

## I porti italiani nel presente e futuro dell'industria crocieristica

**Summary:** ITALIAN PORTS IN THE PRESENT AND FUTURE OF THE CRUISE INDUSTRY

*This article provides a specific review on the Italian ports involved by the cruise industry. Some quantitative evidences of recent years, both from demand and supply side, introduce to a series of critical observations about the present situation. The article also describes the current corporate structure and planned investments in major Italian cruise ports. The updated picture on the cruise traffic in Italy opens at the end to some final reflections on future scenarios for the cruise industry in this country.*

**Keywords:** Cruising, Italian Ports, Cruise Traffic.

### 1. La crocieristica nel 2010: evidenze quantitative e osservazioni critiche

Da anni si scrive e si discute sulla crocieristica come di un fenomeno per certi versi ancora emergente, di sicuro in continua e costante crescita. Un'industria all'interno della quale si muovono soggetti che a diverso titolo rendono possibile la creazione di un prodotto e la relativa fruizione da parte di un bacino di domanda. Di tali soggetti la compagnia di crociera è senz'altro il principale, il pivot di un sistema che deve necessariamente costruirsi su una serie di relazioni e transazioni commerciali che arrivano a coinvolgere i cantieri, i porti, le agenzie marittime, i *tour operator* e le agenzie viaggi, le compagnie aeree, le agenzie che si occupano dell'organizzazione delle escursioni a terra, i fornitori di vario genere in grado di garantire alle navi e ai passeggeri quanto occorre, dal carburante al *food&beverage* (Rispoli *et al.*, 1997). Di tale sistema non possono non far parte i territori, le città affacciate sul mare – rappresentate in particolare dalle locali Amministrazioni Pubbliche – che per posizione e scelte strategiche con conseguenti investimenti hanno potuto e voluto essere inserite nella mappa degli itinerari crocieristici (Soriani *et al.*, 2009).

Una tale rete di soggetti<sup>1</sup>, se adeguatamente “funzionante” – in modo spontaneo e legato alle iniziative dei singoli, o concertato attraverso opportuni meccanismi di dialogo e condivisione – crea le condizioni per il successo di un prodotto che, dalla sua origine risalente alla fine degli anni Sessanta (Dickinson e Vladmir, 1997; Dowling, 2006), sembra non aver mai smesso di attirare le

preferenze di consumatori che, *first time*, si affacciano per la prima volta ad un'esperienza di fruizione di questo tipo o, *repeaters*, scelgono di iterarla sulla base di quanto effettivamente già provato (Gabe *et al.*, 2006, Petrick *et al.*, 2006).

L'Italia, così come l'intero bacino del Mediterraneo di cui fa parte, ha conosciuto il fenomeno crocieristico nel corso degli anni Ottanta (di Cesare, 2000), imparando a riconoscerne le potenzialità e avviando un percorso di specializzazione, o quanto meno di crescita e miglioramento, su tutti i fronti 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, così come l'intero Mediterraneo, l'Italia può smettere i panni di “destinazione emergente” per essere a tutti gli effetti protagonista della geografia crocieristica mondiale, ed interrogarsi sul mantenimento o rafforzamento di tale posizione alla luce delle dinamiche di mercato. Un ruolo decisivo in tale processo è giocato dai porti che, attraverso le società incaricate della gestione del (o dei) terminal passeggeri, hanno scelto di investire in questo settore puntando sulle positive prospettive che sembrano continuare a contrassegnarlo.

Investimenti trainati senza dubbio dall'aumento progressivo del numero dei passeggeri, tendenza che continua costante e senza arresto, così come illustrato nella Fig. 1. Accanto alle previsioni sul settore fornite dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO, 2008), le stime della CLIA<sup>2</sup> sul numero dei passeggeri mondiali nel 2010 si attestano ad oltre 19 milioni, quota che nel 2015 sarà prossima alla soglia dei 25 milioni.



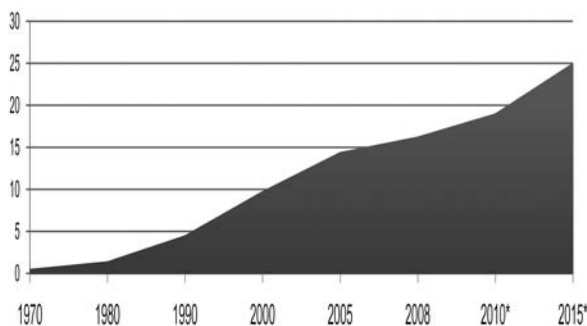


Fig. 1. Crescita del mercato mondiale, passeggeri 1970-2010 (in milioni).

Fonte: CLIA, \* valori previsionali sull'intero mercato crocieristico.

Tradizionalmente il mercato crocieristico è fortemente *U.S. based*, dal momento che sia la dislocazione degli impianti, di cui si scriverà tra breve, che la provenienza dei crocieristi è per lo più statunitense, con Canada e area caraibica a completare

quella che fino a qualche anno fa era senz'altro il polo indiscusso del fenomeno crocieristico mondiale, posizione tutt'altro che abbandonata anche se resa meno netta dall'avanzare – sia come *source market* sia come *deployment zone* – di altre macroaree. La Tab. 1 (ECC, 2008) mette a confronto i bacini di provenienza della domanda tra l'Europa e il Nord America nel triennio 2006-2008: ne viene fuori una forbice sempre molto netta anche se via via meno ampia soprattutto per la crescita dei crocieristi provenienti dal vecchio continente.

