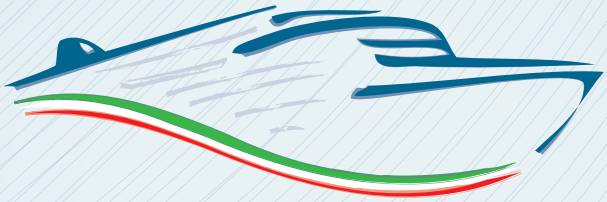
Realizzato da

RISPOSTE TURISMO



ITALIAN CRUISE WATCH

2011

Italian Cruise Watch 2011 è presentato in occasione di

ITALIAN CRUISE DAY

Venezia | 28.10.2011

Ideato da

RISPOSTE TURISMO

In collaborazione con

V.T.P. EVENTS VENEZIA

l'evento è stato realizzato in partnership con

VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI S.p.A.

main sponsor

GENERALI

SIAT

sponsor

ASSOPORTI www.assoporti.it

SAVE GRUPPO SAVE

PORTABAGAGLI del PORTO VENEZIA

sostenitori

Aloschi & Bassani

ARCO ISTITUTO DI VIGILANZA PRIVATA

CEMAR Agency Network

GREGOLIN LAVORI MARITTIMI

MS MIRCO SANTI

OLTREX 4M

CMV Panfido

SERENISSIMA VIGILANZA PRIVATA

con il patrocinio di

Ministero dello Sviluppo Economico

Ministero del Turismo

European Cruise Council

MEDCRUISE THE ASSOCIATION OF MEDITERRANEAN CRUISE PORTS

ASSOPORTI

AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

PORTO DI VENEZIA

Camera di Commercio Venezia

PATROCINIO REGIONE DEL VENETO

PROVINCIA DI VENEZIA

CITTÀ DI VENEZIA

Realizzato da

RISPOSTE TURISMO

ITALIAN CRUISE WATCH

2011

ITALIAN CRUISE WATCH

Progetto di ricerca promosso e realizzato da
Risposte Turismo srl

Responsabile Scientifico
Francesco di Cesare

Coordinamento Operativo
Anthony La Salandra

Contatti

Risposte Turismo s.r.l.
Fond.ta San Giacomo 212, 30133 Giudecca (Venezia)
tel. +39 041 2446990 | fax. +39 041 2446985
info@risposteturismo.it | www.risposteturismo.it

ITALIAN CRUISE WATCH

INDICE GENERALE

4 premessa

PARTE PRIMA

1 Introduzione

8 1.1 La crescita (inarrestabile?) del turismo crocieristico
14 1.2 L'Europa e il Mediterraneo
21 1.3 Il contributo all'economia territoriale

2 Il traffico crocieristico in Italia

25 2.1 Il traffico crocieristico in Italia nel 2010
32 2.2 L'evoluzione del traffico dal 2000 al 2010
43 2.3 Stime sul consuntivo 2011 e previsioni 2012

3 I porti crocieristici italiani: caratteristiche, investimenti, prospettive

48 3.1 Le caratteristiche strutturali
51 3.2 Il peso e la gestione del traffico crocieristico
54 3.3 Gli interventi a supporto dello sviluppo della crocieristica

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

65 4.1 Il quadro internazionale e i grandi del settore
69 4.2 Compagnie e cantieri: il ruolo dell'Italia
72 4.3 L'impegno delle compagnie nel mercato italiano

5 L'intermediazione turistica italiana e la crocieristica

79 5.1 Il ruolo dell'intermediazione e il campione di indagine
81 5.2 Il fatturato, il peso del prodotto crociera e le previsioni
83 5.3 L'offerta proposta e la clientela
87 5.4 Il prodotto venduto e le opinioni sul futuro della crocieristica

PARTE SECONDA

A I territori e gli investimenti a favore del turismo crocieristico in Italia

91 A.1 Gli obiettivi del focus e i territori analizzati
94 A.2 La rilevanza del turismo crocieristico secondo gli amministratori
96 A.3 L'impegno delle Amministrazioni e Camere di Commercio per lo sviluppo e la gestione del traffico crocieristico
100 A.4 Una rassegna sulle scelte di investimento e le iniziative territoriali a sostegno dello sviluppo e della gestione del traffico crocieristico

B La stagionalità del traffico crocieristico

104 B.1 Gli andamenti stagionali del traffico nel 2010
111 B.2 Il confronto tra il primo semestre 2010 e 2011
113 B.3 L'approfondimento sulla stagione invernale 2010/11

premessa

L'industria crocieristica ha superato i primi 40 anni di vita, da quando, sul finire degli anni '60, alcune imprese impegnate nel trasporto via mare affrontarono una necessaria riconversione d'uso dei transatlantici che perdevano quote di domanda per via della concorrenza mossa dal trasporto aereo.

Da allora, per tramite di alcune scelte fondamentali compiute dalle principali compagnie e una serie di fattori in grado di incidere positivamente sull'evoluzione del comparto, i "numeri" della crocieristica non hanno conosciuto battuta d'arresto. È cresciuto il numero di crocieristi, è cresciuto il numero di compagnie e di navi, è cresciuta la dimensione media delle navi e conseguentemente il numero di posti letto, è cresciuto il numero di porti attrezzati per ospitare navi da crociera, è cresciuto il numero delle aree e degli itinerari che disegnano la geografia mondiale dei traffici. Pur non potendo aspirare ad essere, per valori assoluti, uno dei settori dell'industria turistica di maggior rilievo, la crocieristica ha assunto via via caratteristiche e dimensioni tali da attirare sempre più l'attenzione di investitori, decisori pubblici, stampa, studiosi e, naturalmente, turisti.

In questo quadro internazionale l'Italia ha conquistato anno dopo anno una posizione rilevante:

- il totale del traffico passeggeri nei porti raggiungerà a fine 2011 quasi 11 milioni;
- più di 30 porti, in oltre la metà delle regioni italiane, sono interessati da traffico crocieristico;
- 3 porti hanno superato nel 2010 il milione di passeggeri movimentati, che diventeranno 4 alla fine del 2011;
- altri 11 hanno superato i 100.000 passeggeri movimentati.

Ma a fianco di numeri, questi ed altri, che dimostrano l'energia e la vitalità del comparto, nonché le evidenti opportunità, vi sono problematiche e criticità, che vanno adeguatamente palesate, analizzate, affrontate per gestire al meglio il futuro. Per queste ragioni appare quanto mai opportuno avviare ed affrontare con

continuità un lavoro di analisi dettagliato, ampio e profondo, capace di fornire elementi di valutazione a tutti coloro che, in modo diretto o indiretto, hanno a che fare con l'industria crocieristica. Un lavoro in grado di diventare – per gli operatori privati e per i decision maker pubblici – strumento operativo per affrontare riflessioni e scelte strategiche di lungo periodo, per impostare e definire il futuro assetto – ciascuno attraverso il proprio ruolo – della crocieristica in Italia.

Italian Cruise Watch colma un vuoto nella documentazione specifica di settore, fino ad oggi limitata a qualche contributo sporadico, ad alcuni lavori prodotti dal singolo operatore di settore, a qualche analisi internazionale dalla quale estrapolare alcuni valori di riferimento per l'Italia.

Il lavoro è realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza impegnata nei diversi temi della macroindustria turistica e che celebra quest'anno i suoi 10 anni di attività. Risposte Turismo segue da sempre il comparto crocieristico realizzando analisi, studi, partecipando a convegni internazionali, producendo testi ed articoli, gestendo un rapporto privilegiato con i più significativi stakeholder di questa industria che le consentono di produrre con continuità elaborazioni, risultati ed interpretazioni funzionali alla comprensione del business e di specifiche opportunità di investimento e gestione dello stesso.

Da quest'anno realizza e distribuisce a febbraio uno Speciale Crociere all'interno della rivista on-line della società, Le Pagine di Risposte Turismo, short report per presentare in anteprima il consuntivo dei dati di traffico in Italia dell'anno appena concluso. Italian Cruise Watch, il nuovo report di ricerca, a partire da una aggiornata ricostruzione dello scenario mondiale e poi italiano della crocieristica, ha il compito di produrre una serie di nuove informazioni – attraverso la raccolta di dati oggettivi e valutazioni soggettive, selezionando esclusivamente fonti qualificate e ampiamente rappresentative dell'intero fenomeno – capaci, una volta elaborate, di definire l'assetto attuale e disegnare la traiettoria più verosimile del comparto, evidenziando tanto le opportunità da sfruttare quanto le criticità e le problematiche da affrontare e risolvere.

Il rapporto, nelle sue edizioni annuali, si articolerà in una prima parte dalla struttura più o meno simile, in continuità anno dopo anno, anche per agevolare confronti temporali, e in una seconda composta di uno o più capitoli monografici, destinati ad esplorare temi diversi che per ciascuna edizione potranno cambiare. La presentazione in anteprima dei risultati avverrà ogni anno nel corso di Italian Cruise Day, il forum dell'industria crocieristica italiana previsto ogni anno in autunno, a partire dal 2011, itinerante nelle varie città che annoverano un porto crocieristico, occasione di incontro e di approfondimento dedicata ai professionisti del settore e a tutti coloro interessati ad esso.
Relativamente ai contenuti di questa prima edizione del report, il testo si aprirà con un primo capitolo volto a riepilogare le principali dimensioni dell'industria crocieristica a livello mondiale, proponendo un confronto tra macroaree, evidenziando i principali porti per traffico, zoomando poi sul Mediterraneo al fine di evidenziare alcuni aspetti relativi all'area, con già qualche prima informazione relativa all'Italia, per lasciare poi il passo al secondo capitolo. Secondo capitolo che farà luce sul traffico crocieristico nella penisola, presentando dati a fonte diretta sulle serie storiche di passeggeri e navi nei porti, alcuni incroci e classifiche, nonché le stime sui totali di traffico 2011 e le previsioni sul 2012. Il terzo capitolo presenta alcune caratteristiche strutturali dei porti che hanno collaborato all'indagine, il peso della crocieristica sul totale traffico passeggeri, il numero di compagnie presenti e la composizione della compagine societaria dell'azienda deputata alla gestione dei terminal. Contiene inoltre informazioni e pareri sui piani di investimento necessari per supportare il traffico crocieristico, nonché opinioni su fattori afferenti il presente e futuro del comparto in Italia. Il quarto capitolo è dedicato alle compagnie di crociera, con una speciale attenzione a quelle operative in Italia, con informazioni sugli ordini ai cantieri e l'attività di questi ultimi, nonché alla presenza e coinvolgimento di porti italiani nella costruzione degli itinerari e dunque dei prodotti presentati al mercato. La lettura e l'analisi di documenti di dominio pubblico e cataloghi commerciali, nonché l'ascolto diretto dei referenti delle principali compagnie che operano in Italia, hanno consentito di produrre un breve

testo capace di arricchire il contenuto complessivo del report. L'ultimo capitolo della prima parte dedica attenzione agli altri attori del comparto, indispensabili attraverso il proprio operato per la definizione, gestione e vendita del prodotto crociera. Per questa prima edizione si è scelto di coinvolgere il mondo della distribuzione, e segnatamente quello degli agenti di viaggio, così essenziali per il successo del prodotto crocieristico. Attraverso le loro opinioni e dati afferenti i loro clienti, le loro attività e i loro risultati si è riusciti a fornire altri elementi utili a leggere l'assetto e il futuro del comparto.
Nella parte monografica la prima edizione di Italian Cruise Watch presenta due approfondimenti. Il primo è dedicato alla comprensione delle idee, degli approcci, degli orientamenti strategici e delle scelte, relative ovviamente alla crocieristica, delle Amministrazioni Regionali, Provinciali e Comunali, nonché delle Camere di Commercio, dei territori interessati da questo fenomeno. L'obiettivo era ed è quello di comprendere quanto i territori – attraverso il parere dei referenti di organizzazioni deputate ad amministrarli o a rappresentarne il tessuto economico – ripongano attenzione, definiscano obiettivi, sollevino perplessità nei confronti del presente e del futuro del turismo crocieristico. Il secondo, invece, riprendendo dati di traffico, così come pareri e intenzioni di una selezione di operatori del comparto d'interesse, fornisce informazioni di dettaglio relative alla concentrazione stagionale dell'attività, interrogandosi soprattutto sul contributo futuro possibile della crocieristica all'incoming turistico nei mesi invernali.
A nome di tutto il gruppo di ricerca desidero ringraziare tutti coloro che, con la loro disponibilità a collaborare, hanno contribuito ad arricchire le informazioni contenute nel presente report.
Buona lettura.

Francesco di Cesare
Presidente di Risposte Turismo

parte prima

1 Introduzione

1.1 La crescita (inarrestabile?) del turismo crocieristico
1.2 L'Europa e il Mediterraneo
1.3 Il contributo all'economia territoriale

1.1 La crescita (inarrestabile?) del turismo crocieristico

Da anni si scrive e si discute di turismo crocieristico come di un fenomeno particolare, che ha in una crescita senza sosta, anche per quanto riguarda l'Italia, la sua peculiarità eccezionale. Anche in questi anni di difficoltà economica generale, di contrazione degli indici, di inversione delle curve di performance delle imprese e di interi settori, la crocieristica consente di registrare, elaborare e commentare numeri in crescita.

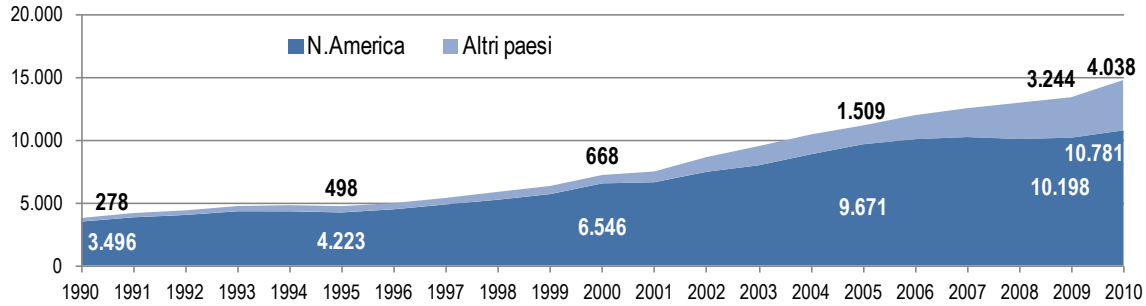
la crociera è l'unico prodotto turistico a segnare sempre variazioni annuali positive sin dall'introduzione nel mercato

L'evoluzione dell'intera industria crocieristica continua a sorprendere proprio perché senza sosta, capace di resistere – almeno fino ad oggi - a quei fenomeni congiunturali di natura economica, ambientale, sociale che costringono più o meno frequentemente altri comparti della macroindustria dei viaggi e del turismo a registrare cali percentuali nelle vendite – e nei risultati in genere – rispetto agli anni precedenti.

Come si osserva nel grafico 1.1 la crescita della domanda crocieristica non ha mai subito battute d'arresto. Se nei primi anni '70 CLIA (Cruise Line International Association) registrava circa 500mila crocieristi clienti dei propri associati, in vent'anni la dimensione dei flussi aumenta esponenzialmente, portando il totale quasi a 4 milioni di passeggeri ad inizio anni novanta. Secondo i dati CLIA nel 2004 si è superata la quota dei 10 milioni di passeggeri, quota che nel 2009 arriverà fino a 13,4 milioni per raggiungere poi i 14,8 milioni nel 2010, questi ultimi divisi tra i 10,8 di provenienza nord americana e i 4 dal resto del mondo. Va però detto che i dati CLIA tengono conto unicamente dei risultati dei propri associati, la cui rappresentatività sul totale dell'offerta mondiale è

certamente più che rilevante ma comunque non coincidente.

Graf. 1.1] *Evoluzione dei passeggeri su navi CLIA,1990-2010, valori assoluti in migliaia*



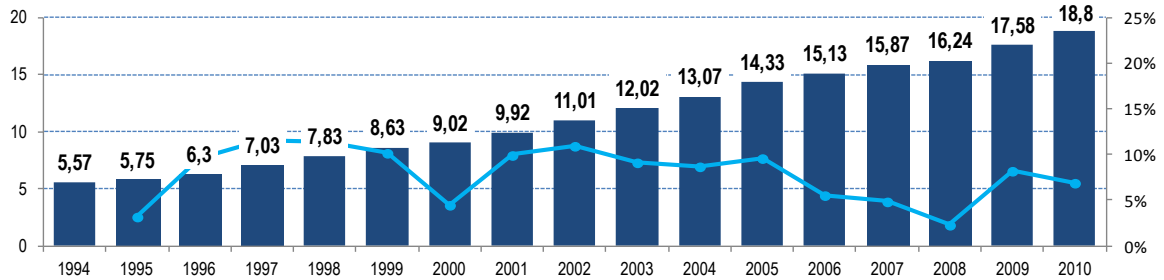
Fonte: CLIA 2011 su base dati CLIA 2010 Year End Passenger Carryings Report
Nota: il valore è riferito unicamente ai membri CLIA

quasi 19 milioni di croceristi nel 2010, con una crescita media annua dal 1994 intorno all'8%

In aggiunta ai dati consuntivi appena presentati, frutto di quanto effettivamente registrato anno dopo anno dai soci CLIA, l'European Cruise Council realizza da alcune stagioni delle stime sulla domanda per bacino di origine, ovvero per provenienza del crocierista, frutto di elaborazioni incrociate di varie fonti tra le quali la stessa CLIA, PSA (Passenger Shipping Association) e IRN Research.

Secondo ECC il totale passeggeri mondiale 2010 ha sfiorato quota 19 milioni (si veda il grafico 1.2), con un incremento del 7,4% sul dato dell'anno precedente. I risultati generano un tasso di crescita che si è mantenuto sistematicamente positivo e mediamente attorno all'8% a partire dal 1994, primo anno incluso nelle stime, con punte del 10-11%.

Graf. 1.2] *Evoluzione dei croceristi nel mondo,1994-2010, valori assoluti in milioni (asse sinistro del grafico) e tasso di crescita annuale (asse destro)*



Fonte: European Cruise Council su fonti PSA, CLIA, IRN Research

E' possibile identificare tre mercati principali. Con poco più di 11 milioni il mercato Nord Americano incide ancora per oltre metà sul totale (nel 2010 quasi il 60%, valore che quindici anni prima superava il 75%, a confermare una progressiva sostanziale diffusione internazionale del

prodotto che annovera clienti residenti nei 5 continenti). Nonostante questa flessione si tratta in ogni caso del mercato che più porta in dote domanda ai cruise operator, domanda che continua a guardare ai Caraibi come destinazione principale.

l'Europa cresce più del Nord America come destinazione crocieristica

La seconda area di riferimento per la domanda crocieristica mondiale è quella europea che, con 5,54 milioni stimati nel 2010, si manifesta ancora in piena fase di sviluppo sconfessando l'immagine elitaria che ha contraddistinto, per molto tempo, il prodotto crociera in Europa. Oggi le proposte delle compagnie aprono a nuove fasce d'età, specialmente ai segmenti più giovani, e possono contare su un'elevata fidelizzazione della domanda. Questi cambiamenti nella percezione del prodotto – frutto delle scelte degli stessi cruise operator - hanno reso possibile l'ingresso dei big mondiali nell'arena competitiva del Mediterraneo e del Nord Europa, con le aree UK (il più ampio bacino di domanda nell'area europea) e scandinave inserite tra le destinazioni e mete di viaggio. Il Resto del Mondo, stimato in oltre 2 milioni di crocieristi, principalmente provenienti dall'area asiatica, ha un peso del 10% circa sul totale e sta vivendo una fase di crescita legata all'introduzione, relativamente recente, del prodotto sul mercato, con trend di incrementi sostenuti ma valori assoluti ancora bassi rispetto alle potenzialità. Appare evidente come i Paesi in via di sviluppo scontino ancora problematiche serie nell'accostarsi al turismo in generale ed al mercato crocieristico in particolare. Risulta probabile, comunque, che il miglioramento delle condizioni economiche generali insieme alla progressiva crescente presenza delle navi da crociera sulle rotte che toccano queste aree influenzerà notevolmente, incrementandolo, il flusso di domanda proveniente da questa parte del mondo.

si guarda con sempre più attenzione a nuove aree

Tab. 1.1] *Domanda internazionale di crociere, 2000-2010, valori assoluti in milioni e variazioni 2010/2009 e 2010/2000*

Regione	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Var 10/09	Var 10/00
N.America	6,88	9,96	10,38	10,45	10,29	10,4	11,11	6%	38%
Europa	2,07	3,15	3,44	4,05	4,46	5	5,54	10%	63%
Resto mondo	0,78	1,21	1,29	1,37	1,45	2,18	2,25	3%	65%
Totale	**9,73**	**14,32**	**15,11**	**15,87**	**16,2**	**17,58**	**18,8**	6%	48%

Fonte: European Cruise Council su fonti PSA, CLIA, IRN Research
Nota: il valore Europa include Russia e paesi dell'Europa al di fuori dell'EU27

50 milioni di nordamericani interessati a fare una crociera nei prossimi 3 anni

E' un mercato ad ogni modo giovane. Nei 30 anni dal 1980 al 2010 oltre 190 milioni di persone si sono imbarcate su una nave da crociera: oltre due terzi di esse lo ha fatto negli ultimi 10 anni e quasi il 40% negli ultimi 5. Secondo le stime CLIA oltre 50 milioni di nordamericani sono interessati a fare una crociera nei prossimi tre anni. Ad indicare agli operatori dei margini di crescita del comparto ancora notevoli è il tasso di penetrazione, la percentuale, cioè, dei clienti effettivi (chi è andato in crociera) sul totale della popolazione di un Paese che "in teoria" potrebbe acquistare il prodotto (chi potrebbe andare in crociera). Il dato più alto lo si riscontra negli Stati Uniti, pari al 3,4%, mentre in Europa il tasso medio è pari a poco più dell'1,1% con il Regno Unito a presentare il valore più alto, 2,32%, seguito da Germania (1,5%) e Italia (1,46%).

i tassi di penetrazione sono ancora bassi

A rispondere alla crescente domanda di crociere è un'offerta predisposta dalle compagnie che è cresciuta, evidentemente, a tassi altrettanto sostenuti negli anni, andando a disegnare una geografia che affianca aree storicamente vocate a questa tipologia di turismo ad altre di recente ingresso.

Per comprendere il peso delle diverse aree di produzione crocieristica, su scala globale, si mostrano, nella tabella che segue, i valori di capacità schierata in termini di posti letto. Si passa – in questo caso – ad una prospettiva basata sull'offerta per praticità d'uso dei dati messi a disposizione dalle fonti più accreditate, ricordando ad ogni modo come ad oggi le navi viaggino con tassi d'occupazione medi vicini al 100% (per i già citati membri CLIA si è registrata una occupazione media pari al 103,2% nel 2010) rendendo di fatto una informazione sull'offerta esplicativa anche dei volumi di domanda.

i tassi di occupazione delle navi restano altissimi

I Caraibi continuano ad occupare la prima posizione tra le aree crocieristiche, staccando la seconda, l'area mediterranea, e la terza, la nordeuropea. Come è possibile osservare nella tabella 1.2, però, al Mediterraneo spetta il primato globale per tassi di crescita registrati negli ultimi anni. È un risultato che può essere spiegato con la progressiva consapevolezza, da parte dei cruise operator, della straordinaria posizione geografica di questo bacino che lo pone all'intersezione di tre continenti garantendo, in tal modo, una diversificazione nell'offerta culturale e naturale certamente sconosciuta ad un'area come quella caraibica. Possibilità di comporre proposte di viaggio diverse e tutte ugualmente ricche che sortiscono l'effetto

è il Mediterraneo l'area cresciuta di più negli ultimi anni

i Carabi passano dal 40 al 35% di quota mondiale, il Mediterraneo dal 12 al 18%

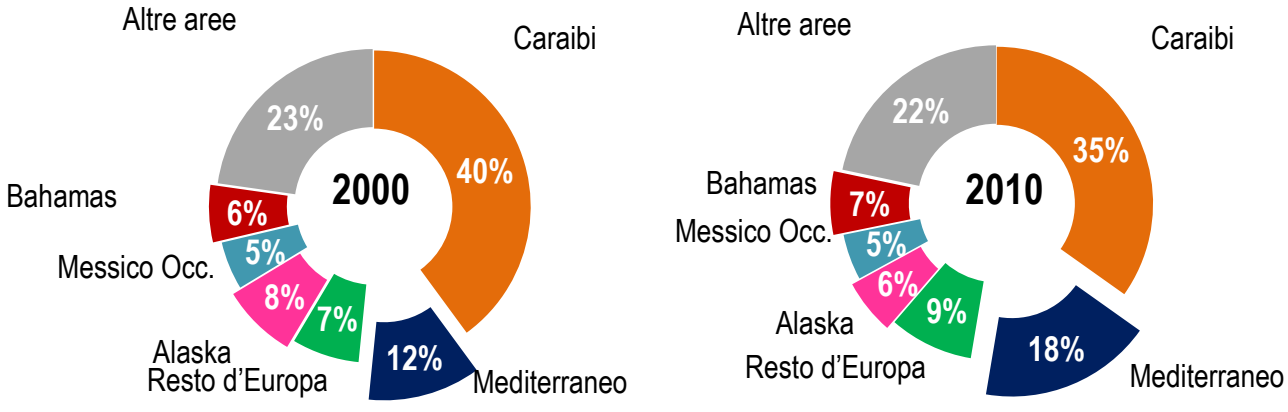
di dare risposta anche ai crocieristi d'oltreoceano che cercano nuove suggestioni per confermare le proprie preferenze per questa formula di vacanza. Proposte peraltro agganciate a fattori diversi dalla combinazione "sole e mare" che hanno consentito di ragionare prima ed operare poi sull'attivazione di proposte nei mesi invernali, che hanno visto il Mediterraneo crescere nei dati non solo nel periodo estivo. E di certo la crescita va anche attribuita agli investimenti ed alle scelte strategiche delle aziende portuali di questa parte di mondo, che si sono tradotti nella predisposizione di un numero significativo di terminal adottabili come soluzioni di scalo – e dunque tappe di itinerario – per le navi.

Tab. 1.2] *Capacità schierata di posti letto per area di destinazione, 2000 –2008 – 2009 -2010*

Area/Anno	2000	2008	2009	2010	Var. v.a. 2010/2009	Var. % 2010/2009	Var. v.a. 2010/2000	Var. % 2010/2000
Caraibi	21.510	30.786	30.940	36.272	5.332	17%	14.762	69%
Mediterraneo	6.277	16.271	17.536	18.538	1.002	6%	12.261	195%
Europa*	3.745	7.592	8.739	9.029	290	3%	5.284	141%
Bahamas	3.200	3.477	4.699	6.795	2.096	45%	3.595	112%
Alaska	4.197	6.968	6.864	5.959	-905	-13%	1.762	42%
Messico Occ.	2.681	6.451	5.529	4.947	-582	-11%	2.266	85%
Altre aree	12.253	20.445	21.967	22.569	602	3%	10.316	84%
Totale	**53.863**	**91.990**	**96.274**	**104.109**	**7.835**	**8,1%**	**50.246**	**93,3%**

Fonte: CLIA Cruise Market Overview 2011. Nota (*): il dato non include l'area del Mediterraneo, espressa in altra voce.

Graf. 1.3] *Capacità schierata di posti letto per area di destinazione, quote 2000 e 2010.*



Fonte: CLIA Cruise Market Overview 2011

Nel mostrare infine una classifica dei dati di traffico registrati al 2010 dai porti crocieristici nel mondo, forniti dalle rispettive autorità portuali, Miami, con circa 4,15

Miami in testa nella classifica dei porti crocieristici mondiali

milioni di passeggeri transitati, si dimostra l'indiscussa "Cruise Capital of the World" seguita dai 3,67 milioni di movimenti a Port Everglades, che ridurrà in futuro il gap grazie alle toccate delle due navi da crociera più grandi del mondo (Oasis of the Seas e Allure of the Seas entrambe nella flotta di Royal Caribbean International). L'elenco resta dunque dominato da porti situati nelle, o prossimi alle, classiche aree della produzione crocieristica (i Caraibi tra tutte). Alle prime due posizioni si incontrano le realtà portuali americane che servono il principale bacino di domanda verso questo prodotto e dalle quali hanno origine gli itinerari verso i Caraibi e il Centro America. Dei porti europei, oltre ai già presenti Barcellona e Civitavecchia, il 2010 segna l'ingresso in classifica di Venezia, con 1,6 milioni di movimento passeggeri (2,35 e 1,95 i dati di Barcellona e Civitavecchia). Va a questi tre, ad ogni modo, il primato in termini di crescita nel periodo 2000-2010, con variazioni comprese tra il 310% e il 396%.

sono Barcellona, Civitavecchia e Venezia i porti europei nella top 10 mondiale

Per quanto riguarda l'ultimo anno è il porto messicano di Cozumel che ha fatto registrare la variazione più significativa e, grazie al +31% sul 2009, sale alla terza posizione lo scorso anno occupata da Port Canaveral.

Tab. 1.3] *I principali porti crocieristici nel mondo per traffico passeggeri, 2000-2010 valori assoluti e variazioni*

Porto	2000	2009	2010	var 2010/2000	var 2010/2009
Miami	3.364.643	4.110.100	4.150.000	23%	1,0%
Port Everglades*	2.737.389	3.139.820	3.674.226*	34%	17,0%
Cozumel	1.504.603	2.218.563	2.914.343	94%	31,4%
Bahamas -Nassau	1.807.200	2.403.707	2.790.193	54%	16,1%
Port Canaveral	3.788.621	2.468.439	2.722.751	-28%	10,3%
Barcelona	573.571	2.151.465	2.350.283	310%	9,2%
Civitavecchia	392.103	1.802.938	1.945.223	396%	7,9%
St. Thomas	1.486.661	1.507.623	1.751.328	18%	16,2%
Venezia	337.475	1.420.980	1.617.011	379%	13,8%
Isole Cayman	540.999	1.517.585	1.597.170	195%	5,2%

Fonte: elaborazioni su dati Medcruise, AAPA (American Association of Port Authorities) e singole realtà portuali
Nota (*): il dato include anche ca. 360.000 crociere di un giorno

1.2 L'Europa e il Mediterraneo

A partire da una prima panoramica mondiale, il presente paragrafo approfondisce l'area europea e mediterranea. Secondo una consolidata accezione si è soliti dividere in due macroaree il traffico crocieristico che coinvolge il continente europeo. Da una parte l'area mediterranea (che include dunque non solo i Paesi europei ma anche quelle destinazioni nordafricane, mediorientali ed asiatiche che si affacciano sul mare nostrum e sul Mar Nero) mentre dall'altra il resto dell'Europa che include – con alcune eccezioni - il traffico dei porti europei atlantici, baltici e scandinavi. La raccolta di dati e statistiche di questo paragrafo vedrà dunque spesso riproposta - e specificata – secondo questa distinzione.

il 36% dei croceristi imbarcati in porti europei lo ha fatto in porti italiani

Se si considerano solo i passeggeri in imbarco, oltre 5,2 milioni di crocieristi sono partiti da porti di Paesi dell'Unione Europea. Di questi, 4,3 milioni sono europei e di questi oltre 1,8 si sono imbarcati in porti italiani (pari al 35,8% sul totale) mentre il restante è arrivato da altri Paesi, con un incremento complessivo pari al 10% sull'anno precedente. Se si torna al 2005 l'incremento appare ancora più evidente, con una crescita dell'83% nel quinquennio.

Tab. 1.4] *Classifica dei Paesi europei per numero di crocieristi imbarcati, 2010*

PAESE	Imbarchi	%
Italia	1.888.000	35,80%
Spagna	1.155.000	21,90%
Grecia	837.000	15,90%
Francia	361.000	6,80%
Norvegia	336.000	6,40%
Portogallo	220.000	4,20%
UK	141.000	2,70%
Altri EU + 3	275.000	98,70%
EU+3	5.212.000	94,80%
Altri (Europa)	68.000	1,30%
Totale	**5.280.000**	**100,00%**

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition
Nota: Con EU+3 si intendono i paesi dell'Unione Europea + Islanda, Norvegia e Svizzera

La maggior parte dei crocieristi registrati dall'ECC, che tiene conto dei dati forniti dalle compagnie di crociera operanti in Europa, ha scelto una crociera nel Mediterraneo, con in crescita la quota di chi preferisce il Baltico o altre regioni.

Tab. 1.5] *Passeggeri in transito nei porti dei Paesi europei, 2010*

PAESE	Transiti	Quota %
Italia	5.403.000	21,40%
Spagna	4.911.000	19,50%
Grecia	4.473.000	17,80%
Francia	2.010.000	8,00%
Norvegia	1.793.000	7,10%
Portogallo	925.000	3,70%
UK	541.000	2,10%
Altri (dettaglio a dx)	3.671.000	14,80%
Altri EU + 3	161.000	0,60%
EU+3	23.888.000	94,80%
Altri (Europa)	1.312.000	5,20%
Totale	**25.200.000**	**100%**

→

Danimarca	529.000	2,10%	529
Svezia	517.000	2,10%	517
Estonia	391.000	1,60%	391
Malta	462.000	1,80%	462
Gibilterra (UK)	319.000	1,30%	319
Finlandia	315.000	1,30%	315
Germania	210.000	0,80%	210
Cipro	271.000	1,10%	271
Irlanda	177.000	0,70%	177
Polonia	140.000	0,60%	140
Islanda	147.000	0,60%	147
Benelux	193.000	0,80%	193

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition
Nota: Con EU+3 si intendono i paesi dell'Unione Europea + Islanda, Norvegia e Svizzera

il 21% del traffico complessivo dei porti europei è concentrato nei porti italiani

La movimentazione complessiva dei soli passeggeri in transito (escludendo dunque imbarchi e sbarchi) ha superato la soglia dei 25 milioni in 250 porti europei. Il dato segna un incremento del 6% sul valore rilevato nel 2009 e del 92% sul 2005. L'Italia resta saldamente in testa a questa classifica con il complesso dei porti nazionali a registrare un traffico pari al 21% sul totale continentale.

Se invece si considera solo il bacino Mediterraneo, il peso dell'Italia sale ulteriormente e raggiunge il 36% del traffico totale passeggeri e il 28% delle toccate navi grazie alle quasi 3.700 nei soli porti membri dell'associazione MedCruise.

l'Europa contribuisce come source market per il 30% al traffico complessivo mondiale

Se l'Europa viene considerata come source market e non come destinazione, si può osservare come il numero di cittadini del continente che ha acquistato una crociera nel 2010 è stato pari a quasi 5,5 milioni, in rappresentanza di circa il 30% del traffico mondiale. Una crescita costante negli anni, frutto della presenza in Europa di Paesi avanzati economicamente e con bacini di domanda potenzialmente significativi, dal reddito medio pro capite medio o elevato e per i quali la vacanza e il viaggio costituiscono un prodotto fondamentale all'interno della propria esperienza di vita. Si tratta soprattutto di una domanda turisticamente matura e maggiormente propensa ad effettuare esperienze turistiche nuove o alternative, tra le quali rientra dunque, a pieno titolo, la crociera.

Tab. 1.6] *Movimenti passeggeri e navi nei porti dei Paesi del Mediterraneo, 2010*

Paese	Totale Imbarchi e Sbarchi	Transiti	Totale Traffico	Totale Toccate navi	Peso % Traffico	Peso % Toccate
Italia	3.018.267	5.081.087	8.099.354	3.731	36,1%	28,0%
Spagna	2.156.453	2.930.288	5.086.741	2.280	22,7%	17,1%
Francia	330.162	1.358.319	1.688.481	1.097	7,5%	8,2%
Grecia	472.092	1.149.734	1.621.826	1.178	7,2%	8,8%
Turchia	206.836	979.063	1.185.899	1.084	5,3%	8,1%
Croazia	39.132	1.114.779	1.153.911	1.417	5,1%	10,6%
Portogallo	63.814	973.282	1.037.096	706	4,6%	5,3%
Tunisia	0	895.403	895.403	406	4,0%	3,0%
Malta	29.362	464.386	493.748	280	2,2%	2,1%
Cipro	106.678	272.231	378.909	378	1,7%	2,8%
Monaco	32.164	288.915	321.079	235	1,4%	1,8%
UK*	0	303.371	303.371	175	1,4%	1,3%
Ucraina	0	82.681	82.681	174	0,4%	1,3%
Slovenia	6.409	30.855	37.264	54	0,2%	0,4%
Russia*	2.454	20.055	22.509	27	0,1%	0,2%
Romania	0	21.286	21.286	58	0,1%	0,4%
Syria	14.908	0	14.908	31	0,1%	0,2%
Georgia	0	3.127	3.127	10	0,0%	0,1%

Fonte: Medcruise Statistic Report 2011. Nota: il dato si riferisce ai 69 membri Medcruise.
Nota*: per UK si comprende in questo caso unicamente il porto di Gibilterra

Un maggiore dettaglio sulla domanda di origine consente di verificare come nell'ultimo triennio quasi tutti i Paesi abbiano fatto registrare variazioni a doppia cifra. Tra il 2008 e il 2010 la Germania ha superato la soglia del milione di passeggeri, mentre meno decisa è la crescita del Regno Unito assieme all'Irlanda che comunque restano saldamente in testa a questa classifica europea. L'Italia, che consolida il suo terzo posto con il 16,3% sul totale complessivo, registra una significativa crescita: dal primo dato rilevato dall'ECC, nel 2003, che quantificava in

Tab 1.7] *Crocieristi per Paesi di provenienza, 2008-2010, valori assoluti in migliaia*

Paese di Origine	2008		2009		2010		Var. % 2010/08
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	
UK e Irlanda	1.477	33	1.533	31	1.622	30	+ 10%
Germania	907	21	1.026	21	1.219	22	+ 34%
Italia	682	12	799	16	889	16	+ 30%
Spagna	497	11	587	12	645	12	+ 30%
Francia	310	7	347	7	387	7	+ 25%
Altri	550	12	652	13	690	13	+ 25%
Totale	*4.422*	*100*	*4.944*	*100*	*5.452*	*100*	*+ 23%*

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition

sono 900.000 circa i crocieristi italiani del 2010

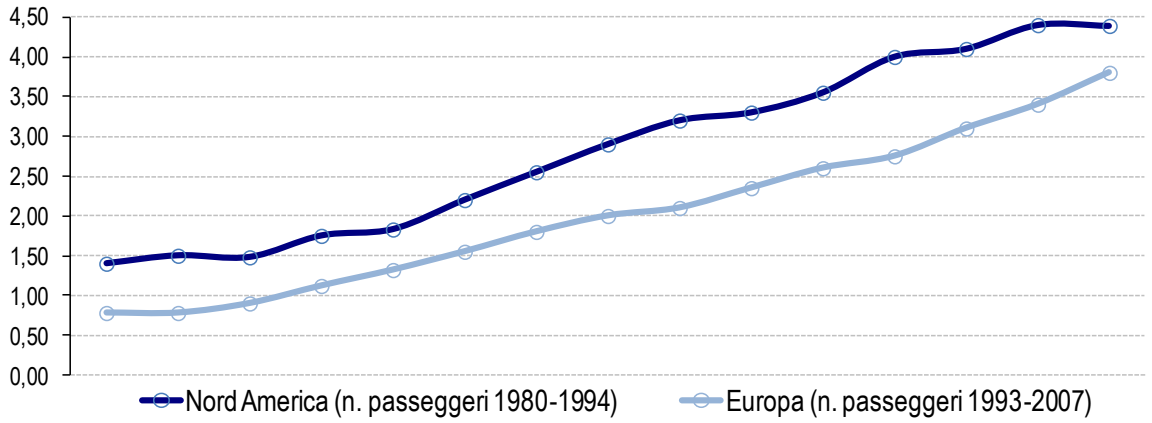
346.000 i crocieristi italiani, si è passati al dato 2010 pari a quasi 900.000.

