

Proposta Emendamento DL 27 gennaio 2022 nr.4

settore portuale Terminal Crociere

A) All'art. 3 aggiungere il seguente comma

(...) In considerazione dei danni subiti dall'intero settore dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone da navi da crociera a causa del perdurare dell'epidemia di COVID-19 e al fine di salvaguardare i livelli occupazionali, la competitività e l'efficienza del comparto crocieristico dei terminal portuali, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 10 milioni di euro per l'anno 2022, destinato a compensare la riduzione dei ricavi conseguente al decremento di passeggeri sbarcati e imbarcati nel periodo dal 1 gennaio 2022 al 30 settembre 2022 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del biennio 2018 - 2019.

(...) Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al comma 2 del presente articolo alle imprese titolari di concessioni demaniali relative alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri di cui agli articoli 6 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché all'articolo 36 del codice della navigazione. Tali criteri, al fine di evitare sovracompensazioni, sono definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza. Sono esclusi gli importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo danno. L'efficacia delle disposizioni di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea

Relazione Illustrativa

Rispetto alle prime proiezioni di budget dei Terminal Portuali crocieristici per il 2022 l'impatto di Omicron stà causando annullamenti di prenotazioni e sbarco passeggeri contagiati in tutto il mondo.

Le proiezioni che ci sono state fornite indicano sull'anno 2022 vs il 2019 un – 55% sul traffico crociere, che rispecchia gli andamenti dei flussi turistici in Italia.

Per i primi 7 mesi del 2022 vs il 2019 i dati di booking attualmente attivi con le prime stime di cancellazione forniscono un – 75% di passeggeri crociere.

La proiezione che ne consegue tiene conto, con cauto ottimismo, delle stagionalità dei traffici e dei flussi turistici ovviamente soggetta a incognite di eventuali recrudescenze dei fenomeni pandemici

Al perdurare della diminuzione dei passeggeri e quindi dei ricavi si aggiungono anche extra costi dovuti alle misure di sicurezza che devono essere mantenute, un mantenimento del costo del lavoro, rispetto al 2020, a fronte di minore "convenienza" nell'utilizzo degli ammortizzatori sociali, costi di gestione dovuti alla necessità di mantenere operative le strutture ricettive in concessione che non sono compensati dagli introiti commerciali.

La norma proposta ripropone di fatto le misure a suo tempo previste dalla legge 30 dicembre 2020, n.178, all'art.1, commi 666 e 667 riproporzionando le risorse necessarie al contesto attuale

Tipologia	2019	2020	2021	2022	2022 7 mesi
Pax terminal crociere	12.000.000	840.000	1.800.000	5.400.000	1.800.000
Ricavi terminal crociere (euro)	67.698.000	4.800.000	10.000.000	30.400.000	9.800.000

B) All'art. 3 aggiungere i seguenti:

(...). All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, ultimo periodo le parole «sono prorogate di due anni» sono sostituite dalle seguenti: «sono prorogate di tre anni»;

b) al comma 3, lettera a), ultimo periodo, le parole «è prorogata di 12 mesi» sono sostituite dalle seguenti: «è prorogata di 36 mesi»;

c) al comma 3, lettera b), ultimo periodo, le parole: «è prorogata di 24 mesi» sono sostituite dalle seguenti: «è prorogata di 36 mesi».

(...) All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e modificato dalla legge 9 novembre 2021, n.156 sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 1, lettera a) : 1) le parole «dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021» sono sostituite dalle seguenti: «dovuti in relazione agli anni 2020, 2021 e 2022»; 2) le parole «, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019» sono sostituite dalle seguenti: «, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 31 dicembre 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 dicembre 2021, nonché per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2022, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 31 luglio 2022, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019»

Relazione illustrativa:

La presente proposta normativa si rende assolutamente necessaria in considerazione del protrarsi della grave crisi economico-finanziaria ingenerata dall'ancora attuale pandemia COVID-19.

Lo scopo della stessa è di emendare le norme contenute nel 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prorogando le autorizzazioni ex artt. 16 e 17 l.n. 84/94 e le concessioni ex art. 36 cod.nav, ex art 18 l.n.84/94 nonche' delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, al fine di garantire la continuità operativa delle imprese, e dei propri lavoratori, che stanno di fatto gestendo

l'emergenza in porto ed evitare il verificarsi di situazioni di conflittualità e interruzioni di servizio in questo delicato periodo.

Le suddette misure consentirebbero, almeno in parte, gli aumenti dei costi energetici anche in relazione ai piani economico finanziari sottesi alle concessioni su cui si esercita l'attività di servizio.

La proposta in oggetto è a saldo invariato e senza oneri aggiuntivi per il Bilancio dello Stato.

C) All'art. 3 aggiungere il seguente:

(...). "L'applicazione dell'aggiornamento dei canoni relativi alle concessioni demaniali di cui al decreto ministeriale n.500 del 14/12/21 viene sospesa per l'intero anno 2022. Il Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile avvierà nel contempo attività istruttoria funzionale all'aggiornamento dei criteri previsti all'articolo 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400"

Relazione illustrativa

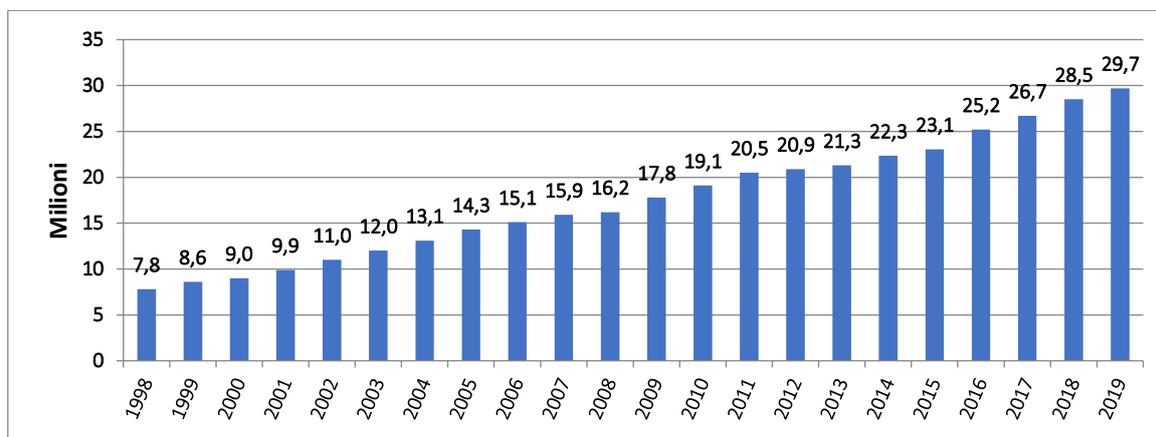
L'attuazione di quanto contenuto nel Decreto Ministeriale sterilizzerebbe di fatto i sostegni erogati nel corso degli ultimi due anni stante il perdurare della pandemia che impatta soprattutto su alcune attività di traffici portuali. Si ritiene inoltre che i criteri stabiliti per la valorizzazione dei riferimenti minimi per i canoni concessori sia da rivedere in quanto non più coerente con lo sviluppo delle attività dei concessionari portuali.