All'interno poi del vecchio continente – quasi 4,5 milioni di europei hanno effettuato una crociera nel 2008 – è storicamente il Regno Unito a contribuire maggiormente all'industria in termini di clientela (quasi 1,5 milioni di crocieristi), seguito dalla Germania che nella variazione sull'anno precedente segna un notevole passo avanti, e dall'Italia (nel 2008 682 mila italiani hanno scelto di effettuare una crociera). Per i Paesi scandinavi le

Tab. 1. Turisti crocieristi per aree di provenienza, Nord America ed Europa, 2006-2008.

Provenienza	2006	2007	2008	Var. % 2006/08	Var. % 2007/08
Nord America	10.380.000	10.450.000	10.290.000	- 1%	- 2%
Europa	3.409.000	4.004.000	4.432.000	+ 23%	+ 10%

Fonte: ECC, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2008.

Tab. 2. Capacità schierata di posti letto per area di destinazione, 2000, 2006, 2008, 2009, valori in migliaia.

Area/Anno	2000	2006	2008	2009	Var. % 2000/2009	Var. v.a. 2000/2009	Var. % 2006/2009	Var. % 2008/2009
Caraibi	21.510	31.956	30.786	30.940	44%	9.430	-3%	0,5%
Mediterraneo	6.277	10.504	16.271	17.536	179%	11.259	67%	7,8%
Europa (1)	3.745	6.800	7.592	8.739	133%	4.994	29%	15,1%
Alaska	4.197	6.356	6.968	6.864	64%	2.667	8%	-1,5%
Messico Occident.	2.681	5.214	6.451	5.529	106%	2.848	6%	-14,3%
Bahamas	3.200	6.073	3.477	4.699	47%	1.499	-23%	35,1%
Sud America	826	1.446	2.676	3.370	308%	2.544	133%	25,9%
Trans-Atlantico	1.016	1.467	2.830	2.560	152%	1.544	75%	-9,5%
Sud Pacifico	1.155	1.449	1.986	2.469	114%	1.314	70%	24,3%
Canada	1.108	1.233	1.911	1.870	69%	762	52%	-2,1%
Hawaii	857	2.885	3.031	1.858	117%	1.001	-36%	-38,7%
Oriente (2)	202	127	527	1.303	545%	1.101	926%	147,2%
Bermuda	988	1.388	1.266	1.263	28%	275	-9%	-0,2%
Sud Est Asia	245	611	527	724	196%	479	18%	37,4%
Antartide	49	197	285	217	343%	168	10%	-23,9%
Africa	503	43	137	176	-65%	- 327	309%	28,5%
Altro	5.304	3.705	5.269	6.157	16%	853	66%	16,9%
<b>Totale</b>	<b>53.863</b>	<b>81.454</b>	<b>91.990</b>	<b>96.274</b>	<b>79%</b>	<b>42.411</b>	<b>18%</b>	<b>4,7%</b>

Nota (1): il dato non include l'area del Mediterraneo, espressa in altra voce; (2) il dato non include il Sud Est Asiatico, espresso in altra voce.

Fonte: CLIA Cruise Market Overview 2009.



cifre appaiono ancora limitate, si registrano circa 123 mila unità, ma l'incremento è del 31%. Unico Paese in controtendenza sembra essere la Spagna che nel corso del 2008 ha perso il 4%, tornando sotto quota mezzo milione di passeggeri.

Per quanto riguarda l'offerta, la Fig. 2 mostra l'andamento negli ultimi vent'anni del numero di navi e della capacità disponibile, espressa in numero di posti letto. È immediato osservare come si tratti anche in questo caso di una crescita senza sosta, caratterizzata anno dopo anno dall'introduzione di navi di maggiori dimensioni. Tali scelte di investimento hanno al tempo stesso provocato e reagito all'andamento della domanda, che con la sua crescita ha garantito la pressoché totale occupazione degli impianti<sup>3</sup>.

La Tab. 2 mostra il "peso" delle principali aree di produzione. Ne risulta confermata la supremazia dell'area caraibica, seguita però da quella mediterranea che in termini di crescita, nel periodo 2000-2009, ha il primato in termini di valori assoluti, con un incremento di oltre 11 milioni di posti letto (CLIA, 2009). La tabella è utile anche per verificare come di fatto oggi il mercato crocieristico abbia a tutti gli effetti una pervasività mondiale.

## 2. I porti crocieristici italiani, gli assetti societari e gli investimenti

Come già precisato, il prodotto crociera, in maniera particolarmente evidente rispetto ad altri prodotti turistici, risulta articolato e composito. Al centro vi è sempre "una vacanza turistica *all-inclusive* in un villaggio semovente" ma, seppur non percepiti dalla domanda, sono molti i soggetti che concorrono alla composizione del prodotto cro-

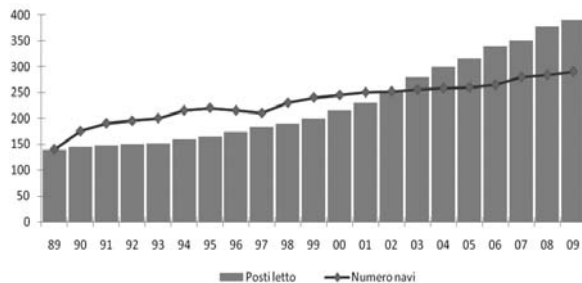


Fig. 2. Evoluzione dell'offerta mondiale di posti letto e navi tra il 1989 e il 2009.

*Nota:* entrambe le serie di dati si leggono con i valori sull'unico asse sinistro. Mentre il numero di navi è nell'esatto valore, il numero di posti letto va invece considerato in migliaia di unità.

