

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La stagione delle mega-navi da crociera non conosce tramonto

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 23rd, 2026

L'industria crocieristica sta vivendo una nuova fase di crescita caratterizzata da una tendenza molto chiara: le compagnie continuano a ordinare e ricevere navi sempre più grandi, soprattutto nel segmento "contemporary", cioè quello rivolto al mercato di massa. La strategia punta a sfruttare le economie di scala, aumentare i ricavi a bordo e offrire un numero crescente di attrazioni e servizi ai passeggeri.

Negli ultimi anni i principali gruppi crocieristici hanno progressivamente innalzato le dimensioni delle nuove costruzioni. Se fino a pochi anni fa una nave da 150.000 tonnellate di stazza lorda era considerata eccezionalmente grande, oggi si stanno diffondendo unità che superano le 180.000 tonnellate e, in diversi casi, anche le 200.000 tonnellate.

Tra i protagonisti di questa evoluzione c'è il gruppo Royal Caribbean, che con la classe Icon ha fissato nuovi standard dimensionali e commerciali. Parallelamente, anche Carnival Corporation, Msc Cruises e Norwegian Cruise Line stanno investendo in unità sempre più grandi.

La crescita riguarda soprattutto il segmento di massa, che rappresenta il cuore del mercato crocieristico mondiale, con decine di navi ordinate e oltre centomila nuovi posti letto destinati a entrare in servizio nei prossimi anni.

Un esempio significativo arriva da Princess Cruises, che ha recentemente ordinato tre nuove navi da circa 183.000 tonnellate di stazza lorda e 4.700 passeggeri, superando per dimensioni le recenti Sun Princess e Star Princess. Le nuove unità saranno inoltre alimentate a Gnl, confermando come la crescita dimensionale venga accompagnata da investimenti in tecnologie ambientali più avanzate.

Anche Msc Cruises continua a espandere la propria classe World. Le nuove unità superano le 217.000 tonnellate di stazza e possono ospitare oltre 6.700 passeggeri, collocandosi tra le più grandi navi da crociera mai costruite.

Norwegian Cruise Line, dal canto suo, ha programmato una nuova generazione di navi da circa 227.000 tonnellate di stazza lorda, che entreranno in servizio a partire dal 2030 e rappresenteranno le più grandi della sua storia.

Alla base di questa corsa alle dimensioni vi sono ragioni economiche precise. Navi più grandi consentono di distribuire i costi operativi su un numero maggiore di passeggeri, aumentano gli introiti derivanti da ristoranti, negozi, casinò e attrazioni e permettono alle compagnie di competere non soltanto tra loro, ma anche con resort e parchi tematici.

L'espansione, tuttavia, non è priva di criticità. Alcuni analisti evidenziano il rischio che l'offerta cresca più rapidamente della domanda, specialmente nei Caraibi, e che l'aumento delle capacità possa comprimere i prezzi e i margini. Inoltre, un numero crescente di destinazioni turistiche sta introducendo limiti agli accessi delle mega-navi per motivi ambientali e di sostenibilità urbana.

Nonostante queste preoccupazioni, il portafoglio ordini dell'industria rimane ai massimi storici. I principali cantieri europei — in particolare Fincantieri, Meyer Werft, Meyer Turku e Chantiers de l'Atlantique — hanno già commesse che si estendono fino alla fine degli anni Trenta. La fiducia delle compagnie nel lungo termine resta quindi molto elevata e indica che la stagione delle mega-crociere è tutt'altro che conclusa.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, June 23rd, 2026 at 11:00 am and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.