IL CROCIERISMO ANTE-COVID: CARATTERISTICHE E PERFORMANCE

IL CONTESTO GLOBALE

Il crocierismo è l'espressione più dinamica del turismo organizzato. Nell'ultimo ventennio nessun altro segmento del comparto ha dato prova di grande resilienza, quadruplicando il proprio bacino di utenza nonostante l'avvicinarsi nel tempo di fasi di stabilità e fasi di incertezza geopolitica ed economica. Secondo gli ultimi dati disponibili riferibili al periodo ante-covid, **la domanda è infatti cresciuta dai 7,8 milioni di passeggeri del 1998 ai circa 30 milioni¹ del 2019**, per un tasso di incremento medio annuo del 7%.

Figura 1 Evoluzione domanda crocieristica mondiale (1998-2019)



Cruise Lines International Association, 2021 State of the Cruise Industry Outlook, 22 December 2020 e precedenti edizioni.

Una performance senza precedenti, che trova la sua ragion d'essere in una pluralità di fattori:

- ❑ La specificità della nave da crociera – un *asset* per sua stessa natura mobile e dinamico, facilmente ricollocabile altrove se le circostanze lo richiedono.
- ❑ La natura “supply-driven” del business crocieristico. Il turismo delle “navi bianche” alimenta e stimola la domanda attraverso il costante aumento della propria offerta ricettiva. I posti letto sono passati **dai 185.000 del 1998 ai ca. 685.000 del 2021²**, grazie alla crescita dimensionale e numerica delle unità da crociera. Un ulteriore aumento (**ca. 160 mila nuovi posti letto**) è atteso tra il 2022 ed il 2027³, grazie a **76 nuove costruzioni commissionate, per un valore complessivo che si aggira attorno ai 49,8 bilioni di dollari**.
- ❑ La singolarità del prodotto, una formula vacanziera dai valori esperienziali innovativi e dalla crescente accessibilità, capace di registrare elevate quote di fidelizzazione della clientela.
- ❑ La progressiva diversificazione dei mercati di riferimento (*source market*) allo scopo di frazionare il rischio, **con la componente nord americana che, pur mantenendo saldo il primato in termini assoluti (15,41 milioni di residenti imbarcati nel 2019), ha ceduto via via nel tempo quote di share (dal 63% del 2008 al 50% del 2019) alla componente europea (7,71 milioni di crocieristi nell'ultimo anno pre-pandemico)⁴** e ai mercati emergenti, in primis asiatici.

¹ Cruise Lines International Association, 2021 State of the Cruise Industry Outlook, 22 December 2020.

² Cruise Industry News, 2020 State of the Industry Annual Report, 2020.

³ Idem, Cruise Ship Orderbook, February 2022.

⁴ Cruise Lines International Association, 2019 Global Market Report, 2020, p. 2.

- ❑ La natura sostanzialmente “giovane” del prodotto, con un tasso di penetrazione ancora piuttosto basso – anche se con percentuali diversamente distribuite tra le varie macro aree geografiche (Nord America, Europa, Asia, Sud America, Oceania). È sufficiente pensare ai mercati tradizionali: solo il 3% della popolazione nordamericana e l’1% di quella europea utilizzano questa formula turistica, ovvero 22,6 milioni di crocieristi su un bacino di oltre 1,3 miliardi di potenziali utenti, pertanto le opportunità di ulteriore crescita sono tutt’altro che trascurabili.
- ❑ Non ultimo, la pluralità e versatilità degli operatori, in grado di incontrare le sempre più diversificate e complesse esigenze dell’utenza, proponendo un’ampia gamma di itinerari.

Pur rappresentando solo il 2% del turismo mondiale, l’industria crocieristica occupa una posizione di primo piano nello scenario economico internazionale, con positive ricadute dirette, indirette e indotte. Troppo spesso una visione distorta e superficiale porta a vedere nel crocierismo solo un fattore che concorre alla pressione turistico-antropica delle destinazioni raggiunte dalle “navi bianche”, trascurando invece il rilevante contributo che esso fornisce al tessuto produttivo locale, regionale e nazionale. Ogni dollaro speso dalle compagnie, dai passeggeri e dagli equipaggi per l’acquisto di beni e servizi genera un effetto moltiplicatore sulla produzione, sul reddito e sull’occupazione che si propaga dal settore propriamente turistico al resto dell’economia.

Secondo gli ultimi dati resi noti dal CLIA-Cruise Lines International Association⁵, nel 2019 il contributo complessivo della industria crocieristica all’economia globale (somma effetti diretti, indiretti e indotti) è stato di circa 154,46 bilioni di dollari (+ 3% sul 2018), a fronte di 29,7 milioni di crocieristi imbarcati ed una stima di 95,8 milioni di passeggeri transitati nei vari scali del pianeta.

Figura 2 Ricaduta economia globale 2019



Fonte: Cruise Lines International Association, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019, 2020*.

Le spese dirette sono state circa 72,02 bilioni di dollari, così ripartite: 29% passeggeri (21 bilioni di dollari); 2% equipaggi (1,43 bilioni di dollari); 69% compagnie di navigazione (49,6 bilioni di dollari). Gli esborsi dei crocieristi e del personale di bordo hanno interessato i trasporti per il raggiungimento del porto di imbarco, il pernottamento alberghiero, la ristorazione, lo shopping, i tour a terra,

⁵ Cruise Lines International Association, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally 2019*, Business Research & Economic Advisors, December 2020, pp. 24-28.

mentre le spese dei vettori sono state indirizzate primariamente all'acquisto di: servizi tecnico-nautici, di terminal e di agenzia; forniture di beni e servizi alla nave (bunkeraggio, acqua, rifiuti, riparazioni ecc.); forniture di beni e servizi all'equipaggio e ai passeggeri (proviste di bordo, acquisto pacchetti turistici a terra, organizzazione di servizi di intrattenimento e ospitalità a bordo ecc.); ordinazione di nuove navi e ammodernamento di quelle esistenti.