*Fonte:* Elaborazione su dati ISL, Shipping Statistics and Market Review, 2009.

ciera: cantieri navali, agenzie marittime, imprese di *catering*, *bunkeraggio* ed altre impegnate in forniture diverse, società che organizzano escursioni, agenzie di *recruiting*, *tour operator* e agenzie di viaggio.

Senza dubbio, però, nel comparto, il soggetto che, assieme alla compagnia di crociera, occupa un posto centrale è l'azienda portuale (Ajamil 2004; di Cesare, Tamma, 2004). Tra le diverse aree di competenza di quest'ultima, quella di interesse per il contenuto del presente articolo è la gestione delle attività direttamente collegate al traffico passeggeri, che comportano scelte di investimento e prima ancora approcci strategici alla costituzione e assetti stessi delle società che le affrontano. Proprio a questi due temi dedichiamo il presente paragrafo.

Per quanto riguarda il primo aspetto, va ricordato come la gestione delle attività di traffico venga affidata a società *ad hoc* nella cui compagine figurano le locali Autorità Portuali assieme ad altri soggetti privati<sup>4</sup>, spesso rappresentati dalle compagnie di crociera, che scelgono di investire in ragione di una o più motivazioni. Tra queste, in particolare pensando alle ragioni dei *cruise operator*, figurano:

- la volontà di assicurarsi quella che inizia ad essere una risorsa scarsa per il processo produttivo, vale a dire la disponibilità di ormeggi presso porti ritenuti fondamentali nella costruzione degli itinerari e dei prodotti;
- l'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 può passare per una scarsa fiducia nelle capacità delle aziende portuali e la conseguente scelta di incidere sul controllo delle stesse;
- l'eventualità di assicurarsi i rendimenti derivanti dalle performance commerciali della società di gestione dei terminal.

L'Autorità Portuale di Genova, ad esempio, 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%), Marininvest (gruppo MSC) (13,24%), Moby, Costa Crociere e Tirrenia (rispettivamente con quote del 7%, 6% e 2,44%). La Terminal Napoli Spa è uno dei primi esempi in Italia di integrazione verticale nel settore crociera esercitata dalle compagnie. Si tratta infatti di una società mista pubblico-privata



costituita dai principali cruise operator mondiali: 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%). Tra gli altri esempi italiani figurano il Palacrociera di Savona, in cui la gestione delle attività è affidata completamente a Costa Crociere, e il terminal crociera di Civitavecchia nella cui società di gestione sono presenti le compagnie Costa Crociere, Royal Caribbean e MSC Crociere. Le compagnie di crociera non sono invece presenti nella compagine societaria di Venezia Terminal Passeggeri Spa, all'interno della quale 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.

Se quelle citate sono le principali ragioni alla base delle scelte di soggetti diversi di investire per acquisire quote di partecipazione nel capitale delle società di gestione dei terminal crocieristici, va ricordato come, specularmente, per queste ultime il significato principale dell'accogliere tali istanze di investimento stia nell'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, sarà concluso alla fine del 2010. 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. È il caso dello scalo palermitano che, all'interno della revisione 2009 del Piano Operativo Triennale 2008-2010 dell'Autorità Portuale locale, ha previsto un'articolata serie di azioni per un valore complessivo di 24,8 milioni di euro.

A Venezia invece, tra i primi scali in Europa per numero di crocieristi imbarcati e sbarcati ogni anno, dopo l'inaugurazione nel 2009 del Termi-

nal Isonzo, il sesto Terminal gestito dalla Venezia Terminal Passeggeri Spa, si sta già ragionando attorno ad una nuova banchina – e relativo terminal – appositamente dedicata alle navi di ultima generazione, per un investimento stimato in circa 100 milioni di euro.

Questo tipo di interventi, simili a quanto in realizzazione anche a Civitavecchia, altro porto leader italiano, sono resi necessari dalla difficoltà di trovare spazi per poter ospitare contemporaneamente diverse grandi navi da crociera, costantemente in crescita per dimensioni medie, come dimostra la nuova Oasis of the Seas della flotta Royal Caribbean International, lunga 362 m, larga 64, con un pescaggio di 9 m e una capacità totale che sfiora i 6.300 ospiti (cui vanno poi aggiunte quasi 2.400 persone di equipaggio).

Il porto di Livorno è stato tra i primi scali italiani ad accogliere le navi da crociera di ultima generazione. Il Molo Italia, inaugurato alla fine del 2008 ed impiegabile peraltro non solo per l'uso crocieristico, ha una lunghezza di 500 m ed il lato dragato, cioè il lato utilizzato per l'attracco delle navi, ha una lunghezza di 360 m, una larghezza di 105 m ed un fondale di 10, con massimo pescaggio ammissibile a 9 m. Anche a Savona sono in corso ampliamenti necessari all'approdo di più grandi navi contemporaneamente. L'Autorità Portuale ha investito complessivamente 8,7 milioni di euro e, con l'attuale disponibilità di una nuova banchina lunga 325 m, il Palacrociera di Savona può accogliere 3 navi contemporaneamente sino ad un massimo di 8.000 passeggeri. Nel futuro prossimo dello scalo vi è l'avvio, nella seconda metà del 2010, di una nuova struttura gemella della stazione marittima attuale, finanziata interamente da Costa Crociere, per un valore di investimento pari a circa 10 milioni di euro.

Nei già citati progetti di riqualificazione urbana si colloca anche l'intervento che prevede la costruzione di un nuovo Terminal Crociere a Genova. Secondo le informazioni fornite dalla locale Autorità Portuale, si collocherà sul molo prospiciente Ponte dei Mille e servirà un accosto lungo circa 300 m occupando una superficie di circa 2.500 mq sviluppati su un unico livello; andrà ad aggiungersi al terminal crociera di Ponte Andrea Doria, costruito agli inizi degli anni Trenta, e rinnovato nel 2004.