La crescita segnata negli anni dalla domanda nordamericana sembra trovare simile andamento in quella europea. A conferma di ciò si presenta un'interessante elaborazione che mostra come in due distinti periodi di pari durata, il primo dal 1980 al 1994 e il secondo dal 1993 al 2007, gli andamenti della domanda nordamericana, nel primo periodo, e di quella europea, nel secondo, benché sempre differenti nei valori assoluti, appaiono pressoché identici nelle variazioni percentuali.

gli andamenti simili, ma in periodi diversi, della domanda nordamericana ed europea

Ciò che quest'elaborazione dimostra, dunque, è che, in termini di accelerazione della domanda di riferimento per l'industria crocieristica, è avvenuto di recente in Europa ciò che è accaduto in Nord America negli anni '80 fino a metà del decennio successivo.

Graf 1.4] *Evoluzione dei crocieristi nordamericani ed europei in 15 anni*



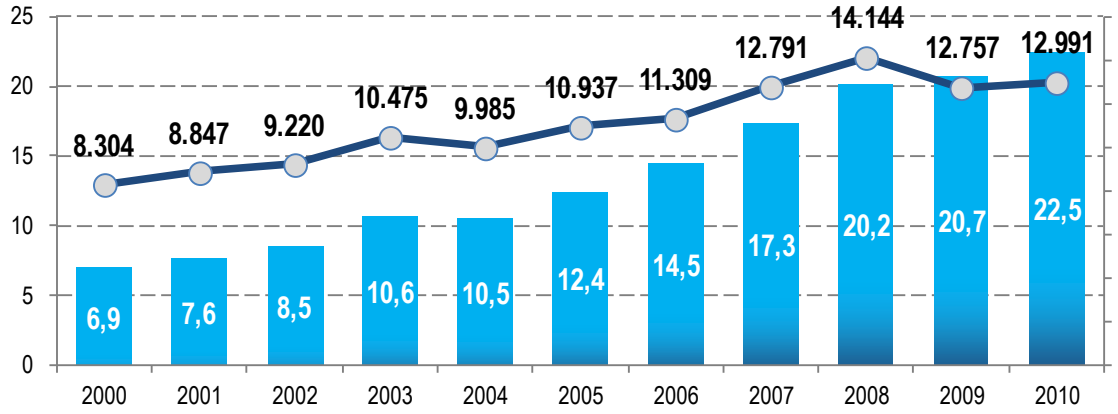
Fonte: D.Hanrahn, CEO di Celebrity Cruises, su fonte dati CLIA e European Cruise Council

Di conseguenza, seppur in modo molto cauto e con tutte le differenze del caso, sia di contesto geografico che di congiuntura temporale, si è autorizzati ad ipotizzare un trend per la domanda europea nei prossimi anni in linea con la dinamica nordamericana presentatasi dal 1995 ad oggi, che ha portato a raddoppiarne i valori assoluti.

23 milioni di passeggeri e 13.000 toccate navi nel Mediterraneo

Come già visto nel paragrafo precedente, tra il 2000 e il 2010 l'offerta di posti letto complessiva delle proposte di viaggio su itinerari mediterranei è triplicata, passando da poco più di 6.000 a 18.538, per una quota di mercato mondiale che sale dal 12% al 18%. Dal punto di vista del traffico, invece, quest'area ha fatto segnare nel 2010 un totale movimento passeggeri (somma dei traffici nei vari porti) pari ad oltre 23 milioni e un numero di toccate che

Graf 1.5] *L'andamento 2000-2010 del traffico passeggeri e toccate navi nel Mediterraneo*



Fonte: Medcruise Statistic Report 2011. Nota: il dato si riferisce ai 69 membri Medcruise.

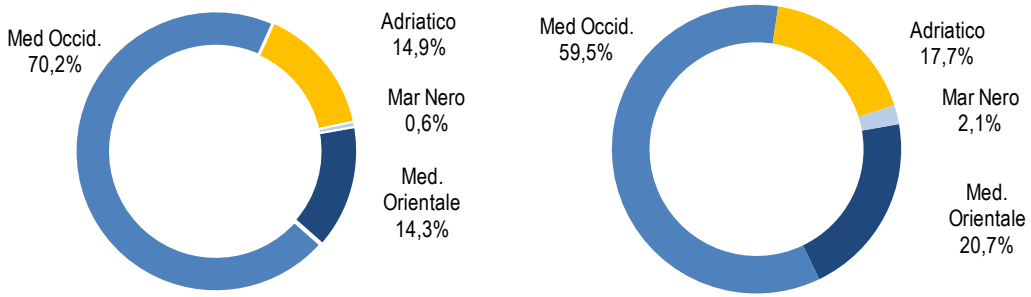
il Mediterraneo occidentale rappresenta l'area con maggior traffico dell'intero mare nostrum. In forte crescita nel decennio l'Adriatico

supera la soglia delle 13.000 dopo un leggero calo registrato nel 2009.

Va segnalato come tali dati siano riferiti all'insieme dei porti membri di MedCruise, l'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, che ad ogni modo è possibile stimare concentrino oltre l'80% del traffico complessivo Mediterraneo. Il grafico 1.5 mostra i dati a partire dal 2000 e permette di cogliere le variazioni nel decennio.

Distinguendo l'intero bacino in quattro macroaree, così come è abitudine nelle analisi MedCruise – Mediterraneo Ovest, Mediterraneo Est, Adriatico e Mar Nero - il traffico può essere ulteriormente analizzato e compreso. È in assoluto il Mediterraneo occidentale (che annovera i primi due porti dell'intero bacino, Barcellona e Civitavecchia, oltre a quelli delle Baleari e a Napoli, tra gli altri) la prima delle 4 aree a concentrare le quote più significative di traffico: il 70% circa per passeggeri, il 60% per toccate navi.

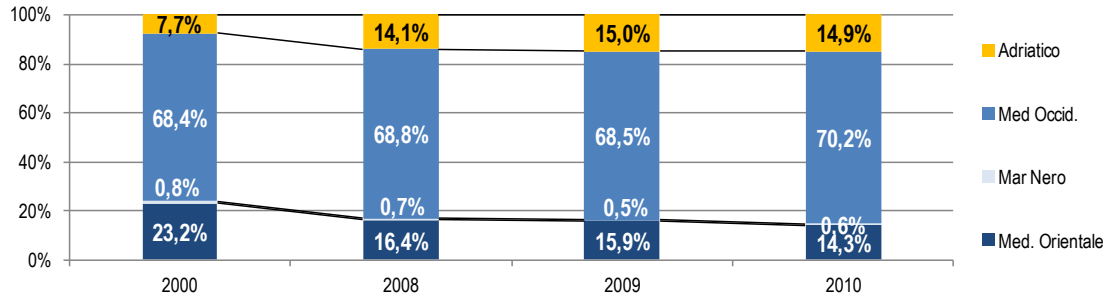
Graf. 1.6] *La concentrazione del traffico 2010 passeggeri (sinistra) e navi (destra) nelle 4 macroaree del Mediterraneo, quote percentuali*



Fonte: Medcruise Statistic Report 2011. Nota: il dato si riferisce ai 69 membri Medcruise.

Il Mediterraneo orientale e l'Adriatico registrano quote simili, soprattutto rispetto ai movimenti passeggeri, mentre è risibile la quota che l'associazione registra con riferimento ai propri porti membri che si affacciano sul Mar Nero.
Ponendo attenzione agli andamenti delle 4 aree nell'ultimo decennio si evince come la prima e l'ultima per quote di traffico abbiano mantenuto più o meno inalterate le quote, mentre è il Mediterraneo orientale ad aver perso significative quote di traffico a beneficio dell'Adriatico (grafico 1.7).

Graf 1.7] *L'andamento 2000-2010 della concentrazione del traffico passeggeri nelle 4 macroaree del Mediterraneo, quote percentuali*



Fonte: Medcruise Statistic Report 2011. Nota: il dato si riferisce ai 69 membri Medcruise.

Venezia è il primo porto mediterraneo (ed europeo) per traffico in imbarco/sbarco

La distribuzione dei flussi mediterranei per porto toccato è verificabile nella tabella che segue. Si distinguono due classifiche che permettono di comprendere in quali termini sia il Mediterraneo (che annovera non solo porti europei, tabella 1.8) ma anche – in questo caso - il Nord Europa (tabella 1.9) siano ormai significativamente coinvolti dal movimento crocieristico. I dati di traffico del 2010 registrati dai porti più importanti sono suddivisi per imbarchi/sbarchi e transiti così da comprendere anche il rapporto tra le due tipologie di traffico.

Tab. 1.8] *Principali porti del Mediterraneo, dati 2010, valori assoluti in migliaia*

	Imbarco / Sbarco	Transito	Totale traffico	Peso Imbarchi
Barcellona	1.263	1.085	2.348	54%
Civitavecchia	720	1.200	1.920	38%
Venezia	1.312	305	1.617	81%
Palma de Mallorca	568	778	1.346	42%
Pireo	510	700	1.210	42%
Napoli	50	1.068	1.118	4%
Dubrovnik	17	958	975	2%
Tunisi	0	850	850	0%
Livorno	50	775	825	6%
Santorini	0	758	758	0%
Totale 10 Mediterraneo	**4.490**	**8.477**	**12.967**	**35%**

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition

Tab. 1.9] *Principali porti del resto d'Europa, dati 2010, valori assoluti in migliaia*

	Imbarco / Sbarco	Transito	Totale traffico	Peso Imbarchi
Southampton	1.193	7	1.200	99%
Copenhagen	440	222	662	66%
Lisbona	63	385	448	14%
San Pietroburgo	0	428	428	0%
Stoccolma	40	375	415	10%
Tallin	0	389	389	0%
Helsinki	36	306	342	11%
Kiel	331	10	341	97%
Dover	255	52	307	83%
Bergen	2	291	293	1%
Totale 10 Resto Europa	**2.360**	**2.465**	**4.825**	**49%**

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition

Il dato fa emergere il porto di Venezia quale porto mediterraneo, ed europeo, con il maggior numero di crocieristi in imbarco e/o sbarco, seguita da Barcellona e Southampton.

Civitavecchia passa in 8 anni da 486 mila passeggeri a quasi 2 milioni

Nella tabella 1.10 è possibile osservare dati di crescita dal 2002 al 2010 e nella quale, dopo Barcellona e Civitavecchia si trovano Venezia, Palma de Mallorca, il porto del Pireo e Napoli, che ha perso posizioni rispetto allo scorso anno. Altre realtà nell'area, come i porti di Dubrovnik e Livorno, mostrano un andamento interessante,

Tunisi cresce del 515% tra il 2002 e il 2010

mentre ancora più significativa è l'attività fatta registrare dal porto di Tunisi (quest'ultimo poi però penalizzato dall'instabilità sociale e politica che ne ha segnato il 2011), con un aumento tra il 2002 e il 2010 del 515%. In crescita nell'ultimo anno, dopo le flessioni precedenti, l'attività del porto di Genova, storico punto di partenza per le crociere verso il Mediterraneo occidentale. Le proiezioni sulla chiusura dell'anno 2011 vedono Barcellona mantenere sì il primato europeo, insidiata però da Civitavecchia che, così come il porto catalano, supererà i 2,5 milioni di passeggeri. Al terzo posto si manterrà Venezia con una significativa crescita che la porterà fino ai 1,8 milioni di passeggeri movimentati.

a fine 2011 Civitavecchia insidierà il primato di Barcellona

Va sottolineato come Barcellona abbia raggiunto e mantenuto la posizione di vertice grazie ad un programma di investimenti - oltre 100 milioni di euro, tra fonti pubbliche e private, solo negli ultimi dieci anni - che hanno reso possibile accogliere contemporaneamente le tre più grandi navi che attualmente solcano il mediterraneo (Liberty of the Seas, Norwegian Epic e Carnival Magic), arrivando a registrare in un sol giorno il passaggio di 31.000 crocieristi a bordo di 8 navi.

Tab. 1.10] *Principali porti del Mediterraneo, dati di traffico complessivi 2002-2010*

Porto	2002	2009	2010	Var % 2010-2009	Var % 2010-2002
Barcellona	843.686	2.151.470	2.347.976	*9,1%*	*178,3%*
Civitavecchia	486.343	1.820.350	1.945.223	*6,9%*	*300,0%*
Venezia	507.547	1.420.980	1.617.011	*13,8%*	*218,6%*
Palma de Mallorca	658.443	1.237.360	1.347.009	*8,9%*	*104,6%*
Pireo	387.967	1.221.630	1.145.402	*-6,2%*	*195,2%*
Napoli	485.067	1.300.000	1.139.319	*-12,4%*	*134,9%*
Dubrovnik	296.958	845.603	1.025.429	*21,3%*	*245,3%*
Tunisi	145.647	752.246	895.403	*19,0%*	*515,0%*
Genova	567.506	671.468	860.290	*28,1%*	*51,6%*
Livorno	297.748	795.313	822.554	*3,4%*	*176,3%*

Fonte: singole Autorità Portuali. Precisiamo come con questa fonte la classifica risulti leggermente diversa da quella presentata in Tab 1.7 a fonte ECC, dal momento che Genova risulta al nono posto facendo uscire Santorini dalla top 10. Inoltre i dati 2010 sono, in alcuni casi, leggermente differenti

1.3 Il contributo all'economia territoriale

dai dati di traffico al contributo all'economia locale

L'attenzione di operatori ed analisti sulle dinamiche dei diversi comparti della macro industria turistica si concentra per lo più sui soli numeri di arrivi, presenze, visitatori, passeggeri, e così via, restituendo un quadro certamente essenziale per la comprensione del fenomeno ma non sufficiente a documentare di quest'ultimo le diverse caratteristiche, conseguenze, ricadute.

Nello specifico caso della crocieristica i documenti di studio ed analisi presentano sovente per lo più dati relativi al traffico nei porti e alla domanda finale acquisita dalle compagnie di crociera, rischiando di ingenerare l'idea errata di un comparto tenuto in piedi unicamente dalle due citate tipologie di azienda. In verità, come è noto, il processo produttivo si compone di un lungo elenco di soggetti che, attraverso il proprio contributo ed un impegno più o meno specifico, dedicato e costante, consentono al prodotto finale di essere composto, distribuito, venduto e gestito.

Un modo per fotografare l'intera industria crocieristica, per pesarne la rilevanza e coglierne la complessa articolazione, è rappresentato dagli studi di impatto economico e occupazionale che la stessa genera sui territori interessati. In tale direzione si sono mossi negli ultimi anni alcune associazioni di categoria o singole compagnie di crociera,

realizzando direttamente o commissionando studi in grado di fare luce sulle relazioni – prevalentemente di tipo economico – tra la produzione crocieristica e i sistemi territoriali coinvolti.

38 miliardi di dollari la stima dell'impatto dell'industria crocieristica sugli Stati Uniti secondo i calcoli CLIA

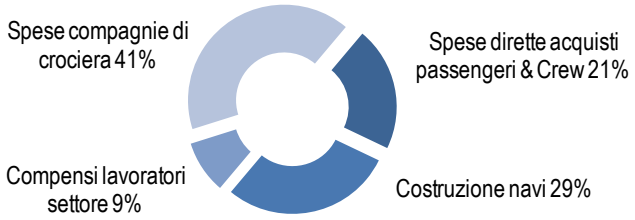
CLIA ha di recente reso noti i risultati dello studio "The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2010" tra i quali si legge che l'industria crocieristica nord americana ha generato quasi 330 mila posti di lavoro equivalenti a 15,2 miliardi di dollari di salari con un incremento rispettivamente del 5,1% e del 7% sull'anno precedente. L'impatto totale sfiora la soglia dei 38 miliardi di dollari anche in questo caso con un incremento notevole sul 2010. Da segnalare come, sull'intera economia americana, 10 Stati trattengano quasi l'80% dei benefici, a sottolineare la rilevanza della capacità del territorio di saperli acquisire e trattenere.

14,5 miliardi di euro quello sull'Europa secondo le stime ECC

L'edizione 2011 del "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" di European Cruise Council dichiara come il valore complessivo delle ricadute dirette, indirette e indotte dell'industria crocieristica nel vecchio continente sia stimabile in 14,5 miliardi di euro. Di essi – si veda nel successivo grafico 1.8 la distribuzione percentuale – il 41% è relativo alle spese sostenute dalle compagnie per la gestione della propria attività, il 29% è determinato dalle costruzioni delle navi, il 21% è legato alle spese sostenute dai passeggeri e dai membri degli equipaggi e il 9% dai compensi salariali ai lavoratori del settore. Sono dati che negli anni sono cresciuti, come dimostra la serie storica dal 2005 al 2010, mostrata nel grafico 1.9.

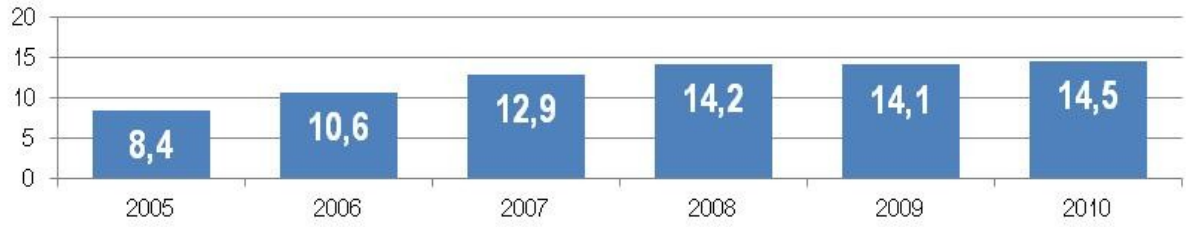
Va peraltro rilevato come la crescita dell'ultimo anno (pari al 3%) sia il risultato di un calo pari all'8% nel settore di costruzione di nuove navi compensato da una crescita delle rimanenti voci di spesa.

Graf. 1.8] *Ripartizione per voce di spesa dell'impatto economico in Europa dell'industria crocieristica, 2010*



Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition

Graf. 1.9] *Evoluzione impatto economico diretto in Europa 2005-2010*



Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition

Relativamente ai singoli Paesi, le spese generate nei primi tre trainano l'economia europea. Italia, Germania e UK valgono circa il 61% delle spese dirette della cruise industry in Europa registrando un aumento complessivo di quasi il 9% sull'anno precedente. Si tratta di effetti che coinvolgono i Paesi sia in veste di destinazioni turistiche che di residenza degli uffici e centri direzionali delle compagnie, nonché di sede di importanti cantieri navali.

Tab. 1.11] *Impatto economico complessivo per Paese, 2010*

Paese	Impatto economico diretto (miliardi di Euro)	Variazione sul 2009	Totale ULE	Controvalore (miliardi di Euro)
Italia	4,54	4.8%	99.057	2,95
UK	2,69	6.7%	58.604	2,12
Germania	2,31	20.2%	36.084	1,31
Spagna	1,19	6.0%	25.219	0,77
Francia	0,97	16.1%	13.012	0,58
Grecia	0,58	-3.0%	11.612	0,23
Top 6	12,15	5.4%	243.588	7,95
Altri paesi EU+3	2,33	-7.7%	69.938	1,32
Totale	**14,476**	**3.0%**	**307.526**	**9,278**

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition

2,2 miliardi di dollari di spese dirette da parte di crocieristi ed equipaggi nei Carabi, America Centrale, Sud America e Messico nella stagione 2008/2009

Riferito ad altri specifici territori è, ad esempio, lo studio realizzato da BREA per la FCCA (Florida-Caribbean Cruise Association) che nell'ultima edizione 2009, a partire da un'indagine sulla spesa dei consumatori, ha visto coinvolte 29 destinazioni localizzate nei Caraibi, America Centrale, Sud America e Messico. Il turismo crocieristico ha, secondo queste stime basate sull'ascolto di oltre 47.000 crocieristi e 16.000 membri di equipaggio, generato durante la stagione crocieristica 2008/2009 oltre 2,2 miliardi di dollari in spese dirette, circa 56.000 posti di lavoro e 720 milioni di dollari in salari correlati con un incremento del 28,8% rispetto alla precedente edizione realizzata nel 2005/2006.

Le vicine Isole Baleari – secondo i risultati di uno studio datato 2005 – acquisivano 72 milioni di euro di spesa diretta legata al traffico crocieristico che, includendo gli oltre 6,1 milioni di euro di stipendi per i lavoratori portuali coinvolti, portavano a stimare in quasi 80 milioni di euro l'impatto complessivo con un incremento di circa il 20% sull'anno precedente.

Altre singole destinazioni, anche italiane, sono state oggetto di diversi studi che però, generalmente, scontano la mancanza di applicazione di modelli (tra questi l'input-output) che permettano di cogliere appieno l'impatto economico del settore, fermandosi all'acquisizione di dati sulla spesa diretta del consumatore crocierista.

Anche le compagnie di crociera hanno contribuito a fare luce su questa dimensione del fenomeno commissionando analisi miranti a cogliere la rilevanza degli impatti diretti, indiretti e indotti della loro attività sui territori coinvolti dalla stessa. Il MIP Politecnico di Milano realizza da alcuni anni per Costa Crociere uno studio per determinare le ricadute sul territorio italiano della presenza e attività del gruppo (con i marchi Costa, Iberocruceros e Aida). Secondo i risultati dell'edizione 2011, il valore ammonta a 2,2 miliardi di euro quale somma di 880 milioni di spese dirette (che includono spese generali per gli approvvigionamenti; le spese per la costruzione e manutenzione delle navi della flotta; le commissioni alle agenzie di viaggi; i servizi portuali) e 70 milioni di euro di ulteriori spese sostenute sul territorio nazionale dai crocieristi clienti, capaci di generare, secondo le stime MIP, ricadute per altri 1,2 miliardi di euro.

le ricadute sull'Italia delle attività di Costa e MSC

MSC Crociere ha scelto di indagare nel dettaglio le conseguenze economiche della propria attività in Italia. Dallo studio del 2010, condotto dall'Università Ca'Foscari in collaborazione con Risposte Turismo, emerge come sia quantificabile in 1,5 miliardi di euro circa la ricaduta dell'attività della compagnia nel 2009 (somma di impatto economico diretto, indiretto ed indotto calcolato tramite l'applicazione di modelli input-output sul sistema Paese).

Il principale elemento attivatore dell'economia è – anche in questo caso – la spesa diretta (pari a 628 milioni di euro nel 2009), che è costituita a sua volta da due componenti: la spesa diretta dell'azienda imputabile all'Italia (510 milioni di euro) e la spesa diretta degli oltre 2 milioni di crocieristi che si sono imbarcati, sono sbarcati o hanno transitano nei porti italiani nel 2009 (118 milioni di euro).

parte prima

2 Il traffico crocieristico in Italia

2.1 Il traffico crocieristico in Italia nel 2010
2.2 L'evoluzione del traffico dal 2000 al 2010
2.3 Stime sul consuntivo 2011 e previsioni 2012

2.1 Il traffico crocieristico in Italia nel 2010

l'Italia protagonista della crocieristica nel Mediterraneo

L'Italia, così come l'intero bacino Mediterraneo di cui fa parte, è stata interessata dal fenomeno crocieristico per lo più a partire dagli anni Ottanta, imparandone a riconoscerne le potenzialità e avviando un percorso di specializzazione, o quanto meno di crescita e miglioramento, su tutti i fronti e business ad esso collegati: dalle aziende portuali alle agenzie di viaggio, dalle agenzie marittime agli altri operatori impegnati nella gestione di questa particolare tipologia di traffico. Oggi l'Italia, così come l'intero Mediterraneo, abbandonata la veste di destinazione emergente si presenta a tutti gli effetti come protagonista della geografia crocieristica mondiale, e deve interrogarsi sul mantenimento o rafforzamento di tale posizione alla luce delle dinamiche di mercato.

9,6 milioni di crocieristi – somma di imbarchi, sbarchi e transiti - sono passati nel 2010 nei porti italiani, grazie a 5.000 toccate navi

La domanda che transita presso i principali porti italiani, o che da essi si imbarca o sbarca, ha assunto negli anni una dimensione via via sempre più significativa che, spesso, ha superato le previsioni. Il dato consuntivo del 2010 è uno di questi, con un traffico complessivo somma di quelli riferiti a ciascuno dei porti coinvolti pari a 9.651.115 crocieristi. Oltre 9 milioni di persone si sono imbarcate o sono sbarcate o hanno transitato in scali crocieristici italiani, grazie a quasi 5.000 toccate delle navi impegnate in itinerari comprendenti porti della penisola.

3 porti hanno superato il milione di passeggeri movimentati e concentrano quasi il 50% dell'intero traffico nazionale

Sono 3 i porti che hanno superato nel 2010 il milione di passeggeri. Spetta a Civitavecchia il primato nazionale, con quasi 2 milioni di passeggeri e 900 toccate navi, a concentrare rispettivamente il 20,2% e il 18,5% del traffico. Seguono Venezia con 1,6 milioni di passeggeri e 629 toccate e Napoli con rispettivamente 1,1 milioni e 540. Mettendo una

Tab. 2.1] *I porti crocieristici italiani, traffico complessivo 2010, valori assoluti e percentuali*

	Porto	Regione	2010		Valori % sul totale	
			Passeggeri movimentati	Toccate navi	Passeggeri movimentati	Toccate navi
1	Civitavecchia	LAZIO	1.945.223	900	20,2%	18,5%
2	Venezia	VENETO	1.617.011	629	16,8%	12,9%
3	Napoli	CAMPANIA	1.139.319	540	11,8%	11,1%
4	Genova	LIGURIA	860.290	261	8,9%	5,4%
5	Livorno	TOSCANA	822.554	508	8,5%	10,4%
6	Savona	LIGURIA	780.680	174	8,1%	3,6%
7	Bari	PUGLIA	507.714	152	5,3%	3,1%
8	Palermo	SICILIA	394.885	184	4,1%	3,8%
9	Messina	SICILIA	374.441	217	3,9%	4,5%
10	Catania	SICILIA	250.384	113	2,6%	2,3%
11	Olbia	SARDEGNA	184.623	93	1,9%	1,9%
12	Cagliari	SARDEGNA	159.753	79	1,7%	1,6%
13	Ancona	MARCHE	135.858	51	1,4%	1,0%
14	Salerno	CAMPANIA	98.815	54	1,0%	1,1%
15	Sorrento	CAMPANIA	68.317	146	0,7%	3,0%
16	Trapani	SICILIA	48.000	n.d.	0,5%	n.d.
17	La Spezia	LIGURIA	44.874	44	0,5%	0,9%
18	Portofino	LIGURIA	39.337	97	0,4%	2,0%
19	Giardini Naxos	SICILIA	31.079	156	0,3%	3,2%
20	Brindisi	PUGLIA	28.489	38	0,3%	0,8%
21	Portoferraio	TOSCANA	24.473	81	0,3%	1,7%
22	Capri	CAMPANIA	20.447	70	0,2%	1,4%
23	Trieste	F.V.G.	15.577	27	0,2%	0,6%
24	Amalfi	CAMPANIA	13.095	54	0,1%	1,1%
25	Siracusa	SICILIA	11.532	90	0,1%	1,8%
26	Alghero	SARDEGNA	11.386	n.d.	0,1%	n.d.
27	Ravenna	EM. ROMAGNA	10.328	26	0,1%	0,5%
28	Porto Venere	LIGURIA	8.156	33	0,1%	0,7%
29	Porto Empedocle	SICILIA	1.582	11	0,0%	0,2%
30	Porto Cervo	SARDEGNA	1.007	13	0,0%	0,3%
31	Otranto	PUGLIA	720	9	0,0%	0,2%
32	Lerici	LIGURIA	594	7	0,0%	0,1%
33	Positano	CAMPANIA	480	8	0,0%	0,2%
34	Licata	SICILIA	92	1	0,0%	0,0%
			9.651.115	**4.866**	**100%**	**100%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri. Nota: il dato di Olbia include Porto Torres e Golfo Aranci.

altri 4 porti hanno superato quota 500.000 passeggeri e, assieme ai primi tre, sfiorano l'80% del traffico nazionale

soglia passeggeri a 500.000, altri 4 porti l'hanno superata: Genova, Livorno, Savona e Bari. I primi 3 porti concentrano il 50% dei movimenti passeggeri nazionali, percentuale che sale all'80% circa con il contributo dei 4 seguenti.

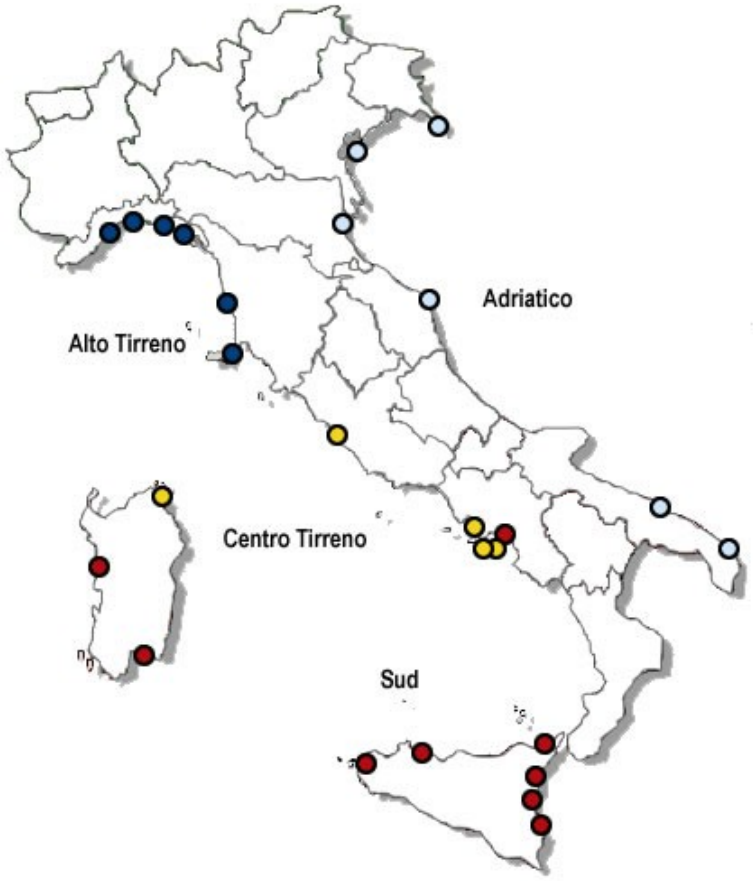
Un dato ad ogni modo particolarmente importante è dato dal totale di oltre 30 porti che nel 2010 risultavano interessati dal traffico crocieristico.

oltre 30 porti italiani sono stati interessati dal traffico crocieristico nel 2010

A partire dai dati appena forniti si offre al lettore la possibilità di analizzare nelle pagine che seguono il traffico crocieristico secondo diverse prospettive: per macroarea, su scala regionale e per tipologia di traffico.

Le quattro macroaree individuate possono essere lette graficamente nella figura 2.1. Questa suddivisione, che verrà riproposta anche successivamente, individua l'Alto Tirreno con i porti di Genova, La Spezia, Livorno, Portoferraio, Savona, Portofino; l'Adriatico, con Ancona, Bari, Brindisi, Ravenna, Trieste e Venezia; il Centro Tirreno con Capri, Civitavecchia, Napoli, Olbia e Amalfi, e il Sud che comprende i porti di Alghero, Cagliari, Catania, Giardini Naxos, Messina, Palermo, Salerno, Siracusa e Trapani.

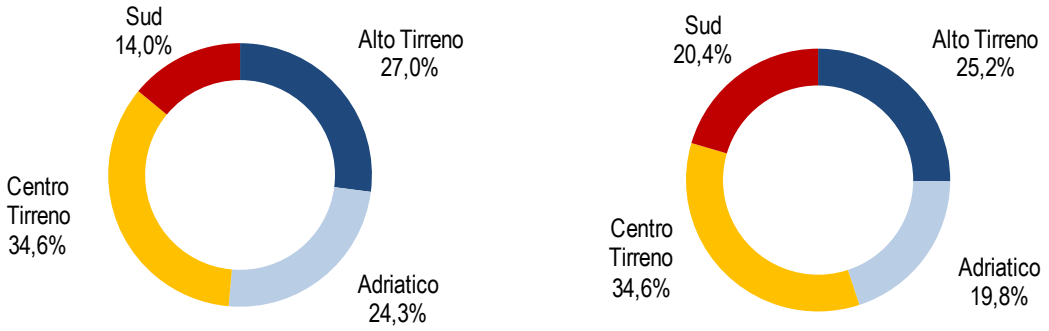
Fig. 2.1] *I porti divisi per macroaree*



una distribuzione per aree del Paese vede primeggiare il Centro Tirreno

La ripartizione del traffico secondo questa lettura segna una distribuzione tutto sommato equilibrata, soprattutto nelle toccate navi, con il Centro e Alto Tirreno che assieme concentrano oltre il 60% sia per toccate che per passeggeri.

Graf. 2.1] *Il traffico 2010 diviso per macroaree, movimentazione passeggeri (a sinistra) e toccate navi (a destra)*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

più della metà delle regioni italiane è interessata da traffico crocieristico

Sono più della metà del totale complessivo le regioni italiane interessate dal traffico crocieristico. La tabella che segue permette di valutare la quota di passeggeri movimentati nel 2010 ripartiti per singola regione. Si nota come il traffico si concentri principalmente in 5 di esse (Lazio, Liguria, Veneto, Campania e Sicilia), capaci di superare il milione di movimenti, e con due sole di esse a far registrare quote al momento scarsamente significative. In aggiunta a quanto si evince dalla tabella 2.2, va ricordato come la Calabria entrerà ufficialmente nelle classifiche del 2011 grazie al traffico nel porto di Crotone.

a regioni che contano sull'attività di un unico terminal se ne affiancano altre caratterizzate dalla presenza di più scali crocieristici

A differenziare i singoli contesti territoriali vi sono, anche limitatamente alle prime posizioni, casi nei quali il totale regionale è determinato da un unico scalo, capace da solo di raggiungere livelli particolarmente alti di traffico (è il caso del Lazio con Civitavecchia e del Veneto con Venezia), ed altri nei quali esso è frutto del concorso di più porti (la Liguria con 6, la Campania con 7 e la Sicilia con 8), per quanto anche in questi con uno (Napoli per la Campania), due (Genova e Savona per la Liguria) o tre (Palermo, Messina e Catania per la Sicilia) a garantire gran parte del risultato complessivo. Le colonne di destra consentono un rapido confronto tra la distribuzione del traffico per passeggeri e per navi, evidenziando casi di regioni, le prime tre in classifica, nelle quali si è in grado di accogliere le navi di nuova generazione capaci di assicurare significativi flussi di traffico per singola toccata, e casi di altre (Campania e Sicilia ad

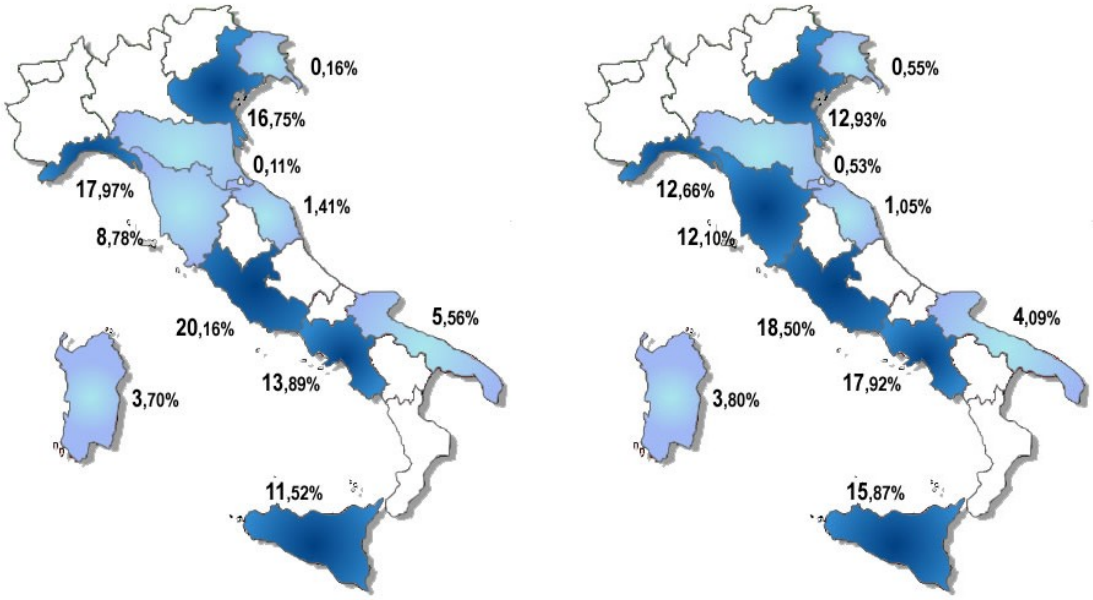
esempio) che concorrono ai totali di traffico attraverso più scali e dunque più toccate navi.

Tab. 2.2] *Il traffico crocieristico per regione, 2010, valori assoluti e quote percentuali*

		2010		Valori % sul totale	
Porti	Regione	Passeggeri movim.	Toccate navi	Passegg	Toccate navi
1	LAZIO	1.945.223	900	20,16%	18,50%
6	LIGURIA	1.733.931	616	17,97%	12,66%
1	VENETO	1.617.011	629	16,75%	12,93%
7	CAMPANIA	1.340.473	872	13,89%	17,92%
8	SICILIA	1.111.995	772	11,52%	15,87%
2	TOSCANA	847.027	589	8,78%	12,10%
3	PUGLIA	536.923	199	5,56%	4,09%
4	SARDEGNA	356.769	185	3,70%	3,80%
1	MARCHE	135.858	51	1,41%	1,05%
1	FRIULI VENEZIA GIULIA	15.577	27	0,16%	0,55%
1	EMILIA ROMAGNA	10.328	26	0,11%	0,53%
34	**TOTALE 2010**	**9.651.115**	**4.866**	**100%**	**100%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Fig. 2.2] *Ripartizione per regione del traffico crocieristico italiano 2010. Passeggeri (sinistra) e toccate navi (destra)*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Tornando a considerare i singoli porti è interessante notare come si distribuisca il traffico in transito rispetto a quello di imbarchi e sbarchi. E' una distinzione che permette di comprendere meglio se un terminal giochi nel settore più un ruolo da home port (punto di inizio e/o fine di una crociera) o da port of call (tappa intermedia). Seppur in un processo

che sta progressivamente smussando la citata differenza, grazie al tentativo delle imprese di crociera di consentire al cliente l'imbarco nel porto più vicino al luogo di provenienza senza obbligarlo a raggiungere l'unico porto di inizio crociera – cosa possibile nei casi di itinerari cosiddetti turn around, ripetitivi nel loro sviluppo - resta comunque significativo distinguere tra queste due categorie di scali. L'essere interessati dalla domanda crocieristica per lo più come porto di imbarco/sbarco o come porto di transito si traduce in una serie di problematiche gestionali da presidiare e di opportunità da sviluppare spesso differenti (accordi con altri terminal di arrivo in città, sviluppo di pacchetti di ospitalità per il prolungamento della permanenza nell'area, escursioni, comportamenti di spesa e impatto economico generato sul territorio, solo per citarne alcuni).

Venezia (che con Savona è il porto italiano più caratterizzato da un profilo home port) è in testa alle classifiche mediterranea ed europea per passeggeri in imbarco/sbarco

Nella classifica di traffico generato da imbarchi e sbarchi (tabella 2.3) è Venezia a spiccare in modo netto sugli altri, con oltre 1,3 milioni di passeggeri, un dato che la mette in testa anche alle classifiche mediterranee ed europee del 2010 seguita da Barcellona e Southampton (rispettivamente 1,26 e 1,19 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati). Seguono Civitavecchia, Savona e Genova, tutti con un totale superiore a 500.000. Venezia e Savona, seguiti a poca distanza da Genova, rappresentano poi i porti italiani caratterizzati dalla più evidente concentrazione del traffico in imbarco e sbarco su quello complessivo.