Figura 3 Distribuzione spesa globale diretta crocieristi ed equipaggi per categoria

Categories	Total	Home Port Passengers	Transit Passengers	Crew
Onshore Visits (Millions)	148.41	29.67	95.81	22.93
Accommodations	\$2,488	\$2,479	\$6.4	\$3.5
Travel to Home Port	\$5,233	\$5,233	\$0	\$0
Food & Beverages	\$2,899	\$1,273	\$1,178	\$447
Tours & Local Transit	\$5,216	\$1,117	\$3,881	\$218
Retail & Other	\$6,593	\$1,335	\$4,498	\$759
Total	\$22,429	\$11,437	\$9,563	\$1,428
Average Spend per Visit	\$151.12	\$385.41	\$99.82	\$62.29

Fonte: Cruise Lines International Association, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019, 2020*.

Ragguardevole infine il numero di occupati attivato dal settore pari a 1.166.213 milioni di addetti (*full time equivalent*) per redditi di lavoro quantificati complessivamente in 50,53 bilioni di dollari.

L'apporto del comparto delle navi cosiddette "bianche" va comunque ben oltre l'impatto indicato sopra. Esso infatti stimola una crescita economica di più ampio respiro in quanto rappresenta un elemento di traino per il turismo tradizionale. Il prodotto crocieristico è infatti fortemente legato allo sviluppo del territorio, di cui è promotore ed al contempo beneficiario. È ormai assodato che una parte dei crocieristi si trasforma nel tempo in turisti stanziali soggiornando nelle strutture ricettive delle località visitate in precedenza a bordo nave. A ciò occorre poi aggiungere sia la promozione delle destinazioni turistiche attuata indirettamente dalle compagnie di navigazione durante il processo di commercializzazione della propria offerta (cataloghi, spot pubblicitari ecc.) sia il tradizionale "passaparola" dei crocieristi che, nell'epoca del social, sono ormai diventati un importante canale per la valorizzazione territoriale. Non sorprende dunque se alla luce anche di questi aspetti, le autorità di molti paesi hanno deciso di sostenere – attraverso un adeguato piano di investimenti – la crocieristica come volano per lo sviluppo locale.

IL RUOLO DELL'EUROPA NELL'INDUSTRIA CROCIERISTICA

Nell'ambito del turismo delle "navi bianche", l'Europa rappresenta il secondo mercato al mondo sia per origine dei crocieristi (il 26% del totale passeggeri, con tedeschi, britannici e italiani in prima linea) sia per destinazione, intercettando con i suoi oltre 300 scali operativi il 28% della capacità posti letto disponibile. Stando alle più recenti stime CLIA ante-covid, sono stati 7,71 milioni circa i passeggeri che si sono imbarcati da un porto europeo nel 2019 (+7,5% sul 2018), 38,8 milioni quelli che vi sono transitati, mentre i membri di equipaggio scesi a terra sono stati circa 7,54 milioni⁶.

A trainare la performance è stato come sempre il bacino del Mediterraneo, che – dopo i Caraibi – rappresenta il punto di riferimento più importante per gli operatori del settore, con il 17% della

⁶ *Ivi*, p. 18.

capacità complessiva mondiale accolta nelle proprie acque, ovvero il 61% dell'offerta complessiva di posti letto dislocata in Europa (33 milioni).

In termini di apporto economico, l'Europa ha registrato nel 2019 il 40% delle spese dirette generate a livello globale dal comparto crocieristico per un importo pari a 28,79 bilioni di dollari, di cui il 19% per beni e servizi acquistati direttamente dai passeggeri e dagli equipaggi (5,61 bilioni di dollari) e l'81% per beni e servizi acquistati dalle compagnie (23,18 bilioni di dollari).

Figura 4 Ripartizione spese dirette a livello globale e regionale (bilioni di \$)

Category	Global	Regional Markets		
		North America	Europe (EU+3)	Rest of World
Home Port Passengers	\$11.44	\$5.31	\$2.55	\$3.58
Transit Passengers	\$9.56	\$4.41	\$2.85	\$2.31
Passenger Total	\$21.00	\$9.72	\$5.39	\$5.89
Crew	\$1.43	\$0.78	\$0.22	\$0.44
Cruise Lines	\$49.60	\$21.11	\$23.18	\$5.31
Total	\$72.02	\$31.60	\$28.79	\$11.63

Fonte: Cruise Lines International Association, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019, 2020*.

Sul fronte della ricaduta complessiva (somma effetti diretti, indiretti e indotti), l'apporto del comparto crocieristico è stato invece di circa **64,5 bilioni di dollari**.

Figura 5 Spesa complessiva settore crociere (somma effetti diretti, indiretti e indotti)

Category	Global	Regional Markets		
		North America	Europe (EU+3)	Rest of World
Output (\$ Billion)	\$154.46	\$67.30	\$64.50	\$22.66
Share of Global		43.6%	41.8%	14.7%
Income (\$ Billion)	\$50.53	\$26.68	\$16.01	\$7.84
Share of Global		52.8%	31.7%	15.5%
Employment	1,166,213	561,106	413,900	191,207
Share of Global		48.1%	35.5%	16.4%

Fonte: Cruises Line International Association, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019, 2020*.

Sul fronte occupazionale, gli occupati diretti sono stati 193.300 per un monte salari pari a 7,5 bilioni di dollari, valori che salgono rispettivamente a 413.900 posti di lavoro e 16,01 bilioni di dollari se si considerano anche gli effetti indiretti e indotti del turismo crocieristico⁷.