Chiude questa breve rassegna di progetti di investimento in corso nei principali scali italiani già presenti sul mercato mondiale del traffico crocieristico il caso di Ravenna. La località romagnola, ad oggi interessata da modesti volumi di traffico,

sta costruendo il nuovo Terminal Crociere che prevede una doppia banchina di 300 m di lunghezza in grado di accogliere navi fino a 360 m di lunghezza con un pescaggio fino a 10,5 m. La costruzione di un'intera area, a 15 km dal centro di Ravenna, comporterà un piano di urbanizzazione ex-novo di circa 14 ettari che includeranno, oltre ai servizi per i crocieristi, anche aree residenziali.

La Tab. 3 riepiloga alcune caratteristiche dei principali scali crocieristici nazionali. È possibile individuare, fra i dettagli tecnici, alcune delle maggiori criticità per i porti: la massima lunghezza possibile della nave ormeggiabile e la profondità accanto alle banchine. Va parimenti evidenziato quanto di positivo emerge dall'ultima colonna della Tab. 3: la distanza dall'aeroporto più vicino. Qualora i soggetti distributori del prodotto crocieristico volessero sfruttare – più di quanto non accada già oggi – il mezzo aereo per permettere alla domanda di arrivare all'area di imbarco, tutti gli scali portuali nazionali, tranne Messina e La Spezia, sono ad una distanza dal più vicino aeroporto che non supera i 50 km.

### 3. Il traffico crocieristico nei principali porti italiani

La domanda crocieristica che ha interessato i porti italiani (nelle fasi di imbarco/sbarco o transito) ha assunto negli anni una dimensione via via più significativa, pur andando sempre a privilegiare alcune realtà, collocate principalmente nel centro nord (Civitavecchia, Venezia, Savona e Genova) e beneficianti, unitamente ad altri fattori, della posizione limitrofa ai principali bacini di provenienza della domanda, sia italiana (Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, Toscana e Lazio) sia estera (Austria, Germania, Svizzera e Francia).

Nel corso del 2009 l'Italia ha visto quasi 9 milioni di presenze nei vari porti crocieristici, corrispondenti ad un numero decisamente minore di passeggeri transitati in più porti della penisola per le operazioni di imbarco e sbarco nella e dalla nave, così come di sosta della stessa in alcune fermate intermedie. Come mostrato nella tabella seguente, il porto che registra il maggior numero di presenze è Civitavecchia seguito da Venezia e

Tab. 3. Caratteristiche tecniche e strutturali dei principali porti crocieristici italiani.

	Max. dimensioni Ormeccio		Banchine				Aeroporto più vicino (km)
	Lungh.	Largh.	Numero banchine	Totale lungh. banchine (metri) (A)	Profondità (metri)	Terminal passeggeri cruise	
Genova	310	no limit	13	3.000	10,5	5	5
Napoli	290-388	35	55	11.500	11,5	si	10
Venezia	295	no limit	6	3.457	8,86	4	13
Civitavecchia	330	no limit	27	9.000	18	5	50
Livorno	310	no limit	6	1.500	10,3	1	15
Palermo	320	no limit	9	2.760	14	1	25
Savona	400	no limit	3	1.500	11	1	40
Bari	280	no limit	6	1.300	12	1	7
Messina	320	no limit	5	1.200	12	1	60
Catania	n.d.	no limit	n.d.	n.d.	8	n.d.	4
Olbia	275	no limit	11	n.d.	10	2	8
Cagliari	450	no limit	12	5.813	12	si	7
Ancona	250	no limit	25	1.300	10,5	1	20
La Spezia	no limit	no limit	FP (B)	n.d.	10,5	-	90
Portoferraio	200	no limit	5	850	8,5	-	15
Salerno	n.d.	no limit	n.d.	n.d.	11,5	n.d.	40
Ravenna	261	35	2	440	10,5	1	30
Trieste	no limit	no limit	47	12.000	18	1	33
Pescara	150	20	2	335	6,5	1	5

Nota: (A) utilizzando anche altre banchine; (B) FP = Floating Pier.

Fonte: Medcruise 2009/2010 Yearbook e singole Autorità Portuali.



Tab. 4. Principali porti italiani, movimento passeggeri, imbarchi e sbarchi vs transiti, valori assoluti, anno 2009.

	Porto	Imbarchi-sbarchi		Transiti		Totale
		v.a.	%	v.a.	%	v.a.
1	Civitavecchia	737.867	40,5%	1.082.487	59,5%	<b>1.820.354</b>
2	Venezia	1.170.298	82,4%	250.682	17,6%	<b>1.420.980</b>
3	Napoli*	145.259	11,2%	1.154.741	88,8%	<b>1.300.000</b>
4	Livorno	40.348	5,1%	754.965	94,9%	<b>795.313</b>
5	Savona	571.746	80,5%	138.115	19,5%	<b>709.861</b>
6	Genova	436.385	65,0%	235.083	35,0%	<b>671.468</b>
7	Palermo	66.449	13,9%	412.451	86,1%	<b>478.900</b>
8	Bari	228.259	40,2%	339.626	59,8%	<b>567.885</b>
9	Messina	9.313	3,7%	241.431	96,3%	<b>250.744</b>
10	Olbia	0	0,0%	234.923	100,0%	<b>234.923</b>
11	Catania*	26.000	16,0%	136.000	84,0%	<b>162.000</b>
12	Cagliari	0	0,0%	112.419	100,0%	<b>112.419</b>
13	Ancona	22.713	30,1%	52.732	69,9%	<b>75.445</b>
14	Portofino	0	0,0%	61.670	100,0%	<b>61.670</b>
15	La Spezia	0	0,0%	31.021	100,0%	<b>31.021</b>
16	Portoferraio	0	0,0%	14.509	100,0%	<b>14.509</b>
17	Trieste	1.461	22,7%	4.971	77,3%	<b>6.432</b>

Nota (\*): i dati 2009 dei porti di Napoli e Catania non sono ancora stati ufficializzati dalle rispettive A.P.