Tab. 2.3] *I primi 10 porti per traffico in imbarco e sbarco, 2010*

#	Porto	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi + sbarchi	Totale	Toccate navi	Peso imbarchi
1	Venezia	659.587	653.308	1.312.895	1617.011	629	81%
2	Civitavecchia	321.346	323.101	644.447	1.945.223	900	33%
3	Savona	303.111	300.337	603.448	780.680	174	77%
4	Genova	285.279	286.303	571.582	860.290	261	66%
5	Bari	98.786	104.379	203.165	507.714	152	40%
6	Napoli	82.831	81.407	164.238	1.139.319	540	14%
7	Palermo	26.473	25.292	51.765	394.885	184	13%
8	Catania	24.222	23.052	47.274	250.384	113	19%
9	Livorno	23.616	22.717	46.333	822.554	508	6%
10	Ancona	18.711	19.315	38.026	135.858	51	28%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Civitavecchia e Napoli sono ai primi posti per passeggeri in transito

Relativamente al traffico in transito, invece, la classifica (tabella 2.4) vede primeggiare Civitavecchia con 1,3 milioni di passaggi, seguita da Napoli che sfiora quota 1 milione. È interessante notare i casi dei due porti siciliani di Palermo e Messina che si attestano tra le prime posizioni di questa classifica pur non primeggiando nel totale.

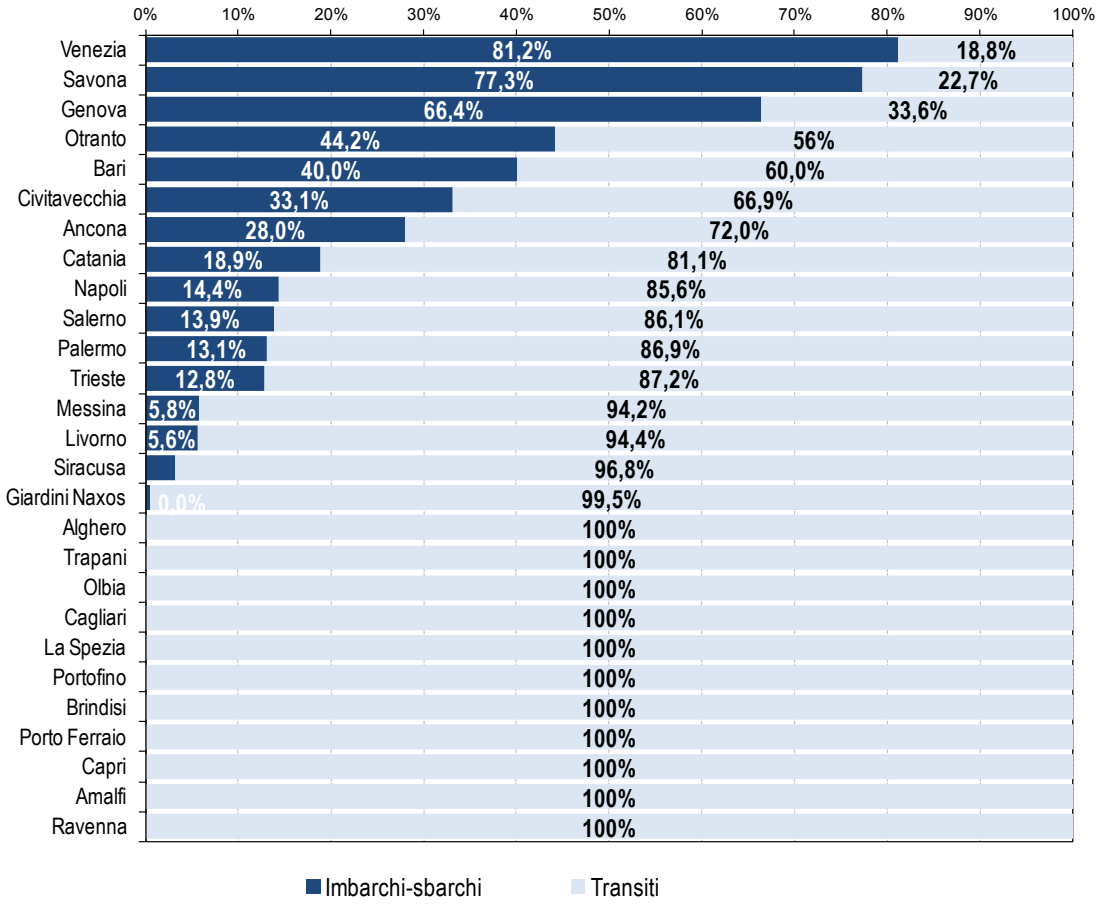
Tab. 2.4] *I primi 10 porti per traffico in transito, 2010*

#	Porto	Transiti	Totale	Toccate navi	Peso transitii
1	Civitavecchia	1.300.776	1.945.223	900	67%
2	Napoli	975.081	1.139.319	540	86%
3	Livorno	776.221	822.554	508	94%
4	Messina	352.579	374.441	217	94%
5	Palermo	343.120	394.885	184	87%
6	Bari	304.549	507.714	152	60%
7	Venezia	304.116	1.617.011	629	19%
8	Genova	288.708	860.290	261	34%
9	Catania	203.110	250.384	113	81%
10	Olbia	184.623	184.623	93	100%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Il grafico 2.2 traduce le informazioni fornite in una serie di istogrammi che dividono, in termini percentuali, il traffico di ciascun porto tra imbarchi e sbarchi, da una parte, e transiti dall'altra. Oltre a vedere riproposte le due classifiche indicate nelle precedenti tabelle, consente di evidenziare come per soli 3 scali italiani la prima componente superi la seconda, e per altri 3 rappresenti più di un quarto del traffico totale, mentre negli altri casi molto spesso si determinano situazioni pure di solo transito.

Graf. 2.2] *Distribuzione percentuale del traffico tra imbarchi–sbarchi e transiti, 2010*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri.

2.2 L'evoluzione del traffico dal 2000 al 2010

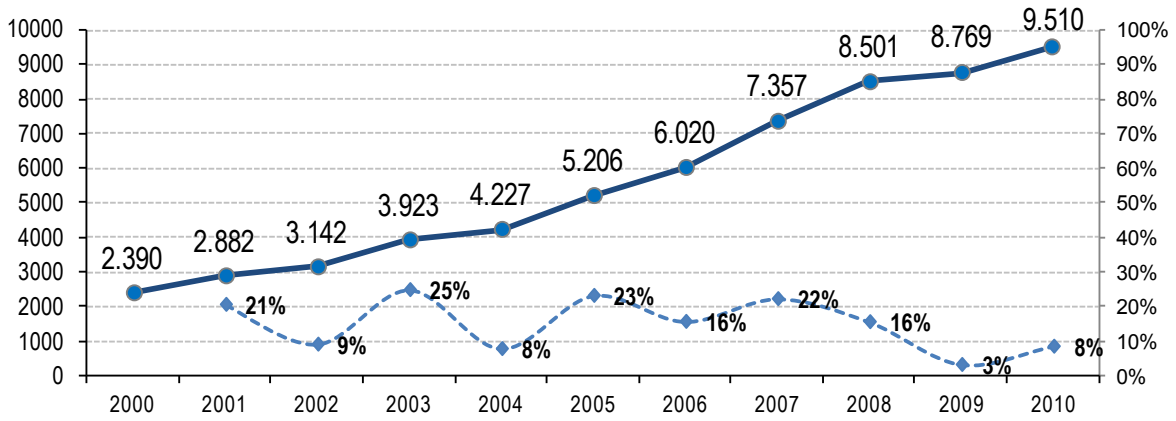
La domanda che transita presso i porti italiani, o che da essi si imbarca o sbarca, ha assunto negli anni una dimensione via via crescente.

Nel grafico seguente si riporta l'andamento del numero di passeggeri degli ultimi anni, considerando la somma del traffico afferente i principali 25 scali italiani dal 2000 al 2010. Si tratta di un dato sottostimato rispetto alla totalità del movimento crocieristico nei porti italiani dal momento che esclude alcune realtà minori di cui non è stato possibile acquisire l'intera serie storica di dati di traffico, per quanto il loro contributo sia fino ad oggi contenuto, mentre potrebbe crescere in futuro grazie ad una serie di investimenti in programma per adeguare la propria offerta e diventare sempre più competitivi (ci si riferisce ai casi di Alghero, Trapani, Sorrento, Positano, Otranto, Porto Venere, Porto Empedocle, Lerici, Licata e Porto Cervo che oggi movimentano complessivamente circa 140.000 passeggeri).

il traffico nei porti italiani quadruplica dal 2000 al 2010

Dai quasi 2,4 milioni di movimenti del 2000 si quadruplica il totale passando ai 9,5 milioni del 2010 (+397%), per una media delle variazioni annue pari al 15%. Andando ad osservare le variazioni dei singoli anni rispetto al precedente, si vede come la crescita si mantenga sempre molto sostenuta ed ha nel 3% sull'anno precedente (2009 su 2008) il suo valore più basso.

Graf. 2.3] *Andamento complessivo movimento passeggeri e tasso di crescita 2000-2010 nei principali 25 porti italiani, valori in migliaia*

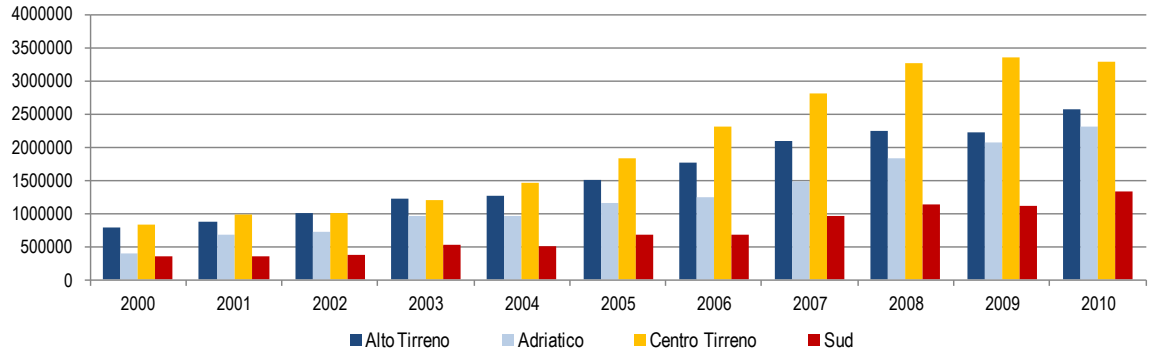


Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

sono il Centro Tirreno e l'Adriatico le due aree a maggior crescita nel decennio

Il grafico e la tabella che seguono permettono di cogliere la crescita della movimentazione passeggeri secondo le già indicate quattro macroaree. Se dal 2000 al 2003 le due prime (Centro ed Alto Tirreno) crescono appaiate, è dal 2004 che, trainata dai risultati di Civitavecchia, l'area centrale cresce a tassi superiori affermandosi nettamente come principale area crocieristica nazionale (3,29 milioni). Secondo dinamiche simili, trainate in questo caso da Venezia, l'Adriatico, appaiato oltre dieci anni fa al Sud in termini di passeggeri movimentati, cresce a tassi sostenuti fino a superare già nel 2009 i 2 milioni di passeggeri movimentati avvicinandosi all'Alto Tirreno (nel 2010 rispettivamente 2,31 e 2,57 milioni). Il Sud, nonostante le potenzialità derivanti da clima e appeal turistico, pur registrando un tasso di crescita di tutto rispetto nel decennio trascorso, resta l'area più debole sul quadro nazionale.

Graf. 2.4] *Andamento complessivo passeggeri movimentati dal 2000 al 2010 per macroarea*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Tab. 2.5] *Crescita passeggeri movimentati per macroarea, valori assoluti in milioni e variazioni 2010/2000 e 2010/2009*

	Totale	Alto Tirreno	Adriatico	Centro Tirreno	Sud
2000	2,39	0,85	0,40	0,84	0,37
2009	8,77	2,22	2,08	3,35	1,12
2010	9,51	2,57	2,31	3,29	1,33
2010/2000	298%	228%	480%	291%	265%
2010/2009	8%	16%	11%	-2%	19%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Le variazioni annuali complessive e di ciascuna macroarea (tabella 2.6) si presentano quasi tutte in doppia cifra, e solo in 5 casi, 3 dei quali riferiti al Sud, risultano negative, ancorché sempre nell'ordine dell'uno o due punti percentuali.

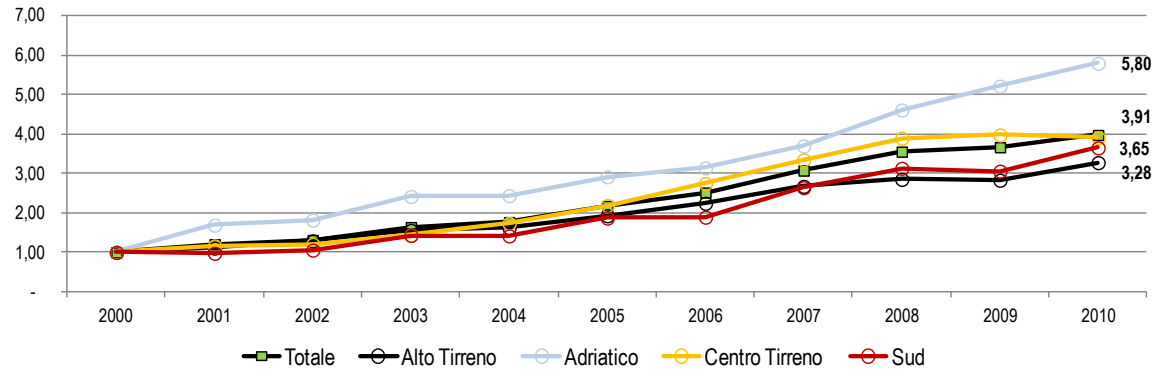
Tab. 2.6] *Crescita annuale dal 2000 al 2010 dei passeggeri movimentati per macroarea*

Var annua	Totale	Alto Tirreno	Adriatico	Centro Tirreno	Sud
2001/2000	21%	11%	69%	16%	-2%
2002/2001	9%	16%	8%	4%	8%
2003/2002	25%	21%	33%	19%	35%
2004/2003	8%	4%	1%	21%	-1%
2005/2004	23%	19%	20%	26%	32%
2006/2005	16%	16%	8%	25%	1%
2007/2006	22%	19%	18%	22%	39%
2008/2007	16%	7%	25%	16%	19%
2009/2008	3%	-1%	13%	2%	-2%
2010/2009	8%	16%	11%	-2%	19%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Ponendo il 2000 quale anno indice e facendo assumere ad esso valore 1 per i confronti successivi, è possibile mostrare in altro modo la crescita del traffico passeggeri. Dal grafico che segue si evince come sia stato l'Adriatico, indice pari a 5.8, a far segnare la crescita maggiore nel decennio.

Graf. 2.5] *Crescita indicizzata del traffico passeggeri 2000-2010 per macroarea*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

La tabella 2.7 permette di cogliere i diversi tassi di crescita che hanno caratterizzato l'incremento nel numero dei passeggeri di quasi tutti i porti precedentemente considerati (escono Amalfi, Capri, Giardini Naxos e Portofino la cui serie storica non è sufficientemente dettagliata per consentire una comparazione ottimale).

i primi 20 porti hanno segnato una crescita nel decennio, con indici particolarmente elevati per alcuni di essi

Il 2000 funge da anno indice ed assume valore 1 per i confronti successivi. Dai dati si evince subito come ogni anno si registri pressoché dovunque un incremento (indice medio pari a 3,9) con una casistica, ad ogni modo, particolarmente variegata, che trova le sue espressioni più alte nelle realtà di Ravenna (8,91), Bari (8,37, era 9,36 nel 2009), Savona (6,5) e Catania (5,9). Degne di rilievo sono le variazioni fatte registrare da Civitavecchia e Venezia, con indici pari a 4,96 e 4,79, perché riferite a porti che presentano valori assoluti di traffico particolarmente alti.

Discorso a parte va fatto per il porto di Brindisi il quale nel 2004 registra i primi dati di traffico crocieristico, comunque marginali, e da lì li incrementa di anno in anno giungendo ad un valore assoluto che lo pone al diciannovesimo posto nella classifica italiana ma che si traduce in un indice pari a quasi 25 punti, decisamente fuori scala rispetto a tutti gli altri.

Per Ancona e Salerno invece si è scelto di non considerare i dati di traffico fino al 2004 nel primo caso e 2006 nel secondo perché decisamente risibili, con il rischio di trovarsi poi di fronte ad indici talmente elevati da risultare poco

significativi: per questa ragione per il primo e per il secondo caso citato si è scelto di indicare rispettivamente nel 2005 e 2007 l'anno indice.

Tab. 2.7] *Crescita indicizzata del traffico passeggeri 2000-2010 in 20 porti italiani*

Anno	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	2010
porto	***v.a.***	*Valori indicizzati (anno 2000=1*)*										***v.a.***
Brindisi**	n.d.	-	-	-	1	9,33	2,18	9,03	1,76	1,53	24,97	284.89
Ravenna	1.027	2,49	2,84	46,59	14,61	12,66	4,36	6,43	8,63	10,06	8,91	9.153
Bari	60.660	2,4	3,35	3,53	4,33	4,47	5	5,8	7,68	9,36	8,37	507.714
Savona	120.071	0,91	0,88	1,63	4,41	5,27	4,93	6,34	6,42	5,91	6,50	780.680
Catania	42.616	1,1	0,54	0,61	1,37	1,61	1,99	2,64	2,27	4,26	5,88	250.384
Salerno*	n.d.	-	-	-	-	-	-	1	1,75	2,02	5,30	98.815
Civitavecchia	392.103	1,19	1,24	1,42	1,68	2,51	3,24	3,97	4,64	4,6	4,96	1.945.223
Venezia	337.475	1,56	1,5	2,04	2,01	2,42	2,62	2,97	3,6	4,21	4,79	1.617.011
Olbia	43.376	0,98	1	0,91	0,64	0,71	1,64	2,35	4,83	5,42	4,26	184.623
Cagliari	39.491	0,42	0,51	1,2	1,19	0,9	0,61	1,61	2,28	2,85	4,05	159.753
Livorno	228.996	1,15	1,3	1,59	1,69	2,02	2,65	3,11	3,71	3,47	3,59	822.554
Ancona*	n.d.	-	-	-	-	1	0,48	1,23	1,55	1,9	3,43	135.858
Messina	126.023	0,89	1,16	1,92	1,74	1,83	2,01	2,33	2,68	2,01	2,97	374.441
La Spezia**	n.d.	-	1	1,69	1,63	2,35	4,06	5,19	3,25	2,03	2,93	44.874
Napoli	405.639	1,16	1,2	1,51	1,91	2,05	2,4	2,84	3,05	3,2	2,81	1.139.319
Palermo	157.092	1,15	1,26	1,32	1,23	2,1	2,04	3	3,43	3,05	2,51	394.885
Genova	407.974	1,16	1,39	1,51	0,76	0,89	1,16	1,28	1,34	1,65	2,11	860.290
Trieste**	n.d.	-	1	1	0,87	1,15	2,96	4,1	6,57	0,47	1,17	15.577
Porto Ferraio	27.684	0,95	1,01	0,84	0,82	0,72	0,97	0,94	0,78	0,52	0,88	24.473
Siracusa**	n.d.	-	-	-	-	1	0,51	0,3	0,5	0,44	0,65	11.532

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati forniti dalle singole Autorità Portuali o Società di gestione dei Terminal.
* Poiché il porto di Ancona ed il porto di Salerno hanno fatto registrare traffico marginale in transito sino al 2004 e 2006 si è scelto di considerare rispettivamente il 2005 e 2007 quale anno indice per effettuare calcoli ed addivenire a risultati interpretabili. ** Negli altri casi il primo anno disponibile è considerato come anno indice.

Per una "visualizzazione geografica" delle performance di crescita nel decennio, si ripresenta una mappa (figura 2.3) che in corrispondenza di ciascun porto fornisce tanto il tasso di crescita dei movimenti passeggeri dal 2000 al 2010 che quello più recente, dal 2009 al 2010.
Solo Trieste non fa registrare un incremento percentuale a tre cifre nel decennio, mentre 4 scali presentano una diminuzione nell'ultimo anno rispetto al 2009.

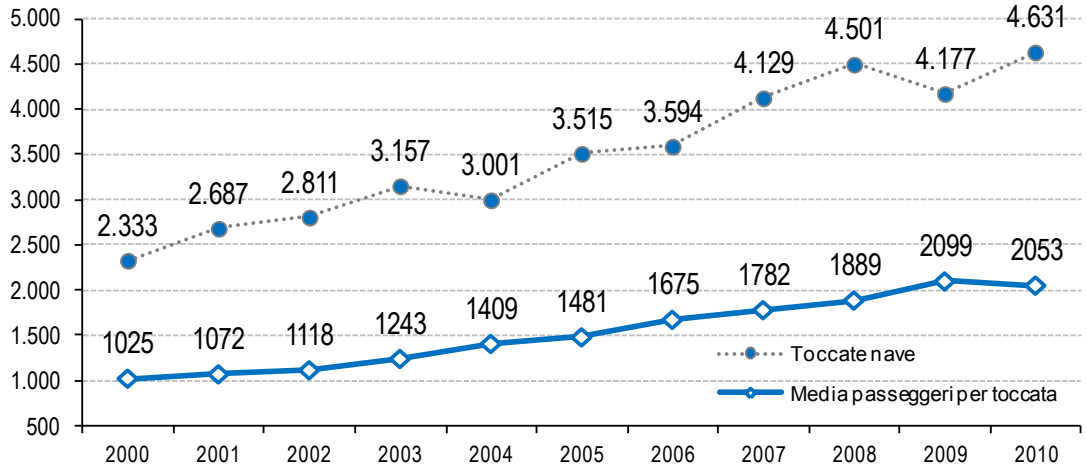
Fig. 2.3] *La crescita del traffico passeggeri nei principali porti crocieristici italiani, variazioni 2010/2000 e 2010/2009*

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri
Nota: poiché il porto di Ancona ed il porto di Salerno hanno fatto registrare traffico marginale in transito sino al 2004 e 2006 si è scelto di considerare rispettivamente il 2005 e 2007 quale anno di riferimento nella variazione complessiva, per effettuare i calcoli ed addivenire a risultati interpretabili. Per Trieste e La Spezia l'anno di riferimento è il 2002, primo dato disponibile.

la media passeggeri per toccata nave passa in dieci anni da 1.000 a 2.000

Anche attraverso il filtro del traffico navi l'Italia, come somma dei dati registrati dai singoli porti, presenta un andamento crescente con due sole flessioni nel 2004 e 2009. Dalle 2.333 toccate del 2000 si passa alle 4.631 del 2010 per una variazione pari al 73%. La differenza tra i tassi di crescita passeggeri e navi è da attribuire – tra gli altri fattori – anche alla dimensione media di queste ultime che, caratterizzate nel loro movimento da tassi di occupazione sempre molto alti, consentono ai porti di acquisire un traffico passeggeri per nave sempre maggiore. Nel grafico che segue si mostrano due serie, una afferente i valori assoluti delle toccate navi e l'altra alla media passeggeri per toccata, che dai circa 1.000 del 2000 raddoppia in dieci anni.

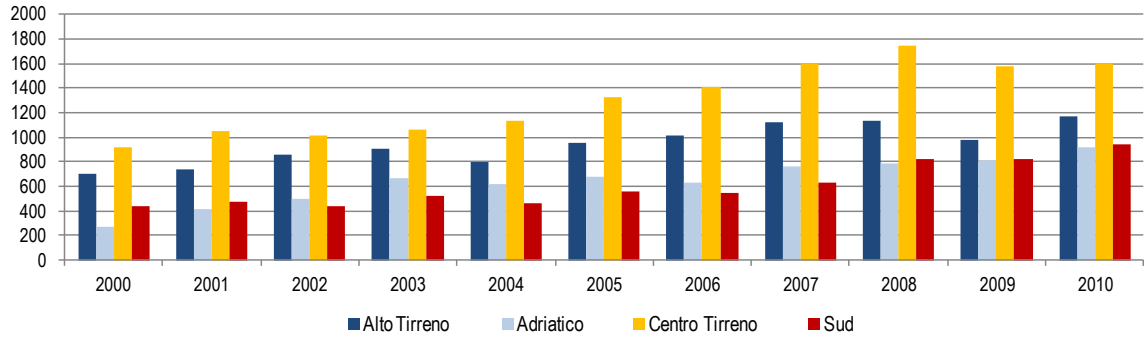
Graf. 2.6] *Andamento complessivo toccate navi e media passeggeri per toccata 2000-2010 nei principali 25 porti italiani*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Per quanto riguarda il numero di toccate navi diviso per macroarea, il Sud riesce a mantenere nel decennio livelli in linea con quelli dell'Adriatico, che fa segnare la variazione più rilevante (+242% 2010 su 2000).

Graf. 2.7] *Andamento complessivo toccate navi dal 2000 al 2010 per macroarea*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Tab. 2.8] *Crescita toccate navi per macroarea, valori assoluti e variazioni 2010/2000 e 2010/2009*

	Totale	Alto Tirreno	Adriatico	Centro Tirreno	Sud
2000	2333	702	268	919	444
2009	4177	973	806	1572	826
2010	4631	1165	916	1603	947
2010 su 2000	98%	66%	242%	74%	113%
2010 su 2009	11%	20%	14%	2%	15%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

A differenza di quanto osservato nella tabella relativa ai passeggeri movimentati, la crescita delle toccate navi

appare meno costante e non è infrequente, nella tabella 2.9, riscontrare dei segni negativi anche in doppia cifra.

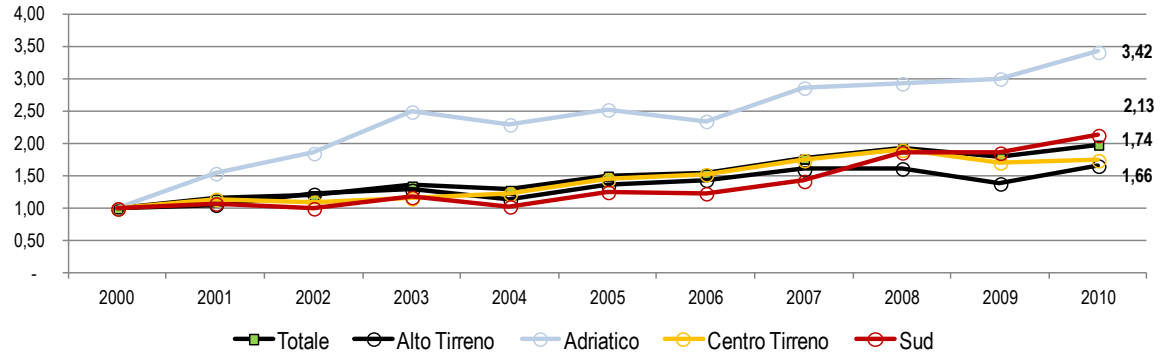
Tab. 2.9] *Crescita annuale dal 2000 al 2010 delle toccate navi per macroarea*

	Totale	Alto Tirreno	Adriatico	Centro Tirreno	Sud
2001/2000	15%	6%	54%	15%	8%
2002/2001	5%	16%	20%	-4%	-7%
2003/2002	12%	5%	35%	5%	17%
2004/2003	-5%	-12%	-8%	6%	-12%
2005/2004	17%	19%	10%	18%	22%
2006/2005	2%	7%	-7%	6%	-2%
2007/2006	15%	11%	22%	14%	15%
2008/2007	9%	1%	2%	9%	31%
2009/2008	-7%	-14%	3%	-10%	0%
2010/2009	11%	20%	14%	2%	15%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Il trend è comunque ampiamente positivo nel medio-lungo termine come osservabile nel grafico che mostra la crescita indicizzata delle toccate navi per le diverse macroaree. Netta l'evoluzione degli ultimi anni dell'Adriatico, capace di staccarsi rispetto alle altre aree sin dal 2001 registrando un indice 2010 pari a 3,42.

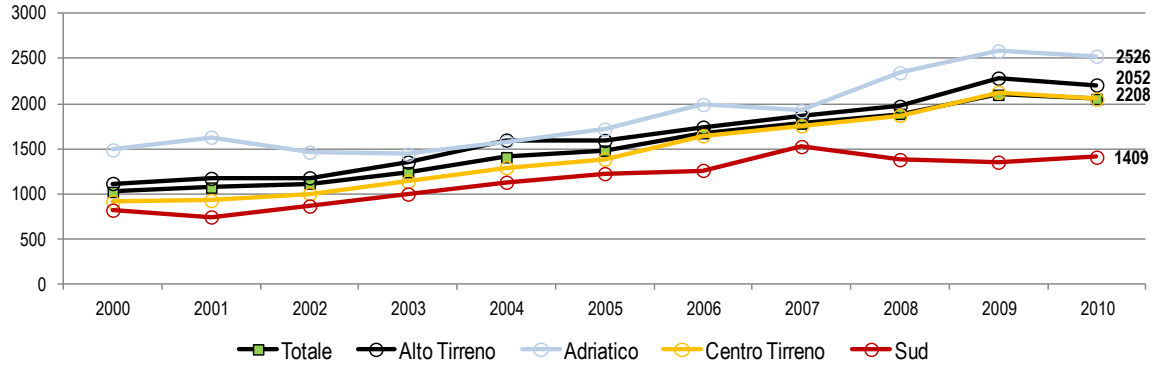
Graf. 2.8] *Crescita indicizzata delle toccate navi 2000-2010 per macroarea*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Prima di passare a valutare l'evoluzione dei singoli porti, un ultimo grafico per macroarea mette a confronto l'evoluzione del dato medio di passeggeri per singola toccata nave, evidenziando in particolare come sia l'Adriatico ad aver presentato il dato più alto sin dal 2000, con Centro e Alto Tirreno a vederlo salire nel decennio a differenza del Sud.

Graf. 2.9] *Media dei passaggi per toccata nave, andamento 2000-2010 per macroarea*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Con il numero di toccate come oggetto della rilevazione, nella tabella che segue si mostrano i valori assoluti di partenza (in molti casi quelli del 2000) e gli ultimi a consuntivo 2010, oltre agli indici di incremento sull'anno base.

Tab. 2.10] *Crescita indicizzata del traffico navi 2000-2010 in 20 porti italiani*

Anno	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	2010
porto	***v.a.***	*Valori indicizzati (anno 2000=1*)*										***v.a.***
Brindisi**	**0**	-	-	-	1	6,5	4,5	9	2,5	3,5	19	**38**
Ravenna	**4**	3,75	4,25	20	7,5	7	4,25	4	5,25	6,5	4,75	**19**
Venezia	**200**	1,55	1,66	2,25	2,25	2,24	2,13	2,55	2,68	2,72	3,15	**629**
Salerno*	**n.d.**	-	-	-	-	-	-	1	1,75	2,02	3,11	**54**
Bari	**64**	1,41	2,09	1,91	1,89	2,13	1,88	1,88	2,22	2,84	2,38	**152**
Savona	**83**	0,82	0,8	1,12	2,3	2,33	2,05	2,45	2,37	2,23	2,1	**174**
La Spezia**	**n.d.**	-	1	2,59	2,5	1,91	2,82	3,55	1,77	1,5	2	**44**
Olbia	**48**	1,17	1,4	0,85	0,67	0,81	0,98	1,13	2,23	2,46	1,94	**93**
Civitavecchia	**466**	1,15	1,13	1,2	1,19	1,53	1,62	1,84	1,98	1,7	1,93	**900**
Trieste**	**n.d.**	-	1	1	0,86	1,21	2,43	5,14	4	1,07	1,93	**27**
Livorno	**286**	1,12	1,13	1,1	1,11	1,35	1,56	1,78	1,97	1,6	1,78	**508**
Catania	**67**	1,04	0,6	0,63	0,82	1,25	1,09	1,22	1,34	1,85	1,69	**113**
Siracusa**	**n.d.**	-	-	-	-	1	0,89	1,02	0,89	1,3	1,61	**90**
Ancona*	**n.d.**	-	-	-	-	1	0,69	0,89	0,74	0,94	1,46	**51**
Napoli	**405**	1,14	1,03	1,15	1,34	1,43	1,49	1,59	1,63	1,51	1,33	**540**
Messina	**169**	1,08	1,1	1,43	1,21	1,01	1,08	1,17	1,47	0,86	1,28	**217**
Palermo	**145**	1,28	1,23	1,21	0,96	1,32	1,39	1,48	1,54	1,34	1,27	**184**
Cagliari	**63**	0,63	0,65	0,98	0,95	0,87	0,67	1,02	0,87	0,9	1,25	**79**
Porto Ferraio	**72**	1,07	1,25	1,03	0,75	1,1	1,18	1,31	0,94	0,82	1,13	**81**
Genova	**261**	1,06	1,38	1,39	0,69	0,95	0,96	0,92	1,03	0,91	1	**261**
	2333	**1,15**	**1,20**	**1,35**	**1,29**	**1,51**	**1,54**	**1,77**	**1,93**	**1,79**	**1,98**	**4631**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri
* Poiché il porto di Ancona ed il porto di Salerno hanno fatto registrare traffico marginale in transito sino al 2004 e 2006 si è scelto di considerare rispettivamente il 2005 e 2007 quale anno indice per effettuare calcoli ed addivenire a risultati interpretabili. ** per gli altri porti l'anno indice è il primo dato disponibile.

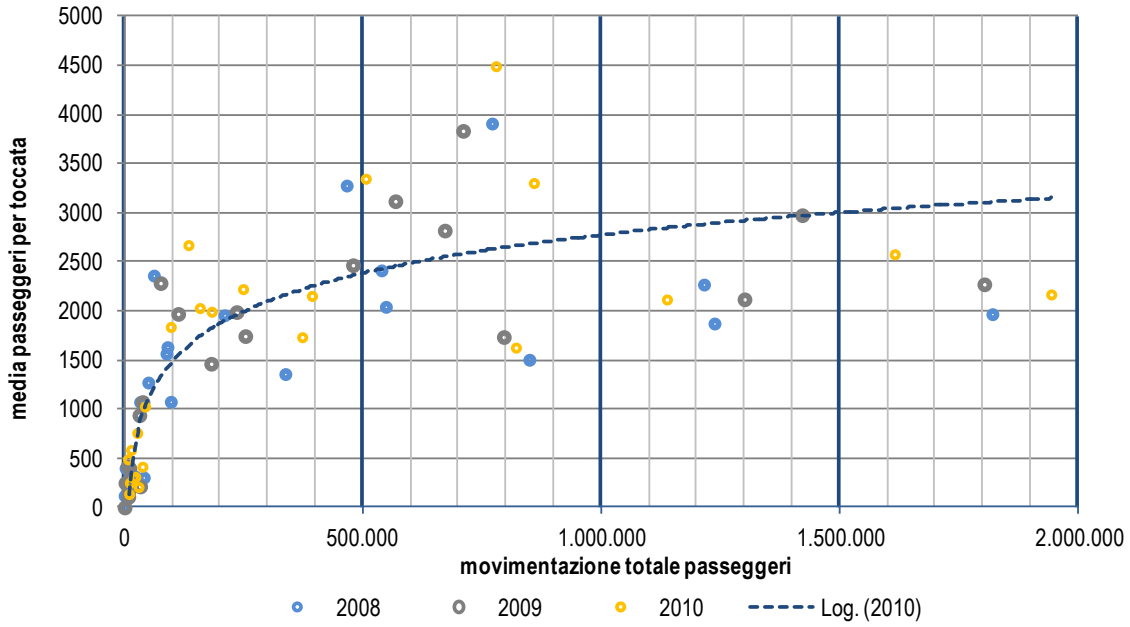
Di particolare rilievo in questo caso, oltre al già citato porto di Brindisi, è il risultato di Venezia, che ha triplicato nel decennio il numero delle toccate (indice pari a 3,15). Sono 6 i porti che registrano un indice superiore a 2 e di essi solo 3 con un numero di toccate 2010 superiore a 100. Curioso il caso di Genova che ritorna nel 2010 esattamente sui livelli di 10 anni prima.

I due quadri che seguono permettono di cogliere l'eventuale relazione tra variabili di traffico afferenti ai venticinque principali porti italiani.

non sembra esserci correlazione tra dimensione del porto per traffico complessivo e media passeggeri per toccata nave

Il primo quadro dispone i porti sull'asse orizzontale secondo il totale traffico passeggeri, mentre sull'asse verticale secondo la media passeggeri per toccata (si ricorda come nel caso degli home port ad una toccata corrispondano il totale dei passeggeri sbarcati e quello dei passeggeri di successivo imbarco). E' interessante notare come, pur in una generale correlazione positiva tra le due variabili, i casi di porti che presentano un più alto valore nella seconda sono quelli con un traffico passeggeri complessivo tra i 500.000 ed un milione (i puntini più alti nel grafico corrispondono al porto di Savona che, grazie al suo profilo prevalentemente di homeport presenta il dato più alto in Italia di media passeggeri movimentati per toccata).

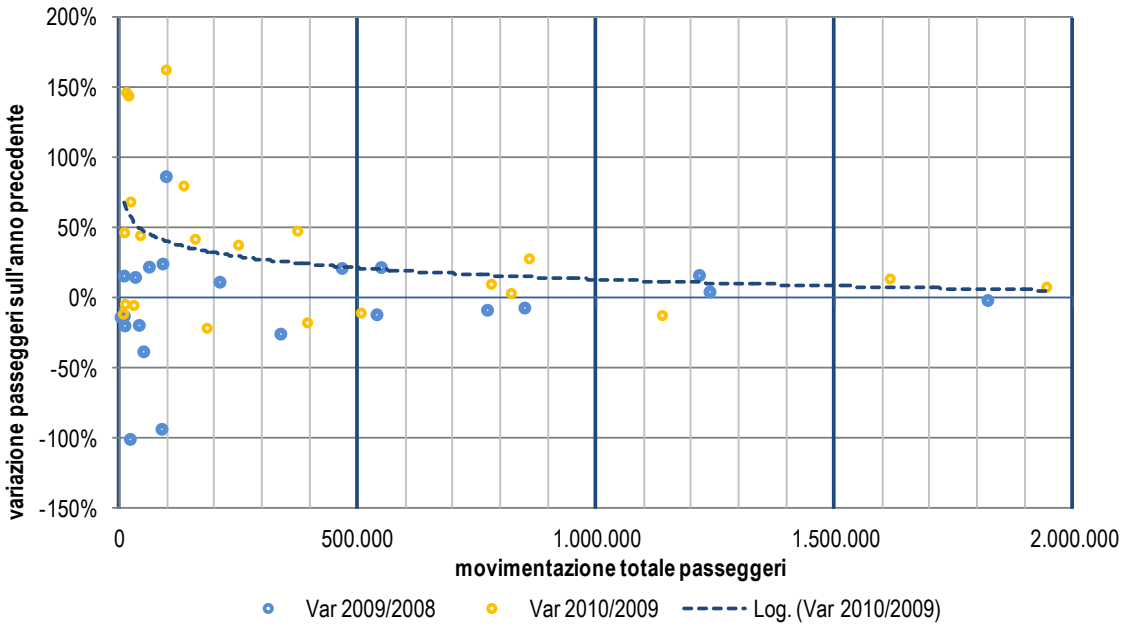
Graf. 2.10] *Relazione tra movimentazione totale e media passeggeri per toccata*



i porti più piccoli sono quelli più esposti a improvvise variazioni di traffico

Il secondo quadro (Graf 2.11) mostra come le variazioni annuali più accentuate (sia negative che positive) corrispondano ai porti più piccoli, in termini di traffico. Al crescere della movimentazione totale dei passeggeri la dimensione della variazione media annua tende, come era prevedibile, a diminuire.

Graf. 2.11] *Relazione tra movimentazione totale e variazione % sull'anno precedente*



2.3 Stime sul consuntivo 2011 e previsioni 2012

La disponibilità a fornire dati e indicazioni da parte dei rappresentanti delle Autorità Portuali italiane e delle Società di gestione dei terminal crocieristici consentono di leggere i valori di traffico dei primi 6 mesi del 2011, di confrontarli con i corrispondenti 6 mesi del 2010, così come di fare una proiezione sui consuntivi del 2011 e delle prime previsioni sul 2012.

Poiché i confronti debbono essere effettuati su stesse basi, ad essere considerati nei primi calcoli ed elaborazioni mostrati più avanti sono i 15 porti che hanno fornito dati sulla distribuzione mensile del traffico nel 2011 e nel 2010: Amalfi, Ancona, Cagliari, Capri, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Palermo, Porto Cervo, Savona, Siracusa e Venezia.

Sommando i valori mensili dei porti registrati è possibile tracciare un confronto tra il primo semestre 2011 e 2010. Limitatamente ai porti indicati, emerge una crescita rilevante di passeggeri in particolare nei primi tre mesi del 2011 rispetto

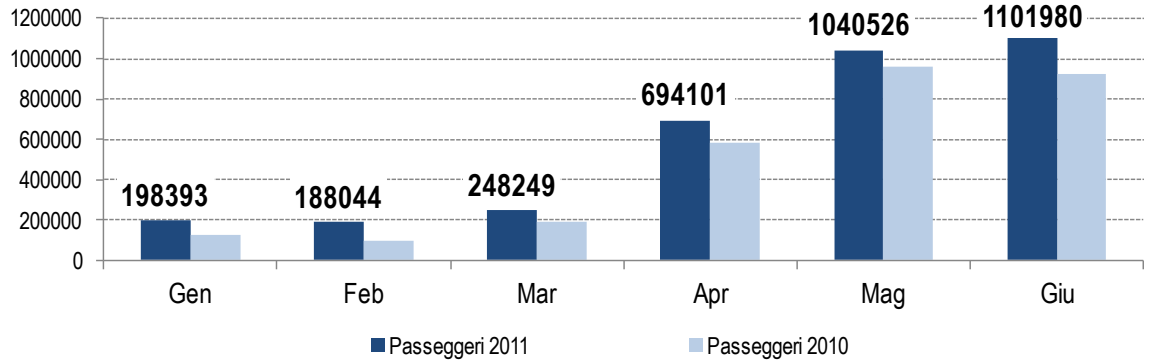
a quelli del 2010, trainata da Civitavecchia, Palermo e Cagliari (rispettivamente con un differenziale positivo di 90.000, 50.000 e 40.000 passaggi rispetto al 2010 nei tre mesi) che in parte mitigano i risultati negativi di Napoli (35.000 movimenti in meno nel trimestre) indice di un maggiore sfruttamento delle potenzialità della crocieristica nei mesi invernali, con nuove navi posizionate nei nostri mari.

Tab. 2.11] *Il traffico complessivo nei primi 6 mesi dell'anno in 15 porti italiani, variazioni 2011-2010*

	2011		2010			variazione	
	passeggeri	navi	passeggeri	navi		passeggeri	navi
Gen	198.393	51	125.349	38	Gen	58%	35%
Feb	188.044	60	96.575	39	Feb	95%	54%
Mar	248.249	104	189.845	74	Mar	31%	41%
Apr	694.101	295	580.070	267	Apr	20%	11%
Mag	1.040.526	496	963.511	483	Mag	8%	3%
Giu	1.101.980	472	921.004	430	Giu	20%	10%
primi 6 mesi	**3.471.293**	**1478**	**2.876.354**	**1.329**	**totale**	**21%**	**11%**

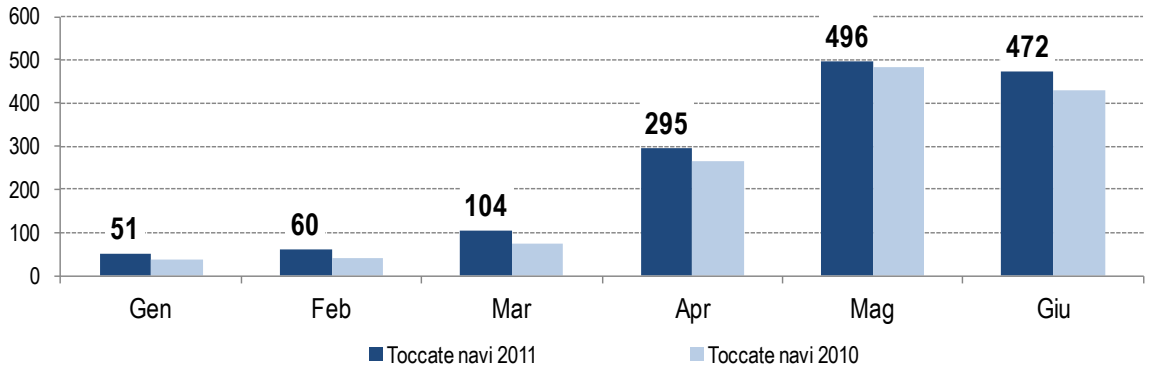
Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Graf. 2.12] *Andamento mensile passeggeri, primo semestre 2011 a confronto con il 2010*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Graf. 2.13] *Andamento mensile toccate navi, primo semestre 2011 a confronto con il 2010*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

i primi 6 mesi del 2011 registrano volumi di traffico superiori del 20% rispetto ai corrispondenti del 2010

La tabella che segue permette di cogliere il dato per ognuno dei porti inclusi in questo approfondimento. Il valore mostra una crescita media dell'11% delle toccate navi e del 21% di passeggeri movimentati che, in termini assoluti, equivale a 149 accosti in più generanti quasi 600.000 movimentazioni. Considerando le variazioni per singolo porto tra i primi sei mesi del 2011 e quelli del 2010, spiccano quelle di Cagliari. Si tratta di valori che, sempre secondo quanto anticipato dalla locale Autorità Portuale, si andranno ad attenuare nel resto dell'anno ma che permettono allo scalo sardo di mantenersi in testa ad entrambe le classifiche (tabella 2.12). Altri 7 porti, tra quelli inseriti in questo gruppo, fanno registrare variazioni di traffico passeggeri in doppia cifra (da La Spezia con oltre il 50% a Livorno con il 20,7%). Palermo cresce molto in termini di toccate navi, più di quanto non abbia fatto per il movimento passeggeri. Alcuni scali mostrano dei segni negativi rispetto all'anno precedente, tra questi Napoli che fa registrare il passivo più ampio in termini assoluti con 26 toccate navi perse sebbene il numero dei passeggeri movimentati resti sostanzialmente stabile.

è Cagliari a mostrare le più nette differenze tra i totali di traffico del primo semestre 2011 rispetto al corrispondente del 2010

Tab. 2.12] *Confronto tra i primi 6 mesi dell'anno, variazioni assolute e percentuali 2011 su 2010*

	Movimentazione Passeggeri				Toccate navi			
	6 mesi 2011	6 mesi 2010	Var. ass.	Var %	6 mesi 2011	6 mesi 2010	Var. ass.	Var %
Civitavecchia	952.190	699.643	252.547	*36%*	396	337	59	*18%*
Venezia	592.685	554.469	38.216	*7%*	226	224	2	*1%*
Savona	408.093	303.199	104.894	*35%*	94	78	16	*21%*
Napoli	400.428	409.491	-9.063	*-2%*	181	207	-26	*-13%*
Genova	349.605	359.463	-9.858	*-3%*	113	106	7	*7%*
Livorno	327.645	271.507	56.138	*21%*	178	174	4	*2%*
Palermo	231.814	151.868	79.946	*53%*	96	70	26	*37%*
Messina	170.751	148.001	22.750	*15%*	92	84	8	*10%*
Cagliari	115.817	37.126	78.691	*212%*	68	18	50	*270%*
Ancona	43.868	52.462	-8.594	*-16%*	20	21	-1	*-5%*
La Spezia	27.959	22.683	5.276	*23%*	28	16	12	*75%*
Amalfi	9.142	4.813	4.329	*90%*	29	20	9	*45%*
Capri	6.437	5.552	885	*16%*	18	21	-3	*-14%*
Siracusa	4.825	3.459	1.366	*39%*	25	28	-3	*-11%*
Porto Cervo	785	619	166	*27%*	6	9	-3	*-33%*
Totale	**3.471.293**	**2.876.354**	**594.939**	**+ 21%**	**1.478**	**1.329**	**149**	**+ 11%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Le ultime pagine di questo capitolo sono dedicate alle stime sui consuntivi per il 2011 e alle previsioni per il 2012.
Per quanto riguarda le prime, è possibile contare sulle risposte di 20 porti italiani, capaci di concentrare il 99% del traffico crocieristico in Italia, dunque pressoché la totalità. Per alcuni piccoli porti, infatti, non disponendo di un soggetto deputato alla gestione del traffico, è stato necessario rivolgersi alle Capitanerie di porto che per competenza ed abitudine si limitano a fornire dati a consuntivo evitando proiezioni e previsioni. Sono stime che, in alcuni casi, imputano un valore al movimento passeggeri a partire dalle prenotazioni di ormeggio delle navi dal momento della pubblicazione del presente report a fine anno.

il 2011 si chiuderà con un movimento complessivo crocieristico nei porti italiani superiore agli 11 milioni, quasi il 17% in più del 2010

In base ai dati certi già registrati e alle proiezioni da qui a fine anno il 2011 registrerà un nuovo record per il Paese che potrà vantare oltre 11 milioni di movimenti passeggeri nei porti e poco più di 5.000 toccate navi, per una variazione complessiva rispetto al 2010 pari rispettivamente al 16.7% e a poco più del 4%.
La tabella 2.13 evidenzia una situazione molto eterogenea. A fianco dei grandi porti, alcuni dei quali faranno registrare a fine anno tassi di crescita particolarmente rilevanti sull'anno precedente – tra essi Civitavecchia, Venezia e Savona, con anche Palermo che, pur su valori assoluti inferiori, presenterà una interessante variazione positiva – si distinguono i casi di scali di più piccole dimensioni e capacità ricettiva – Ravenna, Cagliari ed Ancona, ad esempio – che sembrano aver fornito una risposta adeguata alle nuove scelte di posizionamento ed itinerario da parte di importanti compagnie di crociera.

Civitavecchia raggiungerà la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri, e Savona si aggiungerà tra i porti con più di 1 milione

Il dato che potrà vantare il porto di Civitavecchia alla fine del 2011 sarà in linea con la stima di 2,5 milioni di passeggeri presentata nello "Speciale Crociere" realizzato e distribuito da Risposte Turismo a febbraio scorso, portando lo scalo laziale non solo a superare, per la prima volta in Italia, i due milioni di passeggeri movimentati in un anno, ma a farlo in modo netto.
Saranno 4 i porti capaci di superare il milione di passeggeri, con Savona che si andrà ad aggiungere a Civitavecchia, Venezia e Napoli, e Livorno mancherà tale traguardo solo per poco.
In un quadro generale dominato dalle variazioni positive, figurano anche scali che potrebbero chiudere il 2011 con il segno opposto: tra essi in particolare Olbia con un -35% di

Olbia registrerà variazioni negative consistenti, meno accentuate quelle di Genova e Catania

passeggeri e un -25% circa di toccate navi, così come, ancorché con variazioni ben più contenute, Porto Empedocle, Genova, Catania e Napoli.

Tab. 2.13] *Il traffico passeggeri in 20 porti crocieristici italiani, stime sul consuntivo 2011*

	Traffico 2011 (stime)		Var % 2011 su 2010	
	Passeggeri	Toccate	Passeggeri	Toccate
Civitavecchia	2.586.581	746	33,0%	-17,1%
Venezia	1.806.000	650	11,7%	3,3%
Napoli	1.100.000	550	-3,5%	1,9%
Savona	1.070.000	239	37,1%	37,4%
Livorno	950.000	520	15,5%	2,4%
Genova	795.263	252	-7,6%	-3,4%
Palermo	530.000	251	34,2%	36,4%
Bari*	500.000	n.d.	-1,5%	n.d.
Messina	472.063	236	26,1%	8,8%
Cagliari	260.000	169	62,8%	113,9%
Catania	232.658	105	-7,1%	-7,1%
Ravenna	150.000	80	1.538,8%	321,1%
Ancona	136.000	51	0,1%	0,0%
Olbia	120.000	70	-35,0%	-24,7%
La Spezia	85.000	70	89,4%	59,1%
Sorrento*	57.087	122	-16,4%	-16,4%
Trieste	23.000	n.d.	47,7%	n.d.
Portoferraio*	20.545	68	-16,1%	-16,0%
Amalfi*	17.703	73	35,2%	35,2%
Porto Empedocle	1.450	10	-8,3%	-9,1%
Totale	**10.913.349**	**4.407**	**16,7%**	**4,1%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri
Nota*: laddove disponibili solo le toccate navi, i valori dei passeggeri sono frutto di stime basate sulla crescita del numero di toccate navi previste.

le prime previsioni sul 2012 fornite dai primi 6 porti del Paese indicano stabilità o moderata crescita rispetto al 2011

Nel completare le analisi si è chiesto ai porti di indicare delle previsioni sul traffico navi e passeggeri 2012. La prudenza o, meglio, la resistenza a fornirli da parte di molti, determinata anche dai tempi di prenotazione degli ormeggi che non consentono in molti casi di disporre oggi di prenotazioni certe e consistenti, costringono a limitare l'informazione a pochi porti (tabella 2.14) per quanto i principali in Italia nel 2010. Come si può osservare limitatamente alle colonne con le variazioni 2012/2011 non vi è alcun segno negativo, e la situazione vede una sostanziale stabilità nella crescita dei passeggeri e delle toccate navi ad eccezione di Civitavecchia, che prevede un aumento del 36% sulle toccate rispetto all'anno in corso, a più che recuperare il

calo già stimato come consuntivo del 2011 sul 2010. Se ci si attiene alla percentuale di concentrazione dell'intero traffico nazionale appannaggio di questi 6 porti (il 75% nel 2010) si potrebbe, con grande cautela, pensare che le indicazioni che emergono siano espressive anche del probabile scenario complessivo del Paese.

Tab. 2.14] *Il traffico crocieristico, consuntivi 2010, stime 2011 e previsioni 2012 (e relative variazioni) per 6 porti crocieristici italiani*

	Passeggeri movimentati (milioni)					Toccate navi				
Porto	2010	2011	2012	variaz 2011/10	variaz 2012/11	2010	2011	2012	variaz 2011/10	variaz 2012/11
CIVITAVECCHIA	1,95	2,59	2,60	32,97%	0,52%	900	746	1020	-17,11%	36,73%
VENEZIA	1,62	1,81	1,80	11,69%	Stabili	629	650	650	3,34%	Stabili
NAPOLI	1,14	1,10	Stabili	-3,45%	Stabili	540	550	550	1,85%	Stabili
SAVONA	0,78	1,07	1,10	37,06%	2,80%	174	239	240	37,36%	0,42%
LIVORNO	0,82	0,95	1,00	15,49%	5,26%	508	520	n.d.	2,36%	n.d.
GENOVA	0,86	0,79	Stabili	-7,56%	Stabili	261	252	Stab.	-3,45%	Stabili

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

parte prima

3 I porti crocieristici italiani: caratteristiche, investimenti e prospettive

3.1 Le caratteristiche strutturali
3.2 Il peso e la gestione del traffico crocieristico
3.3 Gli interventi a supporto dello sviluppo della crocieristica

3.1 Le caratteristiche strutturali

Nel comparto crocieristico il soggetto che, assieme alla compagnia di crociera, occupa un posto centrale è l'azienda portuale. Se sono le compagnie attraverso gli ordini ai cantieri ad introdurre nel mercato le navi e conseguentemente l'offerta di prodotto, sono le aziende portuali a garantire quel fattore produttivo rappresentato dalle strutture e facilities per gli scali delle navi stesse, evidentemente indispensabile nella costruzione degli itinerari. Sono i porti che registrano il traffico che, come visto nel capitolo precedente, è spia (e fattore scatenante) delle ricadute e degli impatti economici, e non solo, che la crocieristica può garantire ai territori coinvolti, un traffico che può essere attratto agendo su un set di fattori tra i quali figurano senza dubbio la dimensione, articolazione, dotazione e standard qualitativi dei terminal.

Italian Cruise Watch presenta i risultati di un'attività di indagine e ascolto dei referenti delle aziende portuali coinvolte dalla crocieristica, finalizzata ad acquisire informazioni aggiornate sulle caratteristiche strutturali, sugli eventuali piani di investimento, sulle relazioni con le compagnie di crociera, così come opinioni e indicazioni sul futuro del comparto. Le tabelle e i grafici che seguono contengono dati elaborati sulle risposte fornite dai 20 porti che hanno collaborato al lavoro di ricerca: Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Giardini Naxos, Golfo Aranci/Porto Torres, Ischia, La Spezia, Livorno, Messina, Olbia, Palermo, Portoferraio, Ravenna, Savona, Siracusa, Trieste e Venezia.

i risultati di un'analisi di 20 porti italiani

Quando si presentano dati medi, i valori sono pertanto da riferire alle risposte fornite dai referenti dei porti citati, senza

raddoppia il numero di banchine e delle strutture terminal passeggeri tra il 2000 e il 2010

dubbio più che espressivi del totale nazionale, ma pur sempre escludendo pareri, dati e indicazioni di quelli che per questa prima edizione non hanno accordato disponibilità.
La prima tabella è dedicata a presentare, in modo analitico, alcune informazioni di base sulle caratteristiche strutturali e le possibilità di offerta e accoglienza dei porti che hanno scelto di collaborare. Al di là del dato attuale riscontrabile all'interno della stessa, vale la pena segnalare come tra il 2000 e il 2010 il complesso dei porti partecipanti alla rilevazione abbia incrementato il numero di banchine da 33 a 62, per una lunghezza complessiva che passa da 6 km a 15 km.

Tab. 3.1] *Caratteristiche tecniche e strutturali dei porti crocieristici italiani partecipanti all'indagine*

	Max. dimensioni Ormeggio		Banchine		
	Lunghezza	Larghezza	Numero banchine	Totale lungh. banchine (mt)	Profondità (mt.)
Ancona	240	no limit	1*	200	10,5
Bari	300	no limit	3	720	12
Brindisi	220	n.d.	3	640	8,5
Cagliari	450	no limit	3*	450	12
Catania	n.d.	no limit	n.d.	n.d.	8
Civitavecchia	330	no limit	9*	2.000	18
Genova	no limit	no limit	4*	450	10,5
Golfo Aranci/Porto T.	200	no limit	*1*	143	8
Ischia	200	n.d.	*1*	200	n.d.
La Spezia	250	no limit	*P*	n.d.	10,5
Livorno	250	no limit	7	1.800	10,3
Messina	320	no limit	5	862	12
Olbia	300	no limit	2*	n.d	10
Palermo	320	no limit	4*	1.365	14
Portoferraio	200	no limit	5	850	8,5
Ravenna	311	42	2	440	10,5
Salerno	n.d.	no limit	n.d.	n.d.	11,5
Savona	400	no limit	3	1.500	11
Trieste	no limit	no limit	4*	1.100	18
Venezia	340	no limit	7	3.280	15

Fonte: Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri e Medcruise 2011/2012 Yearbook. Nota* il dato è riferito ai valori comunicati dai Terminal Crocieristici sebbene le rispettive Autorità Portuali dispongano di un numero superiore di banchine utilizzate in alcuni casi ma non espressamente dedicate al traffico crocieristico. Nota (P) Piattaforma galleggiante.

Il progressivo interesse da parte dei porti italiani (e verosimilmente dei sistemi territoriali di cui fanno parte) al fenomeno crocieristico può essere testimoniato ricostruendo il numero delle strutture terminal passeggeri attrezzate – seppur con notevoli differenze tra un caso e un altro – per accogliere le navi da crociera e che fanno registrare traffico: erano 18 nel 2000, sono quasi raddoppiati nel 2010, due si sono aggiunti nel 2011 (a Venezia e ad Olbia) e il

Tab. 3.2] *Evoluzione del numero di terminal per la crocieristica*

2000	2010	2011	2012
18	33	35	38

totale passerà a 38 nel 2012 (dal Palacrociere 2 di Savona, ad un nuovo terminal ad Olbia ed il raddoppio a Brindisi).
Per quanto riguarda le modalità di ormeggio, è possibile osservare una sostanziale evoluzione con alcuni scali che nel 2000 non erano predisposti per l'attracco delle navi da crociera, gap poi colmato nel corso dei successivi 10 anni. Oggi, così come già nel 2010, e nessuna variazione sembra essere prevista per il 2012, lo scenario vede circa 2 porti su 3 attrezzati con ormeggi a banchina, 1 su 5 circa con disponibilità di ormeggio solo in rada e i restanti (il 14%) con una combinazione delle due soluzioni.

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

	Definitivo Anno 2000	Definitivo Anno 2010	Definitivo Anno 2011	Previsioni Anno 2012
Banchina	57%	67%	67%	67%
Rada	10%	19%	19%	19%
Rada e Banchina	5%	14%	14%	14%
Approdo non disponibile	29%	0%	0%	0%

il 24% dei porti è in grado di accogliere navi dalla lunghezza superiore ai 350 metri

Per una maggiore comprensione delle reali capacità di risposta dei porti italiani alle richieste delle compagnie che sempre più di frequente annoverano in flotta navi di grandi dimensioni, si è chiesto loro di indicare la lunghezza massima consentita di una nave da crociera per poterla accogliere in porto. Come si evince dalla tabella seguente, i porti in grado di ospitare navi particolarmente lunghe, superiori ai 350 metri, risultavano pari al 12% nel 2000, valore salito al 18% nel 2010 e al 24% nel 2011. Il gruppo più consistente è formato dai porti capaci di ospitare navi di lunghezza non superiore ai 350 metri ma superiore ai 250: erano il 35% nel 2000 per giungere poi al 53% nel 2010. I cambi nella rappresentatività percentuale di ciascuna categoria vanno spiegati proprio con il passaggio di specifici porti da una classe ad un'altra, grazie ad interventi di adeguamento strutturale che hanno consentito loro negli anni di spostarsi di categoria, sempre secondo il filtro della lunghezza massima di nave ospitabile. Lo scenario ad ogni modo è in continua evoluzione, con progetti che caratterizzeranno il futuro del comparto in Italia (si segnalano tra gli altri quello di Venezia con una banchina

per navi di lunghezza oltre i 340 mt e di La Spezia che nel 2014 dovrebbe contare su due banchine di 393 e 339 metri pensate per accogliere contemporaneamente due navi da crociera dell'ultima generazione).

Tab. 3.4] *Lunghezza massima nave consentita*

	Definitivo Anno 2000	Definitivo Anno 2010	Definitivo Anno 2011	Previsioni Anno 2012
inf 250 mt.	24%	29%	29%	24%
Inf 350 mt.	35%	53%	47%	53%
no limite/sup. 350 mt.	12%	18%	24%	24%
Approdo non disponibile	29%	0%	0%	0%

Sempre relativamente alle caratteristiche strutturali dei porti, si è anche rilevato come la distanza tra essi e il più vicino aeroporto – dato particolarmente importante per i terminal che hanno ruolo di home port e per l'efficienza degli imbarchi e sbarchi – sia in media pari a 35 km, valore che risente di tre casi che presentano distanze ben più marcate, tra gli 80 e i 90 km (La Spezia, Ravenna e Messina).

3.2 Il peso e la gestione del traffico crocieristico

raddoppia in 10 anni, e continua a crescere, il peso del traffico crocieristico sul totale traffico passeggeri

Indagato il peso della componente crocieristica sul totale del traffico passeggeri nei porti, emerge come nel 2000 esso fosse al 19%, valore che raddoppia in 10 anni e continua a crescere, con un balzo dal 2010 al 2011 di quasi 7 punti percentuali, con una previsione ancora in crescita, benché lieve, per il 2012. Tra i porti che hanno fornito dati, spiccano i valori 2011 di Trieste, La Spezia e Giardini Naxos (100%), Venezia (80%) e Savona (75%).

Tab. 3.5] *Il peso della crocieristica sul traffico passeggeri*

Definitivo Anno 2000	Definitivo Anno 2010	Definitivo Anno 2011	Previsioni Anno 2012
19,0%	39,7%	46,1%	46,8%

passa da 12 a 16 in dieci anni il numero medio di compagnie che scalano sui porti italiani

Altro aspetto particolarmente rilevante, capace di esprimere l'assetto e le tendenze del potenziale attrattivo di un porto, della dipendenza o meno da uno o pochi clienti, nonché della competizione tra questi ultimi, è riferito al numero di cruise operator presenti negli scali italiani. Nella globalità dei porti nazionali, nel 2000 lo scalo in grado di registrare il maggior numero di compagnie diverse era Venezia in cui arrivavano navi appartenenti a 28 armatori, mentre a livello

medio nazionale le compagnie erano 11,7. Un dato che sale nettamente in dieci anni raggiungendo una media di 16 a livello nazionale (interessante la crescita di Civitavecchia che passa da 2 a 28 armatori e il caso di Venezia che nel 2010 ospita 50 diversi marchi, includendo fra essi ad ogni modo aziende con navi dalla capacità limitata che, in alcuni casi, vengono prese in gestione o noleggio ma i cui itinerari sono molto più flessibili e per questo meno monitorabili a livello nazionale). Il dato scende di qualche unità – frutto talvolta anche di operazioni di acquisizione e fusione tra compagnie – nel 2011 e nel 2012, per quanto in quest'ultimo caso ci siano ancora possibilità di reintegro di alcuni nomi nell'elenco complessivo dei cruise operator attivi in Italia.

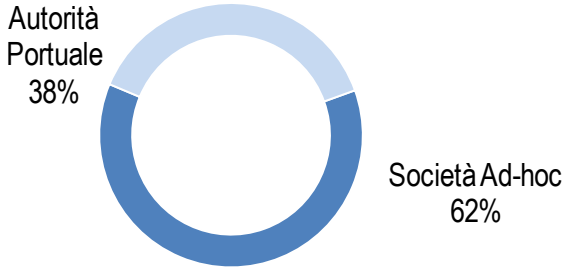
Tab. 3.6] *Compagnie di crociera operanti nei porti italiani*

	Definitivo Anno 2000	Definitivo Anno 2010	Definitivo Anno 2011	Previsioni Anno 2012
numero massimo per singolo porto	28	50	44	39
media compagnie operanti nel porto	11,7	16,0	15,4	14,5

sono frequenti i casi di porti nei quali le società di gestione dei terminal crocieristici sono partecipate da realtà private

Relativamente alla gestione del traffico, la situazione che si presenta nei porti italiani è piuttosto variegata, andando da casi nei quali il soggetto gestore è in tutto e per tutto l'Autorità Portuale che non si avvale di realtà operative ad hoc dalla distinta ragione sociale, ad altri nei quali sono queste ultime ad essere incaricate, registrando in esse spesso una significativa presenza di soggetti privati, compagnie di crociera innanzitutto. Le ragioni di tali investimenti e tali presenze, nel caso dei cruise operator, stanno nella volontà di assicurarsi quella che inizia ad essere una risorsa scarsa per il processo produttivo (la disponibilità di ormeggi presso porti ritenuti fondamentali nella costruzione degli itinerari e dei prodotti), nell'attenzione crescente al mantenimento di standard di servizio adeguati in tutti i momenti di fruizione del prodotto da parte dei loro clienti, incluse le fasi di imbarco e sbarco nei porti, che, magari dettata da una scarsa fiducia nelle capacità delle aziende portuali, porta alla scelta di incidere sul controllo delle stesse, e infine nell'eventualità di assicurarsi rendimenti derivanti dalle performance commerciali della società di gestione dei terminal.

Graf. 3.1] *Il soggetto gestore del traffico crocieristico nel campione indagato*



Genova

Limitatamente al gruppo di porti nei quali figurano realtà operative costituite ad hoc per gestire il traffico passeggeri, si riconosce una casistica piuttosto variegata.

Napoli

L'Autorità Portuale di Genova detiene il 34,07% delle quote della Stazioni Marittime Spa, di cui il 10,22% direttamente e il 23,85% attraverso la propria società di servizi Finporto. La quota restante è suddivisa tra un altro soggetto istituzionale, il Comune di Genova, che detiene una partecipazione del 5%, e cinque compagnie armatoriali: Grandi Navi Veloci (GNV) (32,01%), Marinvest (gruppo MSC) (13,24%), Moby, Costa Crociere e Tirrenia (rispettivamente con quote del 7%, 6% e 2,44%). La Terminal Napoli Spa - non inclusa tra i porti che hanno collaborato alla redazione di questo report fornendo direttamente informazioni - vede al suo interno Costa Crociere (20%), Royal Caribbean (20%), Marinvest (20%), Terminal Trade (20%) Intership srl (10%), MSC crociere (5%), Autorità Portuale (5%) e va ricordata come risultato di uno dei primi esempi in Italia di integrazione verticale nel settore crociere esercitata dalle compagnie. Si tratta infatti di una società mista pubblico-privata costituita dai principali cruise operator: nella compagine rientrano Costa Crociere e Royal Caribbean International, ciascuno con il 20% del capitale sociale, e MSC Crociere con una quota pari al 5%, mentre la parte rimanente si distribuisce tra le società Terminal Trade e Marinvest (entrambe con quote del 20%) e Intership Srl (con il 10%), mentre solo marginale in questo caso è il ruolo dell'Autorità Portuale locale (5%). Altri casi degni di nota sono Savona con il Palacrociere, la cui gestione è affidata interamente a Costa Crociere, Civitavecchia (Roma Cruise Terminal) nella cui società di gestione sono presenti le compagnie Costa Crociere, Royal Caribbean e MSC Crociere, e Ravenna Terminal Passeggeri, che vede al suo interno Royal Caribbean, Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Bassani. Il terminal di Livorno, invece, è di proprietà per il

Savona, Civitavecchia, Ravenna e Livorno

72% di Porto di Livorno 2000 Srl e per il restante 28% della Autorità Portuale, della CCIAA locale e di Costa Crociere S.p.A.

Venezia, La Spezia e Ischia

Le compagnie di crociera non sono invece presenti nella compagine societaria di Venezia Terminal Passeggeri Spa e di La Spezia Cruise Facilities (LSCF). All'interno della società lagunare figurano comunque diversi soggetti che si uniscono ad APV Investimenti, società dell'Autorità Portuale: Finpax Srl, Aeroporto di Venezia Marco Polo–Save Spa, Regione del Veneto attraverso Veneto Sviluppo Spa, Camera di Commercio e Comune di Venezia. LSCF è invece una associazione temporanea d'impresa costituita nel 2005 con quote di Trumpy Tours (60%), Agenzia Marittima Lardon (10%), Lorenzini Viaggi (10%), Sepor servizi ecologici portuali (10%) e Battellieri del Golfo (10%). Interessante infine il caso di Ischia che gestisce il traffico crocieristico secondo due modalità: assieme al Port Facility Officer e con Ischia Risorsa Mare per alcune attività mentre per le rimanenti è direttamente il Comune di Ischia con la responsabilità del piano di sicurezza affidata al Port Facility Security Officer.

3.3 Gli interventi a supporto dello sviluppo della crocieristica

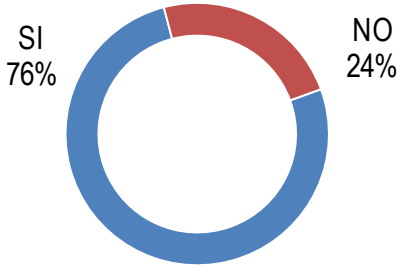
Accogliere la partecipazione di aziende private nel capitale delle società di gestione del traffico passeggeri ha come principale motivazione – unitamente ad assicurarsi, quando sono le compagnie ad investire, quote di traffico più o meno stabili - l'entrare in possesso di nuove risorse in grado di rendere fattibili una serie di interventi – in particolare di tipo infrastrutturale – di fatto improcrastinabili alla luce del nuovo assetto di mercato, che vede, anche nel Mediterraneo, un maggior numero di navi in circolazione, di maggiori dimensioni medie, pronte ad ospitare una clientela sempre più esigente.

Molti di questi interventi sono da inserirsi in più ampi progetti di riqualificazione dei waterfront urbani. Su tutti va citato il caso di Salerno, la cui Stazione Marittima, progettata dall'architetto di fama internazionale Zaha Hadid, doveva concludersi alla fine del 2010 ma i cui lavori sono ancora in corso. Si tratta spesso del miglioramento congiunto dei servizi funzionali ai passeggeri crocieristi, inclusi gli interventi sulle Stazioni Marittime preesistenti, unitamente alla costruzione o ammodernamento di altre opere collegate.

Si è chiesto ai porti se disponessero di un piano di sviluppo con una sezione specificamente dedicata alla crocieristica,

e le risposte fornite da chi ha voluto collaborare disegna una forbice indicata nel grafico seguente.

Graf. 3.2] *I porti con o senza una sezione ad hoc sulla crocieristica nei propri piani di sviluppo*



quasi tutti i porti stanno investendo o intendono investire sull'aumento della capacità ricettiva

Ad una richiesta di un maggior dettaglio in merito agli obiettivi per i prossimi anni quasi tutti i porti hanno indicato l'aumento di capacità ricettiva per navi da crociera e disponibilità di banchine.

Oltre ai già citati casi di costruzione di nuovi terminal passeggeri, in alcuni scali gli interventi sono rivolti alla ristrutturazione dell'esistente (questo è il caso di Palermo con il restyling del cruise terminal del molo Vittorio Veneto, di Trieste con il rifacimento della banchina Molo IV o dei waterfront urbani in corso a Salerno e La Spezia) o all'adeguamento dei fondali.

Vanno segnalati non solo interventi funzionali all'accosto delle navi ma anche miranti alla ristrutturazione di strutture a terra (a Venezia la ristrutturazione dei fabbricati esistenti, a Trieste la ristrutturazione del Magazzino 42). Tra le altre attività dichiarate, anche alla luce delle espansioni in corso, va citato come a Venezia siano in corso sia lavori di assestamento di nuova viabilità per l'accesso alle stazioni marittime che una progressiva rilocalizzazione degli approdi traghetti per consentire più spazio alle crociere. In questa attività di gestione del traffico all'interno dello scalo si segnala l'obiettivo di Ancona che è quello di riservare il porto storico al traffico crocieristico.

giudizi positivi su collegamenti terminal-città, qualità delle banchine (ma non dimensioni) e servizi tecnici alle navi

Invitati ad autovalutare le condizioni e l'adeguatezza o meno di alcuni aspetti rilevanti della complessiva offerta, i referenti dei porti che hanno collaborato all'indagine sembrano assegnare i migliori giudizi ai sistemi di collegamento tra i terminal e le città. La qualità delle banchine è considerata eccellente da 1 rispondente su 2, e quasi il 90% ritiene buono o ottimo il livello di servizio tecnico fornito a supporto delle navi. Le percentuali più alte di giudizio "buono" vengono registrate dalla promozione dello

scalo crocieristico e dai servizi di accoglienza ai passeggeri, mentre, all'opposto, i giudizi più penalizzanti vengono assegnati alle caratteristiche strutturali delle banchine e più in generale alla dimensione dei terminal.

Tab. 3.7] *Il giudizio su alcune aree dell'offerta degli scali nazionali*

	Status attuale			
	INSUFFICIENTE	SUFFICIENTE	BUONO	OTTIMO
Dimensioni delle banchine	25%	25%	35%	15%
Qualità delle banchine	15%	25%	20%	40%
Servizi tecnici per le navi crocieristiche	0%	15%	60%	25%
Dimensione dei terminal crocieristici	18%	35%	41%	6%
Servizi di accoglienza ai passeggeri	0%	28%	61%	11%
Connessione del Terminal con il centro della città	12%	0%	29%	59%
Promozione dello scalo crocieristico	10%	15%	65%	10%

Successivamente, e in ragione delle risposte fornite al quesito precedente, si è chiesto di indicare se, relativamente alle aree valutate, fossero o meno in programma investimenti ad hoc per incidere sulle stesse. Spiccano i valori nella seconda colonna, da riferire ad interevenți ritenuti necessari ma non in programma, che sono quasi sempre pari a 0, esito comprensibile, ad ogni modo, in un esercizio di autovalutazione. I servizi tecnici per le navi e il sistema di collegamenti terminal-città sono ritenuti non in programma perché non necessari in oltre il 50% dei casi, in coerenza con i giudizi espressi in precedenza. La maggior parte delle aree, ad ogni modo, risultano oggetto di investimenti programmati e in molti casi già avviati.

EMPORIOADV

VENICE, A DATE FOR YOUR DIARY

A PROBLEM FREE HOMEPORT...

With its high quality and multi purpose facilities,
the Venice Cruise Terminals are impressively outstanding,
like the beauty of the Lagoon City Serenissima, which is only five minutes away,
walking distance.
And why not mention its strategic position?
10 minutes from the airport, railway station and motorways.
That means only a few seconds from a breathtaking view
of the most romantic getaway in the world.

The best destination for satisfaction.

Marittima_fabbricato 248_30135
Venice_Italy
Ph. +39 041 240 3000
Fax +39 041 2403091
www.vtp.it

RINA
ISO 9001 - ISO 14001
BS OHSAS 18001
Certified Integrated Systems

MEDCRUISE
THE ASSOCIATION OF MEDITERRANEAN CRUISE PORTS

VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI S.p.A.

GENERALI

Da 180 anni le Generali
sono al fianco dei propri Clienti
con soluzioni per la Previdenza,
la Tutela e il Risparmio.

Parlare con un Agente Generali
significa trovare ascolto, disponibilità
e competenza ed avere alle spalle
una grande Compagnia, forte e sicura
come il Leone che la rappresenta.

www.generali.it

Assicurazioni Generali da sempre al fianco
delle persone e delle imprese.

Leader in marine insurance.

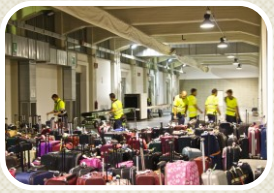
1967: nasce a Genova SIAT.
In una città dove l'assicurazione dei trasporti vanta una storica tradizione, SIAT cresce e si sviluppa, fino a diventare un'importante realtà internazionale, parte integrante del Gruppo Fondiaria Sai e suo Polo di riferimento per i trasporti.
Attraverso un'offerta completa e un'assistenza qualificata oggi SIAT assicura ogni tipologia di trasporto, marittimo, terrestre ed aereo: con la copertura completa di navi e yacht, la garanzia rischi accessori (rischio guerra, perdita nolo, interessi armatoriali e del vincolatario) e dei rischi legati alle merci trasportate.
Una società leader, stabilmente attiva sui principali mercati esteri: questa è SIAT, la forza della tradizione al servizio della modernità.

SIAT - Società Italiana Assicurazioni
e Riassicurazioni S.p.A.
Sede Legale, Amministrativa e Direzione Generale:
Via V Dicembre, 3 - 16121 Genova - Italy
Tel. +39 010 55461 - Telefax +39 010 5546400
E-mail: siat@siatass.com
www.siat-assicurazioni.com

GRUPPO FONDIARIASAI

SIAT

PORTABAGAGLI del PORTO
VENEZIA



PERSONALE, ATTREZZATURE ED ESPERIENZA PER UN SERVIZIO VELOCE ED AFFIDABILE

- **120 operatori continuamente formati – cordialità, attenzione e assistenza ai passeggeri;**
- **24 nastritrasportatori elettrici, 23 fork lifts XD 25 e XD 30, 13 motrici elettriche CTR 60, 240 carri portabagagli coperti;**
- **Servizio di qualità garantito 24 h, massima attenzione alla sicurezza e tempistiche di esecuzione sempre rispettate;**
- **Servizio di radiogenazione del bagaglio nel rispetto delle normative safety vigenti;**
- **Servizio di carico delle provviste e delle dotazioni di bordo;**
- **Un'officina sempre operativa per riparazioni in tempo reale, capannoni retrattili per coprire il bagaglio in caso di intemperie;**
- **Servizi di divisione in sala, trasferimento e deposito bagagli - copertura assicurativa del bagaglio preso in consegna;**
- **Servizio di Lost & Found e spedizione con i migliori corrieri nazionali ed internazionali;**
- **Soluzioni pratiche e risposte rapide per le esigenze delle navi, delle agenzie e dei singoli passeggeri;**
- **Simultaneità nell'erogazione dei servizi di sbarco e imbarco bagaglio, anche per più navi contemporaneamente - per ogni tipologia di nave una soluzione di intervento creata ad hoc;**
- **Entusiasmo ed esperienza - un know how maturato in più di 70 anni di servizio;**
- **Sistema di gestione della qualità certificato ISO 9001:2008**

Member of CISQ Federation
RINA
ISO 9001:2008
Certified Quality System

Portabagagli del Porto di Venezia Soc. Coop.
Marittima – Fabbricato 103 – 30135 Venezia
Tel. +39 0415334734 – Fax +39 0415334735
www.portabagaglidelporto.it – email: info@portabagaglidelporto.it

Tab. 3.8] *Gli interventi a sostegno di alcune aree dell'offerta degli scali nazionali*

	Investimenti e miglioramenti				
	NON sono al momento programmati perchè 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	6%	0%	41%	41%	12%
Qualità delle banchine	7%	0%	47%	33%	13%
Servizi tecnici navi	60%	7%	7%	27%	0%
Dimens. terminal crocieristici	7%	0%	40%	47%	7%
Servizi di accoglienza ai passeggeri	13%	0%	25%	63%	0%
Connessione del Terminal con il centro della città	57%	0%	21%	14%	7%
Promozione dello scalo crocieristico	15%	0%	15%	69%	0%

Nella complessa attività di raccolta dei dati relativi all'ammontare di investimento, si è chiesto di indicare su quali aree si concentrassero prevalentemente i fondi messi a disposizione dalle Autorità Portuali ed eventuali società terminaliste per potenziare e/o migliorare le attività legate alla crocieristica. Le voci sottoposte ai rappresentanti delle aziende portuali sono le infrastrutture, comprendendo in esse gli investimenti volti a consentire l'approdo delle navi (in particolare banchine) e l'accesso di merci e passeggeri all'area portuale; le strutture terminalistiche riconducendo ad esse quelle deputate all'accoglienza dei passeggeri nelle fasi di imbarco sbarco e transito; sicurezza e attrezzature, cioè dotazioni ed allestimenti necessari a garantire un adeguato livello di sicurezza per navi e passeggeri; ambiente ed energia, investimenti nella direzione di dare risposte concrete ad un problema particolarmente sentito e di grande impatto non solo economico; e infine comunicazione e promozione, capitolo di investimento per sostenere e spingere i risultati commerciali.

Sono gli interventi di tipo infrastrutturale a concentrare la maggior parte degli investimenti: accadeva nel triennio 2007-2009, accade con maggiore evidenza in quello 2010-2012, ed in particolare proprio nel 2010. Significativi anche gli sforzi volti ad intervenire sulle strutture terminalistiche,

gli investimenti di tipo infrastrutturale, seguiti da quelli volti ad adeguare i terminal passeggeri, concentrano la maggior parte delle risorse impegnate

sebbene meno evidenti proprio nel 2010, meno incidenti quelli su sicurezza e attrezzature. Scarso impegno sembra andare agli interventi su ambiente e energia così come alla promozione, per quanto, sia la mancanza di indicazioni da parte di qualche porto, sia l'aver scelto di far esprimere i rispondenti in termini di peso percentuale del costo degli interventi sul budget complessivo dedicato agli investimenti renda difficili i confronti e pertanto meno assumibili come certi i risultati delle elaborazioni.

Tab. 3.9] *La concentrazione degli investimenti per aree di destinazione*

	Triennio precedente (2007-2009)	Triennio in corso (2010-2012)	Solo anno 2010 (se disponibile)
Infrastrutture	55%	60%	84%
Strutture Terminalistiche	27%	26%	4%
Sicurezza ed Attrezzature	16%	13%	11%
Ambiente ed Energia	1%	1%	1%
Comunicazione e promozione	1%	0%	0%

frequente la collaborazione e il dialogo tra porti e Comuni

Molte delle attività e degli interventi volti a migliorare i servizi e i risultati in campo crocieristico possono essere svolti e realizzati con il concorso di altri soggetti territoriali, così come con le stesse compagnie di crociera. Le risposte fornite indicano innanzitutto come questo accada molto frequentemente. A risultare come il principale soggetto di riferimento è il Comune, seguito dalle Camere di Commercio. I consorzi di promozione turistica sono le realtà più avulse da questo contesto. Infine uno su tre risponde di non aver attive forme di collaborazione con le compagnie di crociera che vadano oltre il semplice rapporto cliente-fornitore.

Tab. 3.10] *Status delle collaborazioni con altri soggetti indirizzate ai crocieristi*

	SI (attive)	SI (in futuro)	NO
Comune	80%	5%	15%
Provincia (o IAT, APT, EPT)	55%	5%	40%
Regione	53%	11%	37%
Camera di Commercio	68%	0%	32%
Associazioni di categoria (Albergatori / Pubblici esercizi)	58%	5%	37%
Consorzi di promozione turistica	32%	0%	68%
Compagnie di crociera	63%	11%	26%

Il capitolo si chiude con i risultati di una rilevazione sul grado di accordo/disaccordo rispetto ad una serie di affermazioni ed ipotesi legate al presente e futuro dell'industria crocieristica in Italia. Uno schema sottoposto anche, come si vedrà, ai referenti delle compagnie di crociera e delle agenzie di viaggi, per quanto parzialmente modificato.

È pressoché unanime il consenso sull'aumento dei crocieristi che scelgono itinerari con scali in Italia, così come delle compagnie che operano in essi.

si ritiene debba aumentare la capacità ricettiva e l'offerta dei porti, e non c'è timore di concorrenza tra gli stessi

Due su tre sono assolutamente d'accordo sulla necessità che cresca la capacità ricettiva complessiva e uno su due il numero di porti in grado di accogliere traffico crocieristico, dimostrando di non guardare con preoccupazione ad un eventuale aumento della pressione competitiva (su questo tema i gradi di accordo/disaccordo, come si può vedere in tabella, sono distribuiti in modo piuttosto omogeneo). Il 43% non condivide affatto l'idea che oggi in Italia siano in circolazione troppe navi da crociera.

Il giudizio che emerge sulla qualità e l'efficienza complessive dei terminal passeggeri all'interno dei porti è positivo (non c'è accordo sull'inadeguatezza degli stessi) mentre rispetto ad un più ampio giudizio sulle strutture e i servizi dei porti italiani la maggior parte dei rispondenti si è equamente suddivisa tra chi è in leggero accordo e chi in leggero disaccordo.

si lamenta un'insufficiente attenzione da parte del Governo e delle Amministrazioni Locali

Da ultimo, rispetto alle attenzioni attuali e prospettiche da parte delle Amministrazioni Pubbliche Locali e del Governo, la tendenza complessiva è a giudicarle insufficienti ritenendo necessario un futuro apporto in termini di investimenti.

Tab. 3.11] *L'accordo/disaccordo dei referenti dei porti su alcune affermazioni sul presente e futuro della crocieristica in Italia*

0	1	2	3	4
In totale disaccordo	In leggero disaccordo	Non saprei	In leggero accordo	Assolutamente d'accordo

		0	1	2	3	4	
A	Il numero di crocieristi che acquistano itinerari con scali in Italia è in espansione	0,0%	0,0%	5,3%	10,5%	84,2%	**3,79**
B	Il numero delle compagnie attive sugli itinerari con scali in Italia è in aumento	0,0%	0,0%	5,3%	31,6%	63,2%	**3,58**
C	E' necessario aumentare il numero di porti in Italia attrezzati per il traffico crocieristico	15,8%	5,3%	21,1%	15,8%	42,1%	**2,63**
D	Le navi in circolazione, con scalo nei porti italiani, sono troppe	42,1%	21,1%	10,5%	15,8%	10,5%	**1,32**
E	Tra i porti crocieristici italiani c'è elevata competizione	15,8%	21,1%	10,5%	26,3%	26,3%	**2,26**
F	Il costo medio di scalo nei porti italiani è più elevato rispetto ad altri porti del Mediterraneo	26,3%	10,5%	52,6%	10,5%	0,0%	**1,47**
G	Generalmente le strutture e i servizi dei porti crocieristici italiani sono adeguati	5,3%	31,6%	10,5%	42,1%	10,5%	**2,21**
H	I terminal passeggeri italiani sono generalmente inadeguati	26,3%	52,6%	10,5%	5,3%	5,3%	**1,11**
I	E' necessario migliorare la facilità di raggiungimento dei terminal passeggeri dal centro della città	10,5%	35,3%	25,8%	17,5%	10,9%	**3,00**
L	La capacità ricettiva dei porti crocieristici italiani va complessivamente aumentata	5,3%	0,0%	10,5%	21,1%	63,2%	**3,37**
M	I porti crocieristici italiani investono nella tutela dell'ambiente	0,0%	15,8%	31,6%	15,8%	36,8%	**2,74**
N	Le compagnie di crociera investono nella tutela dell'ambiente	5,3%	15,8%	10,5%	21,1%	47,4%	**2,89**
O	I territori (amministrazioni, assessorati, camere di commercio ed altri soggetti pubblici) sono molto attenti ed investono sul turismo crocieristico	10,5%	52,6%	5,3%	26,3%	5,3%	**1,63**
P	Il Governo italiano deve dedicare maggiore attenzione e più investimenti al turismo crocieristico.	5,3%	0,0%	10,5%	15,8%	68,4%	**3,42**

parte prima

4 L'attività e i programmi delle compagnie di crociera

4.1 Il quadro internazionale e i grandi del settore
4.2 Compagnie e cantieri: il ruolo dell'Italia
4.3 L'impegno delle compagnie nel mercato italiano

4.1 Il quadro internazionale e i grandi del settore

Da quando all'inizio degli anni '70 il turismo crocieristico si è imposto come nuova forma di vacanza, da quando cioè circa mezzo milione di persone al mondo avevano possibilità e piacere di sperimentare questo nuovo modo di viaggiare, la domanda ha avuto a disposizione una quantità crescente di proposte alternative e diversificate, a partire dagli stessi impianti, le navi, che le compagnie – affidando le commesse a cantieri specializzati – hanno voluto sempre più grandi in termini di stazza media e capacità ricettiva, nonché più attrezzate in termini di quantità e tipologie di dotazioni e servizi. Oggi lo scenario è caratterizzato – pur con alcune eccezioni – da una maggiore prudenza negli investimenti delle compagnie di crociera, un assestamento dovuto alle incertezze della congiuntura economica ma probabilmente anche alla notevole crescita di capacità complessiva registrata negli ultimi anni.

Rimandando ad altri testi per un'analisi più completa del prodotto crocieristico va ricordato come esso si configuri, similmente ad altri prodotti turistici, come complesso e articolato, presentato e venduto sul mercato nella forma a package, che assume declinazioni e caratteristiche di volta in volta differenti magari in ragione di specifici segmenti di domanda. Negli anni le compagnie hanno cambiato il modo stesso di presentare e far percepire il prodotto alla domanda, rendendolo acquistabile in differenti combinazioni – per aree, itinerari, durata, standard di servizio, prezzo - capaci di incontrare le esigenze e le possibilità di numerose tipologie di fruitori.

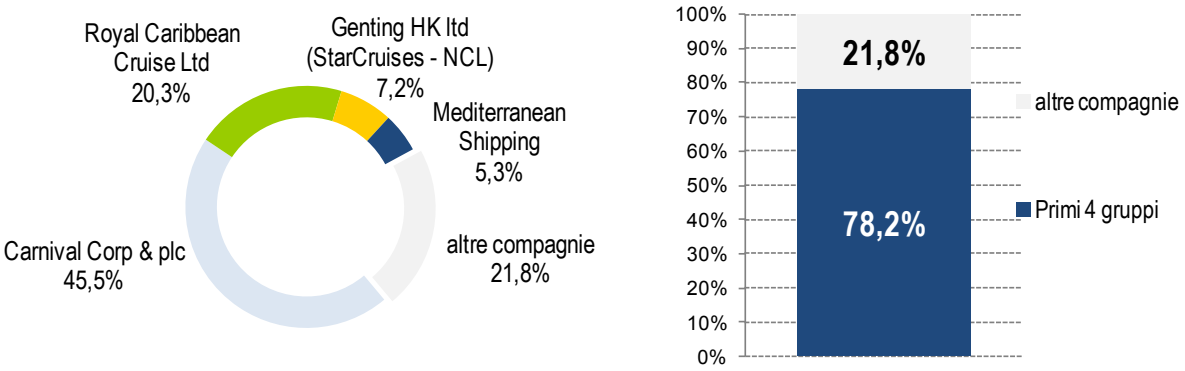
il cambio di passo da parte delle compagnie di crociera

Per inquadrare l'intero settore, e riflettere conseguentemente anche sullo status quo e le prospettive in Italia, è

il settore è molto concentrato dal lato dell'offerta

necessario prestare attenzione ad alcuni aspetti che contraddistinguono la struttura dell'offerta, in particolare quella delle compagnie, primo fra tutti la concentrazione, che vede a livello mondiale i primi 4 gruppi realizzare il 78% della produzione complessiva.

Graf. 4.1] *I primi 4 gruppi crocieristici mondiali, estate 2011*



Fonte: elaborazione Risposte Turismo su dati Cruise Directory, Seatrade Cruise Review, giugno 2011

le opzioni di integrazione verticale esercitate dalle compagnie

Altro modo di analizzare il percorso strategico delle compagnie è quello legato agli investimenti e sviluppo delle opzioni di integrazione verticale, con il risultati di intervenire direttamente in altri business collegati dal punto di vista del processo produttivo. Tra questi senza dubbio il più evidente, e quello cui fino ad oggi si è ricorso maggiormente, è riferito alle aziende portuali. Come già segnalato nel capitolo con riferimento allo scenario italiano, queste relazioni si sono via via spostate dall'essere impostate in modalità di pura transazione commerciale a vere e proprie partnership, spesso sancite da acquisizioni di quote di capitale societario della seconda (l'azienda portuale) da parte della prima (la compagnia di crociera). Operazioni di integrazione verticale che hanno trovato, da caso a caso, motivazione nella volontà di presidiare l'erogazione di un servizio (quello a terra legato all'imbarco e sbarco) comunque impattante nella soddisfazione complessiva del crocierista, o nell'opportunità, o necessità, di assicurarsi in priorità la disponibilità di posti nave (ormeggio) via via sempre più critica presso alcuni importanti scali, o nella volontà di incidere positivamente sul bilancio attraverso il contenimento dei costi o l'aumento di ricavi legati alle partecipazioni. Su tutti possiamo citare il caso del Palacrociere 2, progettato dallo "Studio Vicini" di Genova (gli stessi che realizzarono gli interni del primo Palacrociere

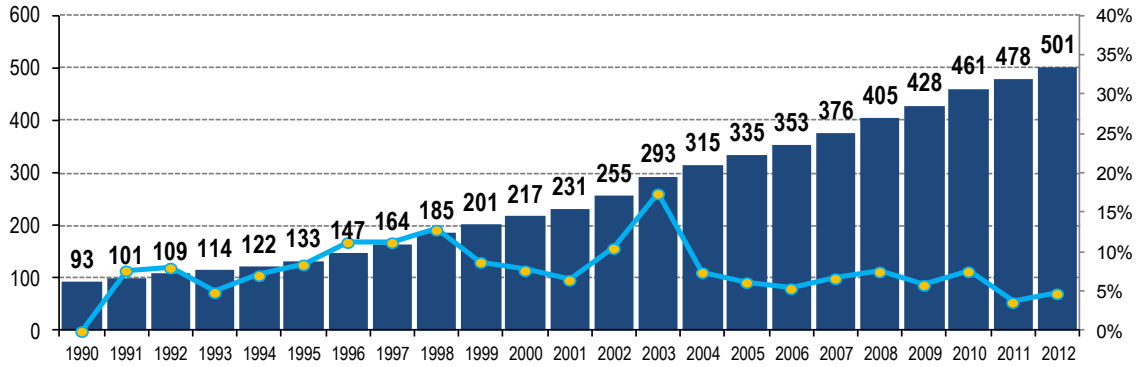
ed hanno progettato il terminal di Barcellona finanziato e gestito da Costa Crociere dal 2007). L'intero onere della struttura è a carico della compagnia, con un investimento che supera gli 8 milioni di euro. La banchina – la cui operatività è prevista per il 2012 - al servizio del secondo Palacrociere avrà una lunghezza operativa di 325 metri e permetterà a Savona di incrementare ulteriormente il proprio traffico.

l'offerta in termini di posti letto passa dai 93.000 del 1990 ai 461.000 del 2010

Se della capacità schierata nell'arco dell'anno si è già trattato nel primo capitolo, l'osservazione dell'andamento dell'offerta crocieristica mondiale conferma lo stato di salute del settore. Il grafico 4.2 mostra l'evoluzione del numero di posti letto passeggero presenti sul mercato nel corso di oltre vent'anni, dal 1990 al 2012: è piuttosto evidente come la crescita sia stata continua e costante passando da una disponibilità di 93.000 posti letto nel 1990 ad un valore di 460.977 nel 2010, per un incremento complessivo del 393,3% e destinato a superare la soglia dei 500.000 secondo le previsioni per il 2012.

Neppure in futuro tale trend sembra destinato ad arrestarsi: il settore appare infatti in buona salute e gli operatori continuano ad investire nella costruzione di nuovi impianti, aumentando di anno in anno, come si vedrà in seguito, la propria capacità produttiva.

Graf. 4.2] *Evoluzione dell'offerta mondiale, posti passeggero (in migliaia) e tasso di crescita rispetto all'anno precedente 1990-2012*

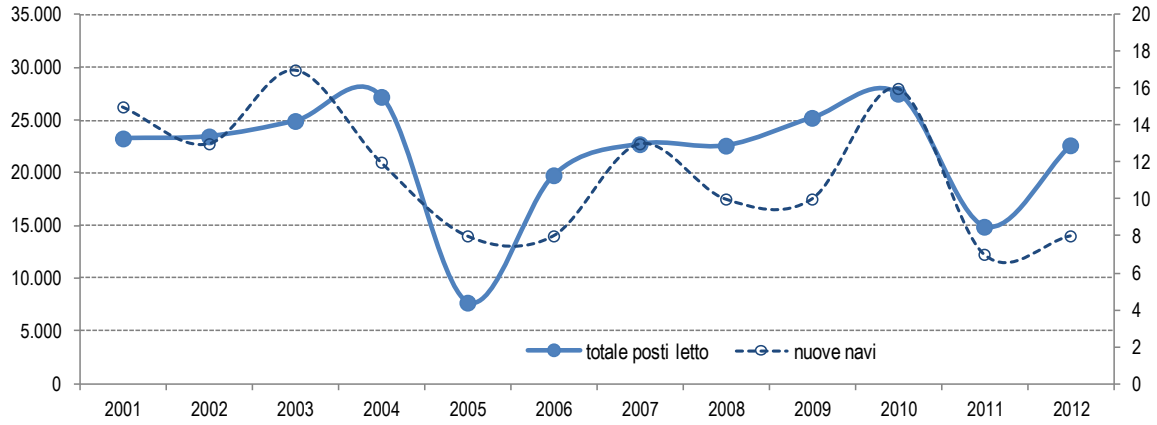


Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su base dati Seatrade Cruise Review

meno navi varate nel 2011, ma già più saranno quelle nel 2012

Se osserviamo il numero di navi introdotte negli ultimi 10 anni è interessante notare come il 2011 sia l'anno, dal 2001 in avanti, che fa segnare il record negativo, anche in termini di posti letto, se si esclude il 2005. Già nel 2012, ad ogni modo, la curva risale, presentando un numero di vari allineato con il 2005 e 2006 ma di gran lunga superiore nel totale posti generati.

Graf. 4.3] *Navi introdotte e numero di posti letto delle stesse negli ultimi 10 anni*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su base dati Seatrade Cruise Review

Tab. 4.1] *I primi 4 gruppi crocieristici mondiali, estate 2011*

Compagnia	Nave	Età media navi *	Tonnellaggio	Passeggeri 2010	%
AIDA Cruises	8	2005,8	472.935	14.246	3,10%
Carnival Cruise Line	23	2000,3	2.143.637	58.248	12,67%
Costa Crociere Spa	15	1998,7	1.249.600	40.283	8,76%
Cunard Line	3	2007,0	332.301	6.870	1,49%
Holland America Line Inc	15	1999,6	1.015.355	23.165	5,04%
Iberocruceros	4	1992,8	164.981	5.573	1,21%
P&O Cruises Ltd (uk)	6	2005,2	535.505	14.328	3,12%
P&O Cruises Australia Ltd	4	1989,0	251.262	7.064	1,54%
Princess Cruises	17	2001,7	1.536.677	37.370	8,13%
Seabourn Cruise Line	6	1999,7	94.200	1.974	0,43%
Carnival Corp & plc	101		7.796.453	209.121	45,49%
Azamara Cruises	2	2000,0	60.554	1.388	0,30%
Cdf Croisieres de France	1	1981,0	37.012	600	0,13%
Celebrity Cruises	9	2002,4	682.387	18.604	4,05%
Pullmantur Group	5	1988,4	252.495	8.594	1,87%
Royal Caribbean International	22	2000,8	2.372.124	64.146	13,95%
Royal Caribbean Cruise Ltd	39		3.404.572	93.332	20,30%
Genting HK (Star Cruises)	4	1992,5	184407	5.698	1,24%
Norwegian Cruise Line Ncl	11	2003,8	1.025.678	27.194	5,92%
Genting HK ltd (StarCruises - NCL)	15		1.210.085	32.892	7,15%
MSC Crociere	11	2003,5	910.648	24.212	5,27%
PRIMI 4 GRUPPI	**166**		**13.321.758**	**359.557**	**78,21%**
Altre compagnie	**244**	**1985,1**	**4.152.841**	**100.156**	**21,79%**
TOTALE OFFERTA MONDIALE	**410**		**17.474.599**	**459.713**	**100,0%**

Fonte: elaborazione Risposte Turismo su dati Cruise Directory Seatrade Cruise Review, june 2011

i grandi del settore

Tra i big player si distingue Carnival Corporation & Plc, gruppo leader del settore che annovera al suo interno 11 marchi, dall'omonimo Carnival Cruise alla celebre Princess Cruises, all'italiana Costa Crociere. In totale sono oltre 100 le navi a disposizione del colosso della crocieristica, per un totale di oltre 200 mila posti letto pari al 45,49% dell'offerta complessiva. Il 20,3% è invece in mano al secondo grande operatore, Royal Caribbean Cruise Line, con le compagnie Royal Caribbean International e Celebrity Cruises, complessivamente oggi all'attivo con 39 navi. Al terzo posto, ad incidere per il 7,15% dell'offerta, è il gruppo Genting HK, headquarter nel sud est asiatico, con i marchi Star Cruises e NCL. Al quarto posto della graduatoria per dimensione di offerta figura non un gruppo ma una singola compagnia, MSC Crociere, per quanto rientrante in un gruppo impegnato in altre attività marittime, all'attivo, nel 2011, con nove navi per un totale di quasi 25 mila posti letto.

4.2 Compagnie e cantieri: il ruolo dell'Italia

Come già scritto la flotta totale mondiale di navi da crociera si è andata caratterizzando via via per la presenza di impianti di dimensione crescente, fino a segnare record sulla cui durata è lecito interrogarsi. Nel futuro l'offerta è destinata a crescere ulteriormente sia dal punto di vista del numero di navi presenti sul mercato sia relativamente alla dimensione media delle stesse. L'osservazione dell'andamento delle commesse ai cantieri navali, per la costruzione di nuovi impianti, indica quanto scritto. E tale fenomeno interessa a pieno anche l'Italia, dal punto di vista dei cantieri, degli studi di progettazione e di altre imprese collegate attive nella penisola, così come delle compagnie che determinano questi ordini e che scelgono di destinare le navi anche ad itinerari che toccano porti italiani.

il 43% delle navi in varo tra il 2011 e il 2013 disporrà di più di 3.000 posti letto

Delle 117 nuove unità immesse nel mercato nel periodo 2000-2010 il 25,6% ha una capacità di posti letto inferiore al migliaio, percentuale che si riduce al 19% osservando il totale vari 2011-2013. Gli incrementi sono invece significativi rispetto alle navi di grandi dimensioni, dai 2.000 ai 3.000 posti letto o superiori alla soglia dei 3.000: dal 2000 al 2010 sono state infatti immesse nel mercato 46 navi, pari a quasi il 40% del totale nuovi impianti, con capacità tra i 2.000 e i 3.000 lower berth, e di queste 12 solo nell'ultimo triennio mentre dal 2011 al 2013 l'incidenza si ridurrà fino al 28% a vantaggio

delle navi con più di 3.000 posti letto, che passano da un incidenza del 19,7% ad una del 42,9% (tabella 4.2).

Tab. 4.2] *Navi da crociera introdotte dal 2000 al 2010 e di introduzione tra il 2011 e il 2013, distribuzione per letti a disposizione*

	dal 2000 al 2010		dal 2011 al 2013	
Letti	Navi	%	Navi	%
< 999	30	25,6%	4	19,0%
1.000-1.999	18	15,4%	2	9,5%
2.000-2.999	46	39,3%	6	28,6%
> 3.000	23	19,7%	9	42,9%
Totale	**117**	100%	**21**	100%

Fonte: Elaborazioni Risposte Turismo su dati Seatrade Cruise Review

In questo scenario caratterizzato per lo più dalla realizzazione di mega impianti, è da sottolineare la presenza nel mercato di una offerta ormai definibile come di nicchia, rappresentata da tutte quelle navi che, con una capacità inferiore alle 1.000 unità, si prestano ad offrire prodotti meno classici, differenziati per via di una o più variabili quale l'area navigata, il livello di servizio, l'attività svolta a bordo, l'attenzione rivolta al passeggero.

resiste un'offerta alternativa, di nicchia

Spesso si tratta di compagnie che posseggono un solo impianto (one vessel company) che difendono la posizione nel mercato specializzandosi su determinati itinerari o proposte commerciali, e talvolta concentrando gli sforzi di acquisizione della domanda su un unico Paese. Si tratta di scelte che concorrono a formare un prodotto che esclude di fatto il mass market e con esso gran parte della concorrenza diretta dei più famosi gruppi mondiali. Esempi di queste navi e relativi operatori presenti negli itinerari che toccano l'Italia sono la Minerva's Swan Hellenic e la Bleu de France della CDF Croisières de France, quest'ultima appartenente al gruppo Royal Caribbean.

aumentano i cantieri specializzati in costruzione di navi da crociera

A ricevere le ordinazioni da parte delle compagnie sono cantieri che, per quanto storicamente concentrati in Europa, stanno crescendo nel numero e diffondendo nelle diverse aree mondiali. Conseguenza diretta ne è una maggiore concorrenza alimentata dalle scelte delle compagnie che si vedono presentare oggi proposte più numerose e differenziate di quelle disponibili in passato.

Fincantieri

In Italia Fincantieri sta operando per la costruzione di navi da crociera in 3 degli 8 cantieri a disposizione nel territorio nazionale: Marghera, Monfalcone, e Sestri Ponente.

Il primo è stato coinvolto nell'allestimento della Costa Favolosa, inaugurata nel luglio di quest'anno a Trieste, e che verrà affiancata dalla Costa Fascinosa prevista per metà 2012 ed il cui varo tecnico è stato già effettuato. Quest'ultima toglierà alla Favolosa il titolo di più grande nave battente bandiera italiana mai costruita.
Sempre a Fincantieri sono giunti due altri importanti ordini, uno dalla Princess e l'altro da Costa Crociere. Quest'ultimo, annunciato nella scorsa estate, è riferito ad una nave in consegna nel 2014 - 130.000 tonnellate di stazza, quasi 5.000 ospiti totali allocati in oltre 1.800 cabine – per un investimento pari a 555 milioni di euro. Sarà la decima nave ordinata da Costa Crociere a Fincantieri negli ultimi 10 anni.
Aida, marchio controllato da Costa e rivolto al mercato tedesco, ha invece ordinato ai cantieri giapponesi Mitsubishi Heavy Industries due nuove navi (che si affiancheranno ad altre due in arrivo nei prossimi due anni in costruzione nei cantieri tedeschi Meyer Werft) per un investimento unitario pari a 455 milioni di euro e un costo medio per posto letto pari a 140.000 euro, 10.000 euro circa in meno delle alternative proposte europee, a sottolineare la già citata aumentata concorrenza.
A Monfalcone Fincantieri sta ultimando la nuova nave Carnival che verrà presentata il prossimo anno e, nel corso del 2011, oltre alle navi citate, si è varata nei cantieri di Sestri la Marina della Oceania Cruise, cui si affiancherà la Riviera. E sempre Fincantieri realizzerà per Compagnie du Ponant un'altra nave da crociera extra lusso che si affiancherà alle due unità varate nella primavera del 2009 e del 2010.
Un altro recente varo tecnico è stato quello di MSC Divina – dodicesima in flotta - che verrà inaugurata nel maggio 2012 a Marsiglia. E' attualmente in costruzione presso i cantieri STX France di Saint-Nazare, su progetto dello studio ligure De Jorio. Le sue dimensioni sono da record per quanto concerne gli armatori europei: 140.000 tonnellate, 333,3 metri di lunghezza, 1.751 cabine per una capacità di circa 3.700 ospiti e sarà la nave più grande ad essere varata nel corso del prossimo anno.
Anche per Celebrity Cruises il prossimo anno entrerà in servizio una nuova nave di poco più grande delle precedenti: Celebrity Reflection, la quinta della classe Solstice, attualmente in costruzione presso i cantieri tedeschi Meyer Werft, destinata a muoversi nell'autunno del 2012 su itinerari che coinvolgeranno l'Italia.

Mariotti e San Giorgio del Porto

Tra gli altri costruttori attivi in Italia vanno citati i Mariotti e San Giorgio del Porto - riuniti dall'estate del 2011 sotto la holding Genova Industrie Navali - che, dagli anni Novanta, sono impegnati non solo nelle riparazioni (in particolare San Giorgio) ma anche nella costruzione navale, seguita in ogni sua fase, dallo scafo fino all'allestimento. I cantieri Mariotti sono specializzati nel segmento delle navi extralusso, e tra le più recenti consegne figura quella nel 2011 della Seabourn Quest, ultima di tre unità gemelle da crociera extra lusso ordinate dalla compagnia del Gruppo Carnival al cantiere italiano per un investimento complessivo di 550 milioni di euro.

si investe anche in interventi di restyling e incremento della capacità ricettiva

Quanto invece agli interventi di restyling, non solo ammodernamento ma talvolta trasformazioni radicali ed aumento della capacità ricettiva, si segnala la recente commessa al cantiere San Giorgio di Genova da parte di Costa Crociere per la Costa Romantica che, grazie ad un investimento di 90 milioni di euro, verrà trasformata, anche nel nome (diventerà neoRomantica) entro l'inizio del 2012. I lavori, realizzati con il concorso di Mariotti, consentiranno, tra l'altro, di aumentare la capacità di oltre 100 cabine con balcone privato. Un'altra operazione di ammodernamento è in corso negli stabilimenti Fincantieri di Palermo e vede coinvolta la nave Bleu de France della Saga Cruising: verrà ribattezzata Saga Sapphire e si concluderà all'inizio del prossimo anno.

4.3 L'impegno delle compagnie nel mercato italiano

Come per i referenti delle aziende portuali nonché per quelli delle agenzie di viaggio (lo si vedrà nel prossimo capitolo) anche ai manager delle compagnie di crociera impegnate in Italia si è voluto porre un elenco di affermazioni sulle quali esprimere accordo o disaccordo, con l'obiettivo di leggere alcune opinioni e indicazioni sul presente e futuro della crocieristica in Italia. Per le elaborazioni contenute nella tabella seguente si è potuto contare sui pareri espressi dai referenti di Aida, Azamara, Costa Crociere, MSC, NCL, Royal Caribbean e Wind Star.

si indicano in crescita i crocieristi stranieri che acquistano crociere con scali nei porti italiani

Ai referenti è stata data la possibilità di esprimersi secondo una scala da 0-4 in base al grado di disaccordo/accordo e la tabella mostra le distribuzioni percentuali delle risposte tra le 5 alternative, oltre a fornire dei punteggi, degli indici di sintesi per verificare più velocemente il grado di risposta.

Il maggiore accordo è andato all'espansione del numero di crocieristi con acquistodi itinerari con scali italiani, unitamente all'attenzione delle compagnie alla tutela dell'ambiente (interessante notare come invece non sembrino essere dello stesso parere rispetto all'impegno profuso dai porti) e alla necessaria maggiore attenzione da parte del Governo.

Tab 4.3] *L'accordo/disaccordo dei referenti delle compagnie di crociera su alcune affermazioni sul presente e futuro della crocieristica in Italia*

0	1	2	3	4
In totale disaccordo	In leggero disaccordo	Non saprei	In leggero accordo	Assolutamente d'accordo

		0	1	2	3	4	Punt.
A	Il numero di crocieristi che acquistano itinerari con scali in Italia è in espansione	0,0%	0,0%	14,3%	14,3%	71,4%	**3,57**
B	Il numero delle compagnie attive sugli itinerari con scalo in Italia è in aumento	0,0%	0,0%	28,6%	14,3%	57,1%	**3,29**
C	E' necessario aumentare il numero di porti in Italia attrezzati per il traffico crocieristico	0,0%	0,0%	28,6%	42,9%	28,6%	**3,00**
D	Le navi in circolazione, con scalo nei porti italiani, sono troppe	14,3%	28,6%	42,9%	14,3%	0,0%	**1,57**
E	Il crocieristi stranieri che effettuano scali in Italia è in aumento	0,0%	0,0%	28,6%	42,9%	28,6%	**3,00**
F	La competizione tra compagnie di crociera sulla clientela Italiana sta aumentando	0,0%	0,0%	14,3%	42,9%	42,9%	**3,29**
G	Tra i porti crocieristici italiani c'è elevata competizione	0,0%	0,0%	57,1%	42,9%	0,0%	**2,43**
H	I terminal passeggeri italiani sono generalmente inadeguati	0,0%	42,9%	14,3%	28,6%	14,3%	**2,14**
I	La capacità ricettiva dei porti crocieristici italiani va complessivamente aumentata	0,0%	0,0%	28,6%	42,9%	28,6%	**3,00**
L	Il costo medio di scalo nei porti italiani è più elevato rispetto ad altri porti del Mediterraneo	0,0%	0,0%	57,1%	42,9%	0,0%	**2,43**
M	Generalmente le strutture e servizi dei porti crocieristici italiani sono adeguati	0,0%	14,3%	28,6%	57,1%	0,0%	**2,43**
N	I porti crocieristici italiani investono nella tutela dell'ambiente	0,0%	28,6%	71,4%	0,0%	0,0%	**1,71**
O	Le compagnie di crociera investono nella tutela dell'ambiente	0,0%	0,0%	14,3%	14,3%	71,4%	**3,57**
P	I territori (amministrazioni, assessorati, camere di commercio ed altri soggetti pubblici) sono molto attenti ed investono sul turismo crocieristico	14,3%	14,3%	57,1%	14,3%	0,0%	**1,71**
Q	Riceviamo dai territori (amministrazioni, assessorati, camere di commercio ed altri soggetti pubblici) proposte di sviluppo di iniziative dedicate ai crocieristi	0,0%	71,4%	28,6%	0,0%	0,0%	**1,29**
R	Il Governo italiano deve dedicare maggiore attenzione e più investimenti al turismo crocieristico.	0,0%	0,0%	0,0%	42,9%	57,1%	**3,57**

Una buona frequenza di accordo si è registrata anche relativamente alla crescita di crocieristi stranieri che acquistano itinerari con scali in Italia e all'aumento della pressione competitiva. Piuttosto d'accordo i manager delle compagnie, che non giudicano eccessivamente numerose le navi in circolazione, anche rispetto all'opportunità di aumentare numero di porti e capacità ricettiva complessiva da parte dei terminal.

l'attenzione di Costa, MSC e RCCL per i porti italiani

Rispetto all'impegno sugli itinerari che comprendono scali italiani e alla conquista di una domanda che vede in essi una possibilità d'acquisto, gli operatori sembrano intenzionati a ribadire se non aumentare l'attenzione specifica. L'Italia è la destinazione che continuerà a beneficiare maggiormente del traffico generato da MSC e Costa, quest'ultimo con quasi 4 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani (più di un terzo del totale 2011) attraverso le navi dei tre marchi controllati dal gruppo (Costa, Aida e Iberocruceros).

Anche Royal Caribbean ha dichiarato di aver raddoppiato, sebbene a partire da una base più contenuta, il numero dei passeggeri movimentati in Italia nel 2011. Nel 2006 erano 4 le navi che facevano scalo nei porti del Paese per 93 crociere proposte e 2 scali (Civitavecchia e Venezia) mentre nel 2012 saranno 11 navi per 245 crociere da 5 porti (Civitavecchia, Genova, Venezia, Bari e Messina) con un numero di passeggeri più che triplicato che supererà i 2,2 milioni del 2011.

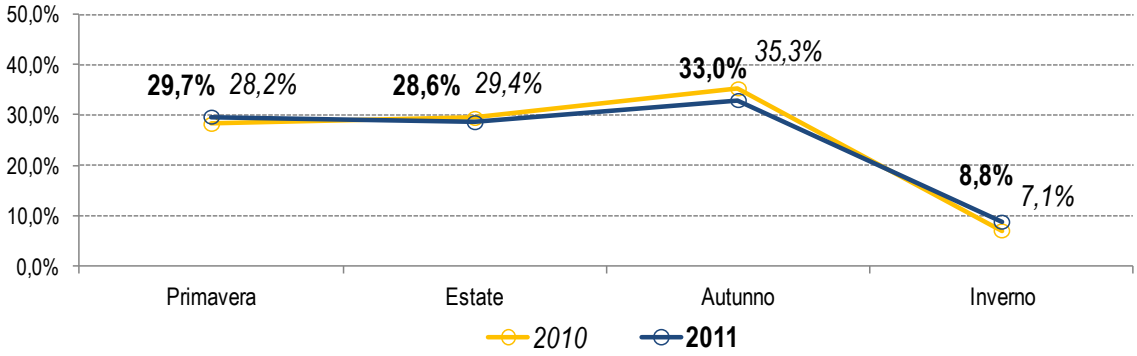
Anche dal punto di vista della domanda l'Italia cresce come bacino di clientela per gli operatori. Un mercato aperto da Costa, prima, ed MSC, poi, su cui ora si stanno indirizzando le attenzioni di altri importanti operatori internazionali, alla luce di previsioni diffusamente ottimistiche in merito all'aumento di domanda.

aumenta la presenza di navi anche nei mesi più freddi

Quanto alle scelte di dislocazione delle navi è possibile notare, a partire dalle risposte fornite dalle compagnie che hanno collaborato al presente lavoro, come per quelle presenti su itinerari con scali italiani non solo si possa registrare un aumento in senso assoluto, ma siano di più quelle che "restano" anche nei mesi più freddi. Il grafico che segue mostra l'autunno come la stagione con la maggior presenza di navi e permette di cogliere un confronto tra ripartizione 2010 e 2011. Vi è un sostanziale equilibrio tra i due anni con un leggero calo della preminenza dell'autunno a favore di un inverno maggiormente premiato dalle operazioni delle compagnie ascoltate.

Le compagnie, insomma, credono nel potenziale di offerta degli itinerari con scali in Italia anche nei mesi meno caldi, e scelgono di mantenere attiva una parte di offerta.

Graf 4.4] *Ripartizione stagionale sul totale numero di navi schierate per trimestre, 2010*



La tabella che segue, invece, mostra il tasso di presenza in una selezione di porti delle compagnie attive in Italia. I calcoli sono basati sulle 40 compagnie che più contribuiscono a generare traffico in Italia. Come era logico attendersi, in testa a tale speciale classifica sono i porti già ai primi posti della classifica per traffico. I valori più contenuti, invece, denunciano casi nei quali lo specifico scalo vede determinare il proprio traffico, e i propri risultati, da un numero limitato di compagnie, situazione che, almeno in generale, può comportare alcuni rischi.

Tab 4.4] *Il tasso di presenza delle compagnie di crociera in una selezione di porti italiani, 2011*

87%	Civitavecchia	**21%**	Ravenna
79%	Venezia	**21%**	Siracusa
72%	Livorno	**18%**	Bari
62%	Napoli	**18%**	La Spezia
49%	Palermo	**18%**	Brindisi
46%	Catania	**18%**	Capri
44%	Messina	**13%**	Salerno
33%	Sorrento	**13%**	Ancona
31%	Olbia	**13%**	Amalfi
31%	Giardini Naxos	**13%**	Trieste
31%	Cagliari	**5%**	Porto Cervo
28%	Portoferraio	**8%**	Savona
28%	Portofino	**8%**	Marina di Carrara
26%	Genova	**8%**	Ischia

un terzo delle compagnie opera su un numero di porti italiani compresi tra 10 e 14

Volendo vedere lo stesso aspetto da un punto di vista differente, si è provveduto ad esaminare e a calcolare il numero di porti italiani coinvolti negli itinerari 2011 delle principali compagnie di crociera. Il 10% di essi lavora con meno di 5 terminal, mentre più di 3 su 4 hanno relazioni commerciali con un numero di porti compresi tra i 5 e i 14. Le tendenze sul 2012 sembrano confermare tale ripartizione. La tabella 4.5 mostra il dettaglio numerico per singola compagnia.

Graf 4.5] *Scali italiani coinvolti dall'attività per compagnia, ripartizione per classi 2011*

Tab 4.5] *Il numero di scali italiani coinvolti dalle operazioni delle singole compagnie, 2011*

Compagnia di Crociera	Scali coinvolti nel 2011		Scali coinvolti nel 2011
SEADREAM	16	CLUB MED	8
AZAMARA	15	PRINCESS CRUISES	8
MSC	15	LOUIS CRUISES	8
P & O	15	CROISIERES DE FRANCE	8
HOLLAND AMERICA	15	CRYSTAL CRUISES	7
FRED OLSEN CRUISE	14	CUNARD	7
WIND STAR CRUISES	13	IBEROCRUCEROS	7
SILVERSEA	13	MANO MARITIME LTD	7
COSTA CROCIERE	13	CARNIVAL	6
ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL	12	PULLMANTUR	6
CELEBRITY CRUISES	12	PHOENIX REISEN	6
THOMSON	12	COMPAGNIE DU PONANT	5
REGENT SEVEN SEAS CRUISES	11	NORWEGIAN CRUISE LINE	5
SEA CLOUD	11	TUI CRUISES	5
SEABOURN	11	CLASSIC INT.L CRUISES	4
SWAN ELLENIC	10	HAPPY CRUISES	4
STAR CLIPPERS	10	DISNEY CRUISE LINE	4
HAPAG LLOYD	10	VOYAGES OF DISCOVERY	4
AIDA	9		
OCEANIA CRUISES	9		
VOYAGES TO ANTIQUITY	9		

Ancora sul coinvolgimento dei diversi porti da parte delle compagnie, si ritiene utile mostrare la situazione relativa ad uno specifico gruppo, RCCL, del cui progressivo interessamento al mercato italiano ed agli itinerari con scali in Italia si è già scritto (dalle 13 navi del 2009 si passa a 19 nel 2012). La tabella seguente dettaglia gli elenchi dei porti coinvolti a partire dal 2009 e previsti fino al 2012. Ogni anno l'elenco si fa più ricco, con numerosi inserimenti (evidenziati in celeste) e solo sporadici abbandoni (evidenziati in grigio).

Tab 4.6] *Porti italiani toccati dalle navi del gruppo RCCL, 2009-2012*

	2009	2010	2011	2012
1	CAGLIARI	AMALFI	AMALFI	AMALFI
2	GENOVA	BARI	BARI	BARI
3	LA SPEZIA	CAGLIARI	CAGLIARI	BRINDISI
4	LIVORNO	CIVITAVECCHIA	CAPRI	CAGLIARI
5	MESSINA	GENOA	CIVITAVECCHIA	CAPRI
6	NAPOLI	LASPEZIA	GENOA	CATANIA
7	OLBIA	LIVORNO	LASPEZIA	CIVITAVECCHIA
8	PALERMO	MESSINA	LIVORNO	GENOA
9	PORTOFINO	NAPOLI	MARINA DI CAMPO	LASPEZIA
10	RAVENNA	PALERMO	MESSINA	LIVORNO
11	SORRENTO	PORTOFERRAIO	NAPOLI	MESSINA
12	TAORMINA	PORTOFINO	PALERMO	NAPOLI
13	VENEZIA	RAVENNA	PORTOFERRAIO	OLBIA
14		SALERNO	PORTOFINO	PALERMO
15		SORRENTO	RAVENNA	PORTO EMPEDOCLE
16		TRIESTE	SALERNO	PORTOFERRAIO
17		VENEZIA	SANTA MARGHERITA	PORTOFINO
18			SORRENTO	PORTOVENERE
19			TRIESTE	RAVENNA
20			VENEZIA	SALERNO
21				SORRENTO
22				VENEZIA

Nota: il gruppo include i marchi: Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises

la centralità delle politiche distributive per le compagnie di crociera

Si chiude il capitolo con una nota sulle scelte in materia di politica distributiva da parte delle compagnie più presenti in Italia. Scelte che continuano ad avere negli agenti di viaggio il loro perno, motivate in particolare dalle esigenze della domanda che chiede molte informazioni – e rassicurazioni – prima dell'acquisto. I due principali operatori attivi in Italia affermano di lavorare con la pressoché totalità degli agenti di viaggio sparsi nel Paese.

Lo scenario distributivo ad ogni modo sta cambiando, un po' per il ricorso al commercio elettronico gestito direttamente dalle compagnie, un po' per l'aumento costante di nuove figure quali i cosiddetti homework agent o

consulenti di viaggio e – naturalmente – le On Line Travel Agency (OLTA) specializzate in prodotto crocieristico.
Da segnalare, inoltre, le recenti scelte strategiche delle compagnie miranti ad acquisire quote rilevanti, se non di controllo, del capitale di gruppi e network di agenzie di viaggi, operazioni di integrazione verticale a sottolineare la criticità e la rilevanza della fase finale del processo produttivo (la vendita del prodotto) per i cruise operator. Un esempio è l'accordo firmato all'inizio del 2011 tra Alpitour e Costa Crociere, con la seconda a rilevare il 50% del capitale di Welcome Travel, rete di 1.000 agenzie di viaggi precedentemente posseduta al 100% da Alpitour. Anche MSC ha recentemente acquisito la quota di maggioranza della Blu Holding, titolare di alcuni marchi di T.O. e network di agenzie di viaggio (il restante 49% è stato acquisito da Unicredit).

parte prima

5 L'intermediazione turistica italiana e la crocieristica

5.1 Il ruolo dell'intermediazione e il campione di indagine

5.2 Il fatturato, il peso del prodotto crociera e le previsioni

5.3 L'offerta proposta e la clientela

5.4 Il prodotto venduto e le opinioni sul futuro della crocieristica

5.1 Il ruolo dell'intermediazione e il campione di indagine

Il successo del prodotto crocieristico e, prima ancora, la sua stessa concezione e composizione, passano per l'intervento ed il contributo di una nutrita schiera di aziende, ciascuna con il proprio ambito di operatività, più o meno chiaramente definito, all'interno del processo produttivo. Basterebbe citare i cantieri, grazie ai quali prende forma l'impianto, la nave, essenza stessa del prodotto crociera, o le agenzie marittime, realtà fondamentali nella gestione – regolare o emergenziale – dell'attività delle compagnie di crociera e del loro rapporto con gli altri soggetti del comparto, primi fra tutti i porti.

la rilevanza dell'agente di viaggi nella vendita del prodotto crociera

Una volta seguita tutta la catena che porta alla definizione dell'output, quest'ultimo va distribuito, consentendo l'incontro effettivo tra domanda e offerta attraverso l'acquisto, per la prima, e la vendita, per la seconda. In uno scenario mondiale che vede l'industria turistica sempre più caratterizzata da dinamiche di distribuzione e vendita del prodotto alternative rispetto a quelle consolidatesi negli anni, capaci di scardinare gli equilibri tra produttore intermediario ed acquirente, che una volta sembravano immutabili, il prodotto crocieristico si conquista, ancora una volta, uno spazio alternativo. In tale ambito la figura dell'agente di viaggi mantiene e, se possibile, aumenta la ragione e la portata del proprio intervento, accompagnando il cliente in un processo di scelta ed acquisto che, per svariate ragioni, prima fra tutte l'atipicità

del prodotto, continua a dimostrarsi più complesso di quello riferibile ad altri prodotti turistici.

l'impegno delle compagnie nella gestione della collaborazione con le agenzie di viaggi

A testimonianza del rilievo del ruolo dell'agente di viaggi vi sono gli investimenti e l'attenzione delle compagnie di crociera nei loro confronti, indirizzati ad accrescerne il coinvolgimento e l'impegno nella cruciale fase di vendita. Dall'assistenza al punto vendita agli educational e fam trip, dalle commissioni ai premi incentivi, sono diversi gli strumenti e le soluzioni adottati dai cruise operator nella gestione delle relazioni con questi professionisti. E tale è la loro centralità dall'aver spinto di recente alcune compagnie, come già segnalato in chiusura del capitolo precedente, a prendere in considerazione l'opzione di integrazione verticale investendo nel capitale di alcuni importanti network di agenzie per acquisirne quote di rilevanza. E, come spesso accade, le ragioni di tali scelte vanno ricercate senza dubbio nei numeri, e dunque nelle ricadute economiche dell'investimento, ma senza trascurare la volontà di presidiare più da vicino una fase del processo produttivo ritenuta, giustamente, critica.

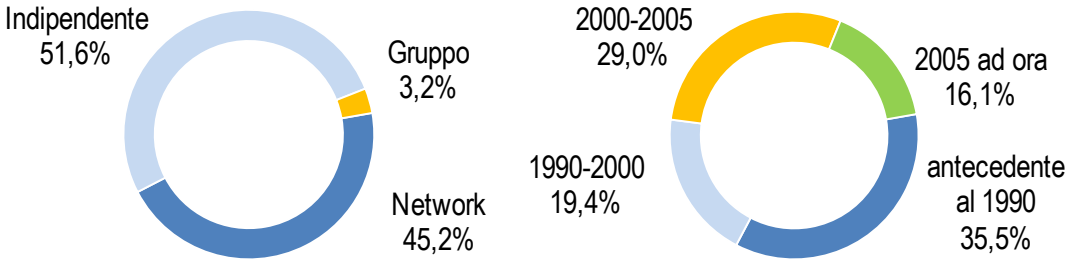
È anche per queste ragioni che si è scelto di dedicare un capitolo di ICW 2011 agli agenti di viaggio o, meglio, alle caratteristiche, alle opinioni ed alle scelte di una serie di essi, sempre riferite, ovviamente, al prodotto crociera, convinti che da esse possano essere estrapolate utili indicazioni sul futuro del prodotto e del comparto in Italia.

Dal punto di vista metodologico si è scelto di utilizzare lo strumento del questionario, da integrare, laddove opportuno o necessario, con alcuni contatti telefonici. Attraverso il recupero di elenchi e riferimenti di pubblico dominio, si è provveduto a costruire un database contenente poco più di 3.000 agenzie, sulle oltre 8.000 che le fonti più accreditate indicano come totale in Italia. Il database, equilibrato nella sua distribuzione geografica per macroaree, ha generato un campione di quasi 200 agenzie (197 per l'esattezza) per una redemption intorno al 7%. La raccolta dei questionari, compilati principalmente dal titolare dell'agenzia o dal responsabile prodotto cruise, si è conclusa a ridosso della chiusura del presente report, al fine di poter contare sul più vasto panel possibile. Per quanto riguarda le caratteristiche del campione, va segnalato come – in equilibrio rispetto al database di partenza – la distribuzione per macroaree e regionale risulti piuttosto omogenea (Nord Est, 35%, Nord Ovest, 29%, Centro, 19%, Sud e Isole 16%). Tra le regioni spicca su tutte il Veneto con circa il 15% seguito da

quasi 200 agenzie hanno collaborato all'indagine

Lombardia e Liguria, poco sotto il 10% dei questionari completi ricevuti. La metà del campione è rappresentata dalle agenzie indipendenti, con il resto ad essere composto da quelle aderenti a network e, solo in minima parte, da quelle appartenenti a gruppi. L'anno di apertura è antecedente al 2000 per oltre il 50% del campione, mentre sono il 16% quelle costituite negli ultimi 6 anni.

Graf. 5.1] *Tipologia (a sinistra) e anno di apertura (a destra) delle agenzie del campione.*



5.2 Il fatturato, il peso del prodotto crociera e le previsioni

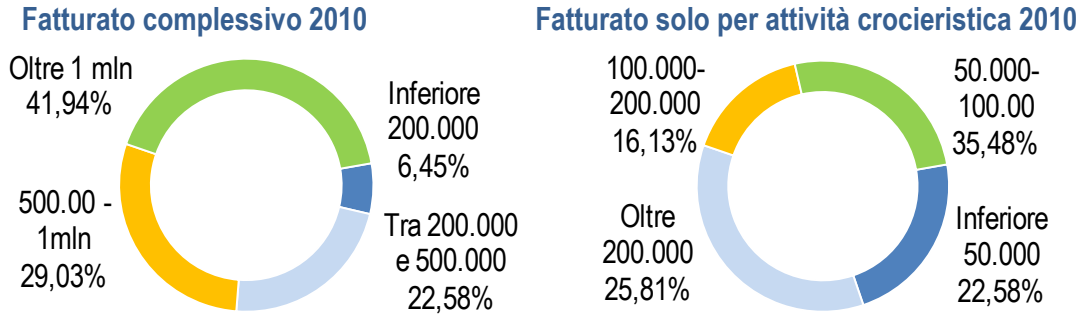
In termini di classi di fatturato consuntivo 2010, il campione si distribuisce in modo particolarmente omogeneo in rappresentanza sia di realtà minori (oltre il 30% ha un fatturato inferiore a 500.000 euro) che delle più grandi (il 42% ha superato nel 2010 il milione di euro). Limitando il fatturato alla sola vendita del prodotto crociera, il campione si divide in un 40% di chi raggiunge e supera quota 100.000 euro, un 30% di chi resta tra 50 e 100.000 euro, ed un 20% di chi mostra valori di fatturato inferiori a 50.000 euro.

il prodotto crociera pesa per oltre un terzo del venduto delle agenzie di viaggi, con punte oltre il 50%

Ma quel che è più importante è il dato relativo al peso percentuale dei ricavi derivanti dalla vendita del prodotto crociera sul fatturato complessivo. Come si evince dalla tabella 5.1, già nel 2000 questo prodotto contribuiva a generare oltre un quinto dei ricavi, un valore che sale fino ad un terzo nel 2010, con non poche agenzie per le quali supera di molto il 50%. E le stime sulla chiusura del 2011 così come le previsioni sul 2012 indicano una tendenza ad un ulteriore incremento.

Attraverso un confronto tra la natura delle agenzie emerge come gli agenti di viaggio indipendenti abbiano dichiarato delle prospettive di crescita superiori rispetto ai colleghi appartenenti a gruppi o network, secondo i quali è prevedibile un leggero calo nel 2012.

Graf. 5.2] *Classi di fatturato complessivo e riferito al prodotto crociera*



Tab. 5.1] *Il peso della crocieristica sul fatturato dell'azienda*

Valore percentuale del venduto crocieristico sul fatturato totale	2000*	2010	Stime 2011	Previsioni 2012
MEDIA TOTALE NAZIONALE	21,67 %	30,87 %	33,81 %	33,93 %
Adv Indipendenti	22,54 %	31,69 %	33,83 %	39,14 %
Adv aderenti gruppi/network	20,64 %	30,00 %	33,79 %	27,42 %

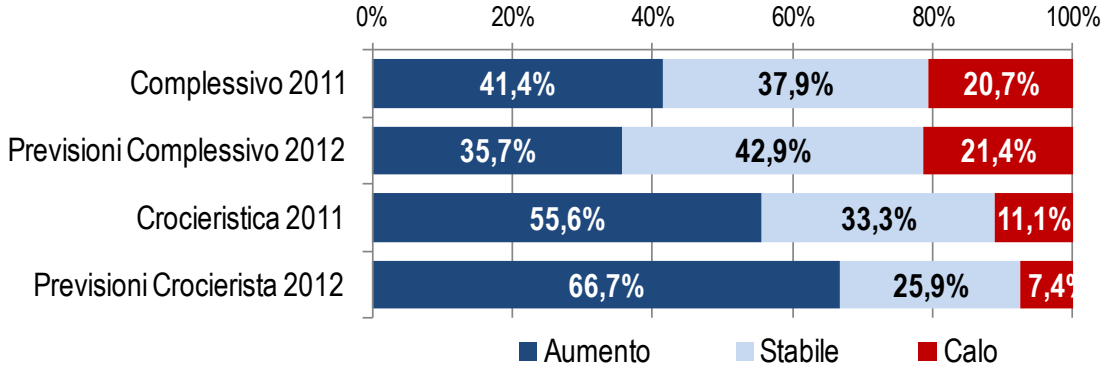
per il 2011 e 2012 le previsioni, positive o stabili per le vendite complessive, risultano particolarmente rosee se riferite al prodotto crocieristico

Tanto rispetto al fatturato complessivo quanto con riferimento alla sola parte relativa alle vendite del prodotto crociera, ed a prescindere dal peso della seconda sul primo, è stato chiesto alle agenzie del campione di formulare delle stime riferite al consuntivo 2011 e delle previsioni sul 2012, indicando se a loro giudizio si andranno a manifestare degli aumenti, dei valori stabili (compresi tra un -5% e un +5%) o dei decrementi rispetto agli anni precedenti (e dunque rispetto al 2010 per il 2011 e rispetto al 2011 per il 2012). In generale si registra un discreto ottimismo rispetto alla tendenza del fatturato complessivo, dal momento che oltre il 79% del campione si divide equamente tra chi sostiene che il 2011 si chiuderà con valori in aumento sul 2010 e chi in continuità, e dunque in modo stabile. Quanto alle previsioni 2012, la distribuzione del campione sulle tre possibili risposte non si discosta molto, anche se sono più frequenti le segnalazioni di stabilità su quelle di aumento, andando ad ogni modo a diminuire quelle riferite a possibili cali.

Quanto poi al solo contributo della crocieristica, le stime e previsioni di aumento sono decisamente in maggioranza rispetto alle altre: il 55,6% del campione sostiene che il 2011 si chiuderà con un incremento del fatturato generato da tale prodotto rispetto al consuntivo del 2010, e sono ancora di più (il 67%) le agenzie che vedono incrementi nel 2012

rispetto al 2011. Poche, da ultimo, le segnalazioni di possibili cali.

Graf. 5.3] *Stime 2011 e previsioni 2012 sull'andamento del fatturato complessivo e di quello generato dal solo prodotto crociera*



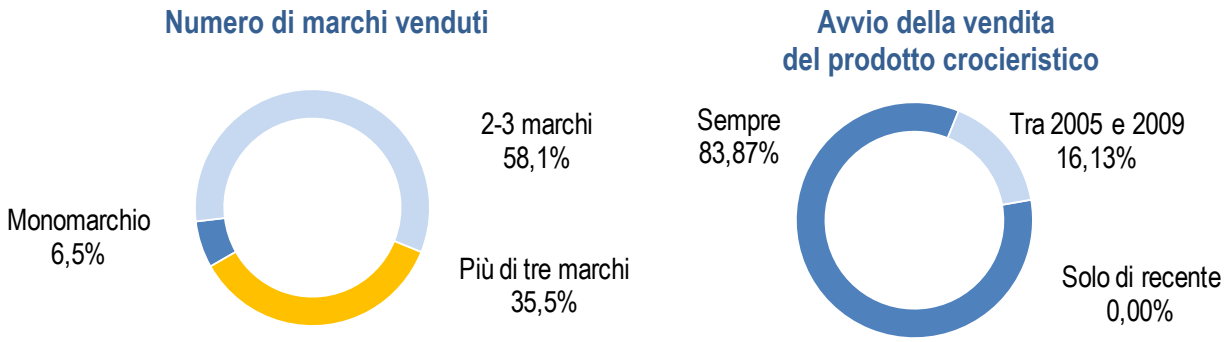
5.3 L'offerta proposta e la clientela

L'importanza del prodotto crocieristico per le agenzie di viaggi è segnalata anche dal fatto che oltre 8 di esse su 10, tra quelle inserite nel campione, dichiarano di aver iniziato a venderlo da subito, sin dall'apertura.

È interessante sottolineare le risposte ricevute dalle agenzie alla domanda sul numero di compagnie di crociera, e dunque di marchi, i cui prodotti fossero in vendita presso di esse. Quasi come una cartina al tornasole di un mercato che, se proprio non oligopolistico, di certo va considerato come decisamente concentrato dal lato dell'offerta, si evince come quasi due agenzie su tre si limitino a vendere il prodotto di non più di tre compagnie, con il restante 35% a proporre alla propria clientela un'offerta più variegata. Uno scenario, questo, che in futuro potrebbe decisamente cambiare, considerando il consenso espresso dalle agenzie rispetto all'idea che il numero di cruise operator pronti ad offrire nuovi itinerari in partenza o con scali in Italia stia aumentando (si veda più avanti la tab. 5.2).

2 agenzie su 3 vendono il prodotto di non più di 3 compagnie

Graf. 5.4] *Gli anni di vendita del prodotto e l'offerta proposta*



Le ragioni del successo del prodotto vanno esplorate principalmente attraverso il parere e i giudizi di chi lo acquista e ne fruisce. In assenza di una rilevazione specifica a campione sulla clientela finale, si è scelto di far esprimere agli agenti una opinione dettagliata in merito ai principali fattori che spingono all'acquisto, essendo loro, più di altri, nella posizione di potersi confrontare con il cliente potenziale.

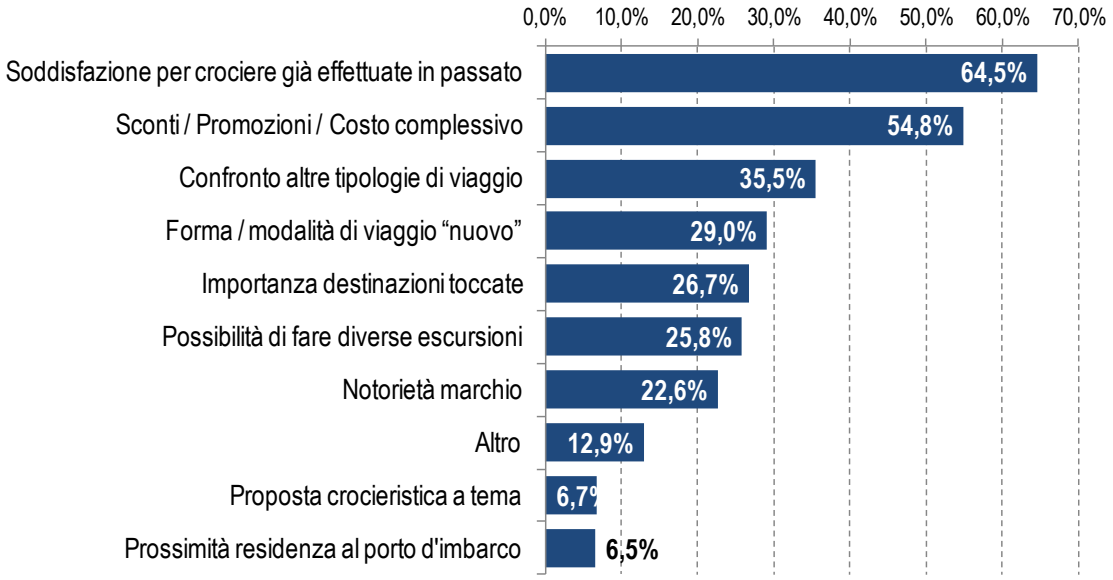
Il grafico 5.5 presenta un elenco di possibili fattori e la percentuale di segnalazioni da parte delle agenzie, che potevano indicarne più d'uno. Si evince facilmente come due voci stacchino nettamente tutte le altre: la soddisfazione per crociere già effettuate in passato (64,5%) e gli sconti, le promozioni ed il costo complessivo della crociera (54,8%). Nel primo caso torna una delle evidenze più chiare all'interno dell'industria crocieristica, la percentuale molto alta di repeater, dunque di clienti fidelizzati al prodotto, molto spesso alla stessa compagnia se non addirittura alla stessa nave. È un fattore di cui beneficiano le compagnie – che di certo hanno lavorato per determinarlo – e che si lega peraltro a quanto già commentato a proposito del ruolo e dell'intervento dell'agente di viaggio: si tratta di un prodotto particolare, che va spiegato, e che forse solo l'esperienza diretta può chiarire nei suoi contorni, nelle sue caratteristiche, nel suo valore. Nel secondo caso, invece, a dare i frutti in termini di motivazione all'acquisto sono le sempre più frequenti politiche di prezzo adottate dalle compagnie di crociera, che hanno operato – pur con alcune rilevanti eccezioni – per porre sul mercato i propri itinerari a tariffe di partenza decisamente contenute, sia in confronto con altri prodotti turistici che con i prezzi dalle stesse praticati anni prima per prodotti simili.

sono la soddisfazione per precedenti esperienze di viaggio e gli sconti e promozioni i principali driver di acquisto della domanda

Ad accompagnare la citata coppia di motivazioni principali figura il confronto complessivo vincente rispetto ad altre tipologie di vacanza, con quasi il 36% di segnalazioni. Un confronto fatto anche sulla base del prezzo, ma certamente tenendo conto di altri fattori più legati agli elementi chiave del prodotto. Non sembrano invece incidere particolarmente, almeno secondo il parere degli agenti di viaggio, la proposta di crociere a tema così come la prossimità del luogo di residenza al porto di imbarco, informazione, quest'ultima, che potrebbe fornire elementi di riflessione per le compagnie che hanno scelto o stanno

scegliendo di predisporre itinerari turnaround con possibilità di inizio e fine crociera in uno qualsiasi dei porti coinvolti.

Graf. 5.5] *I fattori di scelta della clientela secondo il parere degli agenti di viaggio*



Nota: al rispondente veniva data la possibilità di indicare fino a 3 fattori

Quanto al profilo del cliente di agenzia che acquista un prodotto crociera, la tabella 5.2 mostra alcuni tratti così come costruiti a partire dalle risposte del campione. I clienti al loro primo acquisto di crociera e quelli che già hanno fruito del prodotto sembrano costituire due gruppi dalle dimensioni non così distanti, di poco l'uno (i first client) superiore e l'altro (i repeater) inferiore al 50%, per quanto con variazioni, tutto sommato leggere, a seconda dell'anno di riferimento. Va posta attenzione sulle previsioni 2012 che indicano un diverso equilibrio, con i first time cruiser a staccare come incidenza coloro che acquistano frequentemente il prodotto, previsione che, se rispettata, sarà stata influenzata da, e al tempo stesso influenzerà, le politiche commerciali delle compagnie.

in aumento i croceristi under 30

Rispetto alle classi di età, merita una particolare attenzione il valore percentuale nettamente cresciuto, dal 2000 alle previsioni sul 2012, degli under 30. Seppur rientrando in tale classe buona parte del segmento dei viaggi di nozze, il risultato potrebbe essere anche il frutto del lavoro delle compagnie nel tentativo di conquistare la fascia dei più giovani arricchendo e presentando il prodotto in modo nuovo. Resta dominante la fascia di chi è tra i 30 e i 60 anni, leggermente calata nell'ultimo decennio, così come rilevante, in termini assoluti, il segmento degli over 60 che

i nuclei familiari incidono per il 40% della domanda

però sembra in questi anni rappresentare un bacino di dimensione sempre più vicino al segmento dei più giovani.
Da ultimo, rispetto alla tipologia di clientela, ed in particolare alla composizione del nucleo/gruppo di viaggio, spetta alle famiglie (nuclei familiari con figli) il primato come classe prevalente, con un valore percentuale sul totale che dal 2000 ad oggi, partendo dal 45% circa, scende attorno al 40%. Subito dopo, per rilevanza, arriva il segmento degli honeymooner (e più in generale delle coppie), con un valore invece calato, anche se di poco, negli anni. Non sembra riuscire ad affermarsi il segmento dei viaggi aziendali e incentive, anche se va detto che in questo caso l'acquisto può non essere intermediato da un'agenzia di viaggi e dunque non essere colto e considerato nelle risposte di quest'ultima. Andamento invece assai curioso è quello dei gruppi organizzati (ad eccezione di quelli aziendali, considerati a parte) che, se nel 2000 pesava per un intorno del 7%, sembra aver raddoppiato la quota nel 2010, ma le stime degli agenti per il 2011 e le previsioni 2012 li danno in calo.

Tab. 5.2] *L'evoluzione della clientela, media Italia (valori in %)*

		2000	2010	Stime 2011	Previsioni 2012
A]	Clienti crocieristi alla loro prima crociera	55,6	58,6	50,2	43,9
	Clienti crocieristi che hanno già viaggiato in crociera	44,4	41,4	49,8	56,1
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*
B]	Clienti under 30	14,3	15,8	18,4	21,5
	Clienti tra 30 e 60	56,8	53,2	56,2	48,6
	Clienti Over 60	28,9	31,0	25,4	29,9
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*
C]	Coppie/Viaggi di nozze	36,7	31,1	30,1	31,3
	Famiglie	44,7	40,0	41,7	39,9
	Gruppi Organizzati	7,2	18,6	17,5	16,6
	Gruppi Aziendali/Incentive	2,9	1,4	1,7	1,1
	Altri	8,5	8,9	9,1	11,0
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*

Nella valutazione del rapporto con le compagnie di crociera, il campione si divide in due gruppi: coloro che lo ritengono eccellente, dall'altra chi invece lamenta problemi e presenta rimostranze. Nei numerosi casi in cui la valutazione è positiva, si arriva a definirlo migliore rispetto a quelli dei classici tour operator del mercato turistico. Di contro emerge una limitata flessibilità, in particolare per quanto riguarda alcune problematiche reali

dell'intermediazione, imputata più alle grandi compagnie che agli operatori di nicchia. Si segnala anche una richiesta di maggiore formazione, così come si percepisce un'incertezza sul possibile mantenimento in futuro delle condizioni, regole e comportamenti che caratterizzano i rapporti tra le parti.

5.4 Il prodotto venduto e le opinioni sul futuro della crocieristica

diminuiscono le vendite di crociere di fascia alta a vantaggio di quelle più economiche

Analizzando secondo alcuni filtri la tipologia di prodotto maggiormente richiesta e venduta, emerge (tab. 5.3) come la crociera con prezzi di fascia alta, superiori ai 2.000 euro a settimana, sia dimezzata come percentuale sul totale degli acquisti, scendendo dal 20% circa del 2000 a meno del 10% di oggi, anche se le previsioni sul 2012 indicano un leggero recupero. Sono le crociere il cui prezzo sta nella fascia media (tra i 700 e i 2.000 euro a settimana) a rappresentare il segmento più ampio, con un valore che sembra essersi mantenuto costante di poco sotto la soglia del 50%. Conseguentemente, sono le crociere meno costose ad essersi avvantaggiate dal calo degli acquisti su quelle di fascia alta, più che raddoppiando il peso percentuale sul totale dal 2000 agli anni in corso. Il tutto in coerenza con il già citato driver d'acquisto per la domanda legato proprio al prezzo del prodotto.

Rispetto alla durata del viaggio, era da aspettarsi che quelli tra i 5 e i 10 giorni, all'interno dei quali sta dunque la classica crociera settimanale, facessero la parte da leone, con valori sempre intorno ai tre quarti del totale. Seguono quelli dalla maggior durata, mentre sembrano stentare a decollare – di fatto anche e soprattutto per via della mancanza di offerta – le cosiddette minicrociere.

Tra gli acquisti complessivi la quota assorbita dalle crociere a tema sembra non rilevante, con valori che vanno dall'8% del 2000 al picco del 12,7% del 2010 con un riassestamento su valori attorno all'8% nelle previsioni sul 2012; ma d'altronde anche in questo caso va sottolineato come la stessa struttura dell'offerta le vede in quota minoritaria.

Infine, considerando gli itinerari (partenza degli stessi e loro sviluppo), la domanda che acquista crociere presso le agenzie del campione preferisce imbarchi in porti in prossimità del proprio luogo di residenza (anche se, come evidenziato in precedenza, tale prossimità non sembra poi essere una reale determinante d'acquisto), così come – ed è anche conseguenza del dato precedente – itinerari che si

sviluppino toccando più porti italiani, in contrapposizione a quelli che non li annoverano, e tra essi quelli in aree lontane che prevedono l'acquisto di un pacchetto fly&cruise.

Tab. 5.3] *Le caratteristiche del prodotto crocieristico venduto, media Italia (valori in %)*

		2000	2010	Stime 2011	Previsioni 2012
A]	Crociere "economiche" (inf. 700 euro per settimana)	23,4	37,4	34,7	37,5
	Crociere mid-range (tra 700 e 2.000euro per settimana)	56,5	53,5	55,8	48,7
	Crociere di lusso (oltre 2.000 euro per settimana)	20,1	9,1	9,5	13,8
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*
B]	Minicrociere (entro 4 giorni)	3,9	6,6	5,9	7,4
	Crociere (tra 5 e 10 giorni)	77,7	82,6	82,6	76,9
	Crociere lunghe (+10 giorni)	18,4	10,8	11,5	15,7
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*
C]	Crociere a tema	8,0	12,7	12,1	7,9
	Crociere non tematiche	92,0	87,3	87,9	92,1
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*
D]	Crociere con partenza/arrivo da scalo vicino al luogo di residenza	69,4	73,9	72,5	71,8
	Crociere con partenza/arrivo da scalo NON in prossimità del luogo di residenza	30,6	26,1	27,5	28,2
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*
E]	Crociere con parte dell'itinerario presso porti italiani	76,1	80,6	77,8	75,4
	Crociere integralmente all'estero (prevalent. fly & cruise)	23,9	19,4	22,2	24,6
	TOTALE	*100*	*100*	*100*	*100*

Da ultimo, come già fatto in altri casi nel presente report, si presenta una tabella (5.4) che riassume gli orientamenti e le opinioni degli agenti di viaggio rispetto ad alcune affermazioni sul presente e futuro della crocieristica in Italia. Il maggior consenso sembra esprimersi sulla crescente competizione da parte delle compagnie per la conquista della domanda italiana (ampio grado di consenso fa registrare l'affermazione per così dire "gemella" riferita al crescente numero di compagnie interessate a coprire ed offrire itinerari con scali italiani), e sull'elevato grado di soddisfazione post acquisto espresso dalla clientela. Secondo gli agenti di viaggio sono in crescita sia i clienti italiani che in generale i crocieristi interessati a crociere con scali in Italia.

si ritiene si debba aumentare la capacità ricettiva e l'offerta dei porti

Relativamente a giudizi e indicazioni riferiti all'offerta di strutture e servizi, si registra ampio accordo rispetto all'opportunità di attrezzare un numero maggiore di porti in Italia per accogliere e gestire il traffico crociere, mentre rispetto a quanto già presente sembrano prevalere giudizi positivi rispetto ai negativi (affermazioni I e M). È inoltre forte

l'auspicio che si intervenga – nella generalità dei casi italiani - per migliorare i collegamenti tra i terminal di imbarco e il centro città.

La maggioranza degli agenti non crede che la crociera possa subire la concorrenza di altre tipologie di prodotto registrando, conseguentemente, cali nelle vendite, mentre in larga parte è d'accordo sull'opportunità di presentare al cliente sempre più offerte realmente "all inclusive". Infine, sempre a partire dalle impressioni fornite dagli agenti di viaggi, non sembra che la domanda ponga particolare attenzione agli impegni profusi ed alle soluzioni fornite da parte delle compagnie di crociera e dei porti in materia di contenimento degli impatti ambientali.

c'è maggiore richiesta di proposte e formule "realmente" all inclusive

Ad integrazione di quanto raccolto, elaborato e presentato nella tabella precedente, si è consentito agli agenti di avanzare eventuali altre considerazioni relative al presente e il futuro della crocieristica in Italia, rivolgendosi in particolare alle compagnie. Tra le affermazioni più ricorrenti, si registrano inviti ai cruise operator a migliorare la personalizzazione dell'offerta, a puntare maggiormente sulle formule all inclusive, a porre più attenzione nei confronti della clientela che cerca prodotti low cost per i servizi di bordo, a semplificare la struttura dei prezzi – e dunque i "listini" a catalogo – che spesso genera confusione nel cliente potenziale al momento della scelta.