Un impatto che non si motiva solo con i volumi passeggeri movimentati ed il numero di navi accolte. I porti europei sono luoghi in cui si sviluppa un'intensa attività di approvvigionamento tecnico e operativo per le navi. Numerosi operatori del comparto crociere, inoltre, hanno stabilito in Europa uffici, sedi commerciali e operative oltre a strutture dedicate alla formazione e addestramento degli equipaggi quali ad esempio l'Arison Maritime Center di Carnival Corporation ad Almere nei Paesi Bassi o l'Accademia di Alta Formazione per l'Hotellerie di Bordo di Costa ad Arenzano, in Italia. Infine,

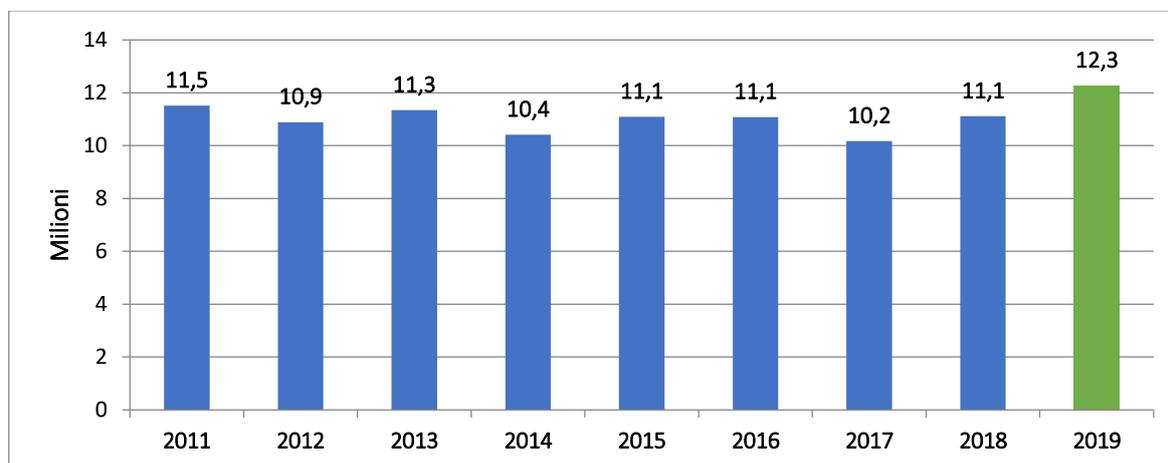
⁷ Ivi, pp. 26-28.

il Vecchio Continente può contare su numerosi cantieri specializzati sia nella costruzione che in riparazioni e manutenzione, che hanno permesso all'industria navalmeccanica di ritagliarsi una posizione di leadership a livello globale. **Delle 141 navi entrate in circolazione tra il 2010 ed il 2021, ben 130 sono state costruite in Europa (93%). Altre 69 – il 91% del portafoglio ordini globale⁸ – verranno consegnate tra il 2022 ed il 2027 per un valore stimato in circa 48 bilioni di dollari.**

IL RUOLO DELL'ITALIA NELL'INDUSTRIA CROCIERISTICA

L'Italia è la **prima destinazione crociere del Mediterraneo**. Tra il 2011 ed il 2019, nonostante un trend non sempre lineare, sono stati movimentati mediamente oltre 11 milioni di passeggeri l'anno, più di un terzo di tutto il traffico registrato nel Mare Nostrum⁹. Nell'ultimo anno pre-pandemico (2019) il numero dei crocieristi ha addirittura superato per la prima volta in assoluto **la soglia dei 12,27 milioni di passeggeri¹⁰**, per un incremento del 10,4% sul 2018, **con il 58% del traffico effettuato nei porti di Civitavecchia, Venezia, Genova e Napoli – percentuale che sale all'88% se si inseriscono nel computo anche Livorno, Bari, Savona, La Spezia, Palermo e Messina.**

Figura 6 Passeggeri movimentati nel periodo 2011-2019



Fonte: Risposte Turismo, *Il traffico crocieristico in Italia nel 2019 e le previsioni 2020*, Speciale Crociere, Febbraio 2020.

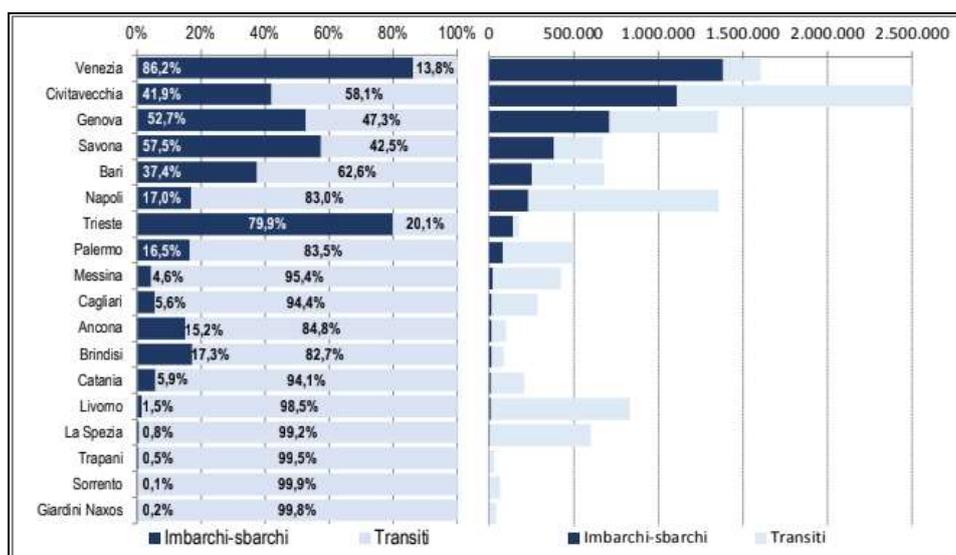
L'Italia non è solo la principale meta turistica delle "navi bianche", ma anche il **leader mediterraneo indiscusso per numero di imbarchi**. Nel periodo 2014-2019 il **47% di chi ha effettuato una crociera nel Mediterraneo – ovvero 1,98 milioni di turisti annui – è partito da un porto italiano**, un dato rilevante sul fronte delle ricadute economico-territoriali in quanto **l'attività di un porto capolinea (homeport) determina una domanda per beni e servizi locali maggiore rispetto a quella di un porto di transito**. Da una parte vi è infatti la spesa media dei passeggeri che è più elevata perché devono raggiungere il porto di imbarco e spesso pernottano prima o dopo la crociera per uno o più giorni; dall'altra, vi è la spesa delle compagnie di navigazione per l'acquisto di beni e servizi che non sono generalmente acquistati negli scali di transito, come ad esempio le provviste di bordo, il carburante e i servizi strettamente connessi all'imbarco e sbarco dei passeggeri quali ad esempio la movimentazione dei bagagli. Da questo punto di vista il Paese beneficia sia della presenza di forti scali a vocazione *homeport* quali ad esempio Venezia, Genova, Savona, sia della presenza di scali primariamente di transito che hanno saputo proporsi in modo vincente alle compagnie anche come porti di imbarco primario o secondario quali ad esempio Civitavecchia, Bari, Napoli e Palermo.

⁸ Cruise Industry News, *Cruise Ship Orderbook*, February 2022.

⁹ Elaborazione interna su fonti MedCruise, Greek Cruise Cluster, Autorità Portuali e gestori di terminal.

¹⁰ Risposte Turismo, *Il traffico crocieristico in Italia nel 2019 e le previsioni 2020*, Speciale Crociere, Febbraio 2020, pp. 8-11.

Figura 7 Distribuzione percentuale del movimento passeggeri tra imbarchi-sbarchi e transiti, 2019



Fonte: Risposte Turismo, *Il traffico crocieristico in Italia nel 2019 e le previsioni 2020*, Speciale Crociere, Febbraio 2020.

Il primato del Paese non deriva solo dalla sua posizione centrale e dalla sua morfologia. Sono infatti diversi i fattori che alimentano la domanda e ne garantiscono l'attrattività commerciale, quali:

- ❑ La ricchezza di scali portuali operativi (oltre 50 distribuiti in 13 regioni), una capillarità che si traduce in una varietà di soluzioni di accosto a disposizione delle compagnie. **Sono circa 70 le banchine in uso esclusivo alla crocieristica per un pescaggio compreso tra i 4 e i 15 metri, 41¹¹ i terminal crociere a disposizione del comparto, numero destinato a salire nel breve termine a 50 con l'entrata in funzione di 9 nuove strutture ricettive** (Crotona, Siracusa, Reggio Calabria, Bari, Monopoli, Manfredonia, Barletta, Porto Empedocle e Taranto).
- ❑ La ricchezza e diversificazione dell'offerta storico, culturale e naturalistica, particolarmente adatta anche allo sviluppo di pacchetti pre/post crociera;
- ❑ La presenza di mete turistiche dal forte richiamo internazionale quali Firenze, Napoli, Roma, Venezia in grado di alimentare la domanda, soprattutto extra-europea (in primis nord-americana e asiatica);
- ❑ I costanti investimenti nell'adeguamento infrastrutturale ad opera di autorità portuali e società di gestione terminal per non perdere competitività. Alcuni esempi: 1) la recente inaugurazione della banchina Sannuzzo a Palermo, appositamente dragata e dotata di nuove bitte, per accogliere navi da crociera fino a 350 m; 2) il completamento a Savona dei lavori per il potenziamento del terminal crociere, realizzati grazie ad un investimento complessivo di 22 milioni di euro sostenuto da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e da Costa Crociere; 3) i progetti di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici e alla riorganizzazione del *waterfront* cittadino.
- ❑ La prossimità ad alcuni dei principali bacini di riferimento per la domanda. Tedeschi, spagnoli, francesi occupano rispettivamente il primo, quarto e quinto posto nella Top 10 degli europei che hanno scelto una crociera nel 2019.
- ❑ La presenza di un mercato, quello nazionale, particolarmente incline alle crociere: **con 950 mila passeggeri imbarcati su una "nave bianca" nel 2019 (14,3% sul 2018), l'Italia rappresenta il terzo bacino di riferimento del comparto (source market) a livello europeo, il settimo a livello mondiale.**

¹¹ Risposte Turismo, *Italian Cruise Watch 2019*, Ottobre 2020, pp. 61-62.

- ❑ Non ultimo, le felici condizioni meteo marine che rendono molti scali nazionali una valida opzione operativa e vacanziera anche nel periodo invernale con circa il 12-14% del traffico complessivo mediamente registrato tra novembre e marzo.

Quanto delineato spiega la leadership nazionale nell'ambito dell'industria crocieristica continentale ma anche le ragioni che hanno condotto primari operatori mondiali quali Costa Crociere, MSC Crociere ed il gruppo Royal Caribbean Cruises ad investire ampiamente in Italia nello sviluppo di questo specifico comparto sia attraverso la gestione diretta dei servizi principali, complementari e accessori erogati alle "navi bianche" sia attraverso l'ingresso nell'azionariato dei principali terminal crociere italiani.

Sul fronte economico, l'Italia è il maggior beneficiario europeo del business generato dal turismo crocieristico con un impatto economico annuo complessivo stimato in 14,5 miliardi di euro secondo le ultime rilevazioni CLIA ante-covid. I posti di lavoro attivati dal comparto sono circa 125.000 (il 30% del totale europeo) per un monte salari pari a 3,9 miliardi di euro, mentre gli occupati diretti sono 53.000 per complessivi 1,7 miliardi di euro in retribuzioni. Secondo il CLIA, per ogni 56.000 euro spesi direttamente nel nostro Paese da compagnie, passeggeri ed equipaggi per l'acquisto di beni e servizi si genera un posto di lavoro.

È opportuno evidenziare come le ricadute economiche ed occupazionali non derivino solo dalla posizione strategica dell'Italia, al centro della produzione dell'offerta itinerariale, ma anche dalla forte presenza di un settore navalmecanico che, nonostante una congiuntura non sempre favorevole, ha saputo nel tempo non solo capitalizzare il know-how e le competenze disponibili, ma anche diversificare gli investimenti in ricerca e sviluppo per intercettare le complesse esigenze di un comparto, quello crocieristico, in continua evoluzione. **Delle 141 unità introdotte sul mercato globale tra il 2010 ed il 2021, il 35% (49)¹² è stato costruito da Fincantieri attraverso la rete di cantieri navalmecanici distribuiti sul suolo nazionale. Altre 2 sono state realizzate dalla società genovese T. Mariotti. Posizione di leadership destinata a mantenersi anche negli anni successivi. Il 42% delle navi previste in consegna tra il 2022 e il 2027 (76) verrà costruito nei cantieri italiani – Fincantieri (30 unità) e T. Mariotti (2 unità) – per un valore complessivo stimato in 20,3 bilioni di dollari.** Quanto precede senza contare le varie attività di refitting, che hanno conosciuto una nuova primavera sullo sfondo delle sempre più stringenti norme ambientali, e che vedono la cantieristica nazionale ancora una volta in una posizione di assoluto rilievo.

Va infine rilevata **l'importanza del segmento crociere all'interno del sistema portuale italiano.** Grazie agli oltre 50 gli scali che con investimenti, impegno e dedizione, hanno saputo inserirsi stabilmente nel circuito itinerariale delle "navi bianche", **esso rappresenta oltre il 20% del volume passeggeri complessivo registrato dai porti nazionali¹³.** Un dato percentuale che se da un lato "fotografa" e "contestualizza" questa tipologia di turismo all'interno della più ampia categoria del trasporto marittimo passeggeri, dall'altro non sempre permette di cogliere appieno la reale rilevanza. Se infatti per alcuni scali l'apporto delle navi da crociera può sembrare quantitativamente "modesto" alla luce di una più forte presenza del traffico ferry/aliscafi, per molti altri esso costituisce l'elemento trainante della performance legata alla movimentazione passeggeri. Un'analisi dei volumi censiti dalle varie autorità di sistema portuale evidenzia infatti come **per il 48% degli scali esaminati il numero dei crocieristi processati rappresenti – seppur con diversa gradazione - più del 50% del traffico viaggiatori totale movimentato:** si veda ad esempio Catania (67%), Civitavecchia (60%), La Spezia (100%), Savona (65%), Trieste (93%), Venezia (89%). **Un dato che deve far riflettere perché ogni variazione negativa registrata da questo settore del turismo organizzato si ripercuote irrimediabilmente sulla salute dell'ecosistema portuale e non che lo sorregge.**

¹² Nel computo non rientrano le 13 unità consegnate dalla controllata VARD, il cantiere navale norvegese con stabilimenti tra Norvegia, Romania, Brasile e Vietnam.

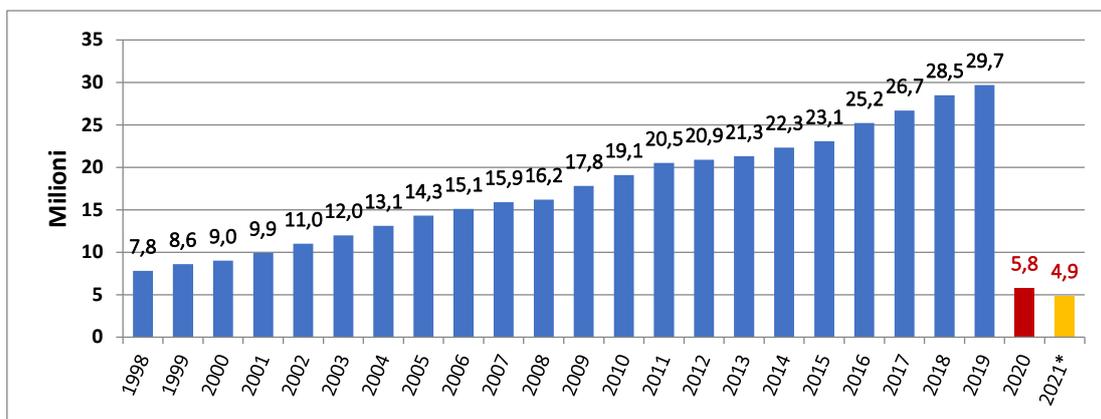
¹³ Elaborazione interna su dati Assoport "Autorità di Sistema Portuale-Movimenti Portuali. Anno 2019" relativi al trasporto traghetti, crociere e corto raggio.

L'IMPATTO DELLA CRISI PANDEMICA SUL COMPARTO CROCIERISTICO

CONTESTO GLOBALE 2020-2021

Nel 2020 erano attesi 32 milioni di imbarchi a livello globale per una variazione positiva dell'8% rispetto al 2019. L'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha invece frantumato ogni aspettativa, interrompendo la crescita esponenziale registrata negli ultimi 20 anni e determinando una battuta d'arresto che non conosce precedenti nella storia della crocieristica moderna. **Complessivamente, nel 2020, secondo le stime divulgate dal CLIA, si sono imbarcati 5,8 milioni di crocieristi, per una flessione dei volumi passeggeri dell'80%. Non è andata meglio nel 2021, che anzi sconta il fatto di essere stato segnato da 12 mesi di pandemia, laddove nel 2020 il blocco delle operazioni era scattato su scala globale solo a partire da marzo. Secondo le prime proiezioni fornite dal CLIA lo scorso fine gennaio, nel 2021 gli imbarchi sono stati tra i 4,5 ed i 5,3 milioni, un risultato su cui pesano diversi fattori a partire dalle restrizioni sanitarie e di viaggio che, nonostante i progressi della campagna vaccinale, hanno fortemente condizionato la domanda per il prodotto crocieristico.**

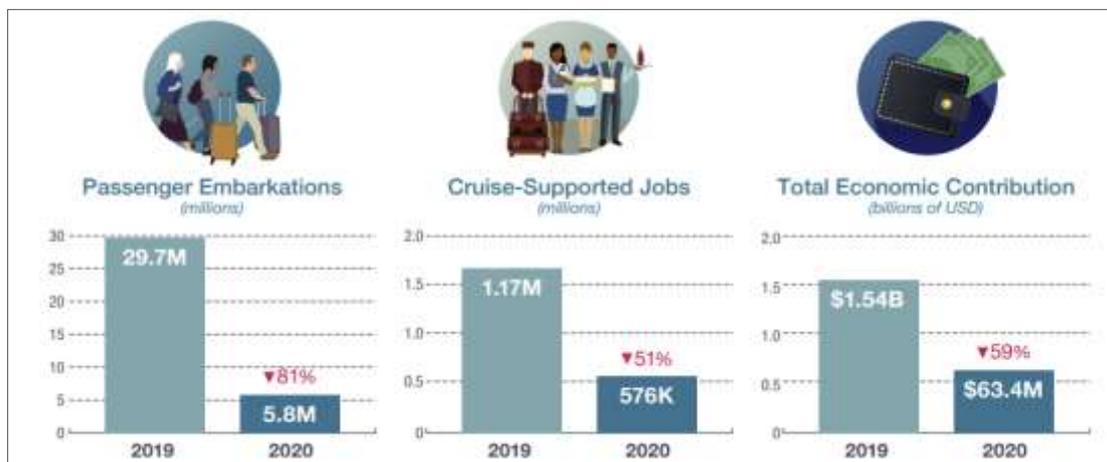
Figura 8 Evoluzione domanda crocieristica mondiale (1998-2020 + previsionale 2021*)



*2021: media tra i 4,5 ed i 5,3 milioni di imbarchi stimati da CLIA.

Fonte: Cruise Lines International Association, 2022 State of the Cruise Industry Outlook, January 2022, e precedenti edizioni.

Figura 9 Impatto economico derivante dalla sospensione dell'attività crocieristica nel 2020



Fonte: Cruise Lines International Association, 2022 State of the Cruise Industry Outlook, January 2022.

Sul fronte economico, la sospensione dell'attività crocieristica ha comportato a livello globale una perdita, per il 2020, di non meno di 64,4 bilioni di dollari e 594.000 posti di lavoro¹⁴ rispetto al 2019, un dato destinato ad essere riconfermato se non addirittura rivisto in *augmentatio* (e dunque peggiorativo) per il 2021 se le proiezioni fornite da CLIA dovessero rivelarsi confermate.

In linea generale, le società armatoriali sono state particolarmente reattive nell'affrontare gli effetti della crisi, in primo luogo garantendo la propria sopravvivenza finanziaria di fronte all'interruzione temporanea delle attività ed in secondo luogo mettendo a punto – sulla scorta delle indicazioni progressivamente fornite dagli organi competenti – idonei protocolli sanitari interni da attuarsi, quando i progressi nella rilevazione, nel trattamento e nella prevenzione del virus, le singole normative nazionali, il livello di libera circolazione di persone e mezzi avrebbero permesso una ripresa, seppur graduale, delle attività.

Per quanto riguarda il primo aspetto – la salvaguardia della continuità aziendale – i principali operatori del comparto hanno posto in essere tutta una serie di misure per ridurre i propri costi fissi (in media, abbattuti del 25%-30%) e assicurare sufficiente liquidità per superare indenni la “tempesta perfetta”: sono stati posticipati gli investimenti non prioritari, rinegoziati gli accordi con i finanziatori e le export credit agency, emessi nuovi strumenti di debito, accelerati i programmi di cessione delle unità da crociera più vecchie (la sola Carnival Corporation ha ceduto nel 2020 ben 15 unità)¹⁵, posticipata la consegna di alcune navi ordinate; non ultimo sono stati richiesti e – in taluni casi ottenuti – aiuti di stato.

Sul fronte della messa a punto di nuovi protocolli sanitari, l'orientamento prevalente tra i principali operatori del comparto è stato quello di coinvolgere, sin dalla sospensione dell'attività navale a marzo 2020, i massimi esperti a livello internazionale di medicina e ricerca medica, salute pubblica, malattie infettive, bio-sicurezza, ospitalità e operazioni marittime per lo sviluppo di standard potenziati di sicurezza e salute in crociera, a tutela degli ospiti, dell'equipaggio e delle comunità inserite nell'offerta itinerariale. È sufficiente pensare al “Blue Ribbon Covid Expert Team”, una Task Force di specialisti guidata dall'Executive Chairman di MSC Crociere – Pierfrancesco Vago – che ha riesaminato le *policy*, le innovazioni tecniche e le misure operative relative al Covid-19, sviluppate dalla compagnia ginevrina, o al gruppo di esperti scientifici indipendenti in sanità pubblica coordinati da V.I.H.T.A.L.I. (*Value in Health Technology e Academy for Leadership and Innovation*), spin-off dell'Università Cattolica di Roma, della cui collaborazione si è avvalsa Costa Crociere per la definizione e implementazione del *Costa Safety Protocol*.

Le nuove procedure operative messe a punto con il contributo del mondo scientifico nel rispetto delle linee guida dell'OMS, EMSA, ECDC ecc., nonché delle singole normative nazionali applicabili, sono state sviluppate a partire da protocolli di bordo che contenevano già misure severe di salute e sicurezza. Occorre infatti ricordare come, già prima della pandemia, le navi venivano sottoposte a rigorose procedure di pulizia e di disinfezione, ed i passeggeri invitati a lavarsi ripetutamente le mani, un aspetto quest'ultimo, ad esempio, che trova ben pochi paragoni con le strutture ricettive terrestri.

Concepite come un set di misure dinamico, destinato a variare in funzione dell'evolversi dell'emergenza epidemiologica e del correlato quadro legislativo, le procedure della “ripartenza” sviluppate e attuate dagli operatori coprono ogni aspetto della crociera, inclusa la sicurezza dei membri dell'equipaggio quando ritornano a lavorare a bordo, il processo di prenotazione, le operazioni di imbarco e sbarco nei diversi porti, l'esperienza a bordo, le escursioni a terra e l'assistenza medica. **Il tutto con l'obiettivo di creare una sorta di “bolla” sanitaria e sociale a tutela della salute e della sicurezza degli ospiti, del personale di bordo e delle comunità dei territori interessati dagli scali.**

Imperniate attorno ai concetti chiave della gestione del rischio – prevenzione, mitigazione ed *emergency management* –, esse prevedono le seguenti misure in termini di precauzioni, pratiche

¹⁴ Cruise Lines International Association, *2022 State of the Cruise Industry Outlook*, January 2022, p. 5.

¹⁵ Cruise Industry News, *Four More Cruise Ships Expected to Leave Carnival Corp. Fleet*, 11 January 2021.