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Medcruise e singole A.P.

Napoli, tutti abbondantemente oltre quota 1 milione. Nella distinzione di ruolo tra *home port* e *port of call*, è Venezia ad assumere il primato sul primo fronte, staccando nettamente tutti gli altri scali, mentre come porto di transito sono Napoli e Civitavecchia ad occupare le prime due piazze.

Per comprendere appieno come questi valori siano, ad oggi, il punto di arrivo di una crescita senza sosta, si riporta, nella Fig. 3, il numero di passeggeri degli ultimi anni, considerati quale la somma del traffico afferente i primi 14 scali italiani. Si tratta di un dato sottostimato rispetto al mo-

vimento complessivo del settore crocieristico nei porti italiani, non essendo qui rilevato quello che afferrisce alle realtà minori, che comunque contribuiscono alla definizione della rete portuale crocieristica italiana e che stanno programmando investimenti importanti per adeguare la propria offerta e diventare sempre più competitivi (si citano ad esempio i porti di Ravenna, Portofino, S. Margherita Ligure, Capri, Sorrento, Porto Torres ed Olbia-Golfo Aranci). Questi porti minori movimentavano, fino al 2008, complessivamente circa 250.000 passeggeri ma, già nel corso del 2009,

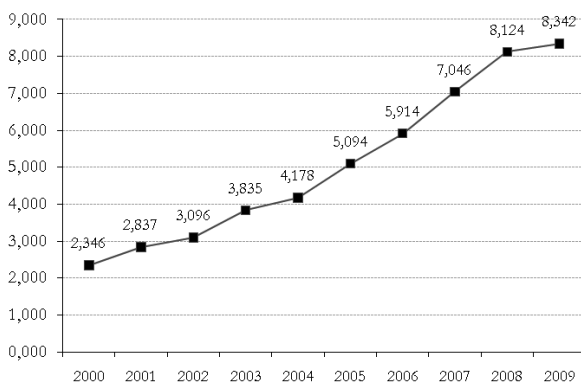


Fig. 3. Numero totale di passeggeri registrati nei 14 principali porti italiani 2000-2009, valore in milioni.

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Medcruise e singole Autorità Portuali. I dati 2009 dei porti di Napoli e Catania non sono ancora stati ufficializzati dalle rispettive A.P.

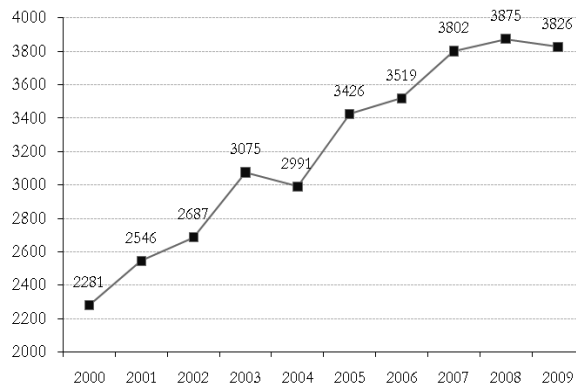


Fig. 4. Andamento complessivo toccate nave nei 14 principali porti italiani dal 2000 al 2009.

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Medcruise e singole Autorità Portuali. I dati 2009 dei porti di Napoli e Catania non sono ancora stati ufficializzati dalle rispettive A.P.

i risultati raggiunti da alcuni di questi scali lasciano prevedere nuovi spazi di crescita per la crocieristica nazionale.

Al fine di cogliere i diversi tassi che hanno caratterizzato l'incremento nel numero dei passeggeri dei quattordici principali porti nazionali, si presenta la Tab. 5. In questo quadro, l'anno 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, con una casistica, ad ogni modo, particolarmente variegata, che trova la sua espressione più alta nelle realtà di Bari (9,36 di incremento nei nove anni), seguita da Savona (5,91) e Civitavecchia, primo tra i grandi porti italiani (4,64 di "peso" considerando i valori assoluti di crescita).

La Fig. 4, sempre per lo stesso periodo, presenta l'andamento delle toccate nave che hanno interessato i maggiori scali italiani. Si nota una crescita meno sostenuta, che ha visto aumentare complessivamente il numero di toccate del 67% (da 2.281 a 3.826), con una lieve diminuzione sia nel corso del 2004 che nel corso del 2009. Dal momento che la crescita del numero di toccate non ha dimostrato lo stesso tasso di quello del numero di passeggeri, è evidente come a crescere sia stata

la dimensione media degli impianti. La tendenza alla costruzione delle *mega ship* e delle *ultra large ship* ha influito sulla composizione dei traffici e sta imponendo – come visto nel paragrafo precedente – un adeguamento strutturale di moli e banchine nelle aree portuali crocieristiche.

Tra le dimensioni significative per analizzare il traffico crocieristico che interessa il nostro Paese vi è l'andamento stagionale. Come è noto il mare Mediterraneo è interessato dal movimento navi da crociera prevalentemente nei mesi estivi quando le condizioni climatiche consentono una facile navigazione e soggiorni piacevoli. Tuttavia, per quanto concerne l'attività crocieristica, anche nelle stagioni intermedie si assiste, negli ultimi anni, ad una significativa attività che amplia, di fatto, l'arco temporale di riferimento per l'offerta di prodotti crociera in quest'area. La Tab. 6 presenta l'andamento mensile dei passeggeri quale media dei valori fatti registrare nel triennio 2007-2009, relativa agli otto scali italiani che movimentano più passeggeri e navi da crociera.

Per un ulteriore spunto di riflessione sulle distribuzioni mensili è stata messa a confronto nella Fig. 5 la quota media percentuale – per mese – della somma degli otto porti elencati nella precedente tabella con due casi "estremi", quello di

Tab. 5. Crescita indicizzata dei passeggeri nei principali 14 porti italiani nel periodo 2000-2009.

Anno	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009
Porto	<i>u.a.</i>	<i>Tasso crescita traffico passeggeri, valore indicizzato (2000=1)</i>									<i>u.a.</i>
Bari	60.660	2,40	3,35	3,53	4,33	4,47	5,00	5,80	7,68	<b>9,36</b>	567.885
Savona	120.071	0,91	0,88	1,63	4,41	5,27	4,93	6,34	6,42	<b>5,91</b>	709.861
Civitavecchia	392.103	1,19	1,24	1,42	1,68	2,51	3,24	3,97	4,64	<b>4,64</b>	1.820.354
Venezia	337.475	1,56	1,50	2,04	2,01	2,42	2,62	2,97	3,60	<b>4,21</b>	1.420.980
Catania *	42.616	1,10	0,54	0,61	1,37	1,61	1,99	2,18	2,27	<b>3,80</b>	162.000
Livorno	228.996	1,15	1,30	1,59	1,69	2,02	2,65	3,11	3,71	<b>3,47</b>	795.313
Napoli *	405.639	1,16	1,20	1,51	1,91	2,05	2,40	2,84	3,05	<b>3,20</b>	1.300.000
Palermo	157.092	1,15	1,26	1,32	1,23	2,10	2,04	3,00	3,43	<b>3,05</b>	478.900
Cagliari	39.491	0,42	0,51	1,20	1,19	0,90	0,61	1,61	2,28	<b>2,85</b>	112.419
La Spezia**	15.296	-	1,00	1,69	1,63	2,35	4,06	5,19	3,06	<b>2,03</b>	31.021
Messina	126.023	0,89	1,16	1,92	1,74	1,83	2,01	2,33	2,68	<b>1,99</b>	250.744
Genova	407.974	1,16	1,39	1,51	0,76	0,89	1,16	1,28	1,34	<b>1,65</b>	671.468
Portoferraio	27.684	0,95	1,01	0,84	0,82	0,72	0,97	0,94	0,78	<b>0,52</b>	14.509
Trieste**	13.370	-	1,00	1,00	0,87	1,15	2,96	4,10	6,56	<b>0,48</b>	6.432
<i>Media 14 porti</i>		<i>1,21</i>	<i>1,32</i>	<i>1,63</i>	<i>1,78</i>	<i>2,17</i>	<i>2,52</i>	<i>3,00</i>	<i>3,46</i>	<b><i>3,56</i></b>	<b>8.341.886</b>

Nota (\*): i dati 2009 dei porti di Napoli e Catania non sono ancora stati ufficializzati dalle rispettive A.P.

Nota (\*\*): per Trieste e La Spezia il dato indice è quello del 2002, primo dato disponibile.

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Medcruise e singole A.P., vari anni.



Tab. 6. Distribuzione mensile del movimento passeggeri, media dei valori registrati nel triennio 2007-2009, negli 8 principali scali italiani.

	Civita-vecchia	Napoli	Venezia	Savona	Livorno	Genova	Palermo	Bari	8 Porti
Gen.	1,4%	0,7%	0,0%	4,5%	0,1%	4,6%	0,6%	0,0%	1,3%
Feb.	1,1%	0,4%	0,1%	3,3%	0,0%	2,5%	0,1%	0,0%	0,9%
Mar.	2,0%	2,4%	0,9%	6,8%	1,6%	5,3%	2,4%	0,7%	2,6%
Apr.	5,3%	6,4%	5,9%	13,4%	5,2%	8,0%	8,1%	6,7%	6,9%
Mag.	10,7%	11,6%	12,9%	9,7%	13,2%	9,5%	12,4%	11,1%	11,4%
Giu.	13,0%	12,7%	13,9%	7,2%	14,9%	8,7%	14,0%	15,5%	12,6%
Lug.	14,2%	14,2%	14,5%	6,6%	15,0%	10,5%	14,8%	16,3%	13,4%
Ago.	15,7%	14,2%	15,6%	7,4%	16,2%	11,3%	13,5%	16,7%	14,2%
Set.	14,1%	14,0%	14,9%	10,0%	13,9%	11,9%	14,0%	15,5%	13,7%
Ott.	13,5%	14,8%	14,0%	12,8%	13,9%	12,5%	12,4%	11,7%	13,5%
Nov.	7,0%	6,8%	7,2%	12,5%	5,4%	8,4%	7,0%	5,6%	7,4%
Dic.	1,9%	1,7%	0,1%	5,8%	0,6%	6,8%	0,6%	0,2%	2,0%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nostre elaborazioni su dati singole Autorità Portuali.

Bari e quello di Savona, scelti per le rispettive peculiarità. La media mostra un andamento così come sarebbe lecito attendersi: timidi segnali in inverno, un andamento a salire e poi a scendere nelle stagioni spalla e i valori più alti nel periodo maggio-ottobre. Bari 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, si fa notare per un evidente calo nel trimestre giugno-agosto, dopo e prima dei picchi di aprile e ottobre.

Si presenta, in chiusura di questo paragrafo,

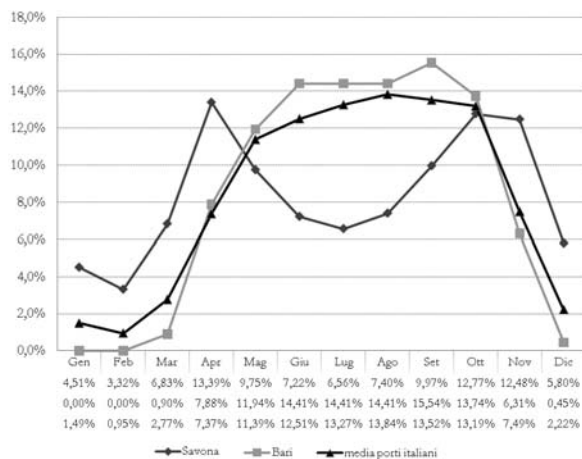


Fig. 5. Confronto tra mesi, quote di movimento passeggeri nel triennio 2007-2009, media nazionale e due porti a confronto.

Fonte: Nostre elaborazioni su dati singole Autorità Portuali.

uno spunto di riflessione, sulle potenzialità della crocieristica in Italia lasciando al paragrafo conclusivo un'ulteriore contestualizzazione. La Tab. 7 presenta il numero medio di scali mensili e il mese che ne registra il numero maggiore, per ciascuno degli otto principali porti crocieristici italiani. Le ultime due colonne presentano valori solo ipotetici di massimo sfruttamento dei terminal basati sul dato massimo raggiunto da ciascuno di essi nel mese di punta (che comunque non è mai corrispondente al dato di massima occupazione potenziale). È evidente infatti come l'intera area mediterranea presenti un diverso *appeal* come destinazione crocieristica nei mesi invernali e in quelli estivi, e di certo i porti italiani non si sottraggono a tale evidenza. Questo significa che non sarà mai possibile puntare realisticamente ad ottenere uno stesso risultato, in termini di traffico, in mesi quali, ad esempio, gennaio e luglio. Si ritiene ad ogni modo che i valori presentati in tabella possano comunque essere espressione delle concrete opportunità di crescita ancora a disposizione degli scali crocieristici nazionali.

#### 4. Riflessioni conclusive

Le modalità attraverso le quali indicare futuri scenari e le effettive potenzialità di crescita per i porti italiani relativamente al comparto crocieristico possono essere molteplici. E ancora di più sono le variabili che andrebbero considerate per poi addivenire a calcoli e valutazioni prospettici: andamento del traffico, scelte di programmazione



Tab. 7. Prospettive di crescita nei principali scali italiani.

Scalo	Media mensile scali (1)	Mese di punta (massimo numero di scali)	N. di scali nel mese di punta	Numero potenziale di scali	Grado attuale di utilizzo
Civitavecchia	71	ottobre	125	1.500	57%
Napoli	53	ottobre	102	1.224	52%
Venezia	44	ottobre	78	940	56%
Livorno	42	aprile	77	924	55%
Genova	21	ottobre	33	400	62%
Palermo	18	ottobre	34	408	52%
Savona	16	novembre	27	324	60%
Bari	12	settembre	23	276	54%

Nota (1): Valore costruito sugli scali registrati mediamente nel triennio 2007-2009.

Fonte: Nostre elaborazioni su dati singole A.P.

ne delle compagnie di crociera, intensità della competizione fra terminal, fattori strutturali e infrastrutturali che influenzano il comportamento d'acquisto dei servizi portuali da parte delle compagnie, propensione all'acquisto e preferenze da parte della domanda, relazioni societarie porti-compagnie così come la presenza nel comparto di grandi gruppi crocieristici in grado di influenzare le performance di quasi tutti gli operatori attivi nel comparto, non solo le loro.

Quel che è certo è che lo sfruttamento delle potenzialità, e dunque il conseguimento di nuovi e più significativi risultati, non può che essere perseguito attraverso una visione e un approccio ampi, nel senso di articolati e compositi, al business crocieristico. È il territorio, molto più che il porto, a dover scegliere di credere e investire in questo comparto, se ritiene che da esso possano giungere vantaggi distribuiti tra più operatori, con ricadute dirette e indirette, e con una sostenibilità e difesa nel tempo dei vantaggi stessi. Dalle amministrazioni locali competenti alle autorità portuali, dalle imprese impegnate nei servizi alla nave a quelle concentrate sulla gestione dei servizi ai passeggeri, dagli operatori dell'industria turistica tutta, e dunque non solo interni al settore crocieristico, al sistema economico e sociale del territorio: sono tutti chiamati a condividere la volontà di conquistare posizioni di rilievo nella geografia dei traffici crocieristici, a integrare le proprie competenze, a sviluppare assieme una pianificazione strategica. In caso contrario la "fuga in avanti" della singola Autorità Portuale, attraverso la società di gestione competente, rischia di non trovare sufficienti appoggi in un "gioco di squadra" che, solo, può trovare soddisfazioni nel rapporto costi benefici.

D'altronde se si andasse a valutare la convenienza per l'azienda portuale dell'impiegare banchine

per l'ormeggio di una nave da crociera rispetto ad altri possibili utilizzi delle infrastrutture disponibili, l'esito potrebbe non essere scontato. Andrebbe preso in considerazione il tasso di sostituzione tra usi alternativi degli ormeggi, dal punto di vista della tipologia di traffico, per uno specifico porto, così come il margine operativo del prodotto venduto per tipo di "cliente" e dunque di utilizzo. È invece a livello di sistema, di territorio, che l'investimento nello sviluppo del traffico crocieristico può trovare concrete ragioni di essere prodotto, perché numerosi e variegati possono essere i vantaggi e chi ne beneficia; ed allora è opportuno che si ragioni e si operi a livello sistemico anche in fase di pianificazione, di impostazione strategica e di investimento stesso.

In un clima di assoluta euforia che accompagna l'evoluzione dell'industria crocieristica da ormai 40 anni a questa parte, è però lecito arricchire le proprie valutazioni e le conseguenti scelte attraverso uno sguardo critico ai fondamentali di questo business, alle dimensioni quali-quantitative che ne caratterizzano l'attuale scenario. Non è questa l'occasione per entrare nel merito tecnico di tutta una serie di aspetti, peraltro comunque già segnalati, ma è evidente come sia giunto il momento di indagare quali reali limiti possano porsi alla continua crescita della domanda, sia di tipo tecnico che legati al sistema di preferenze espresse dalla clientela potenziale; così come andrebbe approfondito l'esame delle relazioni porti-compagnie per capire se esiste un rischio reale di vedere i primi ostaggio delle seconde e dunque sostanzialmente privati della capacità di essere arbitri del proprio destino; e il contributo stesso al territorio da parte della domanda crocieristica – assieme al sistema di offerta che ad essa rivolge i propri servizi – andrebbe costantemente monitorato per verificarne la tenu-



ta quali-quantitativa, anche in rapporto ad altre tipologie di uso turistico, soprattutto laddove si pongano problemi di capacità di carico e quindi di sostituibilità tra fruitori.

Chi scrive non intende chiudere il capitolo gettando delle ombre sull'apporto che il traffico crocieristico può assicurare ai porti e ai territori di riferimento, ma è solo con un attento e costante esame di quanto succede e potrà succedere in futuro che diventa possibile determinare e implementare le scelte più giuste.

## Bibliografia

- Ajamil L., *Cruise Terminal Development*, Relazione presentata alla Conferenza Internazionale "Seatrade Med Cruise & Ferry Convention", Genova, 18-20 Ottobre 2004.
- CLIA (Cruise Line International Association), *The overview, statistics*, Fort Lauderdale FL, 2009, CLIA.
- di Cesare F., «L'evoluzione del turismo di crociera: la situazione italiana nel quadro mondiale», in *IX Rapporto sul Turismo in Italia*, Firenze, 2000, Mercury, pp. 381-401.
- di Cesare F., «Il marketing del prodotto crocieristico», in Casarin F. (a cura di), *Il marketing dei prodotti turistici. Specificità e varietà*, Torino, 2007, Giappichelli Editore, pp. 183-219.
- di Cesare F., Tamma M., «La dinamica competitiva nella produzione crocieristica», in *Economia e Diritto del Terziario*, 2, 2004, pp. 315-343.
- Dickinson B., Vladimir A., *Selling the sea: an inside look at the cruise industry*, New York, 1997, John Wiley & Sons Inc.
- Dowling R.K., *Cruise Ship Tourism*, Wallingford, 2006, Cab International.
- ECC (European Cruise Council), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*, Rapporto di Ricerca, 2008, European Cruise Council.
- Gabe T., Lynch C., McConnon J., «Likelihood of Cruise Ship Passenger Return to a Visited Port: The Case of Bar Harbor», in *Journal of Travel Research*, 44, 2006, pp. 281-287.

- Medcruise, *MedCruise 2009/2010 Yearbook*, Colchester, 2009, Seatrade Communications.
- Medcruise, *MedCruise News*, Colchester, 2010, Seatrade Communications.
- Patrick J., Tonner C., Quinn C., «The Utilization of Critical Incident Technique to Examine Cruise Passengers' Repurchase Intentions», in *Journal of Travel Research*, 44, 2006, pp. 273-280.
- Rispoli M., di Cesare F., Manzelle R., *La produzione crocieristica. I prodotti, le imprese, i mercati*, Torino, 1997, Giappichelli Editore.
- Soriani S., Bertazzon S., di Cesare F., Rech G., «Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends», in *Maritime Policy and Management*, 36 (3), 2009, pp. 235-251.
- UNWTO, *Turismo de cruceros - Situación actual y tendencias*, Madrid, 2008, Organización Mundial del Turismo.

## Note

<sup>1</sup> Per un approfondimento sugli attori della filiera che contribuiscono alla creazione del prodotto crociera si veda di Cesare (2007).

<sup>2</sup> La CLIA, *Cruise Line International Association*, è la più grande associazione crocieristica al mondo che si dedica alla promozione e alla crescita dell'intero comparto. Le compagnie associate alla CLIA rappresentano l'80% circa dell'intero mercato.

<sup>3</sup> I tassi di occupazione delle navi registrati dalle compagnie di crociera sono sempre molto vicini e talvolta superano il valore soglia del 100%. Tale ultimo rilievo, apparentemente incongruo, trova spiegazione nella modalità classica di conteggio dei posti letto disponibili a bordo di una nave: con il sistema *lower berths* si calcolano due letti per ciascuna cabina. Accade poi che nel vendere queste ultime la compagnia possa optare per sistemarvi un terzo o quarto letto, con conseguente possibile dato in eccesso dei passeggeri sul totale ufficialmente registrato dei posti letto disponibili.

<sup>4</sup> È la norma infatti che stabilisce come le Autorità Portuali non possano avere tra i loro compiti la gestione diretta di attività economiche (quali ad esempio l'imbarco e sbarco dei passeggeri o la fornitura di servizi alle navi).