte delle AdSP risulta piuttosto elevata rispetto al periodo pre-Covid, soprattutto considerando le toccate nave, la cui percentuale sul totale era di 85,3% nel 2019.

> **Fig. 2.3** Ripartizione del traffico crocieristico per porti di competenza delle AdSP, 2021



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**1,5 milioni di passeggeri previsti nel 2021 dalle prime 3 AdSP**

Come l'anno precedente, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale movimentata in Italia il maggior numero di crocieristi (660.000) nel 2021, con un numero di accosti (220) comunque inferiore rispetto all'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, la cui performance è trainata quasi totalmente dai risultati di Civitavecchia.

Concentrazione di traffico simile anche per l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, che registra quest'anno il 99% del proprio traffico a Palermo. Complessivamente, le prime tre Autorità di Sistema Portuale concentrano nel 2021 il 58% dei passeggeri movimentati e il 48% delle toccate nave. Rispetto all'anno precedente, si segnala non solo la quarta posizione dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale ma in particolare la quinta posizione dell'Autorità di Sistema Portuale che gestisce i porti di Trieste e Monfalcone, che negli anni precedenti si posizionava intorno al settimo posto.

Dopo aver analizzato le stime sulla chiusura dell'anno, il capitolo si chiude con alcune previsioni di traffico per l'anno successivo.

Pesano, rispetto agli anni precedenti, una serie di fattori difficilmente prevedibili che rendono, ai numerosi porti, Autorità di Sistema Portuale ed operatori coinvolti ed ascoltati, particolarmente complesso fornire indicazioni. Su tutti pesano l'incertezza legata alla quantità di collegamenti aerei intercontinentali disponibili e, ancor prima, la definitiva rimozione delle restrizioni su viaggi e spostamenti (in particolare per mercati di domanda che hanno oggi vaccini non riconosciuti dal nostro Paese per l'emissione del green pass), oltre alla capacità massima a bordo possibile in base alle norme. Va ricordato infine come siano ancora molto eterogenee e mutevoli le modalità con cui i vari Paesi deliberano in materia di ingresso dei turisti stranieri, che ha, tra le varie conseguenze, costretto le compagnie non poche volte nell'ultimo periodo a modificare gli itinerari, eliminando uno o più scali per sostituirli con altri, talvolta con regole diverse per chi arriva da taluni specifici Paesi coinvolti negli itinerari.

**nel 2022 il Med conterà  
su un deployment  
in ripristino**

Quale preconditione fondamentale per sostenere la crescita del traffico servirà infine che le compagnie tornino ad operare con le loro intere flotte, criticità che, come si leggerà più avanti nel capitolo quarto, i principali gruppi danno per superata nel secondo trimestre del 2022. Alla ripartenza della stagione primaverile ed estiva nel Mediterraneo si dovrebbe dunque poter contare su un *deployment* decisamente più consistente e simile agli anni pre-pandemia.

C'è poi un tema di difficile lettura quantitativa, legato alla domanda più che all'offerta. In questo caso l'incertezza è legata ai tempi di recupero, da parte della clientela potenziale, della fiducia nell'intraprendere determinati viaggi, condizionata anche da una diffusa perdita di potere d'acquisto. Questo fa sì che difficilmente all'indomani del completo ripristino dell'offerta la domanda risponda con immediatezza. Da ultimo, è lecito pensare che resisterà una propensione, favorita non poco dalle stesse scelte di comunicazione degli enti di promozione turistica, a fare vacanza di corto-medio raggio, il che limiterà ancora per un po' la dimensione del reale bacino di domanda disponibile.

In ragione di tutte le incertezze di cui sopra, si è ritenuto quest'anno più corretto fornire la sola previsione sul possibile totale dei movimenti passeggeri, con solo qualche riferimento a singoli scali: in questo modo eventuali variazioni di itinerario con sostituzione di un porto con un altro, purché entrambi italiani, verrebbero assorbite e compensate nel totale. La previsione complessiva porta ad indicare in 6 milioni di movimenti passeggeri e quasi 3.000 toccate nave i volumi del traffico crocieristico in Italia nel 2022. In termini di variazione percentuale sul 2021 significherebbe un +118% per i passeggeri e un +102% quanto a toccate. Evidentemente molto dipenderà da come il quadro complessivo evolverà e dalla direzione che prenderanno una serie di variabili, alcune delle quali presentate nelle precedenti righe. L'auspicio è che a fine 2022 la previsione possa rivelarsi errata per difetto.

**Civitavecchia porto  
leader in Italia**

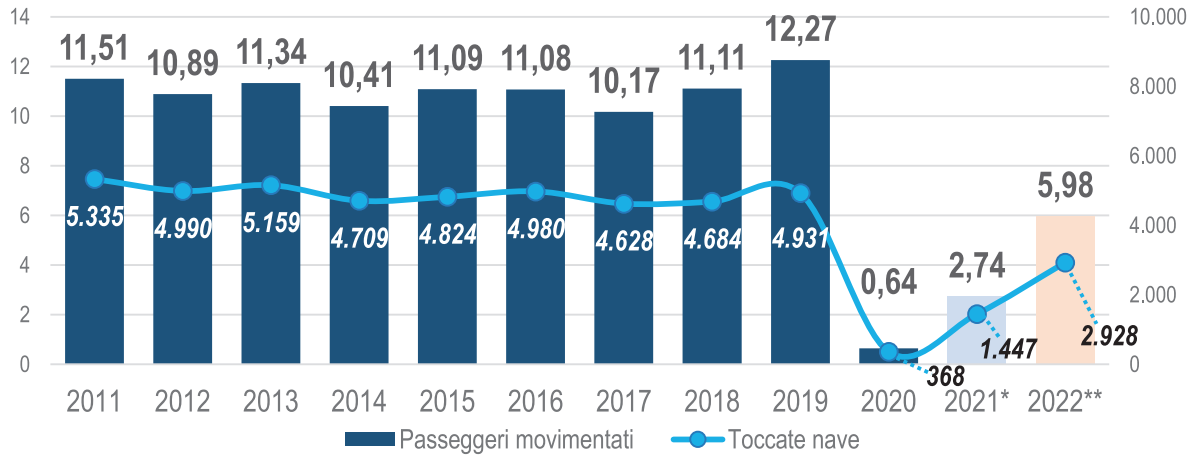
Quanto ad alcuni scali, Civitavecchia confermerà la prima posizione con un numero di passeggeri movimentati che potrebbe sfiorare 1,5 milioni grazie a 600 toccate, seguita al secondo posto da Napoli, in netto recupero di traffico. Le indicazioni attuali fanno emergere come a contendersi il terzo gradino del podio nazionale saranno Genova e La Spezia. Considerando inoltre il traffico atteso a Savona, la Liguria dovrebbe tornare a superare i 2 milioni di crocieristi movimentati nei propri porti. Buone performance sono attese inoltre a Messina e a Palermo, con Livorno a tornare a registrare traffico consistente dopo un biennio 2020-2021 particolarmente contenuto.

**un nuovo balzo  
per la crocieristica  
in Italia**

Taranto e Siracusa dovrebbero consolidare la loro posizione nel 2022 dopo l'exploit di quest'anno.

Il grafico seguente presenta l'andamento del traffico in Italia di passeggeri movimentati e toccate nave dal 2011 al 2020 integrato con le stime appena presentate per il 2021 e le previsioni per il 2022.

> Graf. 2.15 Il traffico crocieristico in Italia, 2011-2022, consuntivi e previsioni



Fonte: Risposte Turismo, Italian Cruise Watch 2021. Nota: (\*) stime e (\*\*) previsioni Risposte Turismo.

# Il viaggio verso un futuro più sostenibile parte da qui.

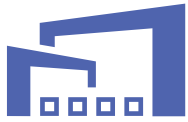


Edison è impegnata nella costruzione di un futuro di energia sostenibile. Il deposito costiero di Ravenna è il punto di partenza per la creazione in Italia della prima catena logistica integrata di GNL, una risorsa alternativa che contribuisce a ridurre le emissioni di gas serra nell'atmosfera e che svolge un ruolo essenziale nella transizione ecologica del Paese.

#energiachecambiatutto  
edison.it

DIVENTIAMO L'ENERGIA CHE CAMBIA TUTTO.





# PORTS of GENOA

VADO LIGURE ■ SAVONA  
PRA' ■ GENOVA



*GNL  
Fotovoltaico  
Cold ironing  
Mobilità elettrica*

IN VIAGGIO VERSO LA  
**SOSTENIBILITÀ**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Occidentale

[www.portsofgenoa.com](http://www.portsofgenoa.com)





## 3

I porti crocieristici italiani:  
caratteristiche, investimenti e prospettive

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

## 3.1 Le caratteristiche strutturali

Il terzo capitolo di Italian Cruise Watch è dedicato alla portualità crocieristica in Italia e presenta informazioni aggiornate di carattere quantitativo e qualitativo ottenute grazie al dialogo diretto con innumerevoli rappresentanti delle Autorità e delle aziende portuali ed integrata con lavoro desk. I porti che hanno partecipato all'indagine<sup>4</sup> hanno rilasciato dati e statistiche inerenti non soltanto alle infrastrutture ma anche alle attività, all'organizzazione e alle prospettive dei porti stessi. Si ribadisce come il sistema portuale italiano rappresenti la base imprescindibile per lo sviluppo del traffico crocieristico ed il mantenimento della *leadership* in tale comparto. Una panoramica sul suo *status* evidenzia la presenza di una molteplicità di casi diversi: terminal dedicati completamente all'accoglienza di navi da crociera, strutture che mostrano per tale traffico un interesse marginale e porti che vedono nelle navi bianche un'opportunità di diversificazione della propria offerta. Eterogeneità che si manifesta anche nella tipologia di soggetti che gestiscono il traffico crocieristico: in certi casi, alcuni porti hanno affidato la gestione a società *ad hoc* (alcune caratterizzate da una composizione particolarmente complessa); in altri casi, il traffico viene gestito direttamente dalle stesse Autorità di Sistema Portuale; in altri casi ancora, ci si trova in una fase di transizione con gare recentemente completate o in via di lancio. Sono, infine, diversi i casi in cui la gestione è affidata ad altre realtà, che possono essere società municipalizzate o agenzie marittime. Numerose sono le azioni a breve e medio termine previste dai soggetti gestori dei porti, volte al raggiungimento di obiettivi che abbracciano diversi aspetti del comparto: dagli interventi di dragaggio all'ampliamento e miglioramento delle infrastrutture, dalla sicurezza alle attrezzature, dalla comunicazione alle fonti energetiche, fino allo sviluppo sostenibile non soltanto dei terminal, ma anche dei territori in cui si trovano le infrastrutture crocieristiche. Anche nel 2021 il permanere della situazione emergenziale pandemica ha portato alcuni scali a rivedere le proprie azioni. Rimangono, tuttavia, immutate le intenzioni e gli impegni prospettici in merito agli investimenti, dimostrando una chiara fiducia nella ripresa del comparto.

<sup>4</sup> Le 54 realtà portuali che hanno collaborato all'indagine 2021 i cui risultati confluiscono in questo capitolo sono: Agropoli, Alghero, Amalfi, Ancona, Argentario (Porto Ercole e Porto Santo Stefano), Bari, Barletta, Brindisi, Cagliari, Capri, Catania, Civitavecchia, Corigliano Calabro, Crotone, Gaeta, Gallipoli, Genova, Giardini Naxos, La Spezia, Lerici, Lipari, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Milazzo, Monopoli, Napoli, Ortona, Otranto, Palermo, Pesaro, Piombino, Ponza, Porto Cervo, Porto Empedocle, Porto Venere, Portoferraio, Portofino, Positano, Pozzallo, Rapallo, Ravenna, Reggio Calabria, Salerno, Sanremo, Santa Margherita Ligure, Savona, Siracusa, Sorrento, Taranto, Termini Imerese, Trapani, Trieste, Viareggio.

**>Tab. 3.1** Caratteristiche tecniche e strutturali dei porti crocieristici italiani<sup>1</sup>, 2021

	Regione	Max. dimens. nave	Banchine esclusive per navi da crociera		
			Lunghezza	Numero esclusive (numero potenziali)	Lunghezza totale (m.)
Amalfi	Campania	220	2 (-)	20	10
Ancona	Marche	275 <sup>2</sup>	2 (2)	400	10,5
Argentario <sup>3</sup>	Toscana	no limit	2 (2)	195	7
Bari	Puglia	335	1 (5)	1.300	11,5
Barletta	Puglia	100	0 (1)	160	6,5
Brindisi	Puglia	300	1 (4)	1.600	11
Cagliari	Sardegna	400	3 (6)	1.000	11
Capri	Campania	120	0 (1)	145	8
Catania	Sicilia	340	4 (6)	818	9,5
Civitavecchia	Lazio	362	9 (9)	2.200	13
Corigliano Calabro	Calabria	300	1 (-)	400	9
Crotone	Calabria	200	1 (1)	250	9
Gaeta	Lazio	270	2 (3)	870	10,2
Gallipoli	Puglia	300	1 (1)	450	11
Genova	Liguria	360	4 (12)	1.200	9
La Spezia	Liguria	362	1 (2)	627	10,5
Livorno	Toscana	no limit	3 (8)	590	13
Manfredonia	Puglia	160	0 (1)	160	9,3
Marina di Carrara	Toscana	250	1 (2)	300	9,8
Messina	Sicilia	345	0 (2)	662	12-15
Milazzo	Sicilia	220	0 (1)	240	9
Monopoli	Puglia	160	0 (1)	160	6,5
Napoli	Campania	no limit	5 (5)	1.400	11
Ortona	Abruzzo	110	1 (1)	110	5,7
Palermo	Sicilia	349	2 (3)	663	12
Pesaro	Marche	80	1 (1)	400	4,5
Piombino	Toscana	320	0 (4)	550	11
Porto Empedocle	Sicilia	230	1 (2)	360	6,5
Portoferraio	Toscana	200	0 (2)	950	7,5
Ravenna	E. Romagna	280	3 (3)	600	8,8
Reggio Calabria	Calabria	260	0 (3)	330	10
Salerno	Campania	320	1 (3)	1.070	11,5
S. Margherita Ligure	Liguria	65	0 (1)	70	12
Savona	Liguria	no limit	2 (4)	775	11
Siracusa	Sicilia	300	3 (3)	584	8,8
Sistiana	Friuli V. G.	70	1 (1)	70	4
Taranto	Puglia	334	0 (5)	1.395	11
Termini Imerese	Sicilia	no limit	0 (2)	-	8
Trapani	Sicilia	286	1 (2)	140	8
Trieste	Friuli V.G.	350	4 (4)	1.020	9,1
Venezia	Veneto	300 <sup>4</sup>	7 (12) <sup>5</sup>	3.400 <sup>6</sup>	9,1

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Note: (1) I porti di Giardini Naxos e Portofino prevedono l'approdo solo in rada e quindi non sussistono limiti di pescaggio e lunghezza massima della nave da crociera. (2) Nel caso di dimensioni incompatibili con le limitazioni del porto storico, le navi da crociera vengono ormeggiate presso le banchine adibite al traffico commerciale, previa verifica di compatibilità oraria con i traffici merci. (3) Il dato include i porti di Porto Santo Stefano e Porto Ercole. (4) per le banchine a Marghera (Vecon e TIV). (5) 7 banchine in stazione marittima (con i limiti del Decreto); 12 banchine si riferiscono anche a quelle di Marghera, oltre che a quelle in stazione marittima. (6) il dato non conta le banchine Canale Nord Sponda Nord e Fusina, che non sono ad uso esclusivo.

La tabella 3.1 illustra, per i numerosi porti che hanno collaborato all'indagine, le caratteristiche strutturali e tecniche, ovvero la lunghezza massima consentita delle navi e il numero, la lunghezza e il pescaggio delle banchine dedicate esclusivamente alle navi da crociera.

I porti predisposti ad accogliere navi da crociera fino a 200 metri sono 10. A questi, si aggiungono altri 13 che consentono l'ingresso di navi di lunghezza fino a 300 metri. Infine, 17 porti hanno dichiarato di essere dotati di infrastrutture che permettono l'arrivo di navi lunghe più di 300 metri. Si sottolinea come non si presentino limiti per le navi da crociera che approdano nei porti di Port'Argentario, Livorno, Napoli, Savona e Termini Imerese.

A disporre del maggior numero di banchine dedicate esclusivamente al traffico crocieristico è il porto di Civitavecchia, con capacità per 9 navi. Segue Venezia, a quota 7. Risulta, però, Genova lo scalo che – nel 2021 – conta il maggior numero di banchine dedicabili alle navi da crociera: potrebbe accoglierne 12 contemporaneamente, dedicando una banchina a ciascuna di esse. Seguono i porti di Civitavecchia e Livorno, rispettivamente con 9 e 8 banchine dedicabili a tali navi.

Si segnalano, tra i porti che attualmente non dedicano banchine all'attività crocieristica ma che possono ospitare navi laddove se ne presentasse l'opportunità, quelli di Taranto, che può mettere a disposizione 5 banchine, di Messina e Piombino, con 4 banchine potenziali ciascuno.

In merito alla lunghezza complessiva delle banchine dedicate esclusivamente alle navi da crociera, si evidenziano misure diverse. Dai 20 metri di Amalfi, ai 663 metri di Palermo, ai 1.600 metri di Brindisi, fino ai 2.200 metri di Civitavecchia.

Per quanto concerne il pescaggio dei fondali, infine, anche in questo caso si denota una certa varietà. Se a Sestri Levante i fondali sono profondi soltanto 4 metri, essi raggiungono i 9 metri a Genova, ma possono toccare valori ancora più elevati nel caso di Livorno, con i suoi 13 metri.

La tabella 3.2 offre un'istantanea del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera dieci anni fa e quest'anno, a cui si affianca una previsione per il 2022. Tra il 2011 e il 2021 è stato registrato un incremento di 13 unità, a cui si aggiungono altri due terminal in procinto di entrare in funzione. Tra essi, si segnalano quelli di Bari e Porto Empedocle.

**>Tab. 3.2** *Evoluzione del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera*

	2011	2021	Previsioni 2022
<i>Terminal passeggeri</i>	35	48	50

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**nel 2022 nuovi terminal crociere a Porto Empedocle e Bari**

Nel porto siciliano, il nuovo cruise terminal presso la banchina di ponente del Molo Crispi, costato circa 5 milioni di euro, consentirà un accesso immediato al centro storico della città grazie alla riqualificazione dell'area portuale avvenuta attraverso la demolizione di alcune strutture fatiscenti. Grazie ad una campagna di marketing mirata, si prevede, inoltre, in questo porto un aumento del traffico crocieristico del segmento luxury, incentivato anche dalla vicinanza ad alcuni landmark turistici della regione (quali la Valle dei Templi).

Nel porto barese, invece, la seconda stazione marittima – del valore di circa 9 milioni di euro – sorgerà sulla Banchina 10 e si estenderà su una superficie di 3.000 metri quadrati. Caratteristica principale del nuovo terminal sarà la polifunzionalità: oltre all'accoglienza dei passeggeri, esso potrà ospitare eventi, conferenze, incontri ed esposizioni. Al piano terra dell'edificio saranno previsti 10 desk "meet&greet" per accogliere e registrare i passeggeri, oltre a fornire loro una sala d'attesa. La struttura sarà dotata di controlli di sicurezza con tecnologie di ultima generazione,

### inaugurazioni a Monopoli, Trapani e Palermo

nonché un'area per il drop-off dei bagagli. Al primo piano sorgerà, inoltre, un bar affacciato sulla terrazza Piazza del Mare.

Grazie ai fondi disponibili per il progetto Italia-Grecia-UE\_Themis – cofinanziato dall'Unione Europea e facente parte del Programma Interreg – che si pone l'obiettivo di rafforzare la connessione nazionale e transfrontaliera dei porti minori, nuove stazioni marittime sono state programmate anche per gli altri porti crocieristici appartenenti all'AdSP MAM, segnatamente Brindisi, Manfredonia e Monopoli. Proprio in quest'ultimo porto a inizio settembre è stato inaugurato il nuovo terminal di accoglienza turistica.

Sempre in tema inaugurazioni, dovrebbe avvenire a dicembre di questo anno quella del terminal crociere di Trapani, la cui gestione ad agosto è passata – come si vedrà nel prossimo paragrafo – in mano alla neonata West Sicily Gate. Il progetto, costato circa 15,5 milioni di euro, ha previsto la realizzazione di una struttura di 1.500 metri quadrati sul molo a T dotata dei servizi base per i passeggeri, nonché di un'area retroportuale adibita a parcheggio. Anche a Palermo dovrebbe essere prossima l'inaugurazione del nuovo terminal crociere: inizialmente prevista entro la fine del 2021, è più probabile che avverrà nel corso del 2022. Dopo la riqualificazione della banchina Sannuzzo e gli interventi di dragaggio sul prospiciente fondale del Bacino Crispi che hanno permesso di accogliere navi da crociera "extra large", la ristrutturazione della stazione marittima situata sulla banchina Vittorio Veneto – del valore di 26 milioni di euro – consentirà di accogliere due navi in contemporanea.

### Messina sostituisce il vecchio terminal

Tra le consegne programmate nel corso del 2022 – sebbene non vadano ad aumentare il numero di nuovi terminal esposti in tabella 3.2, ma a migliorare l'offerta esistente – si cita il nuovo terminal crociere di Messina che, a fronte di un investimento di 6,7 milioni di euro, sostituirà quello attuale sito sulla banchina Colapesce con l'obiettivo di fornire un luogo di accoglienza per i crocieristi nonché un punto di ritrovo per i cittadini. La struttura comprenderà una zona liberamente fruibile da passeggeri e cittadini con un bar-ristorante, una vetrina delle eccellenze messinesi, info-point, negozi di souvenir e artigianato locale, un autonoleggio e una *city lobby* che potrà essere utilizzata per mostre e altri eventi. L'area interna del terminal, dedicata agli imbarchi e sbarchi, sarà costituita da quattro moduli e permetterà dunque di far attraccare fino a quattro navi contemporaneamente. Il vecchio terminal, anche alla luce delle nuove esigenze di organizzazione dei flussi conseguenti alle procedure contro la diffusione del Covid-19, verrà ristrutturato e funzionerà come estensione del nuovo.

### nuovo check-point a Cagliari

Sempre nel 2022, in Sardegna, è prevista la consegna del nuovo check-point presso il molo Sabaudo nel porto di Cagliari. La struttura attuale per il controllo di passeggeri e bagagli non è, infatti, in grado di rispondere all'incremento di passeggeri previsto grazie ai prossimi accosti di Costa Smeralda. Il progetto, oltre ad essere una risposta alla necessità di maggiore sicurezza (tramite l'installazione di un sistema di video-sorveglianza), vuole fornire ai passeggeri crocieristi e di linea una migliore accoglienza, fornendo quei servizi minimi (ricambio d'aria, servizi igienici) che l'edificio attuale non assicura.

Quelle illustrate finora sono le novità che ci si dovrebbe attendere entro il prossimo anno. Tuttavia, si segnala che tra il 2020 e il 2021 sono stati inaugurati due terminal crociere, nonostante lo scorso anno ne fossero stati indicati addirittura nove in consegna. Appare chiaro come le difficoltà emerse a seguito del protrarsi dell'emergenza pandemica possano aver causato un posticipo nella conclusione dei lavori in alcuni porti. In questo senso, si riporta il caso del Falanto Port Service Center di Taranto, in attesa di inaugurazione. Un edificio polifunzionale che fungerà non solo da stazione marittima per i passeggeri, ma fornirà

**in aumento i porti dotati di banchine per la crocieristica**

alla cittadinanza nuovi spazi di aggregazione e incontro: verranno infatti aperti degli esercizi commerciali al suo interno, nonché inaugurati il Museo del Mare e il Port Exhibition Center, quest'ultimo concepito come spazio culturale per presentare ai visitatori il contesto portuale, oltre a prevedere una serie di servizi come centro visite, centro mostre, spazio per manifestazioni e conferenze.

Nella tabella 3.3 vengono mostrate le modalità di ormeggio delle navi all'interno dei porti: su banchina, in rada (trasportando poi i passeggeri a terra mediante l'utilizzo di tender), oppure entrambe. Si può notare che, nell'arco di dieci anni, gli approdi in rada siano sensibilmente diminuiti a favore di quelli su banchina, aumentati di più di 20 punti percentuali. Per l'anno che verrà, invece, non si prospettano modifiche sostanziali. Nel 2011 più di 2 porti su 3 non erano predisposti all'approdo di navi da crociera, oggi meno di 1 su 3: uno scenario che evidenzia lo sforzo, da parte dei porti, ad attrezzarsi per rispondere sempre meglio alle *call* delle diverse compagnie.

**>Tab. 3.3** Modalità di ormeggio delle navi da crociera

	2011	2021	2022
Rada	67%	30%	30%
Banchina	19%	41%	41%
Rada e banchina	14%	29%	29%
	100%	100%	100%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

Considerato l'attuale parco navi, la lunghezza massima di una nave che può essere ospitata in un porto assume una certa rilevanza. Tale dato può non costituire un netto vantaggio competitivo per un porto, ma può fare la differenza nelle relazioni commerciali con le compagnie. Nella maggior parte dei porti, la dimensione massima è sempre risultata essere compresa tra i 250 e i 350 metri. Rispetto a dieci anni fa, oggi tale quota è leggermente diminuita, ma al tempo stessa è aumentata di qualche punto percentuale quella dei porti che hanno dichiarato di essere in grado di ospitare navi di lunghezza superiore a 350 metri. Un leggero aumento si ravvisa anche nella quota dei porti che sono strutturati per accogliere navi fino a 250 metri.

**>Tab. 3.4** Lunghezza massima nave consentita

	2011	2021
Inferiore a 250 m.	29%	33%
tra 250 e 350 m.	47%	41%
no limit/superiore a 350 m.	24%	26%
	100%	100%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

## 3.2 Il peso e la gestione del traffico crocieristico

Le categorie di soggetti che si occupano della gestione del traffico crocieristico sono principalmente tre: in più della metà degli scali il soggetto gestore è una società costituita ad hoc (54,5%), nel 31,8% dei casi permane l'Autorità di Sistema Portuale, mentre per il 13,6% dei porti il traffico è gestito da un altro soggetto. Spesso si tratta di agenzie marittime in dialogo diretto con gli Uffici Marittimi o Capitanerie di Porto locali, oppure di società che non svolgono unicamente l'attività di accoglienza e gestione del traffico passeggeri.

Dopo le novità dello scorso anno nel porto della Spezia – la cui gestione è passata da Costa Crociere a *Spezia & Carrara Cruise Terminal* – e in quello di Ravenna – la cui gestione è stata acquisita al 100% da *Port Operation Holding* – nel 2021 lo scenario italiano si è evoluto ulteriormente con importanti novità nei porti di Taranto, Palermo, Siracusa e Piombino.

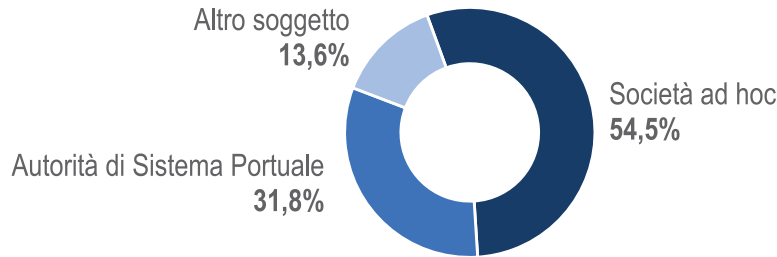
A Taranto, a partire da quest'anno e per i prossimi vent'anni, la gestione del traffico crocieristico è passata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio alla neonata *Taranto Cruise Port*, composta da *Port Operation Holding* e *Global Ports Melita*, del gruppo *Global Ports Holding*. In modo analogo, nei porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese la gestione è stata trasferita, per i prossimi trent'anni, dall'Autorità di Sistema Portuale di Sicilia Occidentale a *West Sicily Gate*, newco formata al 50% da *MSC Crociere* e al 50% da *Costa Crociere*. Anche lo scalo di Siracusa, dapprima in capo alla Capitaneria di Porto, ha visto la gestione del traffico crocieristico passare nelle mani della società *Porto di Siracusa srl*; al contrario, nel porto di Piombino, che fino allo scorso anno era gestito dalla società *Tuscany Terminal srl*, dal 2021 la gestione è divenuta in capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Infine, non ancora definito il passaggio della gestione del traffico crocieristico del porto di Marina di Carrara (similmente a quanto avvenuto lo scorso anno per il porto spezzino) alla nuova società *Spezia & Carrara Cruise Terminal*, che inizialmente si riteneva sarebbe stato completato entro quest'anno. Per il momento, dunque, tale gestione rimane ancora di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

Tra le concessioni in scadenza, al 31 dicembre 2021, si cita *in primis* quella del porto di Salerno, attualmente gestito da *Salerno Terminal Passeggeri*. A Messina, la concessione a *Messina Cruise Terminal* – che sarebbe dovuta terminare nel 2022 – è stata prorogata di un anno a seguito del "Decreto Rilancio"; la società, pertanto, rimarrà il gestore del traffico crocieristico dello scalo fino ad aprile 2023. Nel 2024 è fissata la scadenza della trentennale concessione di Venezia, così come, due anni dopo, quella di *Catania Cruise Terminal*.

Negli anni a seguire è probabile che anche altri scali nazionali potranno essere interessati da nuove e diverse operazioni, mentre in altri porti l'orizzonte temporale si prospetta decisamente più lungo, come nel caso di Savona e La Spezia, le cui assegnazioni in concessione scadranno rispettivamente nel 2044 e nel 2056.

> Graf. 3.1 Il soggetto gestore del traffico crocieristico nel campione indagato, 2021



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

La tabella 3.5 indica i soggetti gestori dei principali scali crocieristici italiani, illustrando nello specifico la composizione societaria.

- Civitavecchia** Lo scalo di Civitavecchia è gestito da Roma Cruise Terminal, società costituita da tre soggetti che possiedono la stessa quota percentuale (33,3%): Costa Crociere, Marininvest e Royal Caribbean Investments.
- Venezia** Venezia Terminal Passeggeri Spa continua a gestire il traffico crocieristico del capoluogo lagunare. La maggioranza della società è di proprietà di APVS Srl (53% a sua volta costituita da Venezia Investimenti Srl, con quote di MSC Crociere, Costa Crociere Royal Caribbean Cruises e Global Ports Holding); FinpaxSrl e SAVE ne detengono il 22% ciascuno; mentre circa il 3% appartiene alla Camera di Commercio Venezia e Rovigo.
- Napoli** Lo scalo di Napoli viene gestito da Costa Crociere, Royal Caribbean Cruises, MSC Crociere, Alilauro e Marininvest, che insieme compongono Terminal Napoli.
- Genova** Nessuna variazione in termini di composizione societaria per Genova, il cui porto è gestito da Stazioni Marittime, soggetto di cui fanno parte Grandi Navi Veloci (con la quota di maggioranza, al 32%), l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (21,9%), Marininvest (18,1%), Costa Crociere (13,3%), Moby (7,3%), Comune di Genova (5%) e Tirrenia (2,4%).
- Savona** Il traffico passeggeri di Savona continua ad essere gestito da un unico soggetto, Palacrociere-Costa Crociere, che ha ottenuto la concessione del terminal fino al 2044.
- Livorno** A Livorno la gestione del porto resta affidata alla società terminalista Porto di Livorno 2000, che nel 2019 aveva cambiato la sua composizione. Il 66% della realtà appartiene a Livorno Terminals (con quote Sinergest, Marininvest – gruppo MSC –, LTM Livorno e Moby); il restante 34% è diviso equamente tra la locale Autorità di Sistema Portuale e la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno.
- Palermo** Come accennato poc'anzi, la gestione dei porti dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale – segnatamente Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese – è passata, a partire da quest'anno e per i prossimi 30 anni – fino al 2051 – alla neonata West Sicily Gate, le cui quote si dividono equamente tra MSC Crociere e Costa Crociere.
- Catania, Cagliari e Ravenna** Composizioni societarie differenti per i due porti di Catania e Cagliari, nonostante Royal Caribbean possieda quote percentuali in ognuno dei soggetti gestori. In particolare, Cagliari Cruise Port, che si dedica al traffico del porto sardo, è costituita da Royal Caribbean Investments (49%), da Venezia Terminal Passeggeri (30%) e da Port Operation Holding (21%). Il porto di Catania è invece gestito da Catania Cruise Terminal, con Royal Caribbean Investments ad avere il 32,9% delle quote societarie, mentre Venezia Terminal Passeggeri ne possiede il 28,3%, Port Operation Holding il 28,8% e Marininvest il 10%. Infine, il porto di Ravenna, dal 2020 è gestito interamente da un solo soggetto, Port Operation Holding.
- Bari e Brindisi** I traffici di Bari e Brindisi, nonché quelli di Manfredonia, Barletta e Monopoli, risultano essere gestiti interamente dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

<b>Ancona, Portoferraio e Piombino</b>	In maniera analoga, i porti di Ancona e Portoferraio ricadono anche quest'anno tra i casi in cui il traffico viene gestito dall'Autorità di Sistema Portuale, rispettivamente del Mar Adriatico Centrale e del Mar Tirreno Settentrionale. AdSP, quest'ultima, che a partire da quest'anno gestisce il traffico crocieristico anche del porto di Piombino, fino allo scorso anno seguito da Tuscany Terminal srl.
<b>Reggio Calabria, Milazzo e Messina</b>	Nei porti di Reggio Calabria e Milazzo il traffico crocieristico è gestito dall'AdSP dello Stretto mentre a Messina, fino ad aprile 2023, sarà la società Messina Cruise Terminal, divisa tra Marininvest (che da quest'anno detiene il 91% delle quote), MSC CTD (3%), Stazioni Marittime Spa (3%) e MSC Sicilia (3%), a gestire terminal e banchine del porto, dal momento dell'approdo fino alla loro ripartenza.
<b>prevista la gestione del servizio passeggeri ad Olbia suddivisa in tre lotti</b>	Dopo la gara bandita d'urgenza a dicembre 2019 (con l'affidamento temporaneo a Sinergest, Turmo Travel e Sviluppo Performance Strategie), la procedura aperta nell'estate 2020 dall'AdSP del Mare di Sardegna ha previsto la suddivisione dell'affidamento dei servizi passeggeri nel porto di Olbia in tre lotti, per un valore totale di circa 2 milioni di euro l'anno: il primo, riferito al servizio di accoglienza, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli che transitano, sia in arrivo che in partenza, dal porto; il secondo, al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa; il terzo, all'attività di info point, deposito bagagli e assistenza ai passeggeri all'interno della stazione marittima.
<b>La Spezia e Marina di Carrara</b>	Dopo il successo del passaggio della gestione del traffico passeggeri del porto spezzino a Spezia & Carrara Cruise Terminal, per quest'anno era previsto anche quello del porto di Marina di Carrara. Contrariamente alle aspettative, il passaggio non è ancora stato definito; pertanto, la gestione dello scalo rimane ancora di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.
<b>Salerno</b>	A Salerno, la società Salerno Terminal Passeggeri, composta da Salerno Stazioni Marittime Spa (51%) e Salerno Cruises Srl (49%), continua a gestire il traffico passeggeri in concessione temporanea dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.
<b>Trieste</b>	Senza modifiche la composizione di Trieste Terminal Passeggeri, che gestisce il porto friulano attraverso la collaborazione di TAMI ( <i>Trieste Adriatic Maritime Initiatives</i> ) e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, le quali possiedono rispettivamente il 60% e il 40% delle quote di gestione.
<b>Siracusa</b>	Novità nello scalo di Siracusa, la cui gestione del traffico passeggeri è passata dalla Capitaneria di Porto alla società Porto di Siracusa srl.
<b>Giardini Naxos e S. Margherita Ligure</b>	A Giardini Naxos il traffico viene gestito dall'azienda G.L. Engineering, mentre a S. Margherita Ligure continua il Progetto Santa Margherita Srl, società che fa riferimento al locale Comune.
<b>PortoArgentario</b>	Come negli anni precedenti, i porti dell'Argentario, Porto Ercole e Porto Santo Stefano sono gestiti da PortoArgentario, soggetto costituito dal Comune di Monte Argentario e dall'Autorità Portuale Regionale Toscana (ente, istituito nel 2012, dipendente della Regione Toscana, che si occupa in particolar modo dei porti di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Giglio), ma anche dai comuni di Grosseto, Siena, Orbetello, Capalbio, Isola del Giglio, Castiglione della Pescaia, Manciano, Pitigliano, Santa Fiora, Roccalbegna, Cinigiano, Civitella Paganico, Sorano, e da Banca Tema.
<b>Taranto</b>	Anche a Taranto si è registrata un'importante novità. A novembre dello scorso anno, il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Ionio ha espresso parere favorevole in relazione alla domanda di concessione per la gestione dei servizi a favore dei crocieristi nel porto di Taranto presentata dalle società Port Operation Holding e Global Ports Melita Limited. E così, a partire da quest'anno per i prossimi vent'anni, la gestione è stata affidata alla neonata Taranto Cruise Port.



>Tab. 3.5 Composizione societaria<sup>1</sup> dei soggetti gestori di alcuni scali crocieristici, 2021

Porto	Call/pax <sup>(2-3)</sup>	Soggetto gestore	Composizione societaria
CIVITAVECCHIA	800 / 2,65	Roma Cruise Terminal	Costa Crociere (33,3%), Marininvest (33,3%), RCI (33,3%)
VENEZIA	497 / 1,60	Venezia Terminal Passeggeri	APVS (53%), Finpax (22,2%), SAVE (22,2%), Camera di Commercio di Venezia e Rovigo (2,6%)
NAPOLI	456 / 1,36	Terminal Napoli	Costa Crociere, RCCL, MSCCrociere, Allauro, Marininvest
LIVORNO	379 / 0,83	Porto di Livorno 2000	Livorno Terminals <sup>(4)</sup> (66%); AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (17%), Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno (17%)
GENOVA	281 / 1,35	Stazioni Marittime	Grandi Navi Veloci (32%), AdSP Mar Ligure Occidentale (21,9%), Marininvest (18,1%), Costa Crociere (13,3%), Moby (7,3%), Comune di Genova (5%), Tirrenia (2,4%)
BARI	234 / 0,67	Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale	
MESSINA	170 / 0,42	Messina Cruise Terminal	Marinvest (91%); MSC CTD (3%); Stazioni Marittime Spa (3%); MSC Sicilia (3%)
PALERMO	160 / 0,50	West Sicily Gate	MSC Crociere (50%); Costa Crociere (50%)
SAVONA	25 / 0,67	Costa Crociere	
LA SPEZIA	143 / 0,60	Spezia&Carrara Cruise Terminal	Royal Caribbean, MSC Cruises, Costa Crociere
CATANIA	113 / 0,21	Catania Cruise Terminal	Royal Caribbean Investments (32,9%), Port Operation Holding <sup>(5)</sup> (28,8%), VTP (28,3%), Marininvest (10%)
GIARDINI NAXOS	105 / 0,04	G.L. Engineering	
CAGLIARI	101 / 0,29	Cagliari Cruise Port	Royal Caribbean Investments (49%), Venezia Terminal Passeggeri (30%), Port Operation Holding <sup>(5)</sup> (21%)
PORTOFERRAIO	80 / 0,03	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale	
OLBIA	70 / 0,13	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna	
SALERNO	69 / 0,10	Salerno Terminal Passeggeri [Salerno Stazione Marittima (51%) e Salerno Cruises (49%)]	
TRIESTE	64 / 0,18	Trieste Terminal Passeggeri	TAMI - Trieste Adriatic Maritime Initiatives <sup>(6)</sup> (60%), AdSP del Mar Adriatico Orientale (40%)
ANCONA	54 / 0,10	Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale	
BRINDISI	42 / 0,09	Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale	
RAVENNA	33 / < 0,03	Ravenna Cruise Port	Port Operation Holding (100%)
ARGENTARIO <sup>(7)</sup>	21 / < 0,03	PortArgentario	Autorità Portuale Regionale Toscana, 13 Amministrazioni Comunali (tra cui Monte Argentario) e Banca Tema
PIOMBINO	18 / < 0,03	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale	
M. DI CARRARA	16 / < 0,03	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale	
S. M. LIGURE	15 / 0,02	Progetto Santa Margherita	Comune di Santa Margherita Ligure (100%)
TARANTO	7 / 0,01	Taranto Cruise Port	Port Operation Holding; Global Ports Melita Limited
SIRACUSA	103 / 0,01	Porto di Siracusa srl	

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Note: (1) i dati riportati sono al 31.09.2021; (2-3) considerata l'atipicità del corrente anno, i porti sono ordinati per movimentazione passeggeri 2019, valori in milioni; (4) Livorno Terminals è costituito da quote Sinergest, Marininvest (gruppo MSC), LTM Livorno e Moby; (5) realtà italiana che fa capo al gruppo internazionale Global Ports Holding; (6) TAMI è una cordata formata da MSC Crociere (35%), Costa Crociere (35%), Giuliana Bunkeraggi (20%) e Assicurazioni Generali (10%); (7) il dato include i porti di Porto S. Stefano e Porto Ercole.

### 3.3 Gli interventi a supporto dello sviluppo della crocieristica

#### dragaggi in corso in oltre 10 porti italiani

Questo paragrafo è dedicato agli interventi in corso o previsti nei porti italiani dedicati – anche in parte – alla crocieristica, nonché ad informazioni e considerazioni sui piani di sviluppo dei prossimi anni.

Innanzitutto, vuole essere analizzata l'area d'intervento dei dragaggi, necessari allo sviluppo del business, crocieristico e non solo, per la gran parte dei porti italiani. Si segnalano su questo fronte diversi interventi. Nei porti di Crotone e Ancona è stata programmata l'escavazione dei fondali, per portarli rispettivamente dai -6 e -8 metri attuali fino a -10 metri, così da poter accogliere navi di stazza superiore. In Sardegna, a Porto Torres e ad Olbia è previsto il dragaggio dei fondali nel prossimo futuro, in quest'ultimo caso per portarli ad una profondità di -11/11,50 metri nella canaletta d'ingresso e a -10 presso le banchine; così come nel porto di Marina di Carrara sono in programma lavori di escavo dei fondali per portarli a -12 metri, e a Ravenna dei canali Candiano e Baiona fino a -12,5 metri. Investimenti cospicui anche da parte dell'AdSP Mar di Sicilia Occidentale che, dopo aver concluso l'escavazione del Bacino Crispi nel porto di Palermo, potendolo ad una profondità di -11,5 metri per un investimento di 36 milioni di euro, ha stanziato diversi milioni di euro anche per il dragaggio dei fondali delle aree portuali di Termini Imerese (10 milioni) e di Trapani; un intervento, quest'ultimo, per il quale – assieme a quello previsto sulla diga Ronchiglio per facilitare l'ingresso di navi di grandi dimensioni – sono stati stanziati oltre 67 milioni di euro. Infine, entro il 2023 nel porto di Catania si prevede il ripristino della quota di fondale a -10 metri nella banchina interna del molo foraneo, così da permettere l'attracco di navi con pescaggio più ampio. L'intervento, dal costo di circa 1,2 milioni di euro, consentirà di utilizzare un'ulteriore banchina e, considerata l'attuale situazione emergenziale, favorire il rispetto delle regole di distanziamento tra passeggeri in fase di imbarco/sbarco e durante le operazioni di screening.

#### nuove banchine per le crociere a Corigliano Calabro e Porto Torres

In programma la costruzione di nuove banchine interamente dedicate alle navi da crociera nei porti di Corigliano Calabro e Porto Torres. Nel porto calabrese sarà lunga circa 380 metri e, grazie anche alla profondità dei fondali di -10 metri, si prevede di dare un nuovo decisivo impulso al comparto. L'intervento, inserito nei precedenti piani regolatori ma mai concretizzato, verrà inserito nell'adeguamento tecnico funzionale al PRP ed al momento è in fase di riprogettazione. Con un investimento pari a 8 milioni di euro, si prevede la sua realizzazione con piena operatività entro il 2025.

Nel porto sardo, invece, la nuova banchina sarà dotata anche di una sua facility di sicurezza e un'infrastruttura di servizio per l'accoglienza. Questo intervento, che si unisce alla resecazione parziale dell'attuale banchina alti fondali, a quello di dragaggio e di realizzazione dell'antemurale ponente, valgono circa 44 milioni di euro e consentirebbero di spostare il traffico passeggeri dal porto industriale a quello cittadino. Si prevede il loro inizio entro il primo semestre del 2021.

Diversi sono anche gli interventi per l'allungamento di moli e banchine al fine di sviluppare ed incrementare il traffico crocieristico.

#### ampliamento delle banchine a Marina di Carrara, Salerno, Golfo Aranci, Termini Imerese, Catania ed Ancona

Nel porto di Marina di Carrara è prevista l'estensione della banchina Taliercio fino a 80 metri così da permettere l'accosto contemporaneo di una bulk carrier e di una nave da crociera, con una spesa prevista di 5,5 milioni di euro. Si prevedono, inoltre, una riconfigurazione della testata della banchina Servizi per favorire – con un investimento di circa 3 milioni di euro – l'uscita e l'entrata dal canale grazie ad una maggiore larghezza.

Lavori di ampliamento anche a Salerno, Golfo Aranci e Termini Imerese. Se nel porto salernitano è previsto un ulteriore allungamento del Molo Manfredi fino a 570 metri, nel porto sardo l'AdSP Mar di Sardegna ha programmato un allungamento dell'attuale banchina traghetti così da consentire l'accosto di navi da crociera di stazza medio-piccola, che al momento ormeggiano in rada. Oltre al completamento del molo foraneo, nel porto palermitano si sta procedendo anche all'ampliamento del molo di sottoflutto, che permetterà la chiusura infrastrutturale del bacino portuale e dove saranno trasferite le attività commerciali e turistiche.

Lavori di adeguamento anche a Catania, nelle banchine orientali dello sporgente centrale del porto, per poter conformare la struttura alle nuove esigenze del traffico crocieristico: in particolare, le banchine n. 13 e 14 verranno unificate per realizzarne una unica lunga circa 340 metri, opportunamente fornita di bitte e parabordi. I lavori, inseriti nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2021-2023, avranno una durata di circa un anno e mezzo a fronte di un investimento di 16,5 milioni di euro.

Risalendo nell'Adriatico, ad Ancona si segnala l'intervento sul Molo Clementino con l'obiettivo di allargare lo spazio di calata nel suo lato esterno, predisponendo così la banchina – che diventerà quindi lunga 335 metri e larga 60 – all'attracco delle più moderne navi da crociera. La realizzazione di tale progetto (del valore di 22 milioni, da realizzarsi in due anni) consentirà, inoltre, di facilitare la fruizione turistica del Porto Antico, aumentando lo spazio tra l'ormeggio delle navi e l'area monumentale dello scalo, con particolare riferimento all'Arco di Traiano.

### altri interventi nelle banchine

Tra gli altri interventi che interessano le banchine, si segnalano, inoltre, la finalizzazione della banchina del Molo Margherita a Monopoli, bene architettonico e storico da valorizzare e che al tempo stesso funge da stazionamento temporaneo per i servizi turistici; l'identificazione, nel porto di Oristano, di una banchina privilegiata per l'accoglienza del traffico crocieristico (di nicchia), alla quale verrà affiancata una tensostruttura in favore dei passeggeri in attesa; ed infine la riqualificazione della banchina di Levante a Reggio Calabria, che verrà attrezzata e destinata in via esclusiva all'ormeggio di navi da crociera. A tal proposito, è stato sottoscritto tra AdSP e Comune un protocollo d'intesa che mira, con una serie di interventi, a rendere lo scalo reggino sempre più rivolto ai passeggeri e all'accoglienza di navi da crociera di grandi dimensioni. Infine, nel versante Adriatico, inseriti tra gli interventi per la concretizzazione del nuovo Hub Portuale di Ravenna, l'adeguamento di 6,5 km di banchine esistenti e la realizzazione di una nuova banchina lunga oltre 1.000 metri a servizio anche del nuovo terminal container in Penisola Trattaroli.

### interventi di riqualificazione e valorizzazione dei waterfront

Interventi di riqualificazione e valorizzazione del waterfront sono stati avviati, o sono in programma, nei porti della Spezia e Marina di Carrara, Piombino, Palermo, Taranto, Bari e Ancona. Nel porto spezzino, all'interno nel nuovo waterfront troveranno spazio nuove attività commerciali, spazi culturali, strutture ricettive, istituti scolastici ed aree verdi, così da rafforzare il dialogo fra cittadino/turista e attività marittime. Il progetto di waterfront del porto toscano rientrando nell'AdSP del Mar Ligure Orientale, invece, è volto al rinnovamento sia di alcune zone della città che degli accessi alle aree portuali, come il varco del porto di Levante (a fronte di un investimento pari a 35 milioni di euro più 1 milione di euro annuali da parte della Regione Toscana). La valorizzazione del waterfront nel porto di Piombino, per un importo stimato di 7 milioni di euro, si pone l'obiettivo di ridurre l'impatto delle infrastrutture portuali sul paesaggio e, al tempo stesso, incrementare l'impegno verso una

maggiore sostenibilità ambientale mediante l'installazione di pannelli fotovoltaici. Similmente, nel porto anconetano si sta procedendo con l'installazione di un nuovo impianto di illuminazione ad alto risparmio energetico che collega il Porto Antico a Porta Pia, spingendo così cittadini e visitatori ad intraprendere il percorso pedonale aperto nel 2015. Anche a Palermo si segnalano lavori di rigenerazione del waterfront che va dal Porto di Sant'Erasmo a quello dell'Arenella, investimento di 35 milioni di euro, utili anche ad intervenire sul Molo Trapezoidale, destinato a diventare un *marina bay* ad uso di turisti (crocieristi e non) e cittadini con edifici commerciali e un auditorium da 200 posti. A Bari, l'AdSP e il Comune vogliono recuperare il waterfront al fine di rimuovere le barriere che oggi separano la città vecchia dal mare. Il progetto, del valore di 28,5 milioni di euro, mira a riqualificare le aree intorno al Castello Svevo, offrendo l'opportunità di valorizzare il patrimonio storico, artistico e architettonico locale.

Infine, a Taranto si parla di progetto Waterfront Mar Grande, per il quale si prevede lo stanziamento di 32 milioni di euro. È in programma l'arretramento del varco doganale per creare un camminamento pedonale e passeggiata panoramica che colleghi il Molo di S. Cataldo al Castello Aragonese. L'iniziativa, sostenuta anche dall'accordo stretto nel 2019 tra Comune e AdSP per ridefinire l'assetto delle aree di interfacciamento città-porto, si pone l'obiettivo di aumentare l'attrattiva di Taranto non solo dal punto di vista turistico, ma anche per i cittadini stessi, che saranno invitati a fruire degli spazi.

### riqualificazioni dell'area portuale a Cagliari, Genova, Trieste, Milazzo e Porto Empedocle

A Cagliari, la valorizzazione del waterfront di Molo Dogana, tramite l'installazione di fioriere e nuovi impianti di illuminazione e il completamento di alcuni camminamenti pedonali sul lungomare (per un importo di 500.000 euro) si inserisce all'interno di una riqualificazione complessiva del Porto Vecchio che, non più idoneo per fini commerciali – e, quindi, destinato ad essere valorizzato per funzioni di tipo turistico – si prevede svilupperà traffico sia ro-pax che crocieristico.

Riqualificazioni dell'area portuale si ravvisano anche a Genova, Porto Empedocle, Trieste, Livorno e Milazzo. Nel capoluogo ligure sono programmati una serie di interventi per il rinnovamento non solo dell'area portuale, ma anche del contesto urbano che la circonda, così da rafforzare il rapporto fra città e porto. A fronte di un investimento di 20 milioni di euro, sono programmati la ristrutturazione della stazione marittima di Ponte dei Mille e delle aree limitrofe (con ampliamento dei servizi offerti), la creazione di un nuovo accosto di 390 metri per le navi da crociera di grandi dimensioni, nonché di una terrazza per le operazioni di imbarco e sbarco che sarà collegata all'esistente stazione marittima e al nuovo edificio che si delinea a seguito del completamento dei lavori di ristrutturazione dell'ex silos granario Hennebique. Struttura, quest'ultima, che sarà destinata ad housing sociale per studenti universitari, micro-appartamenti, hotel e servizi crocieristici. I cantieri dovrebbero partire il prossimo anno ed i lavori dureranno dai 12 ai 16 mesi.

Nel porto siciliano la riqualificazione – che prevede, tra le altre cose, la demolizione di alcune strutture fatiscenti e la costruzione di un nuovo cruise terminal – è volta all'incremento di traffico crocieristico con navi appartenenti al segmento luxury (grazie anche alla vicinanza del porto ad alcuni landmark turistici della regione quali la Valle dei Templi, oltre che alla realizzazione di una campagna di marketing mirata).

Nel versante Adriatico, si cita il recente accordo stipulato tra l'AdSP Mar Adriatico Orientale, Regione e Comune per la riqualificazione del Porto Vecchio di Trieste tramite la formazione del Consorzio URSUS (*Urban Sustainable System*). Accordo che prevede la gestione degli interventi

nell'area portuale distinguendo un ambito non demanializzato, di competenza del Comune, ed un altro che verrà gestito dall'AdSP (corrispondente alle banchine, terminal Adria e fascia costiera).

A Livorno, la riorganizzazione del contesto portuale vede innanzitutto la stazione marittima non solo come spazio mono-funzionale, ma anche come luogo urbano, accessibile e integrato con gli altri spazi pubblici e con i flussi di traffico. Quest'area, dunque, offrirà alla città sia una funzione intermodale (parcheggi scambiatori, stazione bus, nuovo terminal ferroviario passeggeri, stazione marittima) che un'estesa area di spazi pubblici. In merito alla sistemazione delle opere a mare, si prevede la resecazione delle Calata Pisa e Orlando e il tombamento della parte estrema del Bacino Firenze in modo da assicurare un ingresso più ampio al Bacino Mediceo, inserendosi all'interno della zona più monumentale del porto utilizzabile su ambo i lati da parte di grandi navi da crociera. L'importo stimato per la realizzazione del progetto è pari a 40 milioni di euro, con attività di progettazione iniziate nel 2020 e conclusione prevista al termine di quest'anno.

Infine, per il porto di Milazzo si sta valutando una rifunzionalizzazione complessiva: tra le ipotesi, si prevede la realizzazione di un nuovo bacino a nord (destinato al diporto) che consentirà di liberare alcuni spazi nel bacino storico e, quindi, predisporre, presso il molo Marullo, ormeggi dedicati a piccole navi da crociera e maxi yacht.

**altri interventi di  
riqualificazione e  
riconversione a favore  
della crocieristica**

Tra gli altri interventi, a Reggio Calabria le aree demaniali saranno soggette ad una riqualificazione che porterà alla realizzazione del Centro Polifunzionale e Museo del Mare progettato da Zaha Hadid e al restyling del lungomare fino al porto, nonché alla riconversione di edifici nei pressi della Vecchia Banchina di Levante e Banchina Margottini in strutture funzionali ai servizi portuali e all'accoglienza dei crocieristi.

Sempre nell'ambito della riqualificazione, il recupero del capannone Montecatini – da considerarsi luogo di interesse storico in quanto manufatto di archeologia industriale – che è in programma nel porto di Brindisi, fornirà alla città un nuovo spazio polifunzionale destinato ad attività di tipo culturale e di aggregazione sociale. Da citare la possibilità di inserire, all'interno dello spazio, anche delle zone dedicate all'accoglienza dei crocieristi.

Anche a Monfalcone si prevedono, nel prossimo futuro, interventi di riconversione degli edifici esistenti al fine di rendere lo scalo operativo come hub crocieristico. Il porto, infatti, è favorito da una posizione strategica poiché vicina sia all'aeroporto di Trieste e ai caselli autostradali, ma, nel confronto con Trieste, anche a Venezia.

Numerosi sono i progetti di costruzione di nuovi terminal crociere e stazioni marittime nei porti italiani, alcuni in fase di progettazione iniziale, altri in fase di completamento.

**in progetto nuovi terminal a  
Napoli, Reggio Calabria, La  
Spezia, Civitavecchia e  
Genova**

Nel porto di Napoli è in corso la riqualificazione dell'area del Molo Beverello sulla quale sorgerà il nuovo terminal passeggeri – che darà ulteriore impulso non solo alle navi veloci dirette alle isole del Golfo ma anche a quelle da crociera – i cui lavori di costruzione, tuttavia, non termineranno prima del 2023. L'area del nuovo terminal occuperà circa 14.000 metri quadrati e comprenderà un percorso pedonale realizzato sulla copertura dell'edificio, da intendersi come passeggiata sul mare. Il solo edificio avrà una superficie di 2.400 metri quadrati e includerà, oltre ai servizi essenziali (biglietterie, infopoint, aree di sosta per i bus, etc.), anche un bar-ristoro. Il progetto ha un valore pari a 18 milioni di euro.

A fronte di un investimento di 15 milioni di euro da parte di Roma Cruise Terminal, dovrebbe essere completata – entro 2025 – nel porto romano la realizzazione del nuovo terminal Bramante. Un intervento che andrà ad aggiungersi a quello che ha permesso l'inaugurazione, nel 2018, del terminal Vespucci, per il quale sono stati investiti 20 milioni di euro,

### novità nei porti di Ravenna e Venezia

caratterizzato da una struttura di 10.000 metri quadrati capace di accogliere navi di stazza elevata grazie ai 2 finger retrattili di cui è dotata. Oltre a quello di Messina previsto in consegna per il prossimo anno, l'AdSP dello Stretto ha in programma di realizzare un terminal crociere anche a Reggio Calabria, nei pressi della banchina di Levante.

In territorio ligure, presso il porto spezzino, è in fase di progettazione esecutiva una nuova stazione marittima presso il nuovo molo di Calata Paita a fronte di un investimento di circa 41 milioni. Il nuovo molo, elettrificato, prevede due accosti rispettivamente di 393 e 339 metri, consentendo così lo scalo anche alle navi di ultima generazione. A Genova, tra gli interventi, per il rinnovamento dell'area portuale è in fase di analisi la proposta di realizzazione di una nuova stazione marittima presso il Porto Antico, il cui costo sarebbe stimato intorno agli 80 milioni di euro.

Volontà di rilanciare il business crocieristico presso il porto di Ravenna. Si prevede un investimento da 60 milioni di euro per far sì che lo scalo possa diventare, entro il 2024, l'home port sull'Adriatico di Royal Caribbean. A tal fine, l'AdSP ha avviato il bando per la realizzazione di un progetto che cambierà completamente l'aspetto dell'attuale terminal crociere. Il progetto completo, che verrà realizzato in località Porto Corsini, interessa complessivamente una superficie di 182.000 metri quadrati. Su uno spazio di circa 62.000 metri quadrati sarà realizzata una nuova stazione marittima con i relativi servizi dedicati ai crocieristi e costruita coi migliori standard internazionali, guardando alla sostenibilità e all'ottimizzazione energetica. Oltre al riassetto delle banchine, il piano prevede anche la realizzazione di un grande parco pubblico nell'area alle spalle del terminal crociere, denominato Parco delle Dune, a beneficio non solo dei turisti e crocieristi, ma anche della città.

A seguito del decreto-legge approvato a luglio dal Consiglio dei Ministri, secondo cui dal 1° agosto le navi con una stazza lorda superiori a 25.000 tonnellate (ma anche quelle di lunghezza superiore ai 180 metri e di altezza superiore ai 35) non possono più transitare lungo il Canale della Giudecca, si è aperta per il porto veneziano una nuova fase: mentre tali navi potranno attraccare in via provvisoria a Marghera, l'AdSP MAS ha contestualmente avviato un concorso di idee volto a raccogliere proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di approdi utilizzabili dalla tipologia di navi su cui insiste in nuovo divieto.

### riconversioni ed ottimizzazioni fra Trieste, Golfo Aranci, Olbia e Catania

Nel porto triestino si è avviata una riorganizzazione intelligente degli spazi esistenti. Si prevede, a tal proposito, la riconversione del terminal Adria, sito nel Porto Vecchio, quale nuovo terminal crociere. Grazie alla sua banchina lunga 400 metri, potrà infatti prevedere l'attracco simultaneo di una nave di stazza elevata e di un'altra dalle dimensioni più contenute. Nell'area sarda, un'ottimizzazione della stazione marittima locale è prevista a Golfo Aranci, mentre il porto di Olbia sta già sperimentando una maggiore razionalizzazione delle aree di imbarco-sbarco e sosta dei passeggeri presso la stazione marittima, così come un miglioramento dei servizi offerti presso la struttura stessa. Anche a Catania è in programma la sostituzione dell'attuale terminal crociere con una struttura più moderna e funzionale, sebbene la sua realizzazione sia stata rallentata in quanto le disposizioni sanitarie attuate nel comparto hanno comportato una riprogettazione dello stesso, prevedendo una distinzione fra spazi interni ed esterni.

### Monfalcone sempre più home port

Il porto di Monfalcone, a partire da luglio, viene utilizzato come porto d'imbarco/sbarco per MSC Crociere. La soluzione, sperimentata in sostituzione di Venezia nei giorni del Redentore (in cui sono sospesi i transiti nel canale della Giudecca) e del G20 (dunque prima del nuovo divieto), è stata adottata anche dopo il definitivo stop delle navi da crociera nel

### altri interventi a favore del comparto crocieristico

Bacino San Marco voluto dal Governo a partire dal primo agosto. Lo scalo isontino si è visto confermare traffico crocieristico per i restanti mesi del 2021. Essendo questo porto strutturato per i traffici commerciali, sono state inizialmente adottate soluzioni emergenziali: è stata impiegata la parte di banchina con maggior pescaggio, togliendo spazio ai mercantili che in alcuni casi hanno dovuto attendere il week end in rada. Per quanto riguarda le operazioni di *check-in*, queste sono avvenute alla stazione marittima di Venezia con successivo trasferimento dei passeggeri in bus a Monfalcone (distanza 130 km). Tuttavia, non risultando gli approdi idonei nell'utilizzo di medio termine, l'AdSP del Mar Adriatico Orientale ha proposto l'uso di pontoni da affiancare alla banchina per ospitare navi da crociera. Questo intervento sarebbe temporaneo, ma poi andrebbero effettuati dragaggi, realizzata una tensostruttura come stazione marittima e predisposta un'area di parcheggio per le auto dei crocieristi. Ciò permetterebbe di bypassare la necessità di appoggio al terminal veneziano.

Nel panorama portuale italiano si possono individuare anche altri interventi, in fase di progettazione o realizzazione, che si configurano come azioni a favore (anche) del comparto crocieristico.

Nel porto di Catania, con uno stanziamento di 3,5 milioni di euro, si sono avviati i lavori per la manutenzione straordinaria dei piazzali e della segnaletica, oltre alla sostituzione di svariati arredi da banchina considerati logori. L'intervento si configura come a favore non solo degli operatori portuali, ma anche degli stessi crocieristi che percorrono a piedi la distanza fra il terminal e l'uscita del porto. Un ulteriore investimento di circa 220.000 euro sulla sicurezza portuale consisterà nell'acquisto di nuovi parabordi per tutte le banchine del porto, così da garantire un approdo sicuro in banchina da parte delle navi.

Mentre a Portoferraio è prevista la ristrutturazione dell'edificio ex Cromofilm al fine di adattare la struttura alla realizzazione di locali destinati, tra gli altri, anche al servizio passeggeri, ed a Crotona si vorrebbe abbattere il muro che separa il porto dalla città per creare continuità spaziale fra area portuale e urbana, valorizzando così le attrattive della città quali la passeggiata sul lungomare, a Palermo e Marina di Carrara sono stati realizzati dei *mooring dolphin* per prolungare le banchine e facilitare l'ormeggio in sicurezza. Alla Spezia, manutenzione straordinaria al Molo Garibaldi per manto stradale, recinzioni e parabordi, al fine di garantire la costante funzionalità e messa in sicurezza delle banchine. Posa di nuovi parabordi completata anche al Molo Italia nel porto di Livorno: la banchina 42 lato nord può ora consentire l'ormeggio sicuro anche delle navi da crociera più grandi.

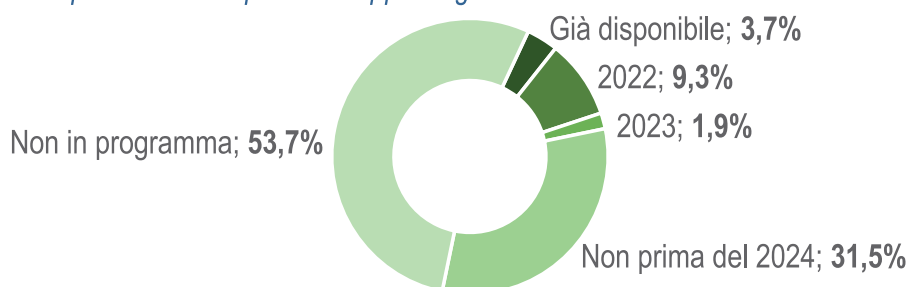
Sebbene attualmente non sia uno scalo crocieristico, a Fiumicino è prevista la realizzazione di una nuova darsena pescherecci, che costituisce il primo stralcio attuativo del nuovo porto commerciale. I lavori – del valore di circa 39 milioni di euro – cominceranno entro quest'anno e si completeranno in circa 3-4 anni, con la possibilità di realizzare anche un secondo stralcio attuativo che renderebbe Fiumicino scalo crocieristico entro il 2025. L'attivazione del nuovo porto potrebbe contribuire a risolvere il problema di saturazione degli accosti presso il porto di Civitavecchia.

### in crescita l'attenzione dei porti nei confronti di sostenibilità e ambiente

Sempre elevata è l'attenzione – e sempre più ingenti sono gli investimenti – dei porti nei confronti di sostenibilità e ambiente. A tal proposito, è stato chiesto ai rappresentanti delle realtà portuali che hanno collaborato all'indagine di indicare l'eventuale predisposizione e disponibilità di approvvigionamenti elettrici a terra nei propri porti, al fine di poter accogliere le navi da crociera del futuro che verranno alimentate ad energia elettrica. Come era

lecito attendersi, ad oggi più della metà dei porti non ha ancora in programma di predisporre il proprio scalo ai rifornimenti elettrici (grafico 3.2), mentre poco meno di uno su tre dichiara che tale disponibilità non avverrà prima del 2024. Tuttavia, circa il 15% dei rispondenti sostiene che predisporrà approvvigionamenti elettrici nel proprio porto entro il 2023. Solo nei porti di Corigliano Calabro e Santa Margherita Ligure (spine Marecial 250 A/h) risulta oggi disponibile. Buona parte degli scali che prevedono di equipaggiarsi tra il 2022 e il 2023, hanno citato una potenza pari a 10 MW: tra questi, i porti di Savona, La Spezia, Salerno, Piombino, Portoferraio. A Messina si parla, invece, di potenze fino a 25 MW ed a Catania fino a 50 MW.

> **Graf. 3.2** Predisposizione e disponibilità approvvigionamenti elettricità a terra



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**investimenti volti alla sostenibilità: predisposizione del cold ironing in diversi porti italiani**

Entrando più nel dettaglio degli investimenti dei singoli porti volti alla sostenibilità e all'ambiente, un numero sempre più elevato di porti si sta attivando con investimenti nell'area del cold ironing per la fornitura di energia elettrica alle navi ormeggiate in banchina, anche attraverso nuovi finanziamenti previsti nel nuovo PNRR. Tra questi, si citano – proseguendo le coste dal Tirreno all'Adriatico – quelli della Savona, Genova, La Spezia, Palermo, Catania, Messina, Taranto, Brindisi, Bari, Ravenna, Venezia e Trieste. Tra le priorità del porto spezzino, oltre all'incremento dell'uso di LNG, per il prossimo triennio vi è la realizzazione di un nuovo molo presso il primo bacino portuale predisposto all'uso del cold ironing. A fronte di un investimento di 5,5 milioni di euro a cura dell'AdSP, sono già in corso gli interventi per rendere la banchina operativa con circa 10 MW di potenza disponibile sul lato ovest del molo Garibaldi. La conclusione delle opere è prevista entro l'anno, a cui seguirà la pubblicazione della gara d'appalto per il nuovo molo crociere che sarà realizzato entro il 2024. Medesima la direzione intrapresa dai porti di Genova e Savona, che hanno progettato l'elettificazione delle banchine per il traffico passeggeri, per un importo pari a 19,2 milioni di euro per il porto del capoluogo ligure e 10,1 milioni per quello savonese. A fronte di un finanziamento previsto di 25,6 milioni di euro, anche l'AdSP MAM prevede di implementare un sistema di elettificazione delle banchine con particolare riferimento a quelle di Punta delle Terrare nel porto di Brindisi e a quella che ricomprende gli ormeggi 10 e 11 della darsena di Ponente nel porto di Bari.

**prossima l'inaugurazione a Ravenna del primo deposito di LNG in Italia**

Anche a Ravenna è in corso la progettazione, per un valore di 28 milioni di euro, del cold ironing a servizio del terminal crociere. Il tema della sostenibilità risulta prioritario per l'AdSP, che ha deciso di impegnarsi notevolmente nei prossimi anni per il rispetto dell'ambiente e del contesto territoriale. Entro l'autunno di quest'anno, infatti, sarà in funzione presso il canale Candiano il primo deposito di LNG in Italia, a seguito di un investimento di 100 milioni di euro sostenuto dalla società Depositi Italiani LNG (creata da Edison al 49% e gruppo PIR al 51%). I serbatoi, con stoccaggio pari a 20.000 metri cubi, potranno alimentare sia navi che mezzi di trasporto a terra, creando 40 posti di lavoro. Al via anche a



**vari gli interventi dei porti  
nel settore energetico-  
ambientale**

Venezia i lavori propedeutici per la realizzazione del nuovo deposito di LNG, che si prevede verranno completati in circa due anni e mezzo. Il deposito è stato assegnato a Venice LNG (gruppo Decal) e richiederà un investimento di 100 milioni di euro, di cui 18,5 di fondi europei.

E se, da un lato, la neonata AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, con i suoi investimenti ritiene sia necessario un cambio di tendenza rispetto al passato, riducendo la creazione di infrastrutture permanenti (ad esempio in cemento) o che implicino l'alterazione del paesaggio circostante, dall'altro lato, l'AdSP del Mar Ionio prevede di attivarsi in tal senso non solo facilitando l'alimentazione sia di navi che di veicoli stradali a LNG, ma anche avviando la produzione di energia rinnovabile (impianti fotovoltaici ed eolici che sfruttano il moto ondoso). Direzione percorsa anche dai porti dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale – Livorno, Piombino e Portoferraio – che, nell'ambito DEASP, hanno identificato come prioritari interventi volti a sviluppare impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili e l'elettrificazione delle banchine. Infine, a Bari, sulla copertura piana del terminal San Vito, l'AdSP ha deciso di installare un impianto fotovoltaico che, coi suoi 380 pannelli, riesce a produrre circa 170.000 kilowattora annui.

**diversi i progetti europei  
a cui partecipano le  
AdSP MAS e MAO**

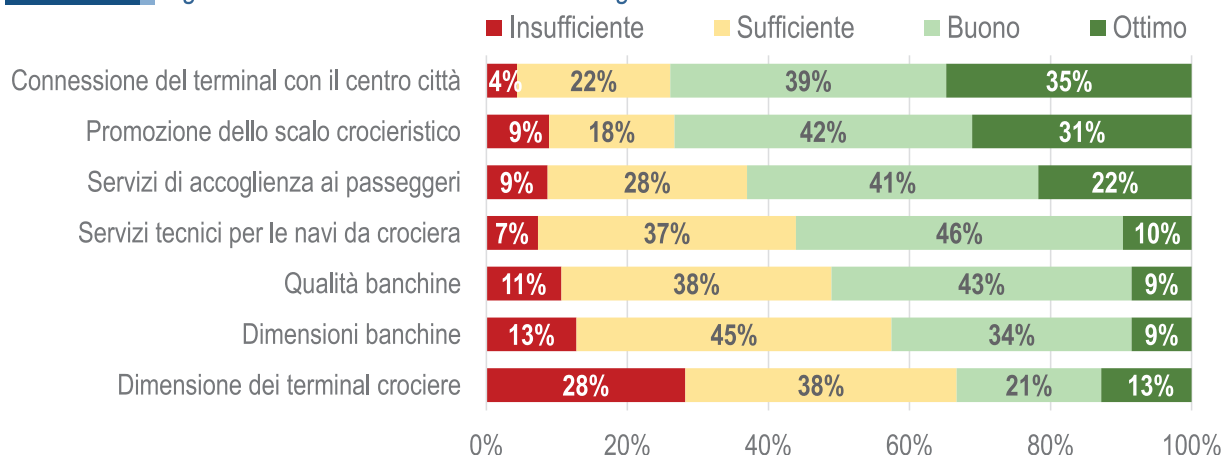
Anche l'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale partecipa a progetti dedicati alla sostenibilità: tra essi si cita GAINN4SEA, rientrante nella Direttiva Europea 2014/94 per la realizzazione di rifornimenti LNG in diversi porti europei. Si prospetta entro quest'anno il posizionamento di serbatoi in grado di gestire fino a 900.000 metri cubi l'anno di LNG. A fronte di un investimento di 100 milioni di euro, è previsto l'approvvigionamento tramite navi gasiere e distribuzione con bettoline. Ancora, il progetto EALING (European Flagship Action for Cold Ironing in Ports) prospetta, a fronte di un budget di 7 milioni di euro, la realizzazione entro il 2023 delle analisi propedeutiche alla realizzazione delle infrastrutture necessarie per avviare il rifornimento di energia elettrica alle navi presso Venezia e Chioggia.

Infine, l'AdSP del Mar Adriatico Orientale ha aderito al progetto INTERREG Italia-Croazia METRO (*Maritime Environment-friendly Transport Systems*), realizzato in collaborazione con le Università di Trieste e di Rijeka, Wärtsilä Italia SpA, il cantiere navale Tehnomont di Pola, e l'Agenzia di sviluppo territoriale dell'Istria. Il progetto, avviato nel 2019 e previsto in conclusione entro quest'anno, permetterà nel prossimo futuro la progettazione del cold ironing presso il molo Bersaglieri, specifico per le navi da crociera.

**valutazioni negative sulle  
dimensioni dei terminal,  
positive sulla connessione  
con il centro città e la  
promozione**

Ai rappresentanti delle realtà portuali che hanno collaborato all'indagine è stata chiesta un'autovalutazione dello *status* attuale delle infrastrutture esistenti relative all'area cruise dello scalo. Con la possibilità di esprimere un giudizio da insufficiente ad ottimo, sono stati posti a valutazione la dimensione e la qualità delle banchine, i servizi tecnici a disposizione delle navi da crociera, la dimensione dei terminal crociere, i servizi di accoglienza ai passeggeri, la connessione con il centro cittadino e la promozione dello scalo. Come illustrato nel grafico 3.3, il maggior numero di valutazioni insufficienti è stato attribuito alla dimensione dei terminal crocieristici (28%), mentre è la vicinanza del terminal al centro cittadino a ricevere il numero più elevato di giudizi positivi ("ottimo" 35%). Anche la promozione dello scalo e i servizi di accoglienza ai passeggeri vengono valutati molto positivamente (rispettivamente il 31% e il 22% dei giudizi). Le dimensioni e la qualità delle banchine risultano, invece, tra gli aspetti più criticati dai rispondenti: il 13% e l'11% dei giudizi non raggiungono la sufficienza.

**Graf. 3.3** Il giudizio su alcune aree dell'offerta degli scali nazionali



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: gli arrotondamenti possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

Per le stesse voci è stato inoltre chiesto se vi fossero interventi conclusi da poco, programmati e in corso oppure programmati ma non in corso, non programmati al momento ma necessari oppure non programmati al momento perché non necessari. Le risposte, mostrate nella tabella 3.6, evidenziano come gli interventi programmati e in corso siano rappresentati, per più di un terzo dei rispondenti, dalla promozione dello scalo. Mentre tra gli interventi programmati ma non ancora in corso si ravvisano soprattutto quelli relativi agli adeguamenti dimensionali delle banchine (34%). Infine, tra gli interventi al momento non programmati ma ritenuti necessari si individuano quelli attinenti non solo alle dimensioni e alla qualità delle banchine (29,8%), ma soprattutto alle dimensioni dei terminal crocieristici (31%). Si delinea, pertanto, uno scenario che mostra come le realtà portuali attribuiscono all'adeguatezza di banchine e terminal la situazione più critica e, di conseguenza, quella su cui si rende maggiormente necessario intervenire. Non sono al momento programmati perché non ritenuti necessari gli interventi finalizzati alla connessione del terminal con il centro cittadino (58,7% dei rispondenti).

**Tab. 3.6** Gli interventi a sostegno di alcune aree dell'offerta degli scali nazionali

	Investimenti e miglioramenti				
	NON sono al momento programmati perché NON sono necessari	NON sono al momento programmati ma sono necessari	Sono stati programmati ma NON sono in corso	Sono stati programmati e sono in corso	Da poco conclusi
Dimensioni delle banchine	27,7%	27,7%	34,0%	8,5%	2,1%
Qualità delle banchine	29,8%	29,8%	23,4%	12,8%	4,3%
Servizi tecnici navi	38,1%	23,8%	23,8%	11,9%	2,4%
Dimensioni terminal crocieristici	19,0%	31,0%	26,2%	14,3%	9,5%
Servizi di accoglienza ai passeggeri	34,0%	23,4%	14,9%	17,0%	10,6%
Connessione del terminal con il centro della città	58,7%	15,2%	10,9%	13,0%	2,2%
Promozione dello scalo crocieristico	24,4%	20,0%	13,3%	35,6%	6,7%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: gli arrotondamenti possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

**investimenti sostenuti nel triennio 2019-2021, ed in programma nel triennio 2022-2024**

Ai rappresentanti portuali che hanno collaborato alla realizzazione di Italian Cruise Watch 2021 è stato inoltre chiesto di indicare l'ammontare degli investimenti sostenuti nel triennio 2019-2021 e previsti per il triennio 2022-2024 – suddivisi per ognuna delle categorie citate in tabella 3.7 – al fine di identificare le aree in cui si concentra più attenzione in termini di

spese ed investimenti, nonché per realizzare un confronto tra il periodo che si sta concludendo e quello in apertura.

Secondo quanto dichiarato dai referenti portuali intervistati, tra il 2019 e il 2021 più di un terzo degli investimenti sono rivolti ad infrastrutture per la crocieristica (più di 60 milioni di euro) ed un altro terzo ad interventi di dragaggio portuale (poco meno di 60 milioni). Il 25% degli investimenti, pari a 44 milioni, si riferisce invece a strutture e terminal per i crocieristi.

Analizzando gli investimenti programmati per il prossimo triennio, le percentuali rimangono piuttosto simili. Diminuiscono leggermente le quote relative alle infrastrutture per la crocieristica e agli interventi di dragaggio, mentre aumentano lievemente quelle che si riferiscono a strutture e terminal per i crocieristi e, in maniera più decisa, agli interventi in tema ambiente ed energia collegati al settore crocieristico (dallo 0,5 al 13,1%), dimostrando ancora una volta come questo fronte appaia di importanza sempre più elevata per i singoli porti.

**>Tab. 3.7** Investimenti in corso o previsti in alcuni porti crocieristici italiani per tipologia<sup>1</sup>

	2019-2021	2022-2024
Infrastrutture crocieristica	35,6%	31,4%
Interventi di dragaggio	33,4%	28,2%
Strutture e terminal crocieristi	25,0%	25,7%
Promozione e comunicazione	2,9%	1,1%
Sicurezza ed attrezzature	1,6%	0,4%
Protocolli Covid-19	0,9%	0,2%
Ambiente ed energia	0,5%	13,1%
	100% <sup>(2)</sup>	100%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: (1) la tabella si riferisce a 36 porti che nel 2019 (escludendo quindi il periodo segnato dalla pandemia) hanno rappresentato l'83,2% del traffico crocieristico in Italia; (2) gli arrotondamenti possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

**aree su cui si concentrano i maggiori investimenti**

In termini assoluti, alle prime due tipologie di interventi verranno destinati rispettivamente almeno 250 e 230 milioni di euro, così come alla terza tipologia almeno 210 milioni di euro. Gli investimenti rivolti ad ambiente ed energia cresceranno invece dai meno di 900.000 euro nel triennio in chiusura a più di 100 milioni previsti per il prossimo triennio.

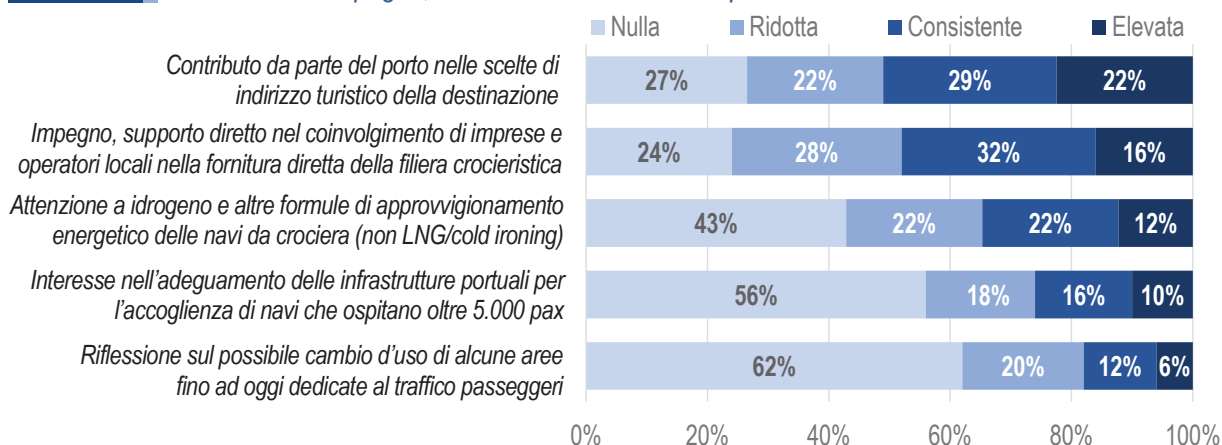
Emerge, anche quest'anno, la notevole differenza tra il totale investito nel triennio 2019-2021 (pari a quasi 180 milioni di euro) e quello che si prevede di investire nel triennio che si sta per aprire (più di 820 milioni di euro). Tuttavia, è doveroso segnalare che tali cifre si riferiscono ad investimenti che, in certi casi, sono funzionali anche ad altre attività (si pensi agli interventi di dragaggio portuale), di cui però beneficia anche il settore crocieristico.

**interesse particolarmente elevato al contributo nelle scelte di indirizzo turistico della destinazione**

Si è voluto, successivamente, indagare la quantità di impegno, attenzione e interesse riposti dai porti italiani nei confronti di alcune questioni di particolare rilevanza. Tra queste, l'attenzione a idrogeno e altre formule di approvvigionamento energetico delle navi da crociera (non cold ironing e LNG); l'adeguamento delle infrastrutture per l'accoglienza di navi che ospitano oltre 5.000 passeggeri; la riflessione su un possibile cambio d'uso di alcune aree fino ad oggi dedicate al traffico passeggeri; l'impegno e il supporto diretto nel coinvolgimento di imprese e operatori locali nella fornitura della filiera crocieristica; il contributo nelle scelte di indirizzo turistico della destinazione. Ciò che emerge, è che più della metà dei rispondenti ha dichiarato un'attenzione particolarmente elevata – corrispondente a progettualità avviate, o comunque a gruppi di lavoro e approfondimento – al contributo nelle scelte di indirizzo turistico della destinazione (51%), ma anche all'impegno diretto nel coinvolgimento di imprese e operatori locali nella fornitura diretta della filiera crocieristica (48%). Di poco interesse, se non del tutto

nulla, la riflessione sul possibile cambio d'uso di alcune aree fino ad oggi dedicate al traffico passeggeri (il 62% dei rispondenti non è per nulla interessato, il 20% in modo marginale) e l'interesse nell'adeguamento delle infrastrutture portuali per l'accoglienza di navi che ospitano oltre 5.000 passeggeri (per il 56% l'interesse è pari a zero, per il 18% è ridotto).

**Graf. 3.4** Alcuni fronti di impegno, attenzione e interesse dei porti crocieristici italiani



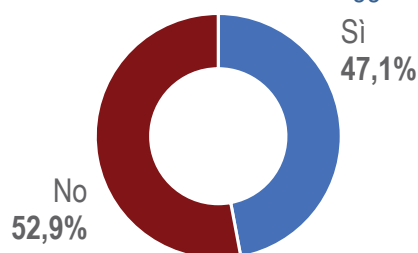
Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: gli arrotondamenti possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

**collaborazioni per iniziative rivolte ai crocieristi**

Ai referenti dei porti è stato, infine, chiesto di indicare se fossero state progettate, realizzate o in programma di realizzare per il 2022 iniziative indirizzate ai turisti crocieristi in collaborazione con altri soggetti del territorio, come ad esempio Comune, Provincia, Regione, uffici IAT, CCIAA, aeroporto, esercizi pubblici, consorzi, etc.

Il grafico 3.5 mostra come circa la metà dei porti siano impegnati verso questo tipo di iniziative, sebbene il 52,9% di essi abbia dichiarato di non esserlo. È probabile che l'attuale situazione di incertezza causata dal persistere dei blocchi pandemici abbia disincentivato qualche porto ad investire su questo fronte.

**Graf. 3.5** Porti che hanno progettato, realizzato o hanno in programma di realizzare per il 2022 nuove iniziative dedicate ai crocieristi assieme ad altri soggetti del territorio



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**progetti di promozione territoriale e valorizzazione culturale a Livorno**

Entrando nel dettaglio, percorrendo le coste italiane da ovest ad est, si cita il porto di Savona, che dal 2015 vede la collaborazione di CCIAA, Comune, Autorità di Sistema Portuale e Costa Crociere nella programmazione di iniziative volte a migliorare l'accoglienza e la promozione del territorio, quali l'apertura di un infopoint.

Il porto di Livorno, che ha in programma di investire in una serie di progetti per la promozione territoriale e la valorizzazione del patrimonio culturale: il potenziamento del progetto "Porto Aperto", che promuove l'integrazione tra porti e territori circostanti; e l'implementazione del Livorno Port Center, collegato alla rete Port Center dell'Alto Tirreno (che prevede, tra le altre cose, anche la realizzazione di una biblioteca sulla cultura marittimo-portuale). È prevista, inoltre, la valorizzazione dell'esposizione delle imbarcazioni storiche di proprietà dell'AdSP presso il

Magazzino ex FS, nonché l'ormeggio definitivo della M/N Gregoretti presso la darsena Vecchia, destinata ad integrarsi nello stesso circuito delle imbarcazioni storiche.

Porto Argentario sta progettando di rafforzare la sua immagine ed il suo posizionamento di mercato, anche attraverso il rafforzamento della partnership con l'aeroporto di Grosseto e delle iniziative turistiche tra tutti i 14 Comuni facenti parte del progetto.

Anche a Gaeta è stata rafforzata la promozione del patrimonio storico, architettonico e naturalistico della città e degli altri borghi del territorio, anche attraverso la predisposizione – da parte della Pro Loco – di un desk di accoglienza e l'apertura straordinaria, in corrispondenza degli sbarchi, dei siti escursionistici, dei negozi e l'organizzazione di attività collaterali.

### **recupero dell'edificio ex magazzini Generali a Napoli**

Il porto di Napoli si è posto l'obiettivo di recuperare l'edificio ex Magazzini Generali presso la Calata Piliero per riconvertirlo in spazio culturale di interesse sociale, ospitando il Museo del Mare e della Migrazione, oltre che nuovi spazi per start-up e laboratori dedicati all'economia del mare.

Nuovi progetti di promozione territoriale rivolti a residenti, turisti e crocieristi avviati anche a Salerno: tra questi, si segnalano "Sea Sun Salerno Arena del Mare" e "Porto Aperto", realizzati in collaborazione con la CCIAA e l'Assessorato Regionale per il Turismo. Inoltre, insieme alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio di Salerno e Avellino, è stata realizzata una teca espositiva presso la stazione marittima al fine di ospitare reperti archeologici di grande pregio. L'evento inaugurale è previsto per il 2022.

### **facilitazione della mobilità sostenibile dei crocieristi verso i landmark turistici a Messina**

Nell'area dello Stretto è stata avviata una stretta collaborazione tra AdSP, Comune di Messina, CCIAA, Città Metropolitana, Università di Messina e ufficio turistico regionale con l'obiettivo di riqualificare, nonché promuovere in maniera coordinata, le aree di interesse storico e culturale al fine di attrarre – tra gli altri – anche i turisti crocieristi che sbarcano a Messina: è il caso della zona della Real Cittadella e delle fortificazioni circostanti, nonché del waterfront a nord della fiera che offre un affaccio panoramico sullo Stretto. Tra gli obiettivi, anche il rafforzamento dei collegamenti tra il porto di Messina e quello di Reggio Calabria, al fine di spronare il crocierista a prolungare la sua permanenza a terra. Si segnala, inoltre, un progetto in corso di attivazione che prevede l'utilizzo di servizi digitali per facilitare la mobilità sostenibile e green dei crocieristi verso i landmark turistici, ottimizzando i percorsi all'interno della zona portuale. A Reggio Calabria è stato siglato un accordo di collaborazione con il Museo Archeologico Nazionale per progetti legati all'attività crocieristica. Costanti sono, infine, le azioni di collaborazione tra Comune, CCIAA, associazioni di categoria, musei e l'Area Marina Protetta di Milazzo, che verrà sistematizzata in un piano di marketing volto ad un ulteriore rilancio della destinazione crocieristica.

A Palermo e negli altri porti dell'AdSP Mare di Sicilia Occidentale è attivo il progetto *Le Vie dei Tesori*, che si pone l'obiettivo di valorizzare il patrimonio materiale e immateriale locale mettendo a rete le sue migliori risorse, ed offrendo ai turisti la possibilità di visitare città aperte, raccontate, dense di nuove prospettive e nuove forme di accoglienza. Grazie a questo progetto, le città si trasformano in grandi musei diffusi, aprendo tesori solitamente chiusi (dalle dimore degli aristocratici ai luoghi multietnici). Ad affiancare gli esperti nelle visite guidate, ci sono studenti universitari e liceali in alternanza scuola-lavoro.

### **a Taranto, in realizzazione il Future Port Innovation**

A Taranto, oltre ad essere stata avviata una collaborazione con il Museo Archeologico Nazionale volta a concretizzare una mutua valorizzazione, si ricorda anche la realizzazione del *Futureport Innovation Hub*: sfruttando l'innovazione tecnologica, si vogliono promuovere dei progetti per la valorizzazione dell'ecosistema portuale tarantino. Sarà funzionale in tal senso anche la possibilità di utilizzare finanziamenti in ambito culturale, come l'incentivo di Invitalia "Cultura Crea", progetto per il quale sono

stati stanziati quasi 120 milioni euro volti a supportare attività e progetti che valorizzino il territorio e la sua storia. Permane anche l'accordo con l'agenzia regionale PugliaPromozione finalizzato a migliorare l'accoglienza delle navi da crociera.

Nell'ambito del progetto THEMIS, il Comune di Gallipoli ha sviluppato un progetto per la realizzazione di un infopoint a servizio di crocieristi e passeggeri di maxi yacht che scalano nel porto cittadino, al fine di implementare il turismo crocieristico locale e rafforzare i collegamenti con i porti principali.

Nel capoluogo marchigiano, oltre a confermare il format Welcome to Ancona nella nuova dimensione regionale Welcome to Marche, l'AdSP si è unita alla Regione per progettare e implementare attività comuni di promozione, anche in cooperazione con altri stakeholder del territorio.

## 4

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

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

## 4.1 Il quadro internazionale e i grandi del settore

Il quarto capitolo di Italian Cruise Watch è dedicato alle compagnie di crociera e fornisce un aggiornamento non solo in merito al quadro internazionale di gruppi, marchi e flotte esistenti, ma anche alle navi in costruzione nei cantieri, alle attività ed iniziative, nonché ai programmi delle compagnie di crociera in Italia.

Differenti sono le variabili con cui si analizza il settore. Tra queste, usate nel primo paragrafo, l'offerta – attuale e futura – delle compagnie in termini di numero di navi e relativa età, tonnellaggio e posti letto. Ma anche gli investimenti relativi alle navi da crociera e le variazioni in termini di quote percentuali di posti letto a seguito dell'introduzione delle nuove unità. Il secondo ed ultimo paragrafo presenta informazioni aggiornate sulle attività, nonché sugli impegni delle compagnie di crociera in Italia. Si espongono dati sui programmi e sul numero di porti interessati dagli scali delle navi delle principali compagnie, così come le *maiden call* avvenute o che avverranno nel corso del 2021.

Nella tabella 4.1 viene sintetizzato il quadro dell'offerta crocieristica globale, con un focus sulle quattro maggiori realtà nel mondo. Si ricorda – come nelle edizioni precedenti – che i dati sono stati raccolti integrando il database di Risposte Turismo con i dati di CLIA e di altre fonti del settore quali Cruise & Ferry Review e Seatrade Cruise Review. Infine, si segnala che il numero complessivo di navi non considera quelle che navigano nei fiumi, mentre include anche le unità appartenenti a compagnie non associate a CLIA.

L'offerta crocieristica mondiale conta 393 navi, appartenenti a Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Line Holding, MSC Crociere e altre compagnie. La quota di mercato delle prime quattro realtà è pari al 77,18%, in calo rispetto agli scorsi anni.

Carnival Corporation, che al suo interno conta 9 marchi, possiede 86 navi, per un tonnellaggio complessivo di quasi 8,8 milioni. Anche il numero di posti letto rimane il più elevato in assoluto (244.579, pari ad una quota del 38,89% sul totale, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente). Segue Royal Caribbean, con 49 unità – di cui 27 della compagnia Royal Caribbean International – che corrispondono ad un tonnellaggio di poco superiore a 5 milioni. I posti letto, pari a 119.987, rappresentano una quota del 19,08%. Norwegian Cruise Line Holding e MSC Crociere dispongono rispettivamente di 27 e 18 navi (2,5 e 2,2 milioni di tonnellate); tuttavia, rispetto al 2020, si può notare come MSC Crociere superi NCL per numero di posti letto: 61.584 rispetto a 59.246 (corrispondenti a quote del 9,79% e 9,42%). Le rimanenti compagnie possiedono 213 navi da crociera, per un totale di 143.540 posti letto (il 22,82% dell'offerta mondiale) e 5,4 milioni di tonnellaggio.

**sul podio del mercato crocieristico per numero di navi Carnival Corporation, Royal Caribbean e Norwegian Cruise Line**

> **Tab. 4.1** Le prime 4 realtà crocieristiche mondiali e il resto dell'offerta, settembre 2021

Compagnia	Navi	Età media navi	Tonnellaggio	Posti letto 2021	%
AIDA Cruises	12	9 anni, 5 mesi	827.396	28.906	4,60%
Carnival Cruise Line	21	15 anni, 5 mesi	2.397.268	66.282	10,54%
Costa Crociere Spa	13	11 anni	1.782.800	57.323	9,11%
Cunard Line	3	13 anni	331.800	6.678	1,06%
Holland America Line	10	13 anni, 4 mesi	824.011	20.152	3,20%
P&O Cruises (Uk)	5	14 anni, 5 mesi	709.440	19.000	3,02%
P&O Cruises (Australia)	4	26 anni, 5 mesi	203.260	5.208	0,83%
Princess Cruises	13	15 anni, 4 mesi	1.545.171	38.456	6,11%
Seabourn Cruise Line	5	10 anni, 7 mesi	178.415	2.574	0,41%
<b>Carnival Corporation</b>	<b>86</b>		<b>8.799.561</b>	<b>244.579</b>	<b>38,89%</b>
Celebrity Cruises	12	12 anni, 3 mesi	1.100.381	25.726	4,09%
Silversea	10	17 anni, 7 mesi	224.004	3.420	0,54%
Royal Caribbean International	27	14 anni, 6 mesi	3.694.467	90.841	14,44%
<b>Royal Caribbean Cruises</b>	<b>49</b>		<b>5.018.852</b>	<b>119.987</b>	<b>19,08%</b>
Norwegian Cruise Line	17	12 anni	1.978.083	50.644	8,05%
Oceania Cruises	6	14 anni, 3 mesi	253.364	5.236	0,83%
Regent Seven Seas Cruises	5	12 anni, 2 mesi	226.988	3.366	0,54%
<b>Norwegian Cruise Line Holding</b>	<b>27</b>		<b>2.458.435</b>	<b>59.246</b>	<b>9,42%</b>
<b>MSC Crociere</b>	<b>18</b>	<b>9 anni, 6 mesi</b>	<b>2.178.509</b>	<b>61.584</b>	<b>9,79%</b>
<b>PRIME 4 REALTÀ</b>	<b>180</b>		<b>18.455.357</b>	<b>485.396</b>	<b>77,18%</b>
<b>Altre compagnie</b>	<b>213</b>		<b>5.357.270</b>	<b>143.540</b>	<b>22,82%</b>
<b>TOTALE OFFERTA MONDIALE</b>	<b>393</b>		<b>23.812.627</b>	<b>628.936</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su incrocio proprio database e dati Seatrade Cruise Review (varie ed.).

#### Carnival Corporation

Il 2021 porta con sé alcune novità in termini di gruppi e compagnie di crociera, soprattutto all'interno della realtà Royal. Se, da una parte, nel 2020 era stato acquisito dal gruppo il 100% delle quote di Silversea Cruises, il marchio Azamara all'inizio di quest'anno ne è uscito. Il gruppo Royal – con un'operazione da 201 milioni di dollari – ha infatti deciso di vendere il marchio a Sycamore Partners, società di private equity specializzata in investimenti di consumo, vendita al dettaglio e distribuzione, al fine di potersi concentrare maggiormente sull'espansione degli altri marchi: Royal Caribbean international, Celebrity Cruises e Silversea. Pullmantur, anch'essa rientrante nel gruppo Royal, ha presentato invece istanza di fallimento ed esce, quindi, definitivamente di scena.

Il gruppo Carnival nel 2021 inaugura cinque nuove navi. Si segnala, a tal proposito, che la consegna della *Mardi Gras* – che sarebbe dovuta avvenire quest'anno – è invece stata anticipata alla fine dello scorso, non rientrando dunque nelle statistiche. La prima uscita è avvenuta a giugno, presso lo scalo statunitense di Port Canaveral. Tra le navi varate quest'anno, si segnala il debutto – inizialmente previsto in primavera ma alla fine avvenuto nel terzo trimestre – di *AIDAcosma*, unità da 5.400 posti letto, nonché – a luglio – di *Rotterdam* di Holland America Line, in grado di ospitare 2.668 passeggeri. La prima unità, realizzata nel cantiere Meyer Werft in Germania, è alimentata a GNL e costituisce la gemella di *AIDAnova*. Mentre la seconda nave, consegnata nello stabilimento Fincantieri di Marghera, con una stazza lorda di 99.800 tonnellate e una lunghezza di quasi 300 metri, è gemella di *Koningsdam* e *Nieuw Statendam*, consegnate rispettivamente nel 2016 e nel 2018.



Nella parte terminale dell'anno, prenderanno il largo *Costa Toscana*, nave a GNL da 5.224 passeggeri, gemella di *Costa Smeralda* e in ultimazione presso il cantiere finaldese di Meyer Merku, nonché *Princess Discovery*, sesta unità della classe Royal del brand Princess Cruises, con una stazza lorda di 145.000 tonnellate. A proposito di Princess Cruises, a settembre è stato dato il via ai lavori per la costruzione, nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, delle due navi della nuova classe Sphere, alimentate a GNL, che saranno caratterizzate da 175.000 tonnellate di stazza lorda e ospiteranno circa 4.300 passeggeri.

Nel frattempo, a luglio è salpata dal porto di Savona *Costa Firenze*, nave inaugurata lo scorso dicembre, per una prima crociera tutta italiana, con tappe a Civitavecchia, Napoli, Catania, Palermo e Cagliari.

Battesimo previsto a dicembre per la *Venture* della flotta Seabourn Cruise Line, nave *expedition* extra-lusso attualmente in costruzione a Genova nei cantieri navali T. Mariotti, e per la quale si prevede il viaggio inaugurale ad aprile 2022 da Greenwich (Inghilterra). Ad essa, seguirà una gemella, il cui varo è previsto nel 2022, di cui però non si conosce ancora il nome.

Nel prossimo biennio si attende la consegna di ulteriori sette unità rientranti all'interno del gruppo Carnival, di cui quattro nel 2022, tra cui la *Celebration* di Carnival e la *Arvia* di P&O Cruises.

### Royal Caribbean Cruises

Attese 2 nuove navi quest'anno nel gruppo Royal Caribbean, a cui seguiranno altre 3 inaugurazioni rispettivamente nel 2022 e nel 2023.

In autunno salperanno la *Odyssey of the Seas* della capogruppo, unità di 168.600 tonnellate e lunga 347 metri che offrirà 4.180 posti letto, e la *Silver Dawn* di Silversea che, ispirandosi alle precedenti *Silver Muse* e *Silver Moon*, diventerà la decima nave della flotta. Compagnia, quest'ultima, che prevede di varare altre due navi tra l'anno prossimo e quello successivo.

Tre, invece, sono le navi della capogruppo *Royal Caribbean International* previste in consegna nei prossimi due anni, tra cui l'ammiraglia *Wonder of the Seas* nel 2022 e la *Icon* l'anno seguente, rispettivamente di 227.625 e 200.000 tonnellate di stazza lorda per 5.500 e 5.000 posti letto. La prima di queste, con i suoi 362 metri di lunghezza, costruita nei cantieri francesi "de l'Atlantique" a Saint-Nazaire, ha effettuato ad agosto le prime prove in mare e si prevede che verrà consegnata all'armatore a ottobre, per poi essere posizionata sul mercato asiatico. La seconda, invece, i cui lavori di costruzione sono stati inaugurati lo scorso giugno presso i cantieri di Meyer Turku, rappresenterà la prima nave di Royal alimentata a GNL.

In previsione di salpare nel corso del 2022 anche la *Celebrity Beyond* di Celebrity Cruises, terza nave di classe Edge, in costruzione presso i Chantiers, che seguirà *Celebrity Edge* e *Celebrity Apex*, ma in una versione più allungata.

### Norwegian Cruise Line Holding

L'offerta del gruppo Norwegian Cruise Line Holding si amplia in modo più contenuto rispetto ai due prima presentati. Per il 2021 non si attendono nuovi vari, mentre nei prossimi anni la capogruppo NCL prevede di arricchire la propria flotta con altre due unità, tra cui la *Prima*, in costruzione presso lo stabilimento Fincantieri di Marghera, che ospiterà 3.300 posti letto per 140.000 tonnellate ed il cui debutto è previsto per l'estate 2022 in Nord Europa.

Attesa entro la fine del 2023 l'inaugurazione della *Grandeur* di Regent Seven Seas Cruises, con una serie di viaggi tra Mediterraneo e Caraibi. Gemella di *Seven Seas Explorer* e *Seven Seas Splendor*, essa potrà ospitare circa 750 passeggeri e avrà una stazza lorda di 55.000 tonnellate. Resta, invece, invariata la flotta di Oceania Cruises, composta da 6 navi.

### MSC Crociere

Due nuove navi in consegna nel 2021 per la quarta realtà per numero di navi, MSC Crociere: la *MSC Seashore* (168.600 tonnellate per 4.560

**nel 2021 sono in consegna 19 nuove navi crocieristiche di altre compagnie**

posti letto) varata lo scorso 26 luglio presso i cantieri Fincantieri di Monfalcone, e la MSC *Virtuosa* (177.000 tonnellate per 4.900 posti letto) che verrà battezzata a fine novembre a Dubai.

La *Seashore* è giunta a Genova ad inizio agosto ed ha iniziato a compiere crociere settimanali nel Mediterraneo Occidentale con tappa anche a Napoli, Messina, Malta, Barcellona e Marsiglia. La *Virtuosa*, invece, verrà impiegata in una serie di crociere con tappa anche ad Abu Dhabi, Sir Bani Yas, Dammam in Arabia Saudita e Doha. Ulteriori tre unità sono attese nei prossimi due anni: la *World Europa* (205.000 tonnellate, per 5.300 posti letto) nel 2022, nonché la *Euribia* e la *Seascape* nel 2023, entrambe in costruzione presso Fincantieri, che aggiungeranno altri 9.448 posti letto in totale.

Novità sul fronte MSC con il nuovo marchio Explora Journeys, che entrerà nel mercato delle crociere di lusso con quattro nuove navi, di stazza lorda di circa 64.000 tonnellate, previste in consegna rispettivamente nel 2023, 2024, 2025 e 2026. Il 10 giugno sono iniziati i lavori della prima unità, la *Explora I*, presso la sede Fincantieri di Monfalcone.

Oltre alle prime quattro realtà, anche altre compagnie stanno realizzando investimenti e annunciando novità nel corso del 2021.

Viking Ocean Cruises accoglierà, tra il 2021 e il 2023, altre 6 navi. Consegnata a metà aprile di quest'anno, nello stabilimento Fincantieri di Ancona, la *Viking Venus*, mentre a luglio è stata la volta della gemella *Viking Mars*. Con una stazza lorda di 47.800 tonnellate per 930 passeggeri, esse si posizioneranno nel segmento di mercato di unità di piccole dimensioni. Previste in consegna per il prossimo anno, nel cantiere VARD, la *Neptune*, la *Polaris* e la *Octantis*. Quest'ultima, il cui debutto è previsto all'inizio del 2022, trascorrerà la sua prima stagione in navigazione verso l'Antartide e i Grandi Laghi del Nord America. La *Polaris*, sua gemella, debutterà nell'estate 2022 e partirà per l'Antartide e l'Artico.

Virgin Voyages si prepara ad ampliare la flotta di altre tre unità, in carico a Fincantieri: dopo la consegna della *Scarlet Lady* avvenuta lo scorso anno, a luglio è stata consegnata a Genova la *Valiant Lady*, mentre a maggio 2022 sarà la volta della *Resilient Lady*, che salperà dal Pireo (Atene) ed offrirà itinerari nell'Adriatico, tra Grecia e Croazia. Trattasi di unità gemelle, con le loro 110.000 tonnellate di stazza lorda, i loro 278 metri di lunghezza e i loro 2.800 posti letto.

Il cantiere Meyer Werft ha in programma di consegnare – rispettivamente nel 2022 e nel 2023 – la *Disney Wish* di Disney Cruise Line, di 140.000 tonnellate per 2.500 posti letto, e la *Mein Schiff 7* di TUI Cruises, gemella delle *Mein Scheiff 1* e *2* e, dunque, caratterizzata da una stazza lorda di 111.500 tonnellate per 315 metri e una capienza di 2.894 passeggeri.

Consegnate dal cantiere VARD a fine giugno la *Hanseatic Spirit* di Hapag-Lloyd e ad agosto la *Commandant Charc* di Ponant, crociere di lusso di piccole dimensioni progettate per raggiungere destinazioni remote quali l'Artico, l'Antartide ma anche l'Amazzonia. La prima di 16.000 tonnellate per 138 metri di lunghezza, e la seconda di 30.000 tonnellate per 150 metri, totalizzano complessivamente 500 posti letto. Le due compagnie non prevedono nuovi vari per i prossimi anni.

La compagnia Ritz-Carlton, oltre alla *Evrina* consegnata a giugno (9.300 tonnellate per 200 posti letto) e rientrante nella Yacht Collection, prevede la consegna di ulteriori due unità nei prossimi due anni, entrambe ad opera del cantiere Bareras e caratterizzate da un tonnellaggio pari a 25.000 GRT per quasi 300 posti letto.

In costruzione presso il cantiere West Sea 5 nuove navi della compagnia Mystic Cruises, di cui una consegnata ad aprile e quattro tra il 2022 e il 2023. Tutte contano 9.300 tonnellate e 200 posti letto.

Tra le altre navi previste in consegna entro il 2022 da parte delle compagnie che non rientrano all'interno delle prime quattro realtà,

**la Global Dream, prevista per il 2022, doterà la Dream Cruise di altri 5.200 posti letto**

si distingue per tonnellaggio (204.000 GRT) la *Global Dream*, proveniente dal cantiere MW Werftten, che a partire dal 2023 arricchirà la flotta di Dream Cruise con altri 5.200 posti letto. Unità alla quale ne seguirà un'altra, della stessa compagnia, che verrà consegnata nel 2023 e conterà 208.000 tonnellate per 5.000 posti letto.

**Le nuove navi di piccole dimensioni**

È inferiore a 200 posti letto la capacità di altre 9 unità che prendono il largo quest'anno. Tra queste, a febbraio la *Ocean Explorer* di SunStone, a cui segue – nella parte terminale dell'anno – la *Ocean Victory*; a marzo la *Coral Geographer* di Coral Expeditions; a maggio la *Sea Cloud Spirit* di Sea Cloud Cruises; a luglio la *Emerald Azzurra* di Emerald Yacht Cruises; a settembre la *Sylvia Earle* di Aurora Expeditions. Entro la fine dell'anno, sarà il turno della *Janssonius* di Oceanwide Expeditions, della *Minerva* di Swan Hellenic e della *National Geographic Resolution* di Lindblad.

**dismissioni e trasferimenti**

Spostando, infine, l'attenzione alle uscite di scena, si cita in primis il gruppo Carnival Corporation che ha continuato con il piano di smaltimento delle navi da crociera più vecchie e più piccole, in parte già dichiarato nel 2020. Annunciate man mano le vendite di 18 navi appartenenti ai marchi più rilevanti del gruppo, tra cui Carnival Cruise Line, Costa Crociere, Holland America, Princess Cruises e P&O. A queste, lo scorso giugno si è aggiunta anche AIDA (in precedenza non inclusa negli adeguamenti della flotta), che ha deciso di vendere *AIDAcara*; nave, quest'ultima, che era entrata in servizio quasi 25 anni fa e capace di ospitare fino a 1.186 passeggeri.

Sempre all'interno del gruppo, si segnala anche il trasferimento, che avverrà nel 2022, di *Costa Magica* da parte di Costa Crociere a Carnival Cruise Line, dopo che quest'ultima compagnia aveva lo scorso anno venduto quattro navi, tre delle quali smaltite in Turchia.

A febbraio *Costa Victoria* è giunta in Turchia per essere smantellata, così come la *Grand Celebration* – per vent'anni nella flotta Carnival ma negli ultimi tempi trasferita a Bahamas Paradise Cruise Line – verrà smantellata in India. Terminano, infine, l'operatività anche *MS Marco Polo*, *MS Astor* e *MS Magellan*, di proprietà della compagnia britannica Cruise&Maritime Voyages (CMV) fallita nel corso della pandemia, che verranno demolite rispettivamente tra Turchia ed India. La quarta nave della flotta, la *MS Vasco Da Gama*, è invece stata acquistata da Mystic Cruises.

Il grafico 4.1 riepiloga la situazione mondiale, con dettaglio delle prime quattro realtà al mondo, in termini di numero navi e posti letto.

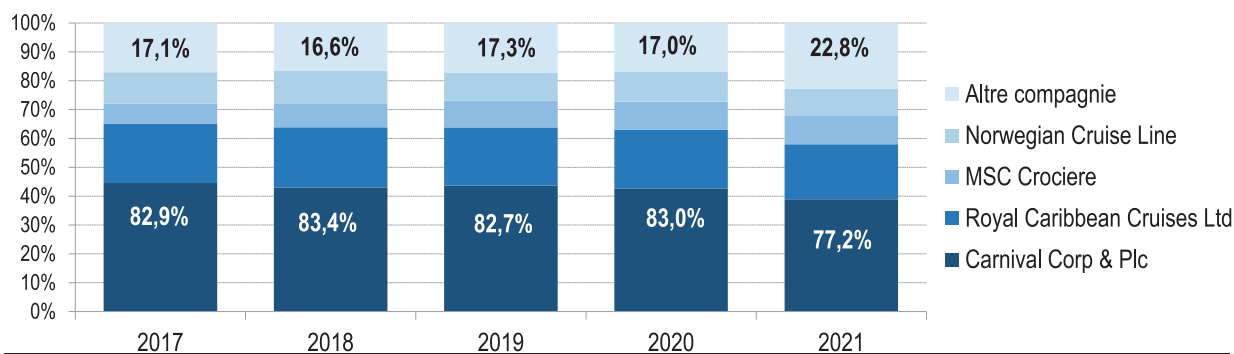
**> Graf. 4.1** Le prime 4 realtà crocieristiche mondiali e il resto dell'offerta, settembre 2021



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su incrocio proprio database e dati Seatrade Cruise Review e International Cruise & Ferry (varie ed.)

A seguire si illustrano i tassi di concentrazione dell'offerta crocieristica mondiale tra il 2017 e il 2020, attraverso un confronto fra la percentuale totale delle prime quattro realtà crocieristiche e le altre compagnie.

> **Graf. 4.2** Evoluzione delle prime 4 realtà crocieristiche mondiali, 2017-2021

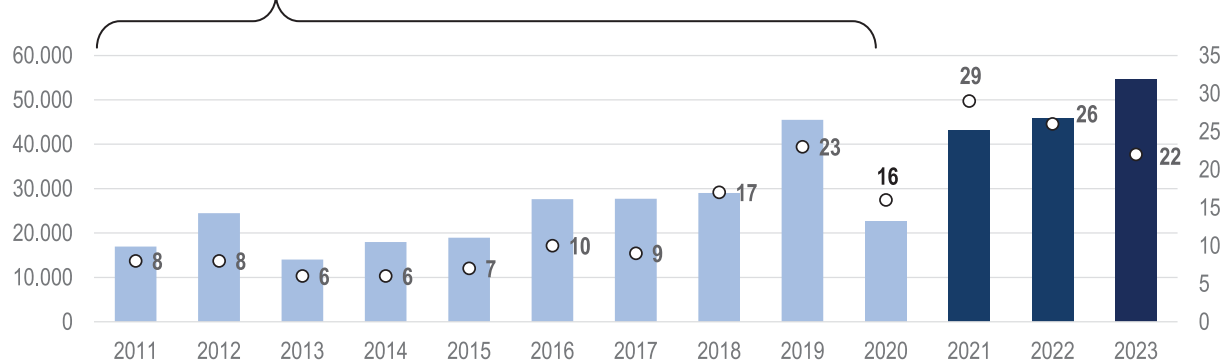


Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su incrocio proprio database e dati Seatrade Cruise Review e International Cruise & Ferry (varie ed.)

Una rappresentazione delle navi – con i relativi posti letto – introdotte nel mercato dal 2011 al 2020, nonché di quelle previste in consegna tra 2021 e 2023, viene mostrata nel grafico 4.3. Nell'ultimo decennio sono state 110 le nuove navi varate dalle compagnie, per un totale di 244.786 posti letto. Mentre, tra quest'anno e il 2023, si prevede che verranno inaugurate ulteriori 77 navi, le quali andranno ad aggiungere altri 143.792 posti letto. Il record di consegne è previsto proprio per quest'anno – con 29 nuove imbarcazioni – mentre in merito ai posti letto si prevede sarà il 2023 l'anno migliore, con ulteriori 54.704 posti letto introdotti.

> **Graf. 4.3** Navi introdotte e numero di posti letto delle stesse, 2011-2021

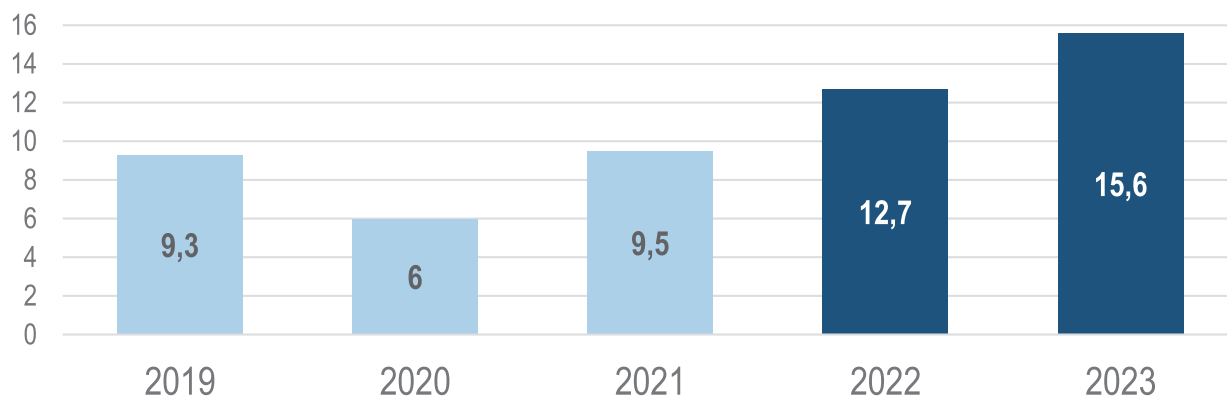
Decennio 2011-2020: 110 nuove navi e 244.786 nuovi posti letto



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su incrocio proprio database, CLIA; SCR e IC&F (varie edizioni).

Il grafico 4.4 propone invece una differente modalità di lettura del comparto crocieristico, andando ad evidenziare dal 2019 al 2021 – nonché per i prossimi due anni – l'ammontare degli investimenti per la realizzazione di nuove navi (in miliardi di dollari). Ad esclusione dello scorso anno, che ha visto una contrazione (più che attendibile, considerate le circostanze eccezionali), si prevede per questo ed i prossimi due anni una graduale ripresa che permetterà di superare, già quest'anno, il valore degli investimenti sostenuti nel 2019. A conferma della crescita del settore, per il prossimo biennio è prevista una spesa di quasi 30 miliardi di dollari: 12,7 il prossimo anno e 15,6 nel 2023. In altri termini, investimenti quasi triplicati in tre anni.

> **Graf. 4.4** Investimenti sostenuti per nuove navi, 2019-2021



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su incrocio proprio database, CLIA; SCR e IC&F (varie edizioni). Nota: valori in miliardi di dollari.

La tabella 4.2 evidenzia, infine, la distribuzione delle navi per capacità di posti letto, confrontando la situazione del mercato dal 2011 al 2020 e quella prevista dal 2021 al 2023. Nello scorso decennio, così come nei prossimi due anni, la quota più elevata è rappresentata dalle navi di piccole dimensioni, con un numero di posti letto inferiore a 999. Una tendenza che è apparsa accentuarsi, dato che la quota sul totale navi attive – inizialmente pari al 43,1% – è salita fino al 59,7%. Dalla tabella si evince, tuttavia, come per il prossimo biennio si attenda la consegna anche di un buon numero di navi di grandi dimensioni (oltre i 5.000 posti letto), segnatamente 13, che corrispondono ad un'incidenza del 16,9% sul totale.

> **Tab. 4.2** Navi da crociera introdotte dal 2011 al 2020 e di nuova introduzione tra il 2021 e il 2023, distribuzione per posti letto

Posti letto	dal 2011 al 2020		dal 2021 al 2023	
	Navi	%	Navi	%
≤ 999	47	43,1%	46	59,7%
1.000-1.999	3	2,8%	1	1,3%
2.000-2.999	14	12,8%	7	9,1%
3.000-3.999	21	19,3%	4	5,2%
4.000-4.999	19	17,4%	6	7,8%
≥ 5.000	5	4,6%	13	16,9%
<b>Totale</b>	<b>109</b>	<b>100%</b>	<b>77</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su incrocio dati Seatrade Cruise Review e International Cruise & Ferry. Gli arrotondamenti percentuali limitati al primo decimale possono portare a somme leggermente diverse da 100%.

## 4.2 L'impegno delle compagnie in Italia, cantieri e porti

I nuovi vari e le novità nel settore della cantieristica, di cui l'Italia si conferma leader, vengono analizzate in questo paragrafo. Considerando l'orizzonte 2021-2027 il grafico che segue evidenzia come il gruppo Fincantieri mantenga il primato non solo come numero di navi varate (41,5%), ma anche come tonnellaggio delle stesse (42,3%). Secondo l'ultimo bilancio semestrale 2021 di Fincantieri, il gruppo prevede di aumentare i propri ricavi di oltre 25 punti percentuali, con ordini acquisiti per 1.080 milioni nel primo semestre del 2021. L'EBITDA del gruppo, ora pari a 206 milioni, risulta in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso dell'84%; l'EBITDA margin si mantiene al 7,2%, contro il 5% del primo semestre 2020. Nei primi 6 mesi del 2021 Fincantieri ha consegnato 7 navi da 6 stabilimenti diversi, mentre è prevista la consegna di altre 6 navi da crociera nel secondo semestre. Anche il *backlog* del gruppo permette una previsione riguardo ai futuri vari: 27,6 miliardi di euro con 93 navi in consegna fino al 2029.

Dal punto di vista occupazionale è interessante ricordare come siano 10.000 i dipendenti di Fincantieri e la produzione cantieristica attivi oltre 90.000 posti di lavoro ulteriori: un dato che raddoppia se si considera tutta la rete produttiva mondiale, con 18 stabilimenti e oltre 20.000 lavoratori diretti nel mondo. Si ricorda come il 37,6% delle navi in realizzazione tra il 2021 e il 2027 sia di tipo crocieristico.

### 44 le navi nei cantieri di Fincantieri tra 2021 e 2027

Nel 2021 Fincantieri consegna 10 navi, con un incremento di 690.000 GRT e oltre 16.000 posti letto sulla flotta mondiale. Spostando l'orizzonte al 2027, le navi previste in consegna diventano 35, con un aumento di 3,8 tonnellate e 88.000 posti letto (con una capienza media di 2.016 passeggeri, frutto della presenza sia di navi di capienza medio-piccola, come le Viking da 930 passeggeri, che più grandi, come le unità MSC da oltre 4.500 posti letto). Tra le navi in consegna nel 2021 si ricorda *Valiant Lady* di Virgin Voyages, che affiancherà la *Scarlet Lady* varata l'anno scorso, e che anticipa il varo di ulteriori due unità tra il 2022 e il 2023. Altre navi consegnate quest'anno sono *Hanseatic Spirit* (Hapag-Lloyd), *Le Commandant Charcot* (Ponant), *MSC Seashore* (che sarà seguita nel 2023 da *MSC Euribia*). Continua inoltre il varo delle nuove navi da crociera Viking, che nel 2021 riceve da Fincantieri *Viking Venus*, mentre nel 2022 è previsto il varo di *Viking Mars*; sono ulteriori 7 le unità che dovrebbero essere consegnate entro il 2027.

Oltre a Fincantieri altri cantieri italiani sono attivi nel comparto crocieristico ed hanno incarichi per questo e anni a venire.

### T. Mariotti

I cantieri T. Mariotti, del gruppo Genova Industrie Navali, che dal 2019 ha visto l'acquisizione di una quota di minoranza della holding da parte di Fincantieri, continua la realizzazione di due unità "expedition" per Seabourn: *Seabourn Venture* è stata varata a Genova ad agosto, mentre la seconda unità, ancora senza nome, in costruzione a S. Giorgio di Nogaro e prevista in consegna nel 2022. Le navi, gemelle, hanno capienza pari a 528 posti letto e tonnellaggio pari a 23.000 GRT.

### Piombino Industrie Marittime

Nel porto di Piombino si avviano le attività della joint venture tra S. Giorgio al Porto e il gruppo livornese F.Ili Neri, che negli scorsi mesi ha svolto alcune opere di manutenzione come l'alleggerimento della *Costa Victoria* e che adesso si accinge alla costruzione della barca-porta per il bacino del Chantier Naval de Marseille.

Continua la crescita del numero di navi alimentate a Gas Naturale Liquefatto (LNG) previste in consegna quest'anno e negli anni a venire. Sono 27 le navi a LNG che saranno varate nel periodo 2021-2027, tra cui 13 dai cantieri Meyer Werft e 5 da Fincantieri.

**continua**  
**l'innovazione nei**  
**cantieri crocieristici**

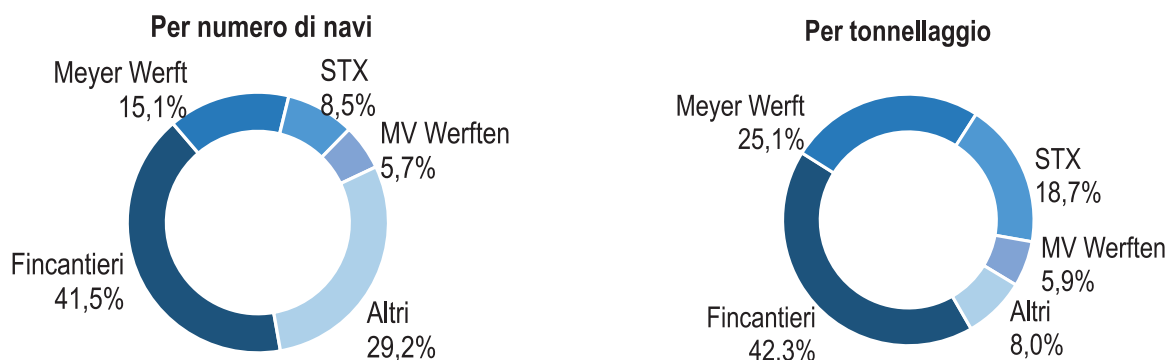
Nel 2021 sono due le navi a LNG, ovvero la già menzionata *Le Commandant Charcot* di Ponant (Fincantieri) e *Costa Toscana* di Costa Crociere (Meyer Turku). Il maggior numero di vari di navi a LNG si raggiungerà nel 2025, con 6 da varie compagnie: Princess Cruises, Royal Caribbean, MSC Crocierer, Disney Cruises, NYK Cruises, Ocean Residences. Si stanno inoltre sviluppando ulteriori soluzioni alternative, come l'utilizzo dell'ammoniaca, di cui si prevede una più ampia diffusione dal 2035 in poi, diventando presumibilmente nel 2045 il principale combustibile per le unità da crociera. È preso in considerazione anche l'utilizzo di batterie al litio, per cui già AIDA aveva espresso interesse nel 2019 per ridurre il consumo di combustibile fossile. Infine, il *coldironing*, ovvero l'elettificazione delle banchine, risulta al momento la soluzione su cui si sta investendo maggiormente per favorire una riduzione di inquinamento, sia ambientale che acustico.

Tornando alla presenza dei cantieri per la crocieristica, nel grafico 4.5 vengono presentati gli altri cantieri internazionali principali che affiancano Fincantieri, con le relative quote percentuali su numero di navi e tonnellaggio delle unità.

Anche nel 2021 il gruppo Meyer Werft risulta essere la seconda realtà cantieristica mondiale, con una quota percentuale del 15,1% sul numero di navi che saranno varate nei prossimi anni (16 fino al 2027) e del 25,1% considerando invece il tonnellaggio delle stesse (che aumenterà di oltre 2,3 milioni di tonnellate fino al 2027, per oltre 56.000 nuovi posti letto).

Nel 2021 il gruppo consegna 3 nuove navi da crociera, per un totale complessivo di 535.600 tonnellate e 14.380 posti letto. Oltre all'*AIDAcosma*, nave a LNG dal 184.000 tonnellate e con capienza pari a 5.200 passeggeri, in primavera è stata consegnata la *Odyssey of the Seas* di Royal Caribbean, mentre entro la fine dell'anno è previsto il varo di *Costa Toscana*, altra nave alimentata a gas liquefatto.

**Graf. 4.5** Distribuzione delle ordinazioni per i cantieri internazionali (numero navi e tonnellaggio) 2021-2027



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

Nei prossimi anni è invece prevista la consegna di navi da compagnie e tonnellaggio diversi, tra cui si cita la *Arvia* di P&O, *Carnival Celebration*, *Disney Wish*, due unità Silversea, *Royal Caribbean Icon*.

Terza realtà cantieristica è STX France, con l'8,5% delle navi previste fino al 2027 e il 18,7% del tonnellaggio. Il cantiere consegnerà 9 navi fino al 2027 (+1,7 milioni GRT e +43.414 posti letto), di cui solo una nel 2021. A inizio 2021 è stata infatti consegnata la nuova ammiraglia MSC, *MSC Virtuosa*, 177.000 tonnellate e 4.900 posti letto. Tra le navi in consegna nei prossimi anni si citano la *Wonder of the Seas* di Royal Caribbean, prevista per il 2022 e che diventerà la nave più grande al mondo, la *Celebrity Beyond* di Celebrity Cruises e ulteriori unità MSC che confermano il sodalizio fra la compagnia e *Les Chantiers: MSC World*

Europa nel 2022 e 3 nuove navi dal tonnellaggio elevato (oltre 205.000 GRT) nel 2024, 2025 e 2027.

MV Werften, infine, costruisce il 5,7% delle prossime navi con il 5,9% dell'ulteriore tonnellaggio. Il gruppo varerà 6 navi fino al 2027, aggiungendo 538.000 tonnellate e 11.600 posti letto al totale mondiale. Nel 2021 viene presentata una sola nave, la *Crystal Endeavor* di Crystal Cruises, unità dal 19.800 tonnellate e 200 posti inaugurata a fine primavera. Saranno poi consegnate altre 3 navi della stessa dimensione, una nel 2022 e due attualmente previste nel 2023. Si cita inoltre la costruzione di altre navi per la flotta Dream Cruises, nel 2022 e 2023.

Considerando gli altri cantieri europei, si cita il cantiere di Helsinki, che è incaricato di realizzare le nuove navi di Swan Hellenic: nel 2021 è prevista la consegna di *Minerva*, piccola unità da 10.000 tonnellate e 150 posti letto; altra nave della compagnia dalle stesse dimensioni, *Vega*, sarà consegnata nel 2022.

Il cantiere spagnolo di Barreras è invece impegnato da diversi anni nella realizzazione della flotta di Ritz-Carlton Yacht Collection, nuovo brand che avrebbe dovuto fare il suo debutto nel 2020. La prima nave, *Evrima*, da 24.000 tonnellate e 298 posti letto, non sarà consegnata prima del 2022 per via di ritardi del cantiere; slittano poi anche le altre due navi previste: allo stato attuale risultano previste in consegna per il 2023 e 2024.

Esistono poi altri cantieri internazionali, tra cui China Merchants Heavy Industry di Shenzhen: nel 2021 consegna tre navi per SunStone, *Ocean Explorer* (consegnata), *Ocean Victory* e *Sylvia Earle*. Sono ulteriori 4 le navi per SunStone previste in costruzione tra il 2022 e il 2023.

### i programmi nei cantieri crocieristici italiani

Tornando ai cantieri nazionali, sono 37 le navi che verranno realizzate in Italia fino al 2027, 35 delle quasi costruite da Fincantieri (e le ulteriori 2 da Mariotti). Tra le navi già consegnate nel 2021 si cita la *Rotterdam*, realizzata a Marghera e consegnata a Holland-America Line a fine luglio, nonché la *Viking Venus*, consegnata a metà aprile dal cantiere di Ancona. A luglio è invece stata consegnata la *Valiant Lady* di Virgin Voyages ed è avvenuto il varo della *Resilient Lady*, gemelle della *Scarlet Lady*, tutte e tre realizzate presso lo stabilimento di Sestri Ponente, a Genova. Sempre a luglio si è inoltre svolta la cerimonia di consegna della *MSC Seashore*, la più grande nave da crociera mai realizzata in Italia, con quasi 170.000 tonnellate e 4.560 posti letto, costruita a Monfalcone.

### compagnie di crociera e porti italiani nel 2021

Altre navi previste quest'anno sono la *Silver Dawn*, decima nave di Silversea varata ad Ancona, e la *Discovery Princess* di Princess Cruises, varata a marzo a Monfalcone. Si ricorda inoltre l'incarico affidato da MSC a Fincantieri per la realizzazione delle 4 unità che formeranno la flotta del nuovo brand di lusso di MSC, *Explora Journeys*: a giugno è stato effettuato il taglio della lamiera della *Explora I*, la cui costruzione procede nei cantieri di Monfalcone con consegna prevista nel 2023.

Dai cantieri ai porti, sempre dal punto di vista delle compagnie di crociera e del loro impegno: quanti e quali porti sono interessati da accosti e di quali compagnie di crociera?

Nel 2021 è Palermo ad aver accolto il maggior numero di compagnie crocieristiche, tra quelle che hanno fatto almeno uno scalo in Italia: il 52,5%. Seguono, ma con quote inferiori al 50%, lo scalo di Civitavecchia (47,4%), quello di Napoli (39,5%) e quello di Cagliari (31,6%). A seguire, sono 6 i porti che presentano una quota percentuale tra il 20 e il 30%: Messina, Catania, Trapani e Portoferraio.

Complessivamente sono 26 i porti con una varietà di portafoglio superiore al 5%, e, tra gli scali più importanti del Paese, Genova e Savona presentano un coefficiente molto basso, risultato della presenza dominante da parte, rispettivamente, di MSC e di Costa Crociere.



> **Tab. 4.3** *Varietà del portafoglio clienti nei porti italiani, 2021*

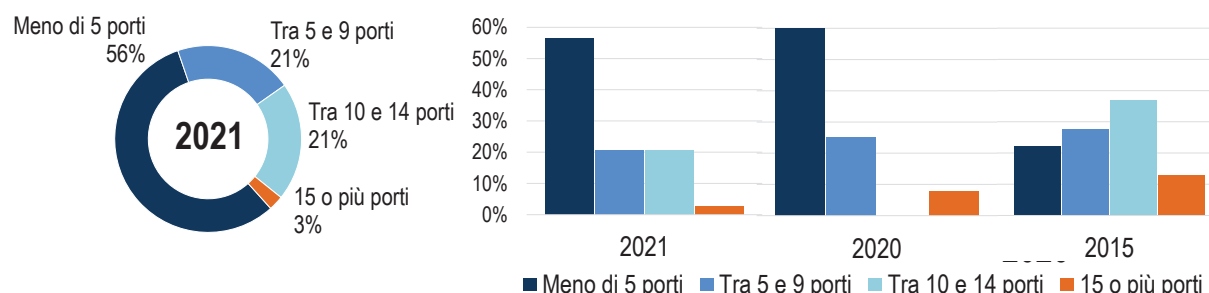
Quota di compagnie sul totale presenti in Italia	
52,5%	Palermo
47,4%	Civitavecchia
39,5%	Napoli
31,6%	Cagliari
28,9%	Messina, Catania
26,3%	Trapani, Portoferraio
18,4%	Bari, Livorno, Porto Empedocle, Giardini Naxos, Trieste
15,8%	Monopoli
13,2%	Siracusa, Venezia, Ravenna
10,5%	Sorrento, Brindisi, Alghero, Amalfi, La Spezia
7,9%	Genova, Lipari
5,3%	Ponza, Porto S. Stefano, Salerno, Savona

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021. Nota: sono considerati i porti con varietà di portafoglio superiore al 5%; 15 porti hanno una varietà inferiore e sono Olbia, Gaeta, P. Venere, Piombino, Gallipoli, Crotona, Taranto, Ortona, Ancona, Pesaro, Reggio Calabria, S.M. Ligure, Manfredonia, P. Cervo, Monfalcone.

**diminuisce il numero di compagnie che scalano in 15 o più porti italiani**

Come nel 2020, anche quest'anno la maggior parte delle compagnie scala in meno di 5 porti italiani (56%) e risulta inoltre una diminuzione della quota percentuale di compagnie che nel 2021 scalano in 15 o più porti, passando dall'8,3% del 2020 al 3% del 2021. Al contrario, risulta in aumento il numero di compagnie che scala quest'anno in un numero compreso tra 10 e 14 porti (21%), intervallo invece assente nel 2020.

> **Graf. 4.6** *Porti italiani coinvolti negli itinerari delle compagnie, ripartizione per classi 2021 e confronto 2015, 2020 e 2021*



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021

**16 porti sono coinvolti negli itinerari Wind Star**

A seguire è presentata la tabella dedicata al dettaglio delle compagnie di crociera che scalano in Italia nel 2021, con il numero di porti interessati come scalo. Wind Star Cruises risulta quest'anno la compagnia che ha effettuato accosti nel maggior numero di porti (16), seguita da MSC Crociere e Ponant (14).

**nel 2021 oltre due terzi delle compagnie attive nel mondo scalano in Italia**

L'Italia è stata uno dei primi Paesi a riaprire al traffico crocieristico e sono già 40 le compagnie che nel 2021 scalano o scaleranno nei porti italiani. Un dato significativo se si pensa che a livello globale, a ottobre 2021, sono 65 le compagnie crocieristiche in attività, con circa 200 navi operative. La compagnia che attualmente ha attivato il maggior numero di unità è Royal Caribbean, con 16 navi, seguita da MSC Crociere e Carnival, entrambe con 13. Costa Crociere sta al momento navigando con una flotta di 8 unità.

> **Tab. 4.4** Numero di porti italiani coinvolti dalle operazioni di alcune compagnie, 2021

Porti coinvolti nel 2021 dalle singole compagnie di crociera	
16	Wind Star Cruises
14	MSC, Ponant
12	Costa Crociere
11	AIDA, Grand Circle Cruises, Sea Cloud Cruises, Sea Dream
10	Oceania Cruises, Thomson-TUI Marella
8	Hapag-Lloyd, Regent Seven Seas Cruises
7	Norwegian Cruise Line, Viking Cruises
6	Noble Caledonia, Phoenix Reisen, Silversea
5	Club Med
4	Azamara, Mystic Cruises, Croisieurope
3	Royal Caribbean Cruise Line, Fred Olsen, Star Clippers
2	Celebrity Cruises, Holland-America Line, Premier Cruises, Residensea, Seabourn
1	Carnival Cruise line, Celestyal Cruises, Island Cruises, Mano Maritime, P&O, Plantours, Princess Cruises

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.

**MSC Grandiosa prima crociera a ripartire nel 2021**

Il 2021, rispetto all'anno precedente, ha visto traffico crocieristico più o meno ininterrotto nel corso dell'anno, seppur con volumi diversi, e influenzato dalle diverse restrizioni applicate dal Governo per limitare gli spostamenti sul territorio. Dopo il blocco delle vacanze di Natale, la prima nave a ripartire è stata *MSC Grandiosa*, salpata ufficialmente da Genova il 24 gennaio, dopo le cancellazioni delle date precedenti del 10 e 17 gennaio. La nave ha effettuato itinerario settimanale toccando anche i porti di Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta, permettendo ai passeggeri di imbarcarsi e sbarcare in tutti gli scali italiani toccati dalla nave. Condizione necessaria per poter salire a bordo è il rispetto del protocollo di sicurezza della compagnia, consistente nel tampone antigienico e il rimanere all'interno della "bolla" sanitaria e sociale ideata in particolare per le escursioni a terra.

**Costa Crociere è ripartita da Savona**

Costa Crociere è ripartita da Savona a maggio con *Costa Smeralda*, richiedendo sempre un tampone per i passeggeri accolti in una nave dalla capienza limitata. L'itinerario proposto toccava anche i porti della Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari.

**Itinerari nel Mediterraneo e navi che scalano nei porti italiani**

Con l'avanzare della campagna vaccinale e la graduale riapertura dei confini internazionali, diverse sono le compagnie crocieristiche che hanno ripreso la navigazione, e le stesse MSC Crociere e Costa Crociere da maggio in poi hanno aumentato il numero di unità operative.

Tra le navi MSC che hanno ripreso a navigare durante l'estate si cita *MSC Seaside*, che ha effettuato itinerari con scalo a Genova, Civitavecchia, Taranto, Siracusa e Marsiglia. Nel mese di giugno *MSC Orchestra* è invece partita da Venezia, con scali a Bari, Corfù, Mykonos e Dubrovnik. Da luglio in poi lo scalo di Venezia è stato sostituito da quello di Monfalcone. Allo stesso modo *MSC Magnifica*, dopo aver avuto inizialmente come home port Venezia, ha imbarcato/sbarcato passeggeri dal porto crocieristico friulano, scalando a Bari, Pireo, Mykonos e Spalato. Da metà giugno anche *MSC Splendida* ha ripreso la navigazione in Adriatico, partendo da Trieste e scalando a Bari, Dubrovnik, Corfù e Kotor. Dal 1° agosto è partita anche la nuova ammiraglia *MSC Seashore*, che fino al 31 ottobre propone crociere tra Genova, Napoli, Messina, La Valletta, Barcellona e Marsiglia.

Attualmente le navi MSC in movimento sono 12 (non solo in Mediterraneo) ed è prevista la piena operatività dell'intera flotta entro l'estate 2022, quando saranno gradualmente ripartiti anche gli itinerari tra Caraibi e Antille con partenza da Miami (*MSC Seashore*), la navigazione in Oriente (es. *MSC Virtuosa* propone itinerario tra

Sri Lanka, Cina, Thailandia, Singapore, Malesia) e le traversate transatlantiche (es. *MSC Preziosa* con itinerario tra Brasile e Portogallo). Dopo la ripartenza con *Costa Smeralda*, anche Costa Crociere ha progressivamente aumentato il numero di navi in attività. *Costa Firenze* ha proposto inizialmente un itinerario tra Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta, Cagliari e Savona, per poi rendere l'itinerario internazionale da metà settembre con lo scalo a Ibiza, Barcellona e Marsiglia in sostituzione agli ultimi tre scali previsti nel vecchio itinerario. Da fine novembre la nave è collocata nel Golfo Persico, con Dubai come home port. Le due navi gemelle *Costa Deliziosa* e *Costa Luminosa* navigano nel Mediterraneo Orientale: la prima da fine giugno ha proposto un itinerario tra Venezia (poi Trieste), Mykonos, Pyrgos-Katakolon, Corfù e Bari. La seconda da maggio è partita da Trieste per poi scalare a Bari, Corfù, Pireo, Mykonos e Pyrgos-Katakolon, proponendo da fine 2021 in poi la navigazione in giro per il mondo, per poi spostarsi nel 2022 tra le Canarie e Israele. Da metà settembre riparte da Savona anche *Costa Diadema*, con crociere verso Turchia e Grecia e poi Spagna e Portogallo; da dicembre la nave si posiziona nei Caraibi. *Costa Fascinosa*, anch'essa in servizio da metà settembre, propone itinerari tra Savona e Lisbona, per poi spostarsi in America del Sud.

Dalla stagione estiva 2022 le navi *Costa Fascinosa*, *Costa Fortuna* e *Costa Favolosa* verranno posizionate nel Nord Europa per proporre crociere nei fiordi norvegesi e nell'area baltica. Dal 2022 *Costa Venezia* opererà nel Mediterraneo Orientale, proponendo itinerari tra Turchia, Grecia, Turchia, Cipro e Israele. La nuova ammiraglia di Costa, *Costa Toscana*, proporrà da marzo 2022, quando inizierà ad operare, itinerari nel Mediterraneo Occidentale, tra Civitavecchia, Marsiglia e Barcellona. Alla fine del 2021 le navi operative della flotta Costa sono 8, mentre ulteriori 3 entreranno in servizio nel 2022: oltre alla nuova e già citata *Costa Toscana*, prenderanno il largo anche *Costa Fortuna* e *Costa Pacifica* (Costa Asia).

Ad agosto sono ripartiti anche gli itinerari di Norwegian Cruise Line, che ha attualmente attivato 5 navi della propria flotta, sia nel Mediterraneo che altrove, come la *Norwegian Encore* posizionata in Alaska e la *Norwegian Joy* nei Caraibi. Nel Mediterraneo, attualmente la *Norwegian Jade* effettua itinerari dedicati alle isole greche, mentre altre due unità scalano anche in Italia: *Norwegian Epic*, che tocca i porti di Barcellona, Palma de Mallorca, Cagliari, Civitavecchia, Napoli e Livorno; *Norwegian Getaway*, che invece scala a Civitavecchia, Dubrovnik, Corfù, Pyrgos-Katakolon, Santorini, Mykonos, Napoli, Livorno e Civitavecchia.

Dal 29 luglio sono riprese anche le crociere di AIDA in Italia: *AIDAstella* effettua crociere di 10 giorni tra Spagna, Italia, Portogallo e Malta, mentre *AIDAblu*, dopo la stagione estiva in Grecia, propone itinerario tra Civitavecchia, La Valletta, Catania, Palermo, Napoli e Olbia. Se alcune compagnie, come Ponant (*Le Lyrial*, *Le Bellot*, *Le Bougainville*, *Le Jacques Cartier*) e Wind Star (*Wind Star*, *Wind Surf*, *Star Legend*), continuano a scalare in Italia dalla scorsa estate, altre hanno fatto ritorno solo di recente. Un esempio è Royal Caribbean, che ha ripreso i suoi itinerari in Italia dopo Ferragosto, con la *Harmony of the Seas*, proponendo una navigazione tra Barcellona, Palma de Mallorca, La Spezia, Civitavecchia e Napoli. La compagnia ha annunciato che entro la primavera del 2022 tutta la flotta sarà tornata in attività, schierando in Italia la *Rhapsody of the Seas*, in partenza da Civitavecchia.

**nel 2022 Costa Toscana nel Mediterraneo Occidentale**

**entro la primavera del 2022 sarà operativa tutta la flotta Royal Caribbean**



## APPROFONDIMENTO MONOGRAFICO

## 5

## La nave da crociera del futuro: nuove tendenze in atto e novità per il crocierista di domani

- 5.1 Nuove tendenze in atto
- 5.2 Le flotte del domani
- 5.3 Le novità per l'ospite a bordo

## 5.1 Nuove tendenze in atto

La monografia di Italian Cruise Watch 2021 sposta l'orizzonte della riflessione al medio termine su un aspetto determinante per l'esperienza crocieristica: la nave del futuro. Un tema, questo, centrale per la produzione ed il turismo crocieristici, che vedono proprio nell'impianto il centro del tutto.

Pensando alla storia del comparto, è evidente quanto siano cambiati e stiano cambiando tutta una serie di aspetti, i più evidenti dei quali di tipo dimensionale (ospiti a bordo e quindi cabine, numero di ponti, tonnellaggio) così come dei servizi disponibili a bordo. Chi frequenta e sale spesso sulle navi avrà notato, e sempre più spesso noterà, cambiamenti in termini di organizzazione degli spazi, di nuove aree, nuove dotazioni tecnologiche, nuove scelte di *interior design*, il tutto al fine di soddisfare le richieste del crocierista, caratterizzato da bisogni ed esigenze che mutano.

E se si pensa che le navi che si stanno oggi disegnando e progettando accoglieranno turisti a bordo per i prossimi 20-30 anni, ecco che al comparto è richiesta una capacità di rilevare – e possibilmente anticipare – desideri, richieste e cambiamenti con largo anticipo.

Partendo allora dal presupposto che, attualmente, una delle maggiori sfide del settore crocieristico è la capacità di riuscire a progettare e costruire navi che saranno ancora in attività tra due o tre decenni, diventa necessario mettere al centro da un lato le tendenze dei consumatori, e dall'altro l'innovazione e il design intelligente, con un forte impegno nei confronti della sostenibilità.

Per comprendere le nuove necessità e i nuovi desideri del turista (e, di riflesso, del crocierista) del futuro, al fine di comporre un'offerta che risponda a tali cambiamenti, si rende innanzitutto necessario analizzare alcuni macro-trend della domanda turistica che si stanno via via delineando e che, presumibilmente, porteranno a definire il contesto turistico fra 10, 20 e, forse, 30 anni.

**progresso tecnologico,  
digitalizzazione e  
automazione**

La prima tendenza che sta influenzando in maniera sempre più marcata il panorama turistico è il progresso tecnologico, al quale si collegano i concetti di digitalizzazione e automazione.

La digitalizzazione ha portato i turisti ad utilizzare in modo sempre più massiccio le tecnologie digitali per scegliere, prenotare e gestire i propri viaggi. Essi desiderano accedere direttamente e velocemente a tutte le informazioni di cui hanno bisogno per prendere decisioni. Ma non solo: tali operazioni non solo sono sempre più *online*, ma sono soprattutto sempre più *mobile*. Le informazioni vengono cercate sempre più con il proprio smartphone e sempre meno su *desktop* da pc. Con i propri dispositivi mobili, i turisti desiderano inoltre in maniera crescente

### semplificazione dei processi e personalizzazione della propria esperienza

condividere le proprie esperienze sui profili social, ma anche lasciare commenti e recensioni. Vi sono poi la realtà virtuale e aumentata: secondo un sondaggio di Travelport presentato nel 2020, i viaggiatori ritengono che le esperienze di realtà artificiale li aiuteranno a pianificare ancora meglio i loro viaggi. Appare chiaro come la digitalizzazione di tutti i processi sia destinata a continuare a crescere incessantemente.

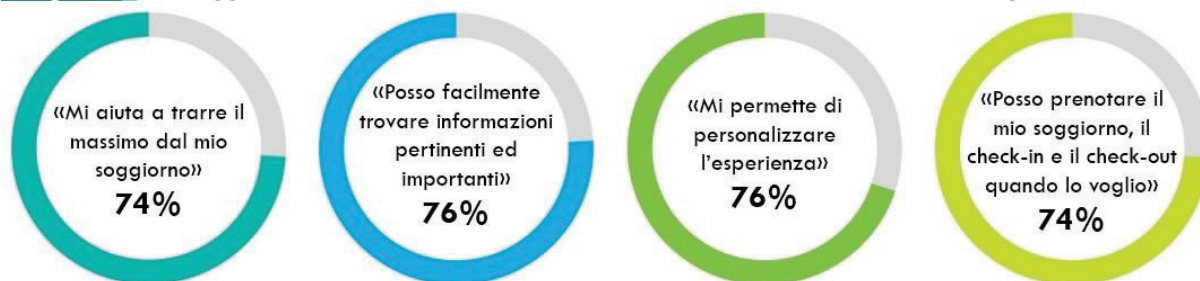
Attraverso l'uso della tecnologia, i turisti non desiderano soltanto un accesso più rapido alle informazioni, ma anche una semplificazione dei processi e una personalizzazione della propria esperienza. A tal fine, la tecnologia intelligente sta andando sempre più verso la direzione dell'automatizzazione.

Al concetto di semplificazione si affianca quello di personalizzazione dei servizi. I turisti, nelle loro ricerche online, si aspettano che le informazioni trovate siano personalizzate in base alla propria posizione, all'ora del giorno e ai propri interessi. Essi vorrebbero che i *brand* adattassero le loro comunicazioni in base alle preferenze personali o ai comportamenti passati. Pur di ottenere un servizio su misura, essi sono disposti anche a condividere informazioni personali. Ed è proprio l'atteggiamento costantemente attento del personale a rendere particolare ed unica la relazione con l'ospite.

Il ricorso alla tecnologia per velocizzare, semplificare e personalizzare la propria esperienza è un concetto totalmente applicabile anche al comparto crocieristico e che, con ogni probabilità, lo influenzerà negli anni a venire: anch'essi ricercano comodità e desiderano essere assistiti da una tecnologia intelligente affinché possa semplificare la vita in crociera e personalizzarla il più possibile secondo necessità e abitudini individuali. Nel rapporto *The Future of the Guest Experience*, realizzato da MSC Crociere in collaborazione con *The Future Laboratory*, si sostiene che le navi da crociera stesse diventeranno punti di contatto e raccolta dati per valutare il comportamento degli ospiti e, quindi, per indirizzare in modo mirato i servizi offerti in base alle specifiche necessità di ognuno.

E così – come si vedrà nel paragrafo 3 di questo capitolo – per rispondere al cambiamento dei valori del consumatore le compagnie di crociera stanno via via adattando a bordo soluzioni sempre più *smart*. Come illustrato nella figura 5.1, i risultati emersi a seguito di un sondaggio condotto da Deloitte nel 2018 e sottoposto ad un campione di crocieristi evidenziavano l'elevata soddisfazione (in tutti i casi attorno al 75%) che essi traggono dall'utilizzo della tecnologia come strumento per aumentare l'efficacia della propria vacanza.

> Fig. 5.1 | *Punteggi di soddisfazione dei crocieristi derivante dall'utilizzo della tecnologia*



Fonte: Deloitte (2018). The next generation of cruise passengers has embarked.

### **intrattenimento incentrato sull'uomo per contrastare l'iper-connettività**

Tuttavia, se da un lato l'implementazione di soluzioni tecnologiche dirige verso l'iper-connettività, dall'altro si ritiene che le persone saranno spinte a cercare la connessione umana per evitare l'isolamento. Si delinea, quindi, un altro *trend* identificato con il neologismo *anthropotainment*, che si traduce in un intrattenimento dal vivo incentrato sull'uomo – accessibile a tutte le età, generi e nazionalità – e che pone le persone al centro. In altri termini, performance umane che non usano il linguaggio verbale bensì quello del corpo, puntando su creatività, originalità e partecipazione attiva del pubblico, consentendo agli spettatori di sperimentare la libertà dell'immaginazione ad alto impatto emotivo. Trattasi di spettacoli, ad esempio, nei quali il pubblico assume un ruolo cruciale nella storia e che evolvono in base alla reazione degli spettatori, affinché i contenuti siano sempre diversi e mai gli stessi.

### **il ruolo sempre più centrale della sostenibilità ambientale e dell'impatto socio- culturale**

Ma le tendenze che andranno a delineare la domanda turistica del futuro sono molteplici. Oltre a ricorrere alla tecnologia, i turisti stanno sviluppando una certa sensibilità ed orientando in modo sempre più consistente i propri acquisti in funzione della sostenibilità della loro scelta. Secondo una ricerca di *Booking.com*, 7 turisti su 10 ritenevano già pre-pandemia (2019) che le persone dovessero agire nell'immediato e prendere decisioni di viaggio sostenibili per salvaguardare il pianeta e preservarlo per le generazioni future. Ecco, dunque, che l'attenzione al proprio impatto giocherà, in futuro, un ruolo sempre più cruciale. Si ricorda, tuttavia, che la sostenibilità non riguarda solo l'ambiente; si tratta, infatti, di avere un impatto positivo anche su culture, economie e persone delle destinazioni visitate.

Anche i crocieristi desiderano praticare turismo responsabile; essi stanno diventando sempre più consapevoli degli impatti del loro viaggio e cercano con più frequenza opzioni di vacanza eco-compatibili. A tale tendenza si sta adeguando anche l'industria delle crociere, che oggi appare più coscienziosa che mai, impegnandosi nel trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto ambientale e che consentano di lavorare in sintonia con destinazioni, culture ed economie locali. Con riferimento all'impegno nei confronti dell'ambiente, si pensi alle nuove tecnologie e pratiche – inesistenti fino a qualche tempo fa – quali il gas naturale liquefatto (GNL), i sistemi di pulizia dei gas di scarico (ECGS), gli approvvigionamenti di elettricità a terra (SSE), i sistemi avanzati di trattamento dei rifiuti. Ed ancora: sistemi di raccolta differenziata, riduzione nell'uso della plastica, uso di illuminazione a basso consumo energetico, utilizzo di energia pulita, etc. Mentre, in merito alle pratiche socio-culturalmente sostenibili, si sottolinea il crescente impegno delle compagnie nella cooperazione e rispetto dei luoghi visitati: partnership con governi e comunità locali per il raggiungimento di obiettivi comuni e benefici condivisi, ma anche arrivi e partenze scaglionati, diversificazione delle escursioni, etc. Aspetti, quelli appena illustrati, che influenzeranno e faranno sempre più la differenza nella scelta, da parte dei crocieristi, della compagnia con cui realizzare il proprio viaggio.

### **la ricerca di un viaggio trasformativo, che incentivi l'apprendimento e la crescita personale**

Questa rinnovata sensibilità si collega anche ad un'altra tendenza che si sta progressivamente affermando tra turisti: la ricerca di un viaggio "trasformativo". Essi, infatti desiderano fare la differenza sia nella vita degli altri che di sé stessi; cercano di essere coinvolti in qualcosa che sia significativo e che aggiunga uno scopo al proprio viaggio. Si pensi alla popolarità che stanno acquisendo i viaggi di volontariato, ma anche alla crescente voglia di mettersi alla prova e svolgere attività che consentano di acquisire nuove conoscenze, sviluppare nuove competenze ed abilità. I crocieristi stanno maturando tale consapevolezza e, nelle loro scelte, ricercano attività che permettano loro di arricchirsi e potenziarsi, occasioni di crescita personale capaci di aiutarli a sconfiggere le proprie paure, oltrepassare i limiti ed ampliare i propri orizzonti. Ecco, dunque,

**esperienze autentiche ed irripetibili, in luoghi remoti (e magari accessibili solo in crociera)**

che l'esperienza degli ospiti del domani porrà inevitabilmente un focus significativo sul *cultural enrichment* mediante scelte che incoraggiano, oltre che il sostentamento delle comunità ed economie locali, anche l'apprendimento e lo sviluppo individuale.

Tra le altre tendenze in ascesa, si identifica la ricerca di esperienze irripetibili e l'acquisizione di una connessione emotiva con la natura e le culture con cui si entra in contatto. I turisti sono sempre più alla ricerca di esperienze autentiche e uniche, che permettano loro di socializzare con la gente del posto e sperimentare la cultura locale. Collegato al concetto di unicità ed originalità, si è arrivati addirittura a coniare l'etichetta *undertourism*: sempre più turisti desiderano visitare destinazioni meno popolari o addirittura sconosciute, al posto di quelle *mainstream*. Anche i crocieristi evidenziano l'esigenza di realizzare esperienze estreme ed in luoghi difficilmente raggiungibili: permettendo di andare oltre alle classiche visite turistiche. Dallo scalare il Machu Pichu, ai festival musicali in mare, fino ad esperienze da svolgersi in bassa stagione quali osservare una colonia di pinguini o ammirare l'aurora boreale in Antartide. Una necessità, quella appena descritta, che è destinata a crescere in quanto legata al fatto che, con il passare degli anni, è naturalmente sempre più elevata la percentuale di persone appartenenti alle generazioni dei *Millennial* e *Gen Z*, tradizionalmente caratterizzate dal preferire le esperienze vissute al possesso, ad esempio, di beni materiali.

**luoghi dove poter recuperare le energie e concedersi momenti di rigenerazione fisica e mentale**

In un'epoca dove la quotidianità viene spesso associata a frenesia e ritmi stressanti, appare in crescita costante anche l'esigenza di avere a disposizione, durante il proprio viaggio, delle opzioni per concedersi momenti di recupero e rigenerazione fisico-mentale. I turisti desiderano rilassarsi e riposarsi in ambienti che ispirano quiete e tranquillità, che li aiutino a mantenere una buona salute e raggiungere un senso di benessere ed equilibrio. Senso di benessere che passa anche per la dieta: ecco, dunque, che aumentano le richieste – anche in viaggio – di menù basati su cibi nutrienti e biologici, nonché di alternative vegetariane, vegane o che tengano conto di allergie e intolleranze alimentari. I crocieristi desiderano trovare, all'interno della nave, ambienti di questo genere. Si passa da contesti termali e spa totalmente rigeneranti (dotati delle migliori saune, bagno turco, jacuzzi), alla disponibilità di trattamenti specifici e *oxygen bar*, a palestre per il fitness fornite dei macchinari più innovativi, fino ad un'ampia varietà di ristoranti e, di conseguenza, di menù a loro disposizione.

**nuove categorie di viaggiatori, con nuove esigenze, anche in crociera**

Ultima, ma non meno importante, la diffusione di nuove modalità di viaggio e nuovi *target* di viaggiatori, fino a qualche anno fa quasi inesistenti. Sempre più elevato, e destinato a crescere in futuro, il numero di *solo traveler* che si accingono ad effettuare viaggi, anche di una certa complessità e durata, completamente soli. Le motivazioni possono essere diverse: alcuni cercano la libertà di fare ciò che vogliono, quando vogliono, senza dipendere da altre persone; altri lo fanno per mettersi alla prova, per la propria crescita personale, per sentirsi più forti e acquisire più sicurezza di sé. Viaggiare da soli, tuttavia, può far provare una sensazione di solitudine in alcuni contesti; ecco, dunque, che essi ricercano spesso ambienti volti a favorire incontri e conoscenze con altre persone.

**viaggiatori solitari**

**nomadi digitali**

Ai *viaggiatori singoli* si aggiungono i c.d. *remote worker*, un'altra categoria di viaggiatori in costante crescita in tutto il mondo. Trattasi di lavoratori online e liberi professionisti che adottano uno stile di vita "nomade" (da qui il termine *nomade digitale*) e decidono di lavorare da remoto, viaggiando continuamente. Essi ricercano una buona connessione ad Internet a cui collegare il proprio pc ed ambienti adatti al lavoro e alla concentrazione, come *café* e aree dotate di scrivanie, prese elettriche e *hotspot Wi-Fi*. Anche le crociere vedono, di pari passo, aumentare i numeri di questi nuovi gruppi di turisti. Essi ricercano



– e, di riflesso, le compagnie se ne stanno occupando – luoghi dove poter socializzare, quali lounge dedicate a chi viaggia da solo, attività *single-friendly*, ma anche aree dove potersi concentrare e lavorare in tutta tranquillità, oltre alla disponibilità di cabine a loro misura (nonché compagnie che non facciano pagare il supplemento per *single*). Dopo aver effettuato una panoramica delle tendenze che si stanno imponendo nell'ultimo periodo e destinate a caratterizzare i "turisti del futuro", si presenta nella figura 5.2 la "nuova esperienza crocieristica" secondo CLIA, la quale sostiene che si fonderà sugli aspetti che seguono.

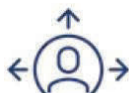
> Fig. 5.2 La flotta del futuro: la nuova cruise experience



**C'è una app per tutto.** Con le nuove app implementate dalle compagnie, i passeggeri sono sempre più in grado di scambiarsi messaggi a bordo, effettuare prenotazioni per ristoranti o spa e trovare indicazioni dettagliate per raggiungere la loro cabina.



**Più che un braccialetto.** La tecnologia indossabile consente ai crocieristi di sbloccare e aprire la cabina, pagare i servizi di bordo e persino ordinare cibo e bevande da ogni luogo.



**Seguire il flusso.** I luoghi a bordo presentano design integrati, che consentono ai crocieristi di "fluire" da un luogo all'altro, dando vita a spazi vivaci, animati e coinvolgenti per cenare, socializzare o assistere ad uno spettacolo.



**Alloggi intelligenti.** Soluzioni innovative creano nuove esperienze di alloggio, comprese viste panoramiche virtuali nelle cabine più interne e salotti all'aperto nelle cabine con veranda. Assistenti virtuali, device casting ed illuminazione intelligente portano ulteriore innovazione.



**Tempo nell'isola.** Le destinazioni private diventano vere e proprie estensioni della nave, offrendo ai crocieristi una vacanza sull'isola senza interruzioni, con intrattenimento aggiuntivo, ristoranti di alto livello ed esperienze rilassanti ed emozionanti, il tutto a pochi passi dalla propria cabina.

Fonte: CLIA (2021), State of the Cruise Industry Report.

## 5.2 Le flotte del domani

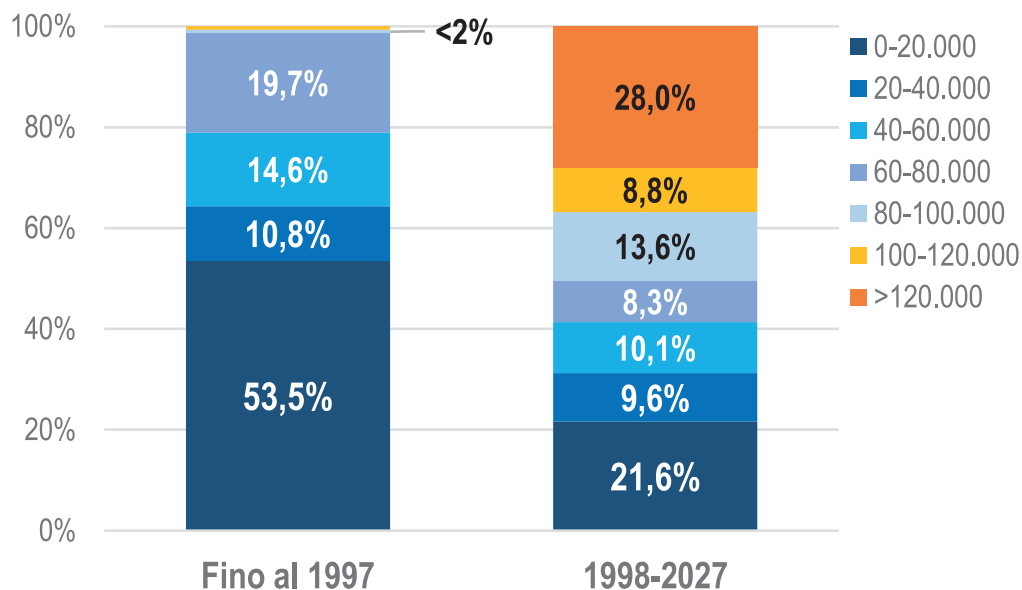
L'aumento della domanda crocieristica è correlato storicamente all'aumento dell'offerta. La crescita dell'una ha trainato la seconda e viceversa, in una evoluzione che ha conosciuto periodi *demand driven* ed altri *supply driven*. Pur con andamenti diversi nel corso degli anni - e si rimanda al capitolo IV delle diverse edizioni di Italian Cruise Watch per informazioni sulle navi varate ogni anno - la realizzazione di nuove unità ha visto novità non solo in termini dimensionali ma anche nelle forme.

Quanto a tonnellaggio e capacità posti letto, come è noto la classe Oasis del gruppo Royal Caribbean, la cui prima nave ha iniziato ad accogliere ospiti nel 2009 ed a cui sono seguite altre navi "gemelle", è tutt'ora la più grande. Dopo allora il trend di crescita dimensionale sembra essersi arrestato.

Per comprendere quali saranno le navi del futuro può essere rilevato come fino al 1997 oltre la metà aveva capacità fino a 20.000 GRT ma già allora operavano navi oltre 80.000 GRT. Dagli anni '70 unità quali *Albatros* di Phoenix Reisen o *Boudicca* di Fred Olsen hanno iniziato a presentare una stazza più elevata. Sempre fino al 1997, il 19,7% aveva tonnellaggio compreso fra le 60 e le 80.000 GRT, per quanto la maggior parte delle navi prese in considerazione per questa categoria siano state varate tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 (es. *Sovereign* di Pullmantur e *Carnival Fantasy* di Carnival). Quasi del tutto assenti invece le navi dal tonnellaggio superiore alle 100.000 GRT, di cui si può citare la *Carnival Sunshine*, varata nel 1996. È legittimo ipotizzare che unità varate fino a quel momento potrebbero uscire dal mercato entro la fine del presente decennio.

Il ricorso alle economie di scala da un lato e l'aumento delle flotte dall'altro hanno determinato una situazione completamente diversa per le navi inaugurate o da inaugurare nel trentennio 1998-2027. Spicca il peso delle over 120.000 GRT pur rimanendo consistente il numero di navi fino a 20.000 GRT, particolarmente richieste per il mercato luxury e per il c.d. segmento *expedition* verso aree geografiche particolari quali Antartide o Galapagos che richiedono accorgimenti strutturali. La stazza delle navi da crociera influenza particolarmente il deployment delle unità e la tipologia di viaggio per cui sono pensate: le navi più grandi tendono a visitare i porti principali (anche per via della presenza di infrastrutture più adatte ad accogliere crociere che, ad esempio, hanno pescaggio sempre più elevato), realizzando spesso itinerari circolari e generalmente più brevi. Il Mediterraneo si presta bene a questo tipo di itinerari, permettendo tocche in porti di paesi diversi (Civitavecchia, Marsiglia, Barcellona, etc.), per questo le compagnie posizionano in questa macroarea diverse unità particolarmente grandi. Nel 2019 l'area mediterranea concentrava il 14,8% del deployment della flotta mondiale, con i Caraibi in testa con percentuale pari al 38,7%. La macroarea mediterranea ha ridotto però la sua quota percentuale negli anni, considerando che era pari al 21,7% nel 2008 e al 15,8% nel 2017. Al tempo stesso, altre aree del mondo stanno acquisendo importanza anche per il comparto crocieristico, come ad esempio l'Asia, passata da 3,4% nel 2013 al 12,3% nel 2019, in particolare grazie a destinazioni come Giappone, Singapore, Cina, Vietnam, Thailandia e Taiwan. Lo sviluppo della zona ed alcuni tentativi non efficaci di adattamento hanno riorientato il mercato fino ad arrivare alla progettazione ed al varo di navi realizzate specificatamente per il mercato asiatico quali ad esempio le nuove *Costa Firenze* e *Costa Venezia*.

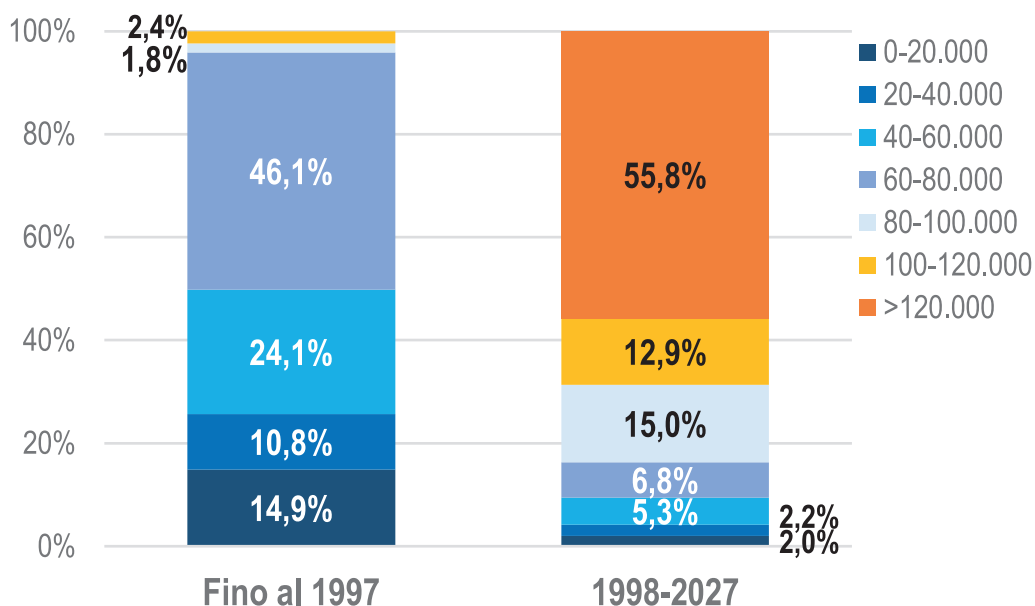
> **Graf. 5.1** Flotta mondiale per tonnellaggio, confronto numero di navi pre-1997 e 1998-2027



Fonte: Risposte Turismo (2021) su incrocio proprio database ed informazioni Seatrade Cruise Review e International Cruise & Ferry Review (varie edizioni).

Considerando i posti letto disponibili e distinti per tonnellaggio della relativa nave (grafico 5.2) emergono i segmenti 40-60.000 (24,1%) e 60-80.000 GRT (46,1%). Nel periodo 1998-2027 è invece la classe >120.000 a fornire oltre la metà dei posti letto mondiali, tendenza che negli ultimi dieci anni è andata ulteriormente confermandosi rispetto ai primi anni 2000, in particolare con i vari delle unità di Royal Caribbean appartenenti alla classe Oasis.

> **Graf. 5.2** Flotta mondiale per tonnellaggio, confronto per posti letto pre-1997 e 1998-2027



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su incrocio proprio database e dati Seatrade Cruise Review e International Cruise & Ferry Review (varie edizioni).

**navi sempre più grandi, più lunghe, più larghe**

Il cambiamento di trend risulta ancora più evidente mettendo a confronto alcune navi. Nel 1997 *Carnival Sunshine* (in precedenza *Carnival Destiny*) era la più grande: varata nel 1995, ha un tonnellaggio pari a 102.000 GRT e può trasportare oltre 3.006 passeggeri in itinerari dedicati ai Caraibi; è lunga 272 metri e larga 35, con 14 ponti. Prima del 1997 Royal Caribbean varava anche le prime unità della classe *Vision*, navi più veloci (con sistemi di propulsione diesel ed elettrici) e realizzate

**nel 2022 Wonder of the Seas sarà la nave da crociera più grande al mondo**

con maggiore utilizzo di vetro per favorire la vista del paesaggio a più passeggeri: tra queste si citano, a titolo di esempio, la *Enchantment of the Seas* (81.000 GRT per 2.400 passeggeri) e la *Rhapsody of the Seas* (78.000 GRT per 2.400 passeggeri).

Anche considerando il periodo attuale, sono sempre le unità di Royal Caribbean a mantenere il primato per tonnellaggio e capacità di passeggeri, anche nei vari previsti per i prossimi anni. Come scritto in precedenza già nel 2010 le navi della classe Oasis erano le più lunghe e larghe: *Oasis of the Seas*, varata nel 2009 e dal tonnellaggio superiore a 226.000 GRT, può trasportare oltre 5.600 passeggeri in 18 ponti, presentando una lunghezza di 360m e una larghezza di 47. Nove anni dopo arriva la *Symphony of the Seas*, varata nel 2018, la quale presenta un tonnellaggio di 228.000 GRT e può trasportare oltre 5.500 passeggeri. Per il 2022 è invece previsto il varo della *Wonder of the Seas*, che farà il suo debutto con itinerari in Oriente e che diventerà la nave più grande del mondo con 236.000 GRT, 362 metri di lunghezza e 64 di larghezza. Nel 2024 dovrebbe invece debuttare l'ultima unità della classe Oasis, progettata per essere la nave più larga del mondo.

**> Tab 5.1** Evoluzione delle dimensioni di alcune navi

Nave	Anno	Passeggeri	Tonnellaggio	Lunghezza	Larghezza	Ponti
Carnival Sunshine	1995	3006	101.000	272m	35,48m	14
Oasis of the Seas	2009	5400	225.000	362m	47m	18
Symphony of the Seas	2018	5518	228.000	362m	66m	18
Wonder of the Seas	2022	5734	228.000	362m	66m	18

Fonte: Risposte Turismo (2021) su incrocio proprio database ed informazioni Seatrade Cruise Review e International Cruise & Ferry Review (varie edizioni).

Le navi della classe Oasis operano generalmente tutto l'anno nei Caraibi (orientali e occidentali) e alle Bahamas, con partenze da Miami, Fort Lauderdale (Port Everglades) e Cape Liberty (New York). L'imponente stazza delle unità (tutte sopra le 225.000 GRT) non risulta essere un impedimento agli accosti nei porti caraibici, anche considerando come Royal Caribbean possieda un'isola privata nei Caraibi, CoCo Cay, dove di solito fa scalo nei suoi itinerari.

Un'eccezione agli itinerari annuali nei Caraibi è la *Harmony of the Seas*, che nei mesi primaverili/estivi del 2021-2022 effettua crociere nel Mediterraneo Occidentale, tra Barcellona e Civitavecchia. Anche la *Wonder of The Seas* effettuerà un itinerario diverso rispetto alle precedenti unità, concentrandosi sull'Oriente con tappe tra la Cina e il Giappone (Shanghai, Osaka, Isole Okinawa...), per poi allargare il proprio itinerario includendo tappe in Corea del Sud (es. Busan) e Vietnam (es. Da-Nang).

Pur rimanendo i Caraibi l'area geografica di posizionamento preferita per le navi di Royal Caribbean, diverse unità di tonnellaggio inferiore propongono per il 2021-2022 tappe europee. *Jewel of the Seas* (90.000 GRT) offre itinerari nel Mar Baltico nei mesi estivi; *Rhapsody of the Seas* (78.000 GRT) raggiungerà anche il Mar Adriatico, scalando a Ravenna (con escursioni fino a Venezia) e nella costa croata; la nuova *Odyssey of the Seas* (167.000 GRT) propone in estate itinerari tra Civitavecchia e le isole greche.

**le esigenze del crocierista influenzano la struttura della nave**

L'evoluzione della nave da crociera è tracciabile non solo con l'aumento del tonnellaggio e delle dimensioni, ma anche nel cambiamento della struttura. Confrontando i tre diversi design mostrati nella figura che segue si nota un cambiamento di tendenza: *Carnival Destiny* rappresenta la nave da crociera classica, con camere con balconi che affacciano sul mare e altre "cieche", marcando così anche due differenti tipi di offerta. Le navi di Royal Caribbean della classe Oasis sono invece caratterizzate da un corpo diviso in due da un viale centrale,

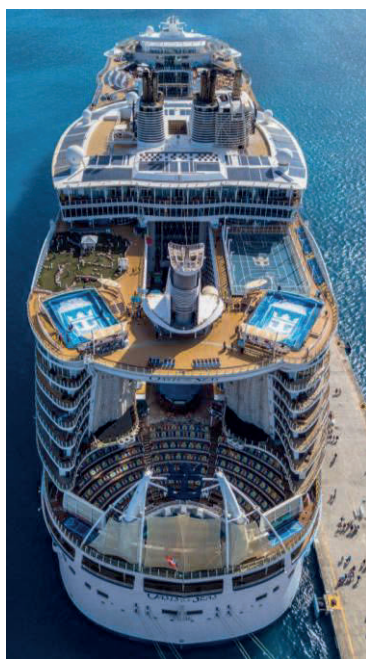
e tutte le cabine con affaccio, sul mare o sul *boardwalk* interno. Le navi di classe *Seaside* di MSC, come la *Seashore*, presentano invece di nuovo una struttura unificata ma con un corpo centrale più stretto rispetto alla base, per venire incontro alle nuove esigenze del crocierista di avere più spazio per le attività outdoor, come l'utilizzo della piscina e del solarium. L'anno prossimo inoltre debutterà la *MSC World Europa*, prima nave della nuova classe *World*. In costruzione a Saint-Nazaire e progettata dallo studio genovese De Jorio, la *World Europa* viene presentata come la nave del futuro: non solo per la maggiore attenzione alla sostenibilità (sarà alimentata a LNG) e all'impiego massiccio della tecnologia, ma anche per un design rinnovato. La nave sarà realizzata con la prua a 90 gradi a forma di "freccia" e la poppa a forma di Y, aprendosi sull'*Europa Promenade*, similmente alle unità Royal Caribbean; il corpo centrale della nave sarà così diviso in due, in parte a cielo aperto e in parte coperto da uno schermo a LED sul soffitto che proietterà giochi di luci.

> Fig. 5.3 Confronto tra diversi design di navi da crociera

Carnival Destiny (1996)



Oasis of the Seas (2009)



MSC Seashore (2021)



**il subconscious design  
permetterà di modificare  
gli ambienti in base alle  
emozioni**

**architetture più snelle e navi  
più autosufficienti**

Quanto all'articolazione e tipologia degli spazi all'interno della nave, sono ancora una volta tre i concetti da evidenziare: *subconscious design* e rigenerazione, nuova estetica e multimodalità.

La tecnologia AI sarà fondamentale per facilitare il primo dei tre concetti, il *subconscious design*, che permetterà di modificare gli ambienti in base agli stati d'animo e alle emozioni dei singoli ospiti. Le cabine del futuro saranno dotate di sensori capaci di tracciare le espressioni facciali e la frequenza cardiaca, al fine di regolare la luce e la temperatura della cabina, ma anche il sottofondo musicale, per il massimo confort. E ancora, saranno equipaggiate di materiali intelligenti che potranno agire come "arte vivente", mutando per creare un ambiente visivamente coinvolgente in linea con lo stato emotivo dell'ospite.

In termini di architettura delle crociere del futuro, le navi acquisiranno un'estetica completamente nuova, geometricamente complessa ma più snella e visivamente più semplice. Anche le necessità di ridurre le emissioni, consumare meno carburante e rispettare di più l'ambiente stanno avendo un impatto notevole sul design delle navi: pannelli solari e

turbine eoliche per la produzione di energia rinnovabile saranno sempre più utilizzati.

**interni più modulari ed ergonomici, attività culturali ed educative più ampie**

Come affermato da Thibaut Tincelin, CEO di Stirling Design International – azienda artefice del design delle navi Ponant – le unità di domani saranno più autosufficienti dal punto di vista energetico e potranno anche scegliere più liberamente i propri itinerari. Si tornerà a parlare, in qualche modo, di “viaggio lento”: se all’inizio del terzo millennio ci si riferiva principalmente a velocità e prestazioni, oggi la nave viene vista sempre di più come destinazione a sé stante, con i passeggeri che trascorrono più tempo a bordo godendosi tutto ciò che la nave ha da offrire. Anche per questa ragione, l’interno diventerà più modulare ed ergonomico, e gli spazi verranno ottimizzati in modo efficace. Tuttavia, lo sviluppo più notevole si individuerà nella gamma di attività “educative” a disposizione dei passeggeri: la realtà virtuale, per esempio, verrà utilizzata anche per informare in anticipo i crocieristi sull’itinerario di viaggio e la tappa successiva, oltre che sensibilizzarli su questioni ambientali più rilevanti.

**spazi sempre più multimodali e adibiti a diverse funzionalità**

Nelle navi da crociera del futuro, inoltre, bisognerà attendersi una ulteriore affermazione degli spazi multimodali e aree comuni dalle molteplici funzionalità. Luoghi di incontro dal design integrato, che consentono ai crocieristi di fluire da un luogo all’altro, e che possano adattarsi a necessità di lavoro o di gioco, di socializzazione o di privacy, di relax e altre diverse attività.

**crociere e arte**

Le compagnie crocieristiche cercano di migliorare e rimodellare l’esperienza di navigazione per i passeggeri, investendo nella gastronomia con chef stellati, nei percorsi di benessere con le spa, in attività di intrattenimento sempre più interattive, nel design e nell’arredo interno. Si punta sempre di più anche sulle collezioni d’arte presenti a bordo. Il curatore della collezione della nave ha il compito di avviare rapporti con gli artisti e le gallerie da cui acquistare opere già esistenti o di commissionarne alcune ad-hoc, magari partendo da un tema proposto. Si cita, a titolo di esempio, la flotta Seabourn: *Seabourn Ovation* e *Seabourn Encore* accolgono a bordo 1.600 opere d’arte di quasi 120 artisti diversi; navi più grandi, come *Ovation of the Seas* di Royal Caribbean, ne contengono circa 11.000, tra cui anche sculture molto grandi esposte all’esterno. La rinnovata importanza dell’arte a bordo è testimoniata anche dalla mostra interattiva permanente allestita su *MSC Grandiosa*, che ha portato in navigazione 26 disegni originali di Degas.

Da notare, a metà tra arte ed artigianato come su alcune navi, quali *Costa Smeralda*, *Toscana* e *Firenze* si sia fatto un forte ricorso all’italianità anche tramite l’arredamento di interni a mostrare e sottolineare la presenza di eleganti arredi tramite il ricorso ad arredatori italiani.

### 5.3 Le novità per l'ospite a bordo

Le compagnie di crociera sono costantemente chiamate a rinnovare le proprie proposte, per mantenere alta la fidelizzazione dei propri clienti così come per competere con le altre realtà nel conquistare le preferenze della nuova domanda. Lo fanno certamente attraverso le soluzioni di itinerari e le proposte di escursione e visita a terra, così come tramite l'introduzione in flotta di nuove unità. Ma sono anche altri i fronti di impegno che possono generare soddisfazione, verso i quali i crocieristi hanno spesso essi stessi precise preferenze e aspettative. Tra essi – selezionati anche per rendere più ordinato il contenuto di questo paragrafo, che prova a riassumere un po' di nuove soluzioni a disposizione dell'ospite in risposta ai desideri di quest'ultimo – vi è quello della tecnologia, del food e dell'intrattenimento.

Le novità disponibili a bordo partono sempre dall'analisi – come illustrato nel paragrafo 1 – di che cosa desidera l'ospite, in costante evoluzione. Peraltro, una evoluzione che, anche se in un mondo globalizzato, risente delle diverse culture di chi si imbarca, con la conseguente complessità, per le compagnie, di trovare soluzioni che possano incontrare i gusti di tutti o, al contrario, di predisporre un variegato set di proposte capaci di soddisfare i diversi segmenti di clientela.

**tecnologia a servizio dell'esperienza del crocierista**

La tecnologia sarà sempre più al centro dell'esperienza a bordo della nave da crociera. Come illustrato in precedenza, essa risponde ai desideri dei crocieristi di semplificazione dei processi e personalizzazione della propria esperienza. Un numero sempre più elevato di compagnie sta predisponendo dei sistemi che consentono ai propri clienti di essere più autonomi negli step che è necessario effettuare prima di salire a bordo, come il *check-in online* e la generazione della propria carta d'imbarco. Anche l'esercitazione di chiamata a raccolta, tradizionalmente effettuata prima di salpare, si sta evolvendo: Royal Caribbean ha sviluppato un processo alternativo, denominato *Muster 2.0*, più celere e capace di evitare code ed assembramenti. In questo modo, anziché muoversi in grandi gruppi verso la stazione di raccolta designata, ciascun passeggero ha la possibilità di completare in autonomia un processo personalizzato. Si tratta di un *brief* elettronico che consente ai passeggeri di leggere le informazioni sulla sicurezza direttamente sul proprio smartphone (o nella TV in cabina), ma anche su cosa aspettarsi durante le emergenze, dove recarsi, nonché sul modo corretto di utilizzare i giubbotti di salvataggio. Dopodiché, ognuno può raggiungere singolarmente il proprio punto di raccolta e un membro dell'equipaggio verifica che tutti gli step siano stati completati in modo tale da validare l'esercitazione.

**esercitazione di chiamata a raccolta eseguita in autonomia**

**tecnologia per sbloccare e accedere alla cabina**

Numerose sono le innovazioni che si prestano a semplificare e migliorare l'esperienza in cabina, anche attraverso semplici accorgimenti. La funzionalità di sbloccare e aprire la porta di accesso alla propria stanza, ad esempio, fino a qualche anno fa implementata su dispositivi e cinturini indossabili quali le *WOW band* nelle navi del gruppo Royal Caribbean, si sta oggi rendendo disponibile tramite gli *smartphone*, con l'utilizzo di apposite app. Celebrity Cruise consente di utilizzare il proprio *mobile device* come chiave magnetica per accedere alla propria cabina, oltre che per controllare l'illuminazione, l'aria condizionata, le tende dei finestrini e il televisore.

**balconi virtuali nelle cabine interne**

I crocieristi – sempre di più – prediligono le cabine con balcone; pertanto, nelle stanze prive di vista esterna, le compagnie stanno installando "balconi virtuali", come nel caso di Royal Caribbean che ha predisposto schermi a led ad alta definizione – spesso estesi sull'intera superficie di una parete – nei quali mostrare in tempo reale ciò che si trova all'esterno,

**intelligenza artificiale ad attivazione vocale**

grazie a telecamere fisse sul ponte o a poppa. Sebbene Royal abbia aperto la strada a questa soluzione, era stata qualche tempo prima Disney Cruise Line ad aver introdotto oblò virtuali nelle camere raffiguranti riprese oceaniche dal vivo, combinate con personaggi animati Disney.

Tra i servizi in cabina, MSC Crociere – nelle sue navi più moderne – sfrutta la tecnologia AI (Intelligenza Artificiale) ad attivazione vocale: ZOE, introdotta per la prima volta nel 2019 su *MSC Bellissima*, costituisce il primo assistente personale di crociera virtuale al mondo. Attualmente parlante in sette lingue (altre sono in fase di sviluppo), ZOE è in grado di rispondere a più di 800 domande sulla vita di bordo, aiutando l'utente a prenotare ristoranti ed escursioni, a controllare le proprie spese ed altro ancora. Programmata per apprendere ad ogni interazione, al fine di servire sempre meglio gli ospiti, nel futuro questo dispositivo si evolverà per diventare parte integrante dell'esperienza di ciascun ospite, anticipando le sue necessità e personalizzando ogni singola informazione fornita al crocierista sulla base delle esigenze personali.

**app e funzionalità: dalla prenotazione dei servizi agli acquisti a bordo**

Un ruolo cruciale per la semplificazione e la personalizzazione della vita in crociera è svolto dalle app messe a disposizione da ciascuna compagnia. Per citarne alcune, *Royal App* di Royal Caribbean, *HUB* di Carnival, *Viking Voyager* di Viking, *Costa App* di Costa Crociere e *MSC For Me* di MSC Crociere, oltre a ridurre la necessità di maneggiare documentazione cartacea, permettono di orientarsi all'interno della nave, fornendo le indicazioni per raggiungere qualsiasi postazione a bordo, effettuare acquisti e monitorare le proprie spese, consultare il programma giornaliero della crociera, prenotare cene e trattamenti benessere, spettacoli serali e le escursioni a terra.

**dispositivi con tecnologia RFID**

In diverse navi si utilizza la tecnologia RFID, spesso integrata in appositi braccialetti, che possono e potranno fungere da vero e proprio dispositivo di tracciamento anche a fini di salute: una funzionalità che Royal Caribbean ha brevettato nei suoi nuovi *Tracelet*.

La necessità di semplificare e personalizzare qualsiasi aspetto della propria crociera ha spinto il gruppo Carnival ad introdurre – dapprima su Princess Cruises – l'innovativo *OceanMedallion*, un dispositivo tecnologico indossabile capace di rilevare e rispondere alle diverse esigenze degli ospiti, permettendo all'equipaggio di costruire relazioni individuali con ciascuna delle migliaia di persone a bordo e creare, così, momenti di sorpresa e gioia. Oltre a contenere l'identità digitale dell'ospite, questo dispositivo lo collega ad un ecosistema di servizi: dai più standard, come chiave per aprire la propria cabina o carta di addebito, fino ai più complessi come il tracciamento di bagagli e compagni di viaggio, la fornitura di suggerimenti personalizzati sulle attività da svolgere, l'ordinazione di cibo e bevande con consegna dovunque a bordo, la trasmissione all'equipaggio di informazioni su eventuali intolleranze o allergie alimentari, e la realizzazione di servizi di portineria.

**si moltiplicano i ristoranti a bordo**

Spostando il focus sull'area *food*, una delle richieste più marcate negli ultimi tempi da parte dei crocieristi è stata la possibilità di avere a disposizione una vasta scelta di ristoranti e luoghi dove consumare i pasti. Per tale ragione, la direzione intrapresa dalle compagnie è stata quella di abbandonare l'offerta di un unico grande ristorante – spesso associato all'utilizzo di un *dresscode* rigido e formale – per lasciare spazio ad un'ampia varietà di luoghi molto diversi tra loro, capaci di soddisfare le innumerevoli esigenze degli ospiti: da piatti veloci ed informali, a fantasiosi appuntamenti serali a tema, fino a specialità etniche da tutto il mondo.

**menù sempre più personalizzati**

Con l'aumento di diete vegetariane e vegane, nonché con l'emergere di nuove allergie ed intolleranze alimentari, è chiaro come l'esistenza di un unico menù standard, associato ad un unico ristorante, appaia decisamente superata. Grazie alla tecnologia dei *Data ID Wallet*, in futuro sarà possibile registrare le proprie preferenze alimentari e



**esperienze culinarie  
tematizzate**

comunicare in modo automatico alla cucina i propri cibi preferiti nonché quelli da evitare. Nei prossimi anni, dunque, si attendono menù completamente personalizzati per ciascun ospite, in base non solo alle preferenze alimentari ma anche agli ordini effettuati in precedenza.

Ma la ricerca di personalizzazione sta spingendo le compagnie a proporre soluzioni sempre più originali. Molte di esse, per esempio, dispongono di veri e propri birrifici a bordo che servono birra artigianale di produzione propria. Nelle navi *Vista* e *Horizon* di Carnival si produce birra direttamente a bordo al *RedFrog Pub* e al *Guy's Pig & Anchor Smokehouse and Brewhouse*. Nelle navi *Escape* e *Bliss* di NCL, il *District Brewhouse* offre ben 24 birre a rotazione alla spina, più altre artigianali in bottiglia; Royal Caribbean propone pub in stile britannico, così come MSC Crociere sulle sue navi di classe *Meraviglia*. Nelle navi *Solstice* di Celebrity viene data la possibilità, nel *Lawn Club Grill*, di grigliare in autonomia la propria carne scegliendo la cottura preferita. Nelle navi di Costa, a partire da quest'anno, è inoltre possibile conoscere meglio le destinazioni visitate con i piatti preparati da chef stellati: ogni sera, infatti, viene proposto a bordo un "destination dish" basato sulle tipicità enogastronomiche tipiche della destinazione che verrà raggiunta il giorno successivo. Naturalmente, le materie prime per la preparazione di questi piatti provengono esclusivamente da produttori locali.

L'esperienza culinaria a bordo diventerà, poi, ancora più ricca ed emozionante grazie alla realtà virtuale. Gli ambienti del ristorante potranno, infatti, trasportare virtualmente gli ospiti in altri luoghi mentre consumano il pasto: dalle montagne svizzere per una fonduta alla Costiera Amalfitana per una pizza.

**soluzioni di intrattenimento  
sempre più complesse ed  
emozionanti**

Nonostante lo scenario abbia visto, negli ultimi vent'anni, notevoli progressi, le compagnie continuano ad investire su un'offerta di intrattenimento sempre più ricca e variegata, che sta portando le navi a divenire degli effettivi parchi divertimento. L'innovazione, che qualche anno fa si traduceva nel rendere disponibili a bordo pareti per l'arrampicata, campi da mini-golf, scivoli acquatici ed altro ancora, ha portato oggi a sperimentare soluzioni ancora più complesse. Tra queste si citano il simulatore di paracadutismo *RipCord* di *iFly* presente sulla *Anthem of the Seas*; l'attrazione *North Star* – una capsula in vetro appesa ad un braccio meccanico che la solleva per un tour panoramico al di fuori del perimetro della nave – nelle crociere *Quantum* di Royal Caribbean; lo *SkyRide*, simile ad una bicicletta sospesa nel vuoto, installato in alcune navi di Carnival Cruise Line; la *zip-line* di alcune tra le più recenti navi di Royal Caribbean; il parco avventura sospeso sul mare in alcune navi della classe *Breakaway* di Norwegian Cruise Line, ma anche nelle recenti navi di Costa, quali la *Firenze*; gli scivoli multi-piattaforma a tunnel, dotati di effetti luminosi e sistemi audio, posizionati nelle navi di classe *Oasis* di Royal Caribbean; fino a giungere a vere e proprie piste di go-kart, *laser tag*, simulatori di *surf* e persino montagne russe, come l'attrazione *Bolt: The Ultimate Sea Coaster* inserita nella recente *Mardi Gras* di Carnival Cruise Line.

I crocieristi sono inoltre alla ricerca del *cultural enrichment* attraverso proposte educative, di apprendimento, in cui mettersi in gioco. Ecco allora che la maggior parte delle compagnie sta proponendo ai loro ospiti corsi di cucina dove i migliori chef realizzano dimostrazioni in cucine a vista e, successivamente, danno la possibilità ai clienti di cimentarsi nella preparazione dei loro piatti preferiti. Da segnalare (anche se a terra e non a bordo della nave) la possibilità, per i crocieristi, di accompagnare lo chef – la mattina, appena giunti in porto – al mercato locale per scegliere gli ingredienti freschi di giornata da impiegare per il pasto serale; esperienza, questa, offerta da numerose compagnie, come ad esempio Viking con la sua *The Kitchen Table*.

crece l'attenzione verso i più piccoli

spazi multi modali con funzioni differenti nel corso della giornata

Così come – sempre a terra – la ricerca di esperienze autentiche ed irripetibili ha portato di recente Costa Crociere ad offrire nelle sue navi escursioni a firma National Geographic, che permetteranno di scoprire in maniera più “esplorativa” luoghi insoliti, fuori dalle rotte tradizionali, accompagnati da guide uniche come archeologi, enologi, vulcanologi e biologi marini, nonché coinvolgendo direttamente i crocieristi in progetti di ricerca e racconti fotografici.

Anche l'attenzione nei confronti dei più piccoli sta crescendo sempre più, dimostrando come le compagnie si stiano impegnando ad essere luoghi anche a misura di famiglie con bambini, seguendo anche in questo caso quanto la domanda richiede. Compagnie quali la Disney Cruise Line, Costa Crociere, Royal Caribbean, Carnival, MSC Crociere e NCL stanno proponendo in misura sempre maggiore attività a misura di bambino: dagli esperimenti scientifici ai progetti di pasticceria, dalle aree di gioco per i più piccoli ad una vasta scelta di giocattoli per tutte le età, fino alle serate a tema con mascotte e molto altro ancora.

Le compagnie stanno predisponendo all'interno delle navi spazi multi-modali che assumono funzioni diverse a seconda del momento della giornata. Soluzioni che, tra l'altro, consentono anche di sfruttare al meglio gli spazi all'interno della nave. Una ristretta selezione di navi della classe *Quantum* di Royal Caribbean, per esempio, dispone dello spazio *Two70*, caratterizzato da *Vistarama*, una parete di vetro estesa dal pavimento al soffitto, capace di trasformarsi da un'immensa finestra panoramica vista-oceano ad una superficie in cui vengono proiettati filmati in ultra-HD. E così, quello che di giorno è un luogo di ritrovo, di sera diviene un teatro per esibizioni e spettacoli ad alto contenuto tecnologico. Lo spazio è infatti dotato anche di sei schermi robotici, in grado di muoversi in modo sincronizzato o indipendente, che proiettano immagini in ultra-HD creando, assieme agli artisti dal vivo, spettacoli unici nel loro genere quali *Spectra's Cabaret* su *Anthem of the Seas*. Anche gli spettacoli *Playlist Production* nelle navi di Carnival impiegano schermi a led con effetti speciali, così come la *Seven Seas Explorer* di Regent utilizza sfondi e scenari digitali per migliorare l'esperienza a teatro.

In questa direzione va anche il teatro Colosseo di Costa Smeralda: teatro per gli spettacoli serali e discoteca di notte, nelle ore diurne si trasforma in una vera e propria piazza in cui le persone si danno appuntamento o nella quale vengono diffusi contenuti informativi tramite il grande display *ledwall* di cui lo spazio è dotato. Analizzando lo spazio nelle sue vesti serali, si segnala la possibilità di predisporre un teatro con palco frontale oppure con palco a 360 gradi, grazie al suo assetto mobile con pavimento frazionato in porzioni movimentabili sia verso l'alto che verso il basso. A ciò, si aggiungono una serie di ulteriori *ledwall* – associati a quello centrale principale – posizionati su tutte le superfici chiuse dell'anfiteatro (quali colonne e solai), nei quali vengono riprodotti contenuti video coordinati che estendono la scena su tutti gli spazi, creando un senso di coinvolgimento totale.

Ma gli spazi multi-funzione non riguardano solamente le arene per gli spettacoli. Ci sono spazi polivalenti come quelli presenti a bordo di navi quali la *Symphony of the Seas* di Royal Caribbean, dove l'arena per il *laser tag* di giorno si trasforma in un teatro di pattinaggio sul ghiaccio di notte. O vere e proprie soluzioni di innovazione ingegneristica e design all'avanguardia come *The Magic Carpet* su *Celebrity Edge* e *Apex*, una piattaforma fluttuante che, a seconda delle necessità e del suo posizionamento, può essere utilizzata in varie modalità: come bar a bordo piscina, come ristorante, come punto di attesa per l'accesso dei passeggeri ai tender, oppure, all'apice della nave, per ospitare l'esperienza di cena esclusiva *Dinner on the Edge*.

**aree sempre più esclusive a bordo**

Sebbene non costituisca più una novità, anche il concetto di esclusività a bordo si sta evolvendo, attraverso la creazione di zone vip ed aree ad accesso limitato. Compagnie quali Cunard nelle navi di classe *Grills*, NCL con *The Heaven* e MSC Crociere con *MSC Yacht Club* hanno destinato intere aree esclusivamente a coloro che decidono di pagare un surplus all'interno delle loro navi. Queste persone hanno accesso a piscine, solarium, ristoranti, *lounge* e persino palestre completamente a loro riservate. Tuttavia, se lo desiderano, possono uscire dall'area *privé* ed accedere liberamente anche ai restanti servizi offerti dalla nave quali ristoranti, spettacoli e attrazioni di *entertainment* che non avrebbero a disposizione in una piccola nave da crociera di lusso.

Le leve per essere competitivi saranno sempre più legate alle preferenze, se non esigenze, dei crocieristi, e di certo le innovazioni continueranno a contraddistinguere i prossimi vari delle navi, nel tentativo di poter proporre – e garantire – quelle che vengono chiamate esperienze ad altissima definizione (*Ultra-High Definition Experiences*). Sarà proprio quest'aspetto a risultare determinante nella selezione e nella scelta, da parte dei potenziali clienti, della compagnia di crociera alla quale affidarsi per il prossimo viaggio.

**> Fig. 5.4** *Le novità nelle navi del futuro*

Aumenterà il ricorso all'**intelligenza artificiale (AI)**:

- Gli ambienti e le cabine saranno equipaggiati con materiali intelligenti che possono mutare in base agli stati d'animo dei singoli ospiti per creare ambienti visivamente coinvolgenti ed in linea con le emozioni provate in quel momento (dalle espressioni facciali al tono di voce per regolare al meglio luci e temperature degli spazi);
- Gli assistenti personali di crociera ad attivazione vocale si evolveranno per diventare parte integrante dell'esperienza di ciascun ospite, personalizzando ogni singola informazione fornita al crocierista secondo le sue esigenze personali, ma anche in base alla sua posizione, all'ora del giorno, ed imparando dai comportamenti passati.

Sempre più **tecnologia indossabile** (data ID Wallet e dispositivi RFID):

- Dispositivi di tracciamento anche a fini di salute
- Rileveranno in automatico necessità e desideri dei singoli ospiti, permettendo all'equipaggio di costruire relazioni sempre più individuali, personalizzate e creare, così, momenti inaspettati, di gioia e sorpresa.
- Comunicheranno in modo automatico alla cucina i cibi preferiti nonché quelli da evitare (per gusti personali o a causa di allergie e intolleranze alimentari), anche in base agli ordini effettuati in precedenza, consentendo di proporre menù totalmente personalizzati per ciascun ospite.

Sempre più **realtà virtuale e aumentata**:

- Per informare in anticipo i crocieristi sull'itinerario di viaggio, sulla tappa successiva e, dunque, sulla destinazione che si sta per visitare.
- Per sensibilizzarli sulle questioni ambientali più rilevanti.
- Per trasportarli virtualmente in altri luoghi mentre stanno consumando piatti tipici in nave (es. a Napoli mentre si mangia la pizza, o tra le montagne svizzere mentre ci si gusta la fonduta).
- In fase di decisione pre-partenza, per aiutarli a pianificare ancora meglio il proprio viaggio.

Le navi del futuro saranno concepite con **architettura e design innovativo**:

- Sempre più spazio alle attività *outdoor*.
- L'estetica geometricamente complessa ma più snella e visivamente più semplice.
- Gli interni saranno più modulari e gli spazi verranno ottimizzati: sempre maggiore sarà il ricorso a spazi multi-modali ed aree comuni dalle molteplici funzionalità, in grado di adattarsi a diverse necessità a seconda del momento della giornata.
- La necessità di ridurre le emissioni, consumare meno carburante e rispettare di più l'ambiente porteranno ad un utilizzo più consistente di pannelli solari e si integreranno elementi nuovi quali turbine eoliche per la produzione di energia rinnovabile.

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2021.



Indice tabelle, grafici e figure		
Pagina	Titolo	
<b>TABELLE</b>		
16	1.1	Domanda internazionale di crociere, 2011-2020 e variazioni 2020/2019 e 2020/2011
18	1.2	I primi 10 porti crocieristici nel mondo per traffico passeggeri, 2011, 2015, 2018-2020, valori assoluti e variazioni
20	1.3	Crocieristi per paese di provenienza, 2011, 2019, 2020 e variazione percentuale 2020/11 e 2020/19
22	1.4	Tassi di penetrazione nei principali paesi europei, 2011, 2019 e 2020, tasso medio di crescita annuale di traffico 2011-2020 e variazione 2020/2011
23	1.5	Il traffico crocieristico in Mediterraneo, l'Italia ed il suo peso, 2020
24	1.6	Traffico crocieristico nei Paesi mediterranei, valori 2020 e variazioni sul 2019
27	1.7	Primi 20 porti del Mediterraneo, 2020
28	1.8	Primi 10 porti del Mediterraneo, dettaglio per tipologia di traffico, 2020
28	1.9	Primi 10 porti del Mediterraneo, traffico complessivo 2011, 2015 e 2018-2020
40	1.10	Stime sul traffico crocieristico del 2021 dei primi 20 porti del Mediterraneo e variazioni sul 2020
34	2.1	Porti crocieristici italiani e traffico complessivo Italia 2020, valori assoluti e percentuali
35	2.2	La concentrazione del traffico nei porti crocieristici italiani, 2020
37	2.3	Il traffico crocieristico per regione nel 2020, valori assoluti, quote percentuali e variazioni sul 2019
38	2.4	I primi 10 porti per traffico in imbarco/sbarco, 2020
38	2.5	I primi 10 porti per traffico in transito, 2020
40	2.6	Distribuzione mensile dei passeggeri movimentati nei primi 15 porti italiani, 2020
43	2.7	Andamento passeggeri movimentati per area, valori assoluti in milioni, variazioni 2020/2019 e 2020/2021 e tasso medio di crescita annuale
43	2.8	Variazioni percentuali annuali dal 2011 al 2020 dei passeggeri movimentati per area
44	2.9	Serie indicizzata dei passeggeri movimentati nei primi 15 porti italiani e totale Italia, 2011-2020
45	2.10	Variazioni sull'anno precedente dei passeggeri movimentati in una selezione di porti, 2011-2020
47	2.11	Andamento toccate nave per area, valori assoluti e variazioni 2020/2019 e 2020/2011
47	2.12	Variazioni percentuali annuali dal 2011 al 2020 delle toccate nave per area
48	2.13	Serie indicizzata delle toccate nave nei primi 15 porti italiani e totale Italia, 2011-2020
49	2.14	Andamento mensile del traffico crocieristico, confronto primo semestre 2021 e 2020 e variazioni
51	2.15	Traffico crocieristico in Italia, confronto primo semestre 2021 e 2020 e variazioni
52	2.16	Passeggeri movimentati nel primo semestre 2021 in Italia
53	2.17	Toccate nave nel primo semestre 2021 in Italia
54	2.18	Il traffico crocieristico nei porti italiani, stime sul consuntivo 2021 e variazioni percentuali sul 2020
57	2.19	Il traffico crocieristico nelle regioni italiane, stime sul consuntivo 2021 e variazioni sul 2020
57	2.20	Il traffico crocieristico per AdSP, stime 2021, valori assoluti, quote percentuali
64	3.1	Caratteristiche tecniche e strutturali dei porti crocieristici italiani, 2021
65	3.2	Evoluzione del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera
67	3.3	Modalità di ormeggio delle navi da crociera
67	3.4	Lunghezza massima nave consentita
71	3.5	Composizione societaria dei soggetti gestori di alcuni scali crocieristici
80	3.6	Gli interventi a sostegno di alcune aree dell'offerta degli scali nazionali
81	3.7	Investimenti in corso o previsti in alcuni porti crocieristici italiani per tipologia
86	4.1	Le prime 4 realtà crocieristiche mondiali e il resto dell'offerta, settembre 2021
91	4.2	Navi da crociera introdotte dal 2011 al 2020 e di nuova introduzione tra il 2021 e il 2023, distribuzione per posti letto
95	4.3	Varietà del portafoglio clienti nei porti italiani, 2021
97	4.4	Numero di porti italiani coinvolti dalle operazioni di alcune compagnie, 2021
106	5.1	Evoluzione delle dimensioni di alcune navi
<b>FIGURE</b>		
22	1.1	I passeggeri imbarcati e sbarcati su navi da crociera in una selezione di porti del Mediterraneo, 2020
36	2.1	Il traffico crocieristico per area, variazioni 2020/2019 e 2020/2011
37	2.2	Ripartizione per regione del traffico crocieristico italiano, 2020
60	2.3	Ripartizione del traffico crocieristico per porti di competenza delle AdSP, 2021

100	5.1	Punteggi di soddisfazione dei crocieristi derivante dall'utilizzo della tecnologia
103	5.2	La flotta del futuro: la nuova cruise experience
107	5.3	Confronto tra diversi design di navi da crociera
113	5.4	Le novità nelle navi del futuro

**GRAFICI**

16	1.1	Evoluzione della domanda crocieristica nel mondo, numero di passeggeri trasportati e variazione su anno precedente nel periodo 2000-2020
17	1.2	Distribuzione dei crocieristi per provenienza, 2011, 2019 e 2020
17	1.3	Classifica delle prime quattro realtà per clientela dal 2016 al 2020 (valori in milioni) e quote percentuali 2020
19	1.4	I primi 10 porti crocieristici nel mondo per traffico passeggeri, 2011, 2015, 2018-2020
21	1.5	Andamento dei crocieristi per paese di provenienza, 2011-2020
21	1.6	Peso mercato Italia su totale Europa, 2011-2020
23	1.7	Peso dell'Italia sul totale Mediterraneo per tipologia di traffico, 2020
25	1.8	Andamento 2011-2020 della movimentazione passeggeri e toccate nave nel Mediterraneo
25	1.9	Concentrazione traffico 2020 passeggeri e navi nelle 4 macroaree del Mediterraneo, quote percentuali
26	1.10	Andamento 2011-2020 della concentrazione del traffico passeggeri nelle 4 macroaree del Mediterraneo, quote percentuali
26	1.11	Andamento 2015-2020 del traffico passeggeri nei porti italiani e in quelli spagnoli mediterranei e atlantici
29	1.12	Serie indicizzata dei primi 10 porti del Mediterraneo per passeggeri movimentati, 2011-2020
29	1.13	Confronto passeggeri movimentati dei primi dieci porti del Mediterraneo, 2000 e 2020
39	2.1	Distribuzione percentuale del traffico tra imbarchi/sbarchi e transiti e valori assoluti, 2020
41	2.2	Distribuzione mensile dei passeggeri movimentati nei primi 15 porti italiani, confronto 2019-2020
41	2.3	Distribuzione stagionale dei passeggeri movimentati nel 2021, valori percentuali
42	2.4	Passeggeri movimentati e variazioni su anno precedente nel periodo 2011-2020
42	2.5	Andamento complessivo passeggeri movimentati dal 2011 al 2020 per area
44	2.6	Serie indicizzata del traffico passeggeri 2011-2020 per area
45	2.7	Serie indicizzata sulla media del traffico passeggeri 2011-2020 per una selezione di porti
46	2.8	I porti crocieristici italiani, quota di mercato 2020 e crescita media nel decennio 2011-2020
46	2.9	Tocate nave, movimentazioni medie per toccata e variazioni sull'anno precedente nel periodo 2011-2020
47	2.10	Andamento complessivo toccate nave dal 2011 al 2020 per area
48	2.11	Serie indicizzata delle toccate nave 2011-2020 per area
49	2.12	Andamento mensile passeggeri movimentati in Italia, confronto primo semestre 2017-2021
50	2.13	Andamento mensile toccate nave in Italia, confronto primo semestre 2017-2021
50	2.14	Traffico crocieristico in Italia, confronto primo semestre 2021 e 2019 su tre porti
60	2.15	Il traffico crocieristico in Italia, 2011-2022, consuntivi e previsioni
69	3.1	Il soggetto gestore del traffico crocieristico nel campione indagato, 2021
78	3.2	Predisposizione e disponibilità approvvigionamenti elettricità a terra
80	3.3	Il giudizio su alcune aree dell'offerta degli scali nazionali
82	3.4	Alcuni fronti di impegno, attenzione e interesse dei porti crocieristici italiani
82	3.5	Porti che hanno progettato, realizzato o hanno in programma di realizzare per il 2022 nuove iniziative dedicate ai crocieristi assieme ad altri soggetti del territorio
89	4.1	Le prime 4 realtà crocieristiche mondiali e il resto dell'offerta, settembre 2021
90	4.2	Evoluzione delle prime 4 realtà crocieristiche mondiali, 2017-2021
90	4.3	Navi introdotte e numero di posti letto delle stesse, 2011-2021
91	4.4	Investimenti sostenuti per nuove navi, 2019-2021
93	4.5	Distribuzione delle ordinazioni per i cantieri internazionali (numero navi e tonnellaggio) 2021-2027
95	4.6	Porti italiani coinvolti negli itinerari delle compagnie, ripartizione per classi 2021 e confronto 2015, 2020 e 2021
105	5.1	Flotta mondiale per tonnellaggio, confronto numero di navi pre-1997 e 1998-2027
105	5.2	Flotta mondiale per tonnellaggio, confronto per posti letto pre-1997 e 1998-2027



## ITALIAN CRUISE DAY

# È LA CASA DEI PORTI CROCIERISTICI ITALIANI

[www.italiancruiseday.it/lacasadeiporti](http://www.italiancruiseday.it/lacasadeiporti)



Si ringraziano



Segreteria Italian Cruise Day

Giudecca 624/625 | Giudecca 30133 Venezia | [segreteria@italiancruiseday.it](mailto:segreteria@italiancruiseday.it) | T. 041 3093260 | F. 041 8520077