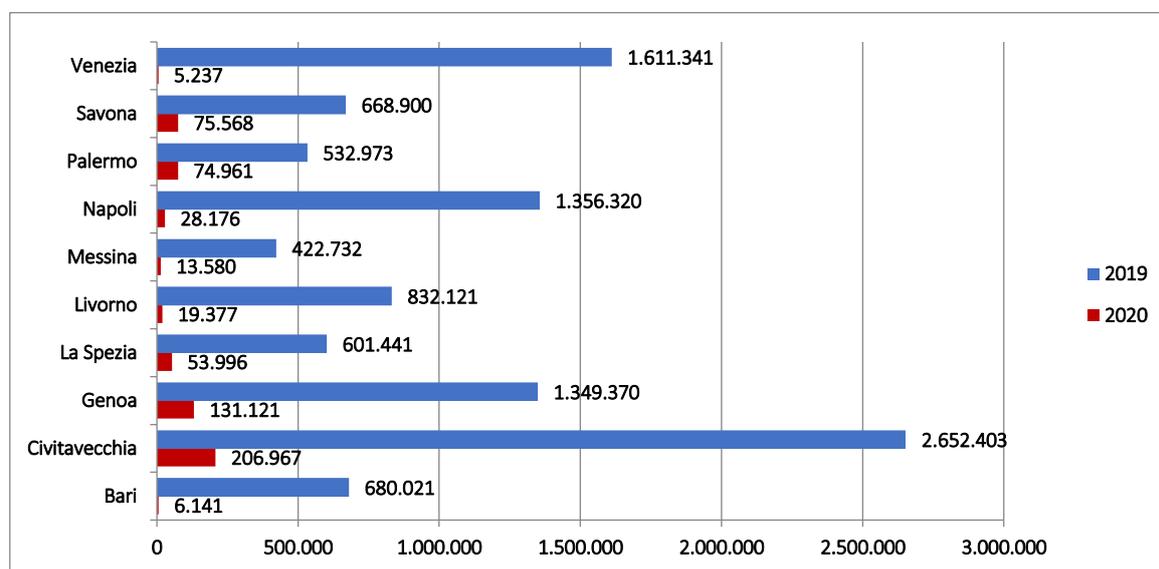
operative e di pianificazione della risposta ad eventuali casi di contagio a bordo nave: tamponi all'arrivo e alla partenza sia ai passeggeri che all'equipaggio; distanziamento fisico grazie alla riduzione del numero di ospiti a bordo (a seconda della compagnia, la capienza massima è stata ridotta tra il 30% ed il 50%) e all'organizzazione di attività di intrattenimento in forma scaglionata al fine di evitare assembramenti; il monitoraggio continuo della salute durante tutta la crociera; escursioni protette; il potenziamento del centro medico di bordo; l'ulteriore rafforzamento delle misure igienico-sanitarie e di pulizia.

L'efficacia dei protocolli nel ridurre il rischio di contagio attraverso l'identificazione e l'immediato isolamento di eventuali soggetti portatori del virus ha permesso di accogliere **a bordo oltre 6 milioni di vacanzieri da quando sono riprese le operazioni navali nel luglio 2020** e reso le crociere con la loro bolla di sicurezza un possibile modello da esportare su ampia scala come strumento di rilancio in sicurezza del turismo organizzato.

L'IMPATTO DELLA CRISI PANDEMICA SUL COMPARTO CROCIERISTICO ITALIANO ● ANNO 2020

Per il comparto crocieristico italiano il 2020 avrebbe dovuto rappresentare *l'annus mirabilis*. Secondo le stime formulate da Risposte Turismo, **esso avrebbe dovuto chiudersi con circa 5.000 scali e superare – per la prima volta in assoluto – la soglia dei 13 milioni di passeggeri movimentati nelle banchine nazionali, per una variazione positiva del 6,7% sul 2019¹⁶**. L'improvvisa pandemia ha invece ribaltato ogni più rosea previsione, restituendo un quadro alquanto drammatico per i terminal passeggeri italiani, soprattutto per quegli operatori in cui il "turismo delle navi bianche" rappresenta la principale o l'unica linea di business come, ad esempio, a Civitavecchia, Napoli, Savona, Venezia.

Figura 10 Andamento traffico passeggeri nei primi dieci porti italiani (Ranking 2019). Periodo 2019-2020



Fonte: Elaborazione interna su fonti MedCruise, Autorità Portuali e gestori di terminal.

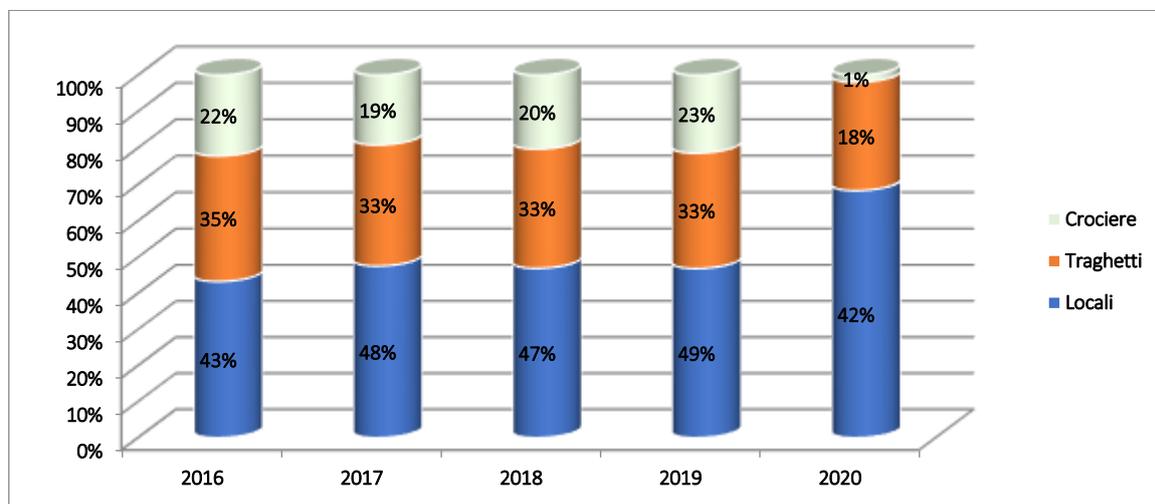
Sulla base dei consuntivi divulgati da Assoporti, sono stati infatti circa 640.000¹⁷ i crocieristi transitati nei porti italiani nel 2020, il 75% dei quali processati nel solo primo trimestre ovvero prima che l'aggravarsi della situazione epidemiologica nazionale portasse alla sospensione dell'attività crocieristica nell'ambito delle misure adottate dal governo italiano per contenere il rischio da contagio (cfr. Decreto congiunto a firma del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero della Salute del 19 marzo 2020). **Si tratta di un dato che non si registrava da quasi 30 anni e che ha**

¹⁶ Cfr. Risposte Turismo, *Speciale Crociere. Il traffico crocieristico in Italia nel 2019 e le previsioni per il 2020*, febbraio 2020.

¹⁷ Cfr. https://www.assoporti.it/media/8283/adsp_movimenti_portuali_2020_agg_19febbraio2021.pdf ed il riepilogo del 1° trimestre <https://www.assoporti.it/media/7236/1-trimestre-2020-movimenti-portuali-adsp.pdf>

portato il comparto crociere a perdere una quota significativa di share nell'ambito dei volumi passeggeri complessivamente movimentati negli scali italiani, passando dal 23% del 2019 all'1% del 2020.

Figura 11 Trend share traffico crociere nei porti italiani 2016-2020



Fonte: Elaborazione interna su dati Assