

Shipping Italy

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cosa potersi aspettare dalla ripartenza del maritime tourism in Italia

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 22nd, 2021

*Contributo a cura di Francesco di Cesare \**

*\* presidente Risposte Turismo*

The image shows the front cover of the "SHIPPING ITALY.IT" magazine. At the top, there are two logos: "La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN del MEDITERRANEO" and "Il quotidiano on-line del trasporto marittimo in Italia". Below these is the main title "SHIPPING ITALY.IT" with a stylized dollar sign logo. The central image is a photograph of a large cruise ship, the "MOBY", docked in a port with a city skyline in the background. The bottom half of the cover has a dark blue background with white text. It reads "“TRAGHETTI E CROCIERE”" in large letters, followed by "EDIZIONE 2021" and "© RIPRODUZIONE RISERVATA". Below this, it says "Nicola Capuzzo - Direttore responsabile". There are also two smaller images: one showing a night view of a cruise ship at a port and another showing the interior deck of a cruise ship.

C'è l'economia mondiale, c'è il turismo e ci sono le crociere e i traghetti. Tutti hanno sofferto e stanno ancora soffrendo gli effetti della pandemia, i dati che provano a riassumere i cali rispetto al periodo precedente sono inequivocabili, li si può certo confrontare per scoprire a chi è andata peggio, ma si tratterebbe comunque di un esercizio sterile. Di certo c'è, come ormai ampiamente noto, che l'industria turistica ha sofferto come poche altre e – ed è questo forse il punto più importante – impiegherà non poco tempo a risollevarsi, perché a doversi riallineare a una

condizione di normalità non sono esclusivamente le regole di comportamento – ciò che si può o non si può fare – ma anche l’attitudine delle persone, che se in alcuni casi favorirà un rapido manifestarsi della volontà di viaggiare, in altri potrebbe tradursi in un lento recupero della fiducia nel farlo.

Il 2020 è stato archiviato, a livello di traffico crocieristico, con un -94% sul 2019 di movimenti passeggeri e un -92% di toccate nave nei porti italiani. Ai traghetti non è andata meglio, con oltre la metà dei passeggeri in meno (circa -48% tenendo conto sia dei traffici internazionali che domestici).

Evidentemente il calo del traffico è solo la spia di quanto accaduto sul piano economico – diretto per le aziende, indiretto per interi territori – e occupazionale: catastrofi di questa portata destabilizzano interi sistemi, intere filiere produttive, inducono uscite dal mercato per molti operatori, provocano ricomposizioni degli assetti competitivi. Ed è proprio in questi casi – molto rari, per fortuna – che ci si rende più conto di quanto un comparto, con le sue dinamiche, impatti sulla tenuta economica e occupazionale di interi sistemi sociali. C’è voluto il blocco del *maritime tourism*, così come del turismo in generale, per far riflettere i numerosi stakeholder, che negli ultimi anni potevano nutrire dubbi sul rapporto costi-benefici a essi associati, su quanto sia complicato e penalizzante farne a meno.

Se oggi – in un momento nel quale sembra che le luci inizino a prendere il sopravvento sulle ombre, in cui sembra lecito non solo progettare ma anche mettere in pratica una ripresa – giungono notizie sul nuovo avvio dei collegamenti e degli itinerari, e torniamo a essere destinatari di proposte commerciali tanto di crociere quanto di traghetti, lo si deve alla capacità delle imprese di resistere, spesso sfruttando una solidità patrimoniale e le prerogative dei gruppi industriali, la cui presenza sempre più connota questo comparto, in particolare quello crocieristico. E che si scommetta sul ritorno alla crescita proprio di questo settore lo dimostra la conferma degli ordinativi di nuove navi ai cantieri, in qualche caso posticipati, ma non annullati. Diverso è il caso delle centinaia di realtà aziendali che animano le filiere produttive, operando spesso all’interno dei porti. Per esse il blocco delle attività ha comportato l’insorgere di complicazioni la cui soluzione non sempre è stata (o sarà) possibile, e serviranno ancora alcuni mesi per comprendere come le catene di fornitura verranno riconfigurate.



Francesco Di Cesare

Anche perché c'è da gestire ancora un 2021 che certamente non verrà archiviato come l'anno del "rimbalzo". Nonostante la ferma volontà di alcune compagnie di rimettere in moto una o più unità appena le condizioni l'hanno reso possibile con tutti i vincoli del caso, i primi mesi dell'anno, ormai quasi l'intero primo semestre, hanno visto sporadici arrivi di navi con a bordo passeggeri ben al di sotto della capienza totale. Il bimestre estivo luglio-agosto, che sempre concentra per i traghetti una quota molto rilevante del totale annuale, e che anche per le crociere incide tantissimo, potrebbe archiviarsi con una spinta importante all'andamento delle vendite e del traffico. E per la crocieristica è giusto fare affidamento anche su settembre e ottobre, mesi che da sempre hanno contribuito, assieme, a generare per i porti italiani quasi il 30% del totale annuale di traffico. Tuttavia, stando a quanto annunciato fino ad ora e messo in vendita dalle compagnie, e considerando gli attuali vincoli alla presenza di passeggeri a bordo, non vi sono chissà quali margini per sperare in un ritorno alle dinamiche prepandemiche.

Come Risposte Turismo stiamo lavorando in queste settimane alle nuove proiezioni aggiornate per il 2021, per comprendere quali cifre attendersi dopo un 2020 che dagli oltre 12 milioni di movimenti passeggeri crocieristi nei porti italiani del 2019 ha segnato un crollo fino ad un dato di circa 800.000, dei quali, peraltro, 480.000 si registrarono nei primi tre mesi dell'anno, prima dell'insorgere delle restrizioni. Nel corrispondente trimestre del 2021 c'era una sola nave operativa, ma sta aumentando il *deployment* e il numero di navi e compagnie che scaderanno i porti italiani, quindi è lecito attendersi una seconda parte dell'anno migliore della precedente.

Quanto ai traghetti, le uscite pubbliche di alcuni operatori fanno trapelare ottimismo e, nonostante un booking ancora influenzato dalla situazione di incertezza attuale, è lecito attendersi una stagione migliore di quella dello scorso anno – superando i 30 milioni di movimenti nei nostri porti – anche perché le connessioni aeree soffriranno ancora un po' e di questo potrà beneficiare la soluzione traghetto, spinta – lo si nota in queste settimane – da campagne promozionali massicce. Per tornare ai livelli precedente, però, bisognerà attendere ancora.

Su quest'ultimo fronte, quello dei traghetti, i porti coinvolti si confermano essere gli stessi. Nella crocieristica, pur senza stravolgimenti della geografia, sembra esserci uno spazio-opportunità per nuovi scali presi in considerazione dalle compagnie, impegnate a definire nuove soluzioni di prodotto più praticabili alla luce delle restrizioni ancora in essere. Potrebbe essere, questo, un punto da cui ripartire, una di quelle novità – per quanto poche – introdotte o, meglio, indotte dalla crisi pandemica, che se valorizzate potrebbero rappresentare dei positivi cambiamenti per il mercato.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, June 22nd, 2021 at 12:00 pm and is filed under [Interviste](#), [Market report](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