Tab. 5.4] *L'accordo/disaccordo dei soggetti dell'intermediazione su alcune affermazioni sul presente e futuro della crocieristica in Italia*

0	1	2	3	4
In totale disaccordo	In leggero disaccordo	Non saprei	In leggero accordo	Assolutamente d'accordo

		0	1	2	3	4	Punt.
A	Il numero di crocieristi che acquistano itinerari con scali in Italia è in espansione	3,6%	10,7%	14,3%	25,0%	46,4%	**2,71**
B	Il numero delle compagnie attive sugli itinerari con scalo in Italia è in aumento	2,9%	8,6%	11,4%	31,4%	45,7%	**3,00**
C	E' necessario aumentare il numero di porti in Italia attrezzati per i crocieristi	13,8%	3,4%	6,9%	31,0%	44,8%	**2,80**
D	Il mercato di clienti Italiani è in espansione	0,0%	10,6%	3,7%	32,1%	53,6%	**3,07**
E	La competizione tra compagnie sulla clientela Italiana sta aumentando	3,4%	0,0%	6,9%	10,3%	79,3%	**3,39**
F	La clientela che acquista per la prima volta una crociera torna soddisfatta	0,0%	6,7%	3,3%	23,3%	66,7%	**3,37**
G	E' in aumento la quota di coloro che tornano a chiedere crociere *(repeater)*	3,2%	6,5%	9,7%	51,6%	29,0%	**2,88**
H	La crociera subisce sempre di più la concorrenza di altre formule di vacanza	27,3%	24,2%	21,2%	12,1%	15,2%	**1,59**
I	Generalmente le strutture e i servizi dei porti crocieristici italiani sono adeguati	0,0%	36,7%	6,7%	46,7%	10,0%	**2,23**
L	E' necessario migliorare la facilità di raggiungimento dei terminal passeggeri dal centro della città	3,4%	0,0%	10,3%	37,9%	48,3%	**3,06**
M	I terminal passeggeri italiani sono generalmente inadeguati	3,2%	38,7%	22,6%	25,8%	9,7%	**1,94**
N	E' opportuno un maggior ricorso a formule di viaggio in crociera "all-inclusive"	0,0%	3,6%	7,1%	25,0%	64,3%	**3,27**
O	I rapporti con le compagnie di crociera sono collaborativi e positivi	17,2%	13,9%	3,3%	37,9%	27,6%	**2,29**
P	La clientela dà valore al momento dell'acquisto alla tutela dell'ambiente operata da porti e compagnie	27,8%	17,0%	31,0%	10,3%	13,8%	**1,55**

parte seconda

A I territori e gli investimenti a favore del turismo crocieristico in Italia

A.1 Gli obiettivi del focus e i territori analizzati

A.2 La rilevanza del turismo crocieristico secondo gli amministratori

A.3 L'impegno delle Amministrazioni e Camere di Commercio per lo sviluppo e la gestione del traffico crocieristico

A.4 Una rassegna sulle scelte di investimento e le iniziative territoriali a sostegno dello sviluppo e della gestione del traffico crocieristico

A.1 Gli obiettivi del focus e i territori analizzati

l'obiettivo

Il primo dei due focus monografici contenuti in questa prima edizione di Italian Cruise Watch vuole fornire alcune informazioni e alcuni rilievi per far luce sul livello di attenzione e di impegno che i territori coinvolti – o potenzialmente coinvolgibili – dal fenomeno e dai flussi crocieristici stanno garantendo. L'obiettivo, dunque, è di comprendere se e in quale misura l'industria e il turismo crocieristici vengano considerati prioritari dalle amministrazioni ed organizzazioni deputate a governare i diversi territori, spingendo le stesse a dedicare risorse (economiche in prima istanza, ma anche temporali e umane) allo sviluppo del fenomeno.

l'ascolto diretto

È evidente come le ragioni di tali possibili investimenti e sforzi stiano nella consapevolezza della bontà e rilevanza delle ricadute che potranno essere generate a partire da essi, sulla base di esperienze pregresse, studi e ricognizioni, casi speculari e best practices. Per questa ragione le domande effettuate hanno puntato anche a comprendere i giudizi degli interlocutori sul peso e la rilevanza del turismo crocieristico per i loro territori.

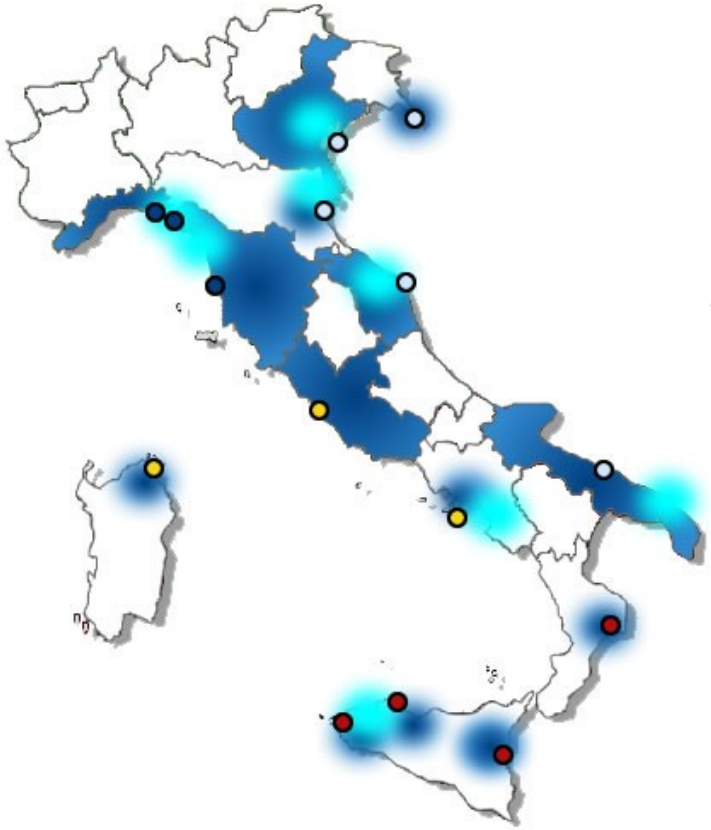
Consapevoli che la ricostruzione di un quadro completo dipenda dalla disponibilità a fornire informazioni da parte degli stessi soggetti protagonisti, la metodologia di indagine ha privilegiato il contatto diretto con le Amministrazioni Regionali, Provinciali, Comunali e le Camere di Commercio

dei territori interessati dal traffico crocieristico, per un totale di 107 contatti diretti. Attraverso questionari e colloqui integrativi si sono volute acquisire informazioni di prima mano e dunque a fonte certa, informazioni che continueranno a giungere al gruppo di lavoro e che consentiranno, di edizione in edizione, di ampliare la fotografia dell'esistente.
Relativamente ai contenuti presentati in tale report, si sono potute utilizzare le risposte fornite dai soggetti resisi disponibili ad una collaborazione entro i tempi dettati dalla stampa del report stesso. Quanto potrà di seguito essere letto, pertanto, è relativo a 39 tra amministrazioni e Camere di Commercio, così come di seguito dettagliate nella tabella A.1.

Tab. A.1] *I territori che hanno collaborato allo studio*

REGIONI	Liguria, Lazio, Marche, Puglia, Toscana, Veneto
PROVINCE	Ancona, Catania, La Spezia, Imperia, Livorno, Olbia-Tempio, Palermo, Ravenna, Venezia
COMUNI	Ancona, Bari, Catania, Civitavecchia, Crotone, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Trapani, Trieste, Venezia
CCIAA	Ancona, Brindisi, Livorno, Massa-Carrara, Ravenna, Salerno, Trapani, Trieste, Venezia

Fig. A.1] *La mappa dei territori partecipanti all'indagine*



A.2 La rilevanza del turismo crocieristico secondo gli amministratori

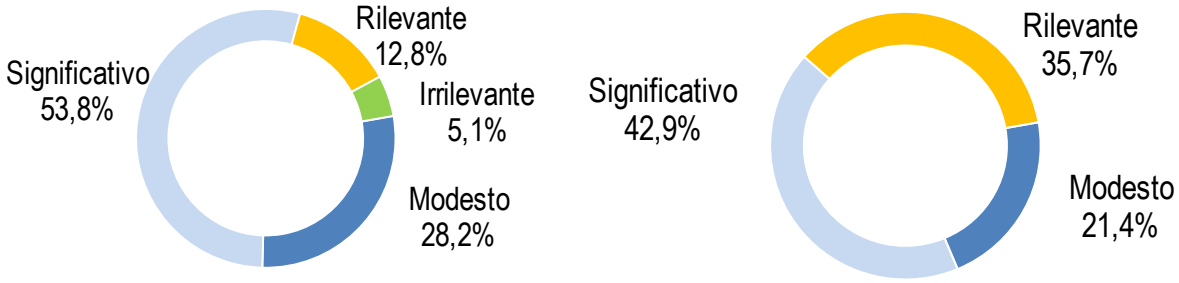
Tra le scelte metodologiche di indagine, non potendo raccogliere dati statistici di dettaglio e giungere a risultati numerici, si è deciso di far esprimere - agli interlocutori resisi disponibili - opinioni e indicare stime su alcune questioni. Un primo fondamentale quesito mirava ad ottenere una indicazione su quanto pesino i crocieristi sul totale dei turisti dell'area di loro pertinenza. Potendo scegliere tra 4 alternative di risposta (nell'ordine: irrilevante, modesto, significativo e rilevante) spicca come per oltre metà degli intervistati il peso venga giudicato significativo, che, sommato al quasi 10% di segnalazioni come "rilevante" (giunte soprattutto dalle Amministrazioni Comunali come mostra la seconda torta nel grafico A.1) porta a quasi i due terzi del campione. Solo nel 5% dei casi si è indicata come irrilevante l'incidenza dei crocieristi sul totale del traffico turistico.

al turismo crocieristico, indicato come priorità per il futuro, si dedica già spazio nei documenti di programmazione

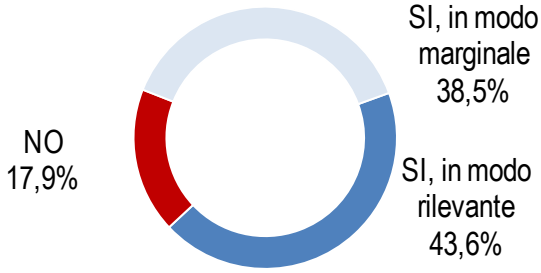
Quando invece la domanda ha puntato a scoprire se, al di là della rilevanza della presenza di crocieristi nel territorio, le Amministrazioni avessero scelto di includere e dedicare spazio a tale forma di vacanza e fruizione turistica all'interno dei documenti di programmazione, emerge come questo accada in modo rilevante nel 43% dei casi, con un'altrettanta frequenza, invece, di attenzione marginale (graf. A.2), e poco meno di un soggetto su cinque dichiara non vi sia alcuna attenzione nei confronti del fenomeno.

Interrogati poi sul fatto di ritenere il turismo crocieristico una delle priorità da fissare nel futuro della destinazione turistica, una sorta di plebiscito fa emergere un 90% di indicazioni positive (graf A.3), con le risposte negative che si concentrano esclusivamente in alcuni referenti regionali e tra quelli delle Camere di Commercio.

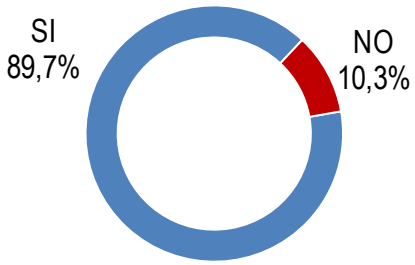
Graf. A.1] *Il peso dei crocieristi sul totale dei fruitori dell'area durante l'anno, media nazionale (a sinistra) e solo amministrazioni comunali (a destra)*



Graf A.2] *Il turismo crocieristico nei documenti di programmazione dell'ente*

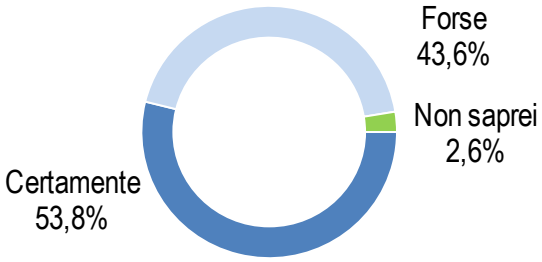


Graf. A.3] *Il turismo crocieristico priorità per il futuro*

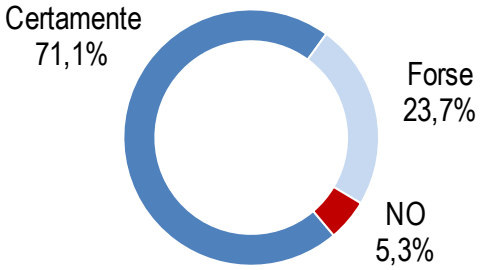


In termini di potenzialità del turismo crocieristico di contribuire a generare futuri flussi incoming, oltre metà del campione ha affermato di essere certo che i passeggeri, una volta conosciuta l'area durante l'itinerario, possano tornarvi con altre modalità. Quanto poi alla verifica di assenso o meno rispetto all'ipotesi che il turismo crocieristico

Graf. A.4] *Possibilità che i crocieristi, una volta conosciuta l'area durante l'itinerario, possano tornarci con altre modalità*



Graf. A.5] *Capacità del turismo crocieristico di contribuire a destagionalizzare i flussi turistici nella destinazione*



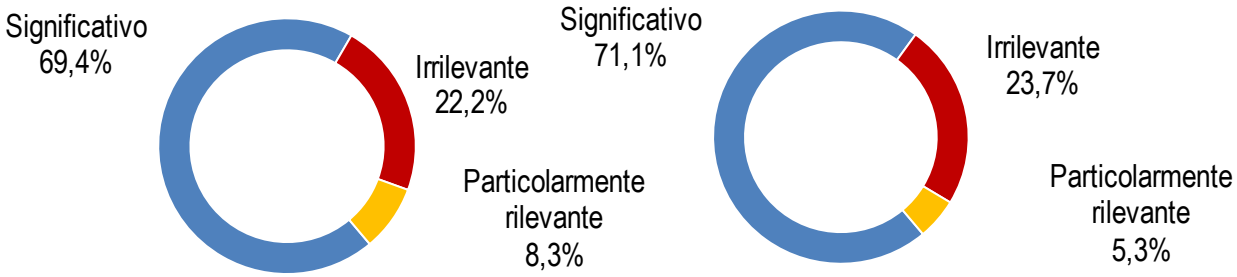
il turismo crocieristico può contribuire a destagionalizzare i flussi

possa favorire il cosiddetto processo di destagionalizzazione, spingendo i periodi nei quali gli arrivi e le presenze sono deboli, due intervistati su tre sono convinti di tale risultato, con un marginale 6% ad essere del parere contrario.

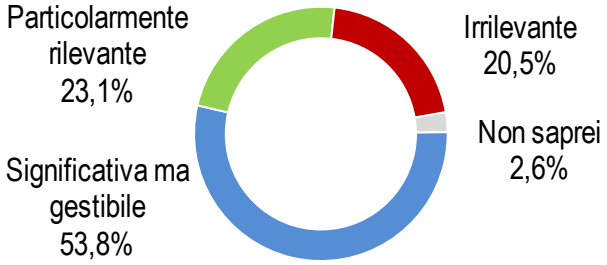
Alla richiesta di esprimere in che modo, a loro giudizio, i crocieristi contribuissero all'economia turistica del territorio, circa il 70% degli intervistati risponde "significativo", cui si aggiunge una ridotta quota percentuale di coloro che hanno indicato "particolarmente rilevante". Va anche segnalato come quasi un quarto del campione lo definisca, invece, irrilevante. Una valutazione di intensità di contributo che si è scelto di acquisire distinguendo le cosiddette alta e bassa stagione, per quanto le risposte ottenute non mostrino differenze degne di nota.

Si è scelto di chiudere il primo blocco di domande provando a far esprimere gli interlocutori sulla criticità rappresentata da un'eventuale interruzione degli arrivi di navi e crocieristi nell'area, sempre esclusivamente dal punto di vista delle ricadute turistiche (graf. A.7). In coerenza con le risposte fornite alle domande precedenti, poco più di un quinto del campione definisce irrilevanti le conseguenze generabili da tale eventualità, certamente a partire dalla dimensione

Graf. A.6] *Il contributo dei crocieristi all'economia turistica del territorio: alta stagione (a sinistra) e bassa stagione (a destra)*



Graf. A.7] *La criticità per il territorio di un eventuale interruzione del traffico crocieristico*



assoluta – contenuta - del contributo attuale dei crocieristi al turismo nel territorio. Una percentuale simile di rispondenti si è invece espressa con un giudizio opposto, ritenendo che l'eventuale interruzione del traffico crocieristico comporterebbe enormi problemi per il territorio e la sua economia turistica, mentre la fetta più ampia del campione sembra dare il giusto peso a tale possibile criticità pur ritenendola gestibile e rimediabile nell'ambito di un più generale approccio alle politiche turistiche.

A.3 L'impegno delle Amministrazioni e Camere di Commercio per lo sviluppo e la gestione del traffico crocieristico

La gestione del traffico crocieristico interessa, o dovrebbe interessare, seppur a diversi livelli e con intensità variabile, numerosi soggetti attivi all'interno di un'area territoriale che ha in un porto il terminal di accesso dei crocieristi. Contrariamente a quanto si potrebbe inizialmente pensare, non sono certo unicamente l'Autorità Portuale o il locale soggetto deputato a gestire il traffico passeggeri le uniche realtà interessate e incaricate di occuparsene. A partire dal contributo economico, occupazionale, di immagine che tale componente di traffico turistico può garantire al territorio, così come tenendo in considerazione le criticità, le problematiche che magari manifesta e le conseguenti scelte di programmazione che spettano alle Amministrazioni, è di buon senso ritenere come dovrebbero attivarsi a livello locale una serie di interlocuzioni, dialoghi e collaborazioni in grado di produrre iniziative e soluzioni utili all'intera comunità. L'importanza delle collaborazioni e del dialogo del territorio con altri soggetti è stata pertanto oggetto di due appositi quesiti inseriti nel questionario sottoposto al campione.

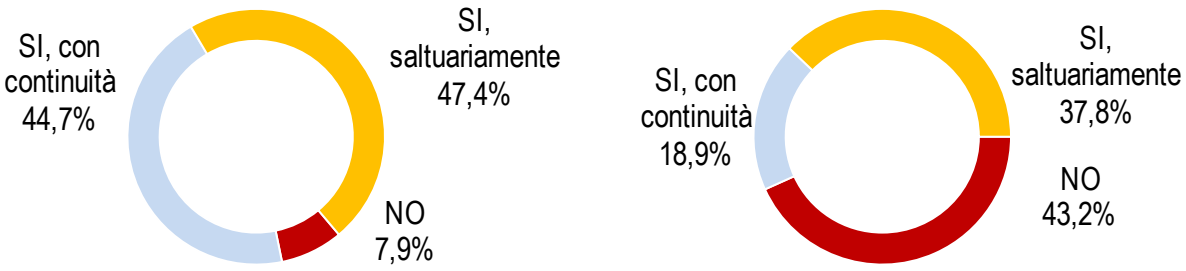
le collaborazioni a livello locale funzionali alla gestione e crescita del turismo crocieristico

È emerso come solo nell'8% dei casi non esista un dialogo tra i rappresentanti delle Amministrazioni ascoltate e il soggetto gestore dello scalo, con un 47% ad affermare di averlo per quanto in modo saltuario ed il restante 45% che sembra dialogare e collaborare in modo continuativo. Interrogati invece in merito ad un possibile rapporto diretto con i cruise operator, la quota di chi afferma di averlo costantemente scende – comprensibilmente – al 19%. Un dato che comunque si rivela interessante e manifesta la presenza, in alcuni casi, di atteggiamenti e volontà di impegno diretto da parte di chi rappresenta i territori nei confronti di soggetti,

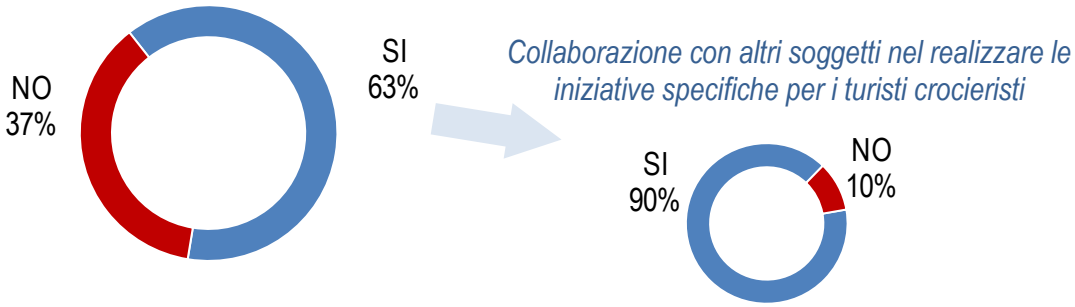
le Amministrazioni dialogano con le aziende portuali, meno con le compagnie di crociera

le compagnie, che presumibilmente vengono incentivate a prendere in considerazione lo specifico scalo.
Nel 63% dei casi, secondo le dichiarazioni fornite, le realtà ascoltate propongono attività specifiche per turisti crocieristi che transitano, si imbarcano o sbarcano nel o nei porti del proprio ambito territoriale.

Graf. A.8] *Dialogo e collaborazione con il soggetto gestore dello scalo (a sinistra) e con con una o più compagnie di crociera (a destra)*



Graf. A.9] *Realizzazione di attività specifiche per turisti crocieristi che transitano, si imbarcano o sbarcano nei porti di riferimento*



gli obiettivi degli interventi legati alla crocieristica

Dei soggetti che hanno affermato di attivarsi per realizzare specifiche attività per i crocieristi, la quasi totalità degli stessi ha affermato di farlo in collaborazione con altri soggetti, e di aver avviato tale impegno generalmente dopo il 2004, e con un picco di impegno e risorse dedicate nel triennio 2005-2007.
Alla base di tali azioni vi sono una serie di obiettivi, i più ricorrenti dei quali risultano essere i seguenti:

- promuovere il turismo e spingere il crocierista a tornare in vacanza;
- incrementare la permanenza dei turisti;
- favorire l'economia del territorio;
- presentare ai crocieristi una nuova immagine delle città e del territorio;
- ridurre il fenomeno escursionistico dei crocieristi in transito verso altre destinazioni e trattenerli nell'area di propria competenza.

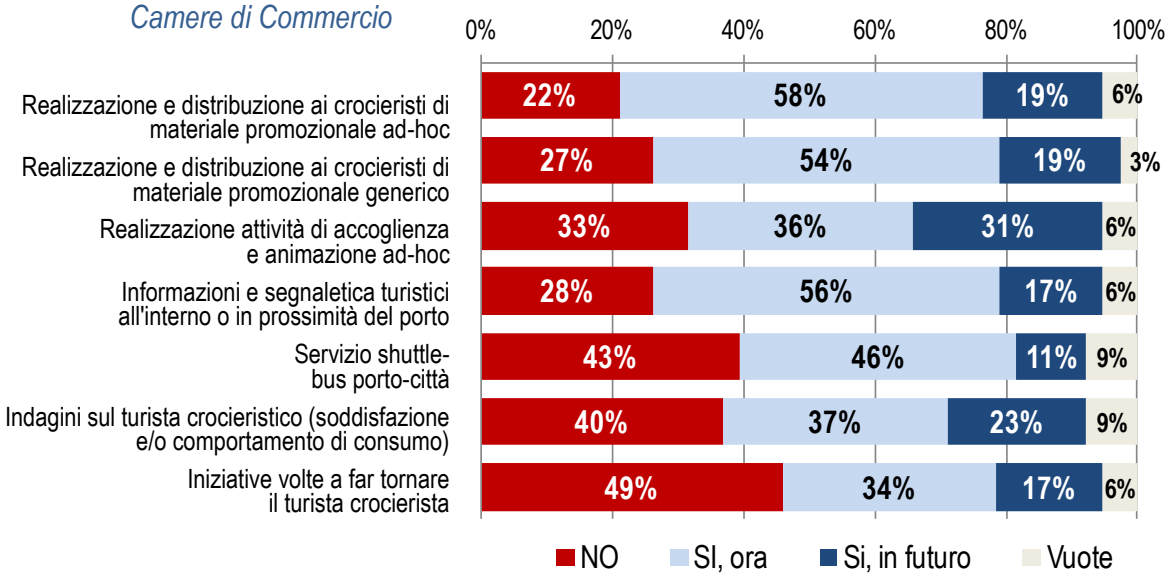
diverse attività sono in corso di realizzazione o programmate per il futuro, benché spesso limitate all'erogazione di informazioni

Da ultimo, agli intervistati si è sottoposta una lista di possibili iniziative per i crocieristi, al fine di meglio comprendere quali fossero le attività realizzate o in corso di realizzazione, quali le iniziative programmate per il futuro, benché spesso limitate all'erogazione di informazioni.

Sebbene le risposte siano condizionate da quanto le norme dettano in materia di competenza per ciascuna Amministrazione, l'attività che risulta essere più diffusa, comprensibilmente visto il basso livello di impegno specifico richiesto, è la distribuzione di materiale promozionale sul territorio ai crocieristi in arrivo. Distribuzione che però in alcuni casi è legata a materiale realizzato ad hoc, segno, in questo caso, di un'attenzione mirata. Molti dei soggetti ascoltati hanno anche affermato di aver predisposto – o contribuito a predisporre – segnaletica e strumenti informativi turistici all'interno degli scali crocieristici.

Tra le attività che sembrano essere meno prese in considerazione, spiccano quelle specificatamente mirate a creare desiderio e opportunità di tornare in vacanza nell'area, che invece è considerata, come segnalato precedentemente, tra gli obiettivi principali cui si vorrebbe puntare. Generalmente positivo, ad ogni modo, il quadro che emerge dalle risposte fornite allo specifico quesito, dal momento che per ciascuna tipologia di azione almeno nel 38% dei casi si afferma di essersi attivati, e nel 59% di farlo già o volerlo fare in futuro.

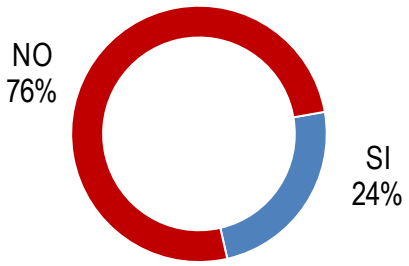
Graf. A.10] *Iniziative realizzate attraverso l'impegno e gli investimenti delle Amministrazioni e delle Camere di Commercio*



Si chiude con i risultati di una semplice autovalutazione basata sulla sola dicotomia "si/no" in merito al fatto che il territorio avesse fatto o stesse facendo già tutto il possibile

per potenziare il traffico crocieristico beneficiando maggiormente delle ricadute relative. Come si evince dal grafico A.11, tre intervistati su quattro hanno dichiarato come vi sia ancora spazio d'azione.

Graf. A.11] *Il territorio sta facendo tutto il possibile per potenziare il e beneficiare del traffico crocieristico*



Invitati ad esprimere suggerimenti o idee su progetti da avviare, azioni da intraprendere per aumentare i vantaggi per il territorio derivanti dal traffico crocieristico, i referenti delle organizzazioni ascoltate hanno fornito una serie di spunti, talvolta direttamente legati alla volontà di incrementare la domanda, altre più riferiti alle scelte e alle abitudini di chi già arriva in città. Sovente si è manifestata l'intenzione di avviare un diverso dialogo con i responsabili delle compagnie di crociera per verificare lo spazio-opportunità di aumentare le toccate delle navi o per presentare al crocierista la città sede del porto come una vera destinazione e non come punto di partenza per escursioni o, ancora, di inserire lo scalo in modo "differente" all'interno dell'itinerario e dunque del viaggio del crocierista.

è necessario aumentare e migliorare il grado di collaborazione a livello locale

La necessità di migliorare ed aumentare il dialogo tra i diversi soggetti, pubblici e privati, coinvolti dal traffico crocieristico è altra istanza frequentemente presentata: si ritiene come specifici progetti per aumentare l'appeal della destinazione e rendere il territorio capace di accogliere e valorizzare la presenza dei crocieristi non possano prescindere da una partecipazione corale di chiunque abbia qualcosa da offrire in un simile percorso. Numerose anche le risposte che contengono l'intenzione di lavorare alla predisposizione di pacchetti e soluzioni di fruizione del territorio alternativi alle escursioni proposte direttamente dalle compagnie di crociera. Questo sia per aumentare i benefici economici appannaggio del territorio, che per progettarli e costruirli in ossequio ad obiettivi specifici di politica turistica dell'area, quali ad esempio promuovere determinate risorse del territorio, decentrare i flussi, favorire le attività penalizzate da

ancora poca conoscenza sul fenomeno del turismo crocieristico

un'eccessiva concentrazione stagionale della domanda, aumentare la permanenza media. Ma c'è anche chi sostiene come tali programmi debbano essere discussi e concertati con le compagnie di crociera, e non essere pensati e presentati come alternativi. E non mancano casi nei quali la principale lacuna da colmare viene identificata nella scarsa consapevolezza da parte degli operatori, non solo quelli pubblici, delle potenzialità del turismo crocieristico; lacuna da colmare attraverso maggiore informazione, maggiore conoscenza del fenomeno, indagini e ricerche capaci di dimostrarne natura e dimensioni.

A.4 Una rassegna sulle scelte di investimento e le iniziative territoriali a sostegno dello sviluppo e della gestione del traffico crocieristico

Se attraverso i grafici presentati fin qui nel capitolo è possibile farsi una idea delle opinioni, degli approcci, delle propensioni e delle tendenze di scelta da parte di Amministrazioni Pubbliche Locali e Camere di Commercio in materia di sviluppo, impatti e gestione del turismo crocieristico, quel che si andrà a fare nelle pagine che seguono è fornire una rassegna di casi ed esperienze specifici, relativi a singoli territori e singole organizzazioni responsabili, così da dare maggiore contenuto al presente approfondimento. Lo si fa senza alcuna volontà di commentare – più o meno criticamente – quanto realizzato o in corso d'opera, ma sempre con l'obiettivo di costruire una fotografia utile sia come presa d'atto che come spunto per nuove riflessioni e azioni.

Welcome to Ancona

La Camera di Commercio di Ancona porta avanti dal 2005 il progetto di accoglienza "Welcome to Ancona", nato per coordinare e gestire in modo unitario le iniziative poste in essere dai diversi soggetti pubblici e privati in occasione degli approdi delle navi delle compagnie Costa ed MSC. L'iniziativa vede il dialogo ed il coinvolgimento della Regione Marche, della Provincia di Ancona, del Comune di Ancona, dell'Autorità Portuale, del Sistema Turistico Locale della Marca Anconetana, delle Associazioni di categoria e degli enti di promozione turistica.

le iniziative di accoglienza ed informazione a Trapani, Catania e Olbia

Simili percorsi di collaborazione, volti in particolare a coordinare sforzi promozionali, si riscontrano anche altrove, spesso tra soggetti non istituzionali: è questo il caso del Comune di Trapani, che da alcuni anni ha affidato all'Associazione Strade del Vino Erice la gestione della Casina delle Palme, presso la quale viene istituito, in

concomitanza con gli arrivi delle navi da crociera al porto di Trapani, un info-point e un'area espositiva con degustazione dei prodotti tipici, o del Comune di Catania, il cui Tourism Bureau ha previsto il posizionamento, all'interno della stazione marittima, di un desk informativo e di uno stand che offre ai turisti-crocieristi le eccellenze dolciarie del territorio, così come il potenziamento dei collegamenti porto-città tramite una ben visibile segnaletica blu che indirizza verso il centro.

Collaborazione importante è anche quella messa in atto tra il Comune di Olbia, la Provincia di Olbia-Tempio, la Coldiretti, la C.N.A. e la Confartigianato locali: il programma di benvenuto ai crocieristi rientra in un progetto di accoglienza che, sino a novembre dell'anno in corso, vedrà l'allestimento di stand in prossimità del Municipio per accogliere i passeggeri delle navi e proporre loro l'acquisto di prodotti tipici della Sardegna e della Gallura.

Savona e Genova cercano di introdurre i crocieristi alle tipicità locali provando a convincerli a tornare

La collaborazione tra Camera di Commercio, l'Autorità Portuale e il Comune di Savona, con la disponibilità della Curia Vescovile, ha dato vita ad un servizio di accoglienza che dà il benvenuto in darsena ai crocieristi che si apprestano a scoprire Savona, potendo scegliere di farlo anche a bordo del "trenino cittadino", ed assicurando loro, nel tempo di permanenza in loco, l'apertura di musei e chiese e la presenza di mercatini di prodotti artigianali ed enogastronomici locali.

L'Autorità Portuale di Genova ha, invece, permesso al Comune di utilizzare un locale nella piazza della stazione marittima per l'informazione e l'accoglienza ai turisti delle navi da crociera. L'intento è quello di indirizzare i crocieristi in luoghi che facciano venir loro voglia di ritornare a Genova in futuro, attraverso la proposta di itinerari specifici, anche inconsueti, per scoprire i sapori ed i colori della città.

Se dalle iniziative mirate in particolare ad accogliere i crocieristi e ad introdurli ad alcune delle caratteristiche ed eccellenze locali, si passa a progetti più articolati e sviluppati in particolare per i crocieristi, si segnalano tre casi accomunati dal tentativo di aumentare i benefici economici per il territorio derivanti dalla permanenza dei crocieristi in città.

A Livorno è stata siglata l'intesa tra Enti locali, Camera di Commercio, Porto di Livorno 2000 ed associazioni di categoria di commercio e artigianato, per offrire ai crocieristi una versione speciale della "Livorno Card" integrata con lo shuttle bus del porto, strumento in grado di generare il

tre esempi di "card" riservate ai turisti crocieristi: Livorno, Trieste e Messina

desiderio, e la convenienza, di restare in città senza che questa diventi unicamente tappa prima di dirigersi verso altre destinazioni toscane. Tra le agevolazioni previste: sconti sui giri in battello per i Fossi Medicei e sull'ingresso all'acquario cittadino, offerte negli stabilimenti balneari, mezzi urbani ed extraurbani gratuiti ed agevolazioni nei principali esercizi pubblici cittadini. A Trieste, la Confcommercio Provinciale e la Turismo FVG, al fine di incentivare lo shopping in città da parte dei passeggeri delle navi da crociera sta predisponendo la realizzazione di una card che consenta sconti e facilitazioni presso i negozi e i pubblici esercizi cittadini. Infine il caso di Messina, la cui locale Confcommercio mette a disposizione dei crocieristi che rimangono in città durante la sosta della nave e la visitano senza escursioni organizzate un kit contenente una cartina topografica della città con informazioni sul folclore, la gastronomia, l'artigianato e lo shopping a Messina, ed una "card" che dà diritto a facilitazioni e sconti, sia nei musei cittadini che presso una quota importante di pubblici esercizi ed aziende commerciali messinesi.

Anche i temi dell'accessibilità e della mobilità sono spesso al centro degli interventi voluti e finanziati dalle Amministrazioni ed organizzazioni locali con riferimento al traffico passeggeri crocieristico. La Provincia di Ravenna ha trovato nel terminal passeggeri cittadino il luogo dove attuare gli interventi pilota di "Adrimob", progetto sostenuto dall'Unione Europea che ha lo scopo di incentivare la mobilità alternativa alla gomma nell'area dell'Adriatico. Presso la struttura terminalistica di Ravenna sono a disposizione bici e autobus navetta come spola con il centro storico. La Regione Puglia, invece, ha siglato con FSE (Ferrovie del Sud Est) e Royal Caribbean un accordo che prevede la possibilità per i crocieristi di giungere alla stazione di Bari con una navetta messa a disposizione da FSE, per poi muoversi in treno visitando i centri storici della provincia e del capoluogo pugliesi.

il "Tavolo del mare" a Salerno

Meno direttamente riferibile al solo turismo crocieristico, ma comunque da segnalare all'interno del presente quadro, è l'esempio che arriva dal "Tavolo del mare", nuovo organismo frutto della collaborazione tra Amministrazione provinciale e Autorità Portuale di Salerno, che vedono nella crescita del turismo crocieristico l'obiettivo più ambizioso cui puntare. Il neonato organismo nasce, infatti, per promuovere la provincia di Salerno, sfruttando la risorsa mare in tutte le sue accezioni: economia, servizi, sviluppo,

artigianato, istruzione, turismo, attività produttive e trasporti, con la possibilità di investire su un gruppo di lavoro articolato e permanente.

E se i citati sono solo alcuni esempi di impegno e collaborazione a livello territoriale, si chiude il capitolo segnalando come a livello internazionale si stiano moltiplicando le iniziative di collaborazione tra i diversi soggetti pubblici e privati che nella crocieristica hanno interessi e svolgono un ruolo più o meno significativo. Iniziative che vengono inquadrate all'interno di una stabile organizzazione deputata a massimizzare le ricadute locali derivanti dal traffico crocieristico creando o migliorando le condizioni per una efficace fruizione del territorio.

E' il caso del Cruise Bureau aperto nel Principato di Monaco la scorsa primavera, vero e proprio ufficio dedicato a gestire le interconnessioni tra il turismo crocieristico e il territorio, con l'obiettivo di trarre il massimo vantaggio dalla presenza di questa tipologia di turisti e delle compagnie di crociera di cui sono clienti, impegnandosi al tempo stesso a migliorare l'esperienza vivibile in città. Ne possono far parte tutti i soggetti pubblici e privati che nel fenomeno hanno interessi e svolgono un ruolo più o meno significativo: gli agenti marittimi, le società terminaliste, gli operatori dell'hotellerie e del ricettivo, i ristoranti e pubblici esercizi, i gestori del trasporto pubblico e privato, chi si occupa dell'offerta culturale e di intrattenimento, ed altri ancora.

parte seconda

B La stagionalità del traffico crocieristico

B.1 Gli andamenti stagionali del traffico nel 2010

B.2 Il confronto tra il primo semestre 2010 e 2011

B.3 L'approfondimento sulla stagione invernale 2010/11

B.1 Gli andamenti stagionali del traffico nel 2010

Rispetto ai dati già presentati nel secondo capitolo di questo lavoro, il presente approfondimento di questa edizione di Italian Cruise Watch, a partire dai dati mensili di traffico 2010 e 2011, indaga più nel dettaglio i risultati relativi agli andamenti stagionali.

l'ipotesi del Mediterraneo come area crocieristica tutto l'anno

Da tempo, infatti, sin da quando il Mediterraneo ha definitivamente raggiunto una posizione di primo piano nel turismo crocieristico, si è iniziato a ragionare sulla percorribilità di ipotesi che vedevano in questo mare un bacino navigabile dalle grandi navi a fini turistici anche nei periodi più freddi, meno corrispondenti pertanto alle condizioni canoniche cui generalmente viene associata una crociera.

Si tratta di tentativi volti all'acquisizione di vantaggi aggiuntivi – per le compagnie, gli altri operatori dell'industria crocieristica e di quella turistica in generale, nonché intere comunità territoriali – derivanti dal superamento di quel blocco pressoché totale dell'attività risultato di scelte di interruzione dell'operatività delle navi nei mesi invernali o di spostamento delle stesse in aree e mari più caldi, primi fra tutti i Caraibi.

Da allora ad oggi alle riflessioni e alle ipotesi sono seguite le azioni, e sono numerosi i grandi e piccoli operatori che hanno scommesso sul cosiddetto "Mediterraneo d'inverno", offerte puntate su itinerari nel mare nostrum calendarizzati al di fuori del classico quadrimestre giugno-settembre o semestre maggio-ottobre, resi possibili da navi che già nella loro progettazione iniziano ad essere pensate per questo scopo.

le navi sono progettate e costruite per consentire navigazione e vita di bordo anche nei mesi più freddi

Se infatti alla base delle motivazioni delle scelte operate in tal senso dalle compagnie vi è principalmente l'obiettivo di migliorare le performance ed aumentare i profitti grazie ad un'offerta che si diversifica rispondendo meglio alle richieste, spesso variegate, della domanda di riferimento, a renderle possibili sono state una serie di novità introdotte a bordo delle navi, in termini di spazi, strutture e servizi. Tali innovazioni rendono la navigazione, e dunque il tempo a bordo, un fine più che un mezzo, parte integrante se non principale e dominante l'intera vacanza, meno dipendente, pertanto, dalle condizioni ambientali e meteo nonché dalle attrattive dei luoghi visitati.

Ma anche da parte delle aziende portuali e dell'intera filiera raccolta attorno alla crocieristica si sono dovute dare, e si dovranno dare in futuro, risposte adeguate per consentire una comoda e completa fruizione di prodotto in condizioni climatiche che possono richiedere, anche banalmente negli spostamenti, nei tempi di attesa, e così via, condizioni diverse.

i dati sugli andamenti mensili del traffico di 15 porti Italiani

La distribuzione mensile di traffico che verrà presentata in questo paragrafo e nei successivi, sia in termini di movimentazioni passeggeri che toccate navi, è riferita a 15 porti crocieristici nazionali che hanno scelto di fornirla, sia con riferimento al 2010 che ai primi 6 mesi del 2011. Per quanto riguarda i principali porti nazionali va segnalata unicamente l'assenza del porto di Bari, non in grado di fornire un dato stagionale nei tempi previsti per la pubblicazione di questo report. Si tratta ad ogni modo di 15 porti che nel 2010 hanno fatto registrare un totale pari a quasi il 90% del complessivo traffico italiano, pertanto le risultanze sono più che rappresentative dell'intero Paese.

Considerando come unico il traffico registrato dai porti presi in considerazione (tabella B.1) i valori sono molto contenuti nei mesi di inizio e fine anno, superando quota 6 punti percentuali ad aprile e novembre, per poi salire sopra quota 10 tra maggio e ottobre. Spetta ad agosto il primato con il 14,5% del movimento passeggeri complessivo annuale. In valori assoluti i 15 porti assieme superano quota 1 milione di passeggeri nei 4 mesi più caldi. Se tra gennaio e febbraio nessun porto concentra più del 5% del traffico annuale, tale soglia viene superata a marzo da Savona e Genova, le stesse a farlo a dicembre (Genova in verità con il 4,9%). Tra i mesi più freddi dell'anno è novembre quello che fa registrare significative quote di traffico per più di un porto: 8 di essi superano quota 5%, 4 dei quali vanno oltre il 6% con

Savona che addirittura raddoppia tale quota. Genova è senza dubbio lo scalo che registra la più armonica distribuzione del traffico. Savona e Civitavecchia rappresentano altri esempi significativi a riguardo.

Tab. B.1] *Andamento mensile del movimento passeggeri in 15 scali nazionali, distribuzione % 2010*

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Civitavecchia	2,0%	1,3%	2,2%	6,6%	11,6%	12,3%	13,5%	14,8%	13,9%	12,5%	5,5%	3,6%
Venezia	0,0%	0,5%	0,8%	6,3%	14,7%	12,0%	15,3%	15,5%	13,0%	15,0%	6,1%	0,9%
Savona	4,0%	3,1%	5,2%	14,3%	8,8%	7,3%	6,8%	8,8%	10,8%	11,8%	12,3%	6,8%
Napoli	1,3%	1,3%	2,3%	7,5%	12,0%	11,6%	13,5%	14,9%	15,3%	12,7%	5,8%	1,8%
Genova	4,9%	3,3%	5,8%	8,6%	9,8%	9,3%	10,8%	11,8%	10,9%	12,9%	6,8%	4,9%
Livorno	0,0%	0,0%	1,5%	4,4%	14,3%	13,9%	15,2%	15,9%	14,5%	14,3%	5,1%	0,9%
Palermo	0,0%	0,0%	1,9%	9,9%	12,3%	14,4%	12,1%	14,1%	11,3%	12,0%	5,3%	6,7%
Messina	2,7%	0,8%	4,2%	8,2%	12,2%	11,4%	12,1%	12,4%	13,2%	15,2%	6,3%	1,2%
Cagliari	0,8%	0,0%	0,0%	2,0%	8,4%	12,1%	18,6%	19,9%	19,5%	16,5%	2,3%	0,0%
Ancona	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	20,9%	13,8%	15,4%	27,0%	7,6%	9,5%	1,7%	0,0%
La Spezia	0,0%	0,0%	0,0%	6,2%	22,1%	22,2%	6,2%	16,3%	16,3%	7,6%	3,0%	0,0%
Amalfi	0,0%	0,0%	0,0%	13,1%	11,5%	12,1%	21,8%	8,1%	17,7%	15,6%	0,0%	0,0%
Capri	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,5%	20,6%	27,7%	19,0%	13,6%	11,9%	0,5%	0,0%
Siracusa	0,0%	0,0%	0,0%	9,5%	8,7%	11,7%	7,0%	5,7%	17,8%	35,2%	4,3%	0,0%
Porto Cervo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15,7%	45,8%	10,5%	25,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Totale	**1,6%**	**1,2%**	**2,4%**	**7,4%**	**12,3%**	**11,7%**	**13,2%**	**14,5%**	**13,3%**	**13,2%**	**6,2%**	**2,9%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

dei tre porti principali è Venezia a presentare una minore concentrazione del traffico nei mesi invernali

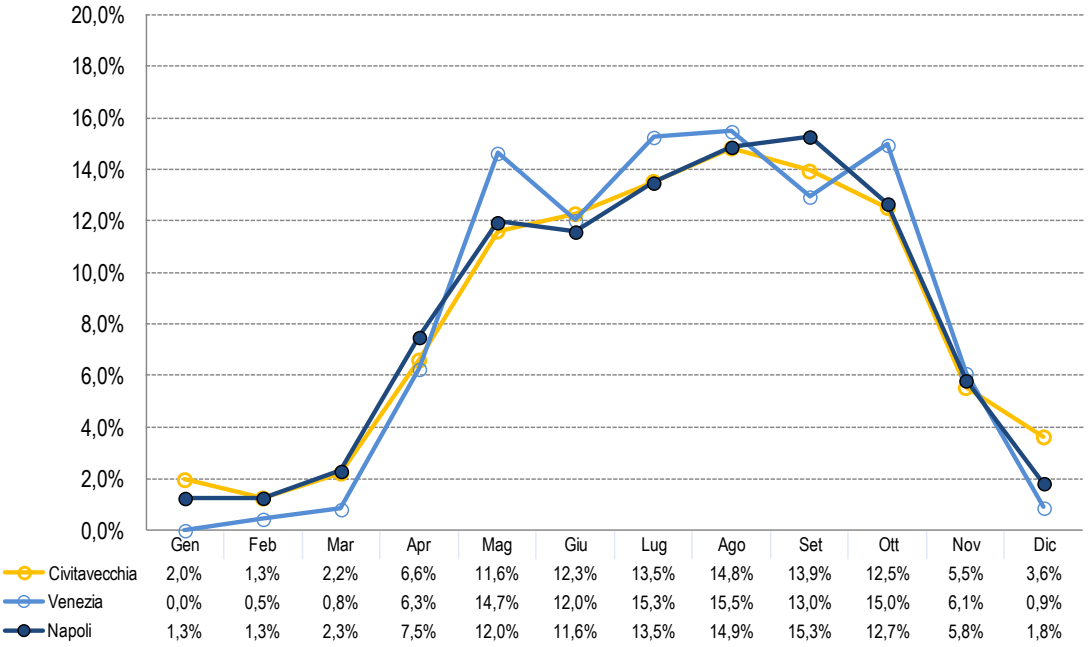
Con l'ausilio dei due grafici successivi si mostra, nel primo, un confronto tra gli andamenti stagionali del traffico passeggeri dei primi 3 porti italiani, andamenti di certo piuttosto allineati ma dai quali si evince come sia Venezia, tra i tre, lo scalo a presentare una maggiore concentrazione del traffico a svantaggio dei mesi invernali.

Nel secondo invece si propongono gli andamenti di 3 porti che presentano situazioni differenti, da Genova con la più armonica distribuzione a Porto Cervo con la maggiore concentrazione mensile registrata a giugno, a Savona che invece presenta valori più contenuti nella stagione estiva forte di un traffico significativo nei mesi primaverili ed autunnali, in particolare ad aprile (grafico B.2).

è Genova il porto con la più armonica distribuzione del traffico

La tabella B.2 prende a riferimento le toccate navi e indica la relativa concentrazione stagionale del traffico. Utilizzando questo filtro la distribuzione assume un andamento molto simile, con quattro mesi a non superare quota 2% o poco più e 6 ad andare in doppia cifra. In questo caso il primato spetta al mese di settembre con 519 toccate rispetto ai deboli mesi di gennaio e febbraio, con 38 e 39 toccate concentrate in particolare a Civitavecchia, Napoli e Genova.

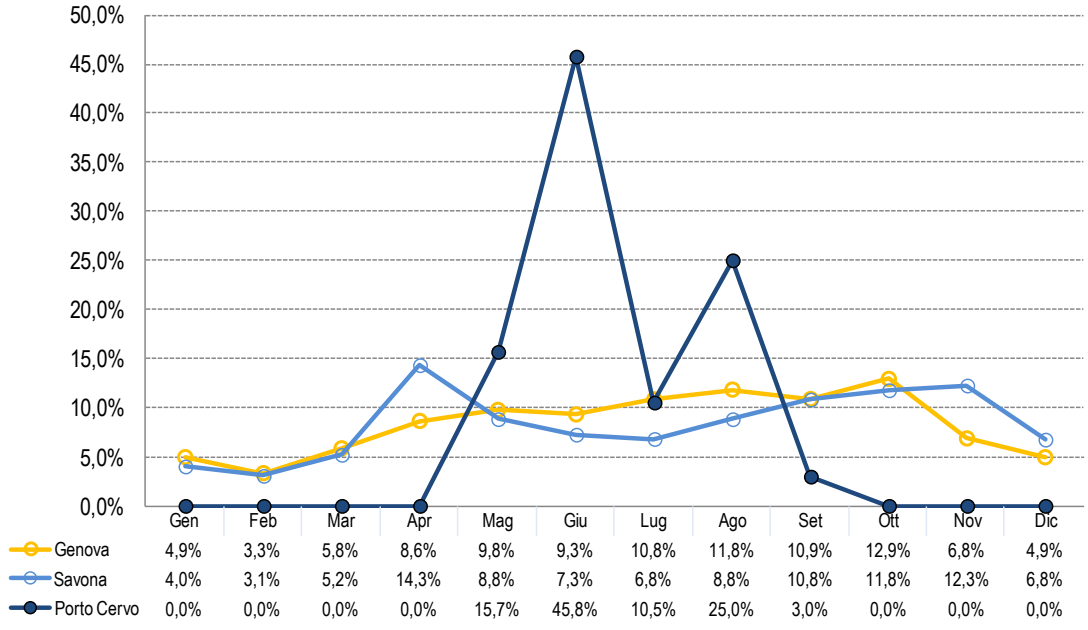
Graf. B.1] *Andamenti mensili dei passeggeri nei 3 principali porti a confronto, 2010*



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Civitavecchia	2,0%	1,3%	2,2%	6,6%	11,6%	12,3%	13,5%	14,8%	13,9%	12,5%	5,5%	3,6%
Venezia	0,0%	0,5%	0,8%	6,3%	14,7%	12,0%	15,3%	15,5%	13,0%	15,0%	6,1%	0,9%
Napoli	1,3%	1,3%	2,3%	7,5%	12,0%	11,6%	13,5%	14,9%	15,3%	12,7%	5,8%	1,8%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Graf. B.2] *Andamenti mensili dei passeggeri a Genova, La Spezia e Porto Cervo a confronto, 2010*



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Genova	4,9%	3,3%	5,8%	8,6%	9,8%	9,3%	10,8%	11,8%	10,9%	12,9%	6,8%	4,9%
Savona	4,0%	3,1%	5,2%	14,3%	8,8%	7,3%	6,8%	8,8%	10,8%	11,8%	12,3%	6,8%
Porto Cervo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15,7%	45,8%	10,5%	25,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Come per la distribuzione passeggeri, sono Savona e Genova i porti che più frequentemente segnano quote non risibili anche nei mesi più freddi: sono i soli a superare il 3% a gennaio e il 4% ad aprile, così come a dicembre assieme a Palermo. Il 12% ed oltre di traffico passeggeri a Savona in novembre si ritrova nel 13,5% del traffico navi.

Tab. B.2] *Andamento mensile delle toccate navi in 15 scali nazionali, distribuzione % 2010.*

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Civitavecchia	1,3%	1,2%	2,1%	7,6%	13,4%	11,8%	12,4%	12,6%	15,2%	13,3%	6,6%	2,4%
Venezia	0,2%	1,1%	1,6%	7,2%	13,8%	11,8%	14,3%	14,5%	13,0%	15,7%	5,9%	1,0%
Savona	3,8%	3,2%	4,9%	13,5%	9,2%	7,6%	6,5%	8,6%	11,4%	11,4%	13,5%	6,5%
Napoli	1,3%	1,7%	2,0%	7,6%	13,5%	12,2%	11,7%	12,6%	15,4%	14,1%	6,7%	1,3%
Genova	3,8%	2,3%	4,2%	8,8%	11,5%	10,0%	10,3%	11,5%	12,3%	13,8%	7,3%	4,2%
Livorno	0,0%	0,0%	2,4%	6,6%	16,2%	12,9%	12,9%	13,3%	15,1%	13,5%	5,7%	1,5%
Palermo	0,0%	0,0%	1,6%	9,2%	14,7%	12,5%	9,2%	12,0%	13,6%	15,2%	7,1%	4,9%
Messina	1,4%	0,5%	3,2%	9,2%	14,7%	9,7%	11,5%	12,0%	13,4%	17,1%	6,0%	1,4%
Cagliari	0,8%	0,0%	0,0%	2,0%	8,4%	12,1%	18,6%	19,9%	19,5%	16,5%	2,3%	0,0%
Ancona	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	19,6%	15,7%	15,7%	23,5%	7,8%	7,8%	3,9%	0,0%
La Spezia	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	20,5%	11,4%	9,1%	15,9%	20,5%	13,6%	4,5%	0,0%
Amalfi	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	13,0%	18,5%	13,0%	16,7%	18,5%	14,8%	0,0%	0,0%
Capri	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,9%	17,1%	21,4%	17,1%	17,1%	12,9%	1,4%	0,0%
Siracusa	0,0%	0,0%	0,0%	8,9%	8,9%	13,3%	17,8%	12,2%	21,1%	15,6%	2,2%	0,0%
Porto Cervo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	30,8%	38,5%	7,7%	15,4%	7,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Totale	**1,06%**	**1,10%**	**2,08%**	**7,49%**	**13,56%**	**12,07%**	**12,53%**	**13,20%**	**14,60%**	**13,94%**	**6,29%**	**2,08%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

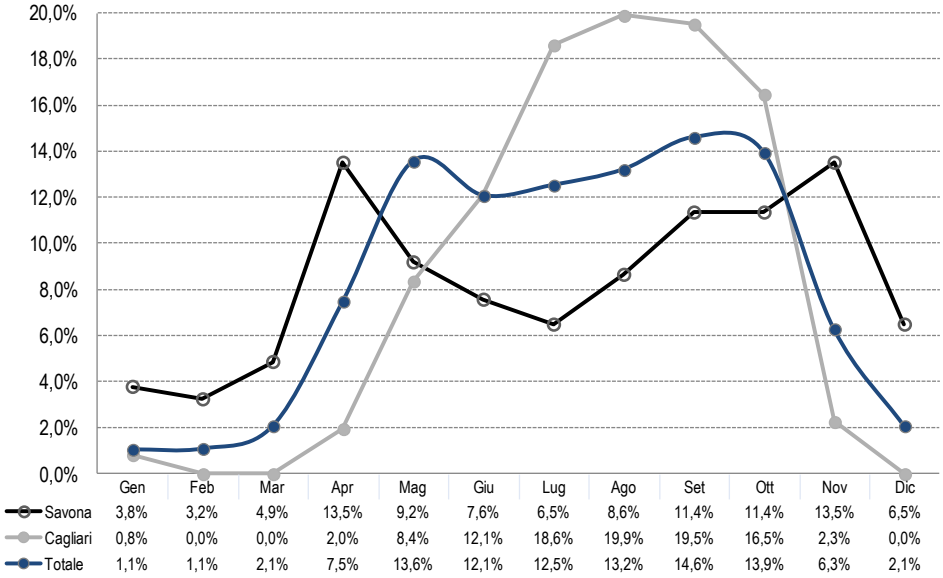
il traffico analizzato in tre diversi periodi dell'anno

In questo caso il confronto che si propone è tra lo scalo di Cagliari e quello di Savona, rispetto all'andamento complessivo dei 15 porti. Cagliari presenta una situazione che in un certo senso amplifica l'andamento medio nazionale, con il quadrimestre luglio-ottobre a staccarsi in modo più marcato dal resto dell'anno; Savona, invece, che peraltro anche nei mesi più freddi presenta comunque dei dati di traffico, si fa notare per un evidente calo nel trimestre giugno-agosto, dopo e prima dei picchi di aprile e ottobre.

Dividendo l'anno in tre diversi periodi di 4 mesi ciascuno (la stagione estiva da giugno a settembre, i mesi invernali da novembre a febbraio ed i restanti mesi "spalla", i mesi primaverili da marzo a maggio ed il mese di ottobre) è possibile acquisire alcune informazioni di sintesi che completano questa breve analisi della concentrazione stagionale di traffico nei porti.

Relativamente ai movimenti passeggeri sono 12 scali su 15 quelli per i quali la stagione estiva pesa per oltre il 50% del totale annuo (con punte per Porto Cervo e Capri), mentre sono 7 su 15 quelli che concentrano nella stagione invernale più del 10% del traffico complessivo (con punte per Savona e Genova). Situazione decisamente simile se letta attraverso la distribuzione del traffico navi (grafico B.5) anche se leggermente smussata per via della probabile maggiore occupazione delle navi nei mesi estivi che porta a determinare in essi quote percentuali un po' più alte se calcolate sui passeggeri anziché sulle navi.

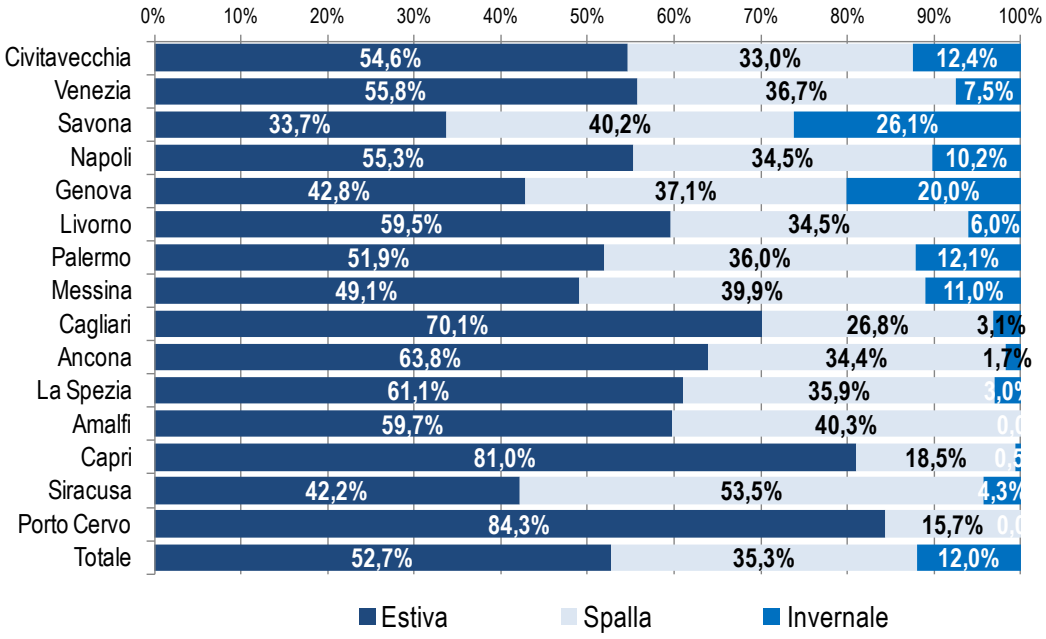
Graf. B.3] *Andamenti mensili delle toccate navi 2010: Cagliari e Savona a confronto*



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Savona	3,8%	3,2%	4,9%	13,5%	9,2%	7,6%	6,5%	8,6%	11,4%	11,4%	13,5%	6,5%
Cagliari	0,8%	0,0%	0,0%	2,0%	8,4%	12,1%	18,6%	19,9%	19,5%	16,5%	2,3%	0,0%
Totale	1,1%	1,1%	2,1%	7,5%	13,6%	12,1%	12,5%	13,2%	14,6%	13,9%	6,3%	2,1%

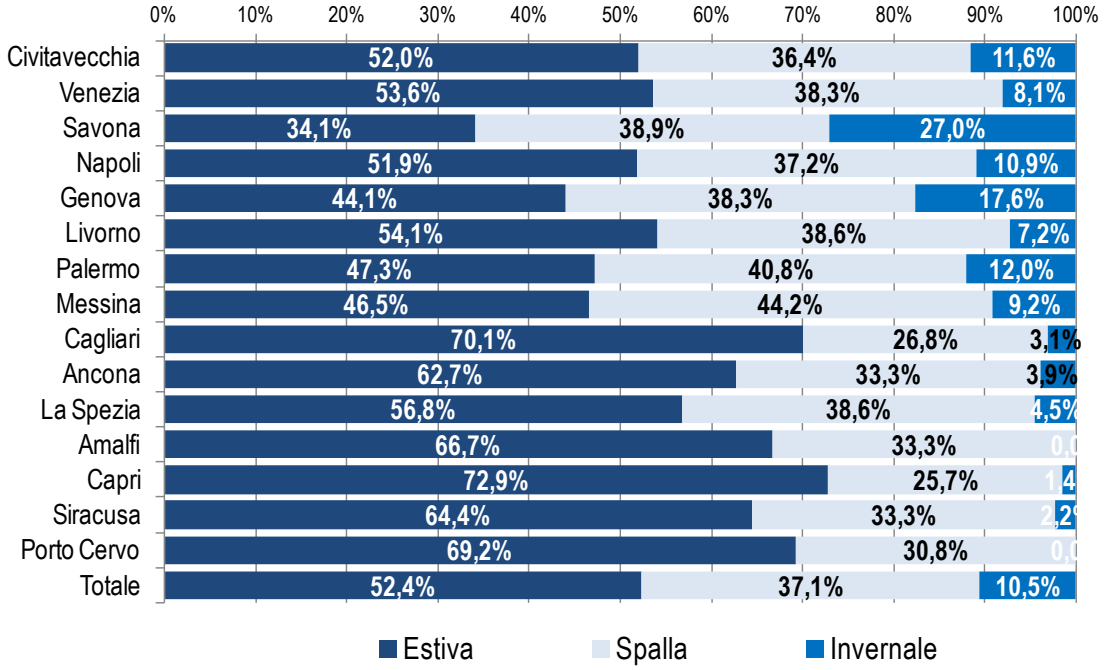
Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Graf. B.4] *Distribuzione stagionale del movimento passeggeri 2010, valori percentuali.*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Grafico. B.5] *Distribuzione stagionale delle toccate navi 2010, valori percentuali.*



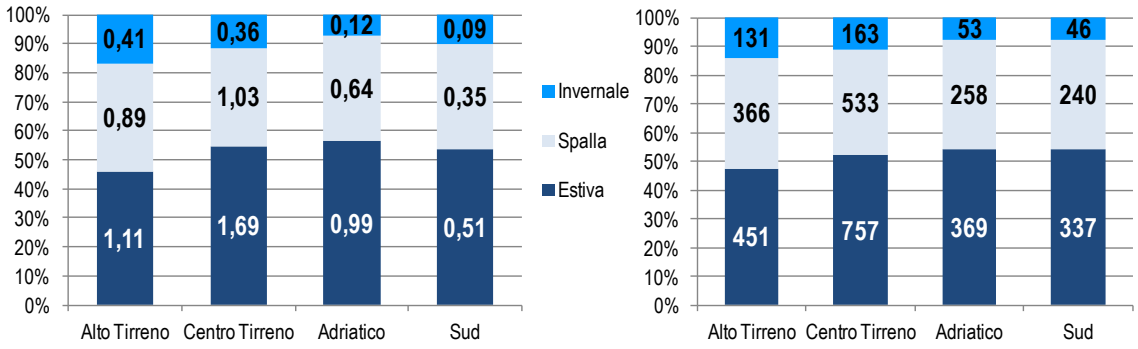
Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

l'Adriatico, rispetto alle altre aree, fa segnare la più alta concentrazione del traffico in estate e la più bassa nel periodo invernale

Si conclude il paragrafo proponendo la distribuzione stagionale del traffico nei 15 porti raggruppati nelle 4 aree già utilizzate per gli approfondimenti sul traffico 2010 nel secondo capitolo di questo report.

Nel grafico B.6 è possibile leggere tanto la ripartizione percentuale quanto i valori assoluti passeggeri e navi. E' l'Alto Tirreno a presentare una più armonica distribuzione del traffico, sia navi che passeggeri, nei tre periodi, con un significativo 16,9% di movimenti passeggeri in inverno. All'opposto è l'Adriatico al momento a far segnare la più alta concentrazione nel periodo estivo (56,4%) e la quota più bassa di traffico passeggeri in quello invernale (7%).

Graf. B.6] *Andamento stagionale di passeggeri (a sinistra) e toccate navi (a destra) per macroarea nazionale, valori percentuali (in scala) e assoluti (passeggeri in milioni)*

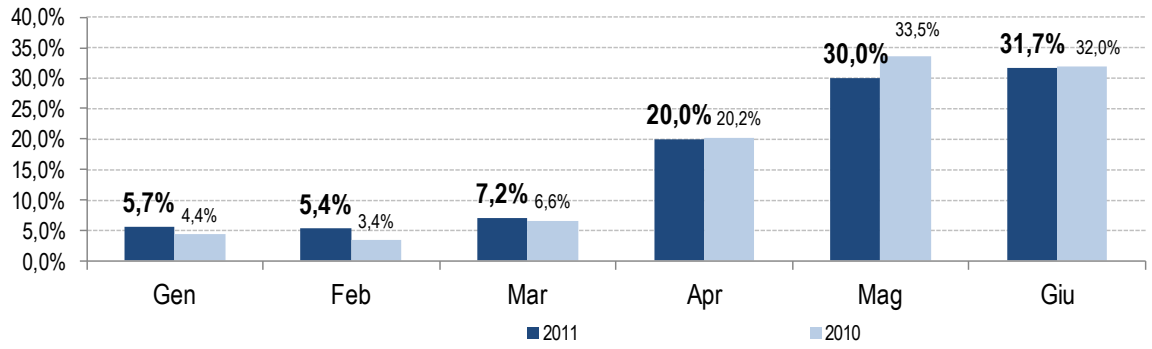


Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

B.2 Il confronto tra il primo semestre 2010 e 2011

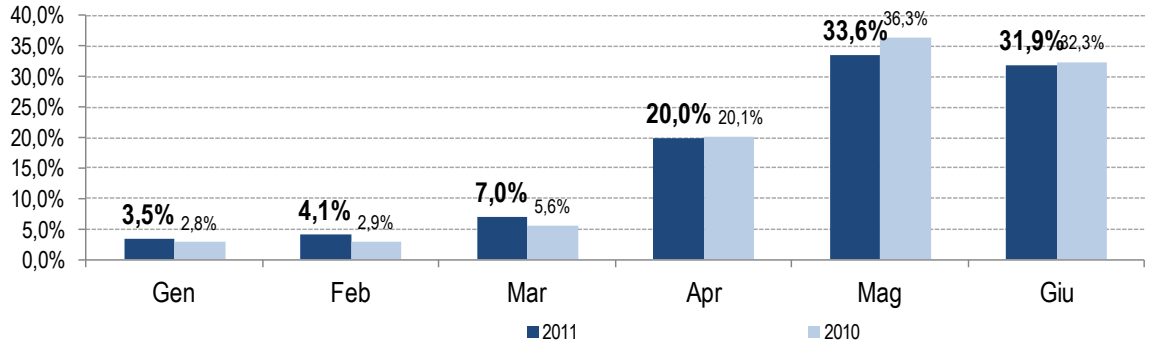
Nel confrontare i dati mensili riferiti al primo semestre 2011, sia in termini di passeggeri che di navi, con quelli del 2010, si è già evidenziato all'interno del secondo capitolo come i valori assoluti siano sistematicamente più elevati, a ricordare la già evidenziata crescita del traffico 2011 sul 2010.
Per fornire rilievi relativi alla distribuzione, invece, e dunque del peso percentuale del mese, si è scelto, non disponendo ancora dei dati consuntivi 2011, di parametrare i dati mensili di traffico da gennaio a giugno ai totali del solo semestre, 2010 e 2011. Gli andamenti appaiono in linea, ma va comunque sottolineata la minore concentrazione navi e passeggeri registrata a maggio e la maggiore, invece, nei mesi più freddi, in particolare febbraio.
Si ribadisce ad ogni modo come solo dopo la chiusura dell'anno e tutti i dati mensili a disposizione sarà possibile operare un più completo confronto.

Graf. B.7] *Andamento mensile stagionale passeggeri, primo semestre 2011 a confronto con il 2010*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Graf. B.8] *Andamento mensile stagionale toccate navi, primo semestre 2011 a confronto con il 2010*



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Le due tabelle che seguono ci permettono di cogliere come le variazioni più interessanti in questi primi sei mesi dell'anno

siano da attribuire a Palermo e Cagliari che registrano entrambi quasi un +20% di concentrazione traffico nei primi due mesi in termini di passeggeri.

Tab. B.3] *Differenza ripartizione mensile traffico passeggeri primo semestre 2011 a confronto con il primo semestre 2010*

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu
Civitavecchia	1,60%	1,75%	1,84%	-1,83%	-2,78%	-0,59%
Venezia	2,48%	1,28%	0,43%	0,50%	-4,79%	0,10%
Savona	2,14%	2,18%	0,15%	-1,35%	1,84%	-4,96%
Napoli	-2,68%	-1,01%	-3,36%	-2,99%	-4,77%	14,80%
Genova	-0,38%	-0,13%	0,08%	2,90%	0,43%	-2,91%
Livorno	1,04%	2,43%	-1,24%	-0,95%	-5,97%	4,69%
Palermo	6,82%	8,46%	2,23%	-4,36%	-4,14%	-9,01%
Messina	-4,49%	-2,11%	-5,86%	-5,31%	4,09%	13,68%
Cagliari	1,90%	16,80%	12,55%	21,74%	-10,76%	-42,24%
Ancona	0,00%	0,00%	3,29%	-0,23%	-10,48%	7,42%
La Spezia	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%	-17,14%	17,09%
Amalfi	0,00%	0,00%	0,00%	-14,94%	18,03%	-3,09%
Capri	0,00%	0,00%	0,00%	59,20%	1,91%	-61,12%
Siracusa	0,00%	0,00%	0,00%	13,83%	-2,13%	-11,70%
Porto Cervo	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,97%	-0,97%
Totale	**1,36%**	**2,06%**	**0,55%**	**-0,17%**	**-3,52%**	**-0,27%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Tab. B.4] *Differenza ripartizione mensile toccate navi primo semestre 2011 a confronto con il primo semestre 2010*

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu
Civitavecchia	1,24%	0,78%	2,19%	-1,74%	-2,07%	-0,39%
Venezia	1,32%	0,41%	-0,04%	-1,51%	-0,79%	0,59%
Savona	1,66%	2,95%	1,23%	-1,20%	1,61%	-6,25%
Napoli	-2,83%	-2,14%	1,32%	-1,02%	-3,77%	8,45%
Genova	-1,47%	0,53%	1,13%	3,08%	-0,87%	-2,40%
Livorno	0,56%	1,69%	-0,14%	-0,95%	-4,33%	3,17%
Palermo	5,21%	6,25%	3,01%	-3,45%	-7,32%	-3,69%
Messina	-2,48%	-1,19%	-3,99%	0,10%	-4,40%	11,96%
Cagliari	-0,61%	8,82%	10,29%	22,47%	-6,57%	-34,40%
Ancona	0,00%	0,00%	5,00%	-4,29%	-2,62%	1,90%
La Spezia	0,00%	0,00%	0,00%	5,36%	-20,54%	15,18%
Amalfi	0,00%	0,00%	0,00%	-8,10%	13,28%	-5,17%
Capri	0,00%	0,00%	0,00%	16,67%	1,59%	-18,25%
Siracusa	0,00%	0,00%	0,00%	-0,57%	-8,57%	9,14%
Porto Cervo	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-11,11%	11,11%
Totale	**0,62%**	**1,13%**	**1,47%**	**-0,09%**	**-2,74%**	**-0,38%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

B.3 L'approfondimento sulla stagione invernale

L'ultimo paragrafo di questo capitolo mostra un ulteriore breve approfondimento dedicato alla sola stagione invernale, intesa, rispetto al trimestre canonico, quale periodo di 4 mesi da novembre a febbraio, utilizzando pertanto i dati di traffico mensili degli ultimi mesi del 2010 combinati con quelli dei primi del 2011.

Parametrando i numeri di questo periodo su un orizzonte annuale fissato da luglio 2010 a giugno 2011, il "quadrimestre invernale" concentra poco più del 13% dei passeggeri movimentati a fronte di un 11% di toccate. In valori assoluti, 1,1 milioni di movimenti per 409 accosti.

il traffico di ottobre è pari o supera quello del quadrimestre novembre-febbraio

Il solo mese di ottobre registra un traffico superiore all'intera stagione invernale in termini di toccate navi e leggermente inferiore per passeggeri movimentati. Marzo invece assume ancora i connotati di un mese invernale per dimensioni di traffico, ad evidenziare una stagionalità crocieristica per lo più concentrata nei sette mesi che vanno da aprile ed ottobre.

Tab. B.5] *Distribuzione passeggeri e navi nei mesi invernali 2010/11, valori percentuali sui 12 mesi di riferimento per i calcoli (luglio 2010-giugno 2011)*

	Mese	Passeggeri	% su 12 mesi	Navi	% su 12 mesi
	Ottobre	1.037.191	12,3%	496	13,4%
2010	*Novembre*	488.714	5,8%	224	6,0%
	Dicembre	230.155	2,7%	74	2,0%
	Gennaio	198.393	2,3%	51	1,4%
2011	*Febbraio*	188.044	2,2%	60	1,6%
	Marzo	248.249	2,9%	104	2,8%
	Nov-Feb	**1.105.306**	**13,1%**	**409**	**11%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Osservando i valori per singolo scalo, la tabella B.6 palesa l'assenza di movimento passeggeri in alcuni mesi in più di uno di essi, rilievo che d'altronde era già possibile fare attraverso le tabelle di distribuzione mensile riferite al solo 2010. In oltre 30 dei 60 intervalli mensili (4 mesi qui considerati per i 15 porti analizzati) si registra assenza di traffico o in quota sull'anno inferiore al punto percentuale.

in molti scali alcuni mesi sono caratterizzati da assenza di traffico crocieristico

E' evidente come su questo fronte i porti crocieristici italiani, assieme all'insieme di quelli mediterranei, siano chiamati ad intervenire di concerto con le compagnie di crociera per sfruttare tutte le opportunità e dare al traffico nuovo slancio

e maggiore equilibrio, per quanto relativo, nella distribuzione stagionale.

è Savona il porto che registra la più alta concentrazione di traffico nei mesi invernali rispetto al totale annuo

Ordinati secondo questa particolare classifica, è il porto di Savona ad emergere con oltre un quarto del proprio traffico nei 4 mesi invernali a cavallo tra 2010 e 2011 (sempre calcolati sul periodo scelto come riferimento, luglio 2010-giugno 2011). Altri quattro porti registrano, per movimenti passeggeri, quote tra il 12 ed il 20%. Sono simili i valori per le toccate navi tranne per Cagliari che perde alcune posizioni con una quota percentuale significativamente più bassa di quella registrata per passeggeri (tab B.7).

A fini di confronto si mostrano anche i valori dei mesi precedente e successivo il quadrimestre indagato.

le opinioni degli agenti di viaggio sulla "vendibilità" del Mediterraneo d'inverno

Chiude il capitolo la presentazione delle elaborazioni delle risposte fornite dagli agenti di viaggio in merito al futuro andamento (in calo, stabili o in aumento) delle vendite di crociere (in generale, tabella B.8, e in particolare con scalo in porti italiani, tabella B.9), al fine di comprendere la loro opinione su un possibile nuovo approccio della domanda all'acquisto di crociere in inverno. Con riferimento alle crociere nel loro insieme, le risposte si distribuiscono in modo piuttosto omogeneo, pur con preferenza di indicazioni di stabilità, non facendo emergere un vero e proprio trend.

Tab. B.6] *Distribuzione del movimento passeggeri nei mesi invernali 2010/11, valori percentuali sui 12 mesi di riferimento per i calcoli (luglio 2010-giugno 2011)*

	2010			2011			
	Ott	*Nov*	*Dic*	*Gen*	*Feb*	Mar	Inverno
Savona	10,3%	10,7%	5,9%	5,8%	4,7%	6,2%	**27,0%**
Genova	13,1%	6,9%	5,0%	4,7%	3,2%	5,8%	**19,8%**
Palermo	10,0%	4,4%	5,6%	3,3%	4,1%	3,5%	**17,5%**
Civitavecchia	11,1%	4,9%	3,2%	3,1%	2,3%	3,5%	**13,5%**
Cagliari	11,0%	1,5%	0,0%	2,6%	8,2%	6,1%	**12,3%**
Napoli	12,8%	5,9%	1,9%	0,3%	0,9%	1,1%	**8,9%**
Venezia	14,6%	6,0%	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%	**8,7%**
Messina	14,4%	5,9%	1,2%	1,0%	0,0%	2,0%	**8,1%**
Livorno	13,3%	4,8%	0,8%	0,4%	0,9%	1,2%	**6,9%**
Siracusa	31,5%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**3,9%**
La Spezia	6,8%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**2,7%**
Ancona	10,2%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	**1,8%**
Capri	11,5%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,5%**
Amalfi	11,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**
Porto Cervo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**
Totale	**12,3%**	**5,8%**	**2,7%**	**2,3%**	**2,2%**	**2,9%**	**13,1%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Tab. B.7] *Distribuzione delle toccate navi nei mesi invernali 2010/11, valori percentuali sui 12 mesi di riferimento per i calcoli (luglio 2010-giugno 2011)*

	2010			2011			
	Ott	*Nov*	*Dic*	*Gen*	*Feb*	Mar	Inverno
Savona	10,4%	12,4%	6,0%	5,0%	5,0%	6,0%	**28,4%**
Genova	13,4%	7,1%	4,1%	3,4%	2,6%	4,9%	**17,2%**
Palermo	13,3%	6,2%	4,3%	2,4%	2,9%	3,3%	**15,7%**
Civitavecchia	12,5%	6,2%	2,3%	2,0%	1,7%	3,2%	**12,1%**
Napoli	14,8%	7,0%	1,4%	0,2%	0,8%	2,3%	**9,3%**
Venezia	15,7%	5,9%	1,0%	0,6%	1,3%	1,6%	**8,7%**
Livorno	13,4%	5,6%	1,5%	0,2%	0,6%	2,4%	**8,0%**
Cagliari	10,1%	1,4%	0,0%	1,6%	4,7%	5,4%	**7,6%**
Messina	16,4%	5,8%	1,3%	0,4%	0,0%	1,8%	**7,6%**
Ancona	8,0%	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	**4,0%**
La Spezia	10,7%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**3,6%**
Siracusa	16,1%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**2,3%**
Capri	13,4%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**1,5%**
Amalfi	12,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**
Porto Cervo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**
Totale	**13,4%**	**6,0%**	**2,0%**	**1,4%**	**1,6%**	**2,8%**	**11,0%**

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati singole Autorità Portuali o Società di gestione Terminal Passeggeri

Tab. B.8] *Le prospettive stagionali per il futuro secondo gli agenti di viaggio: crociere nel complesso*

	INVERNO	PRIMAVERA	ESTATE	AUTUNNO	FESTIVITA'
Vendite in calo	29,2%	25,0%	22,2%	38,5%	30,4%
Vendite stabili	37,5%	62,5%	40,7%	38,5%	34,8%
Vendite in aumento	33,3%	12,5%	37,0%	23,1%	34,8%
TOTALE	***100%***	***100%***	***100%***	***100%***	***100%***

Tab. B.9] *Le prospettive stagionali per il futuro secondo gli agenti di viaggio: crociere con scali in Italia*

	INVERNO	PRIMAVERA	ESTATE	AUTUNNO	FESTIVITA'
Vendite in calo	32,1%	7,1%	10,3%	28,0%	26,1%
Vendite stabili	60,7%	39,3%	31,0%	60,0%	60,9%
Vendite in aumento	7,1%	53,6%	58,6%	12,0%	13,0%
TOTALE	***100%***	***100%***	***100%***	***100%***	***100%***

Quanto invece a quelle con itinerario che include porti italiani, va segnalata la maggiore frequenza di indicazioni in aumento per i periodi primaverile ed estivo, mentre proprio sulla stagione invernale le indicazioni denunciano previsioni o di stabilità (60,7%) o di vendite in calo (32,1%), relegando ad un 7,1 la percentuale di chi ritiene possano aumentare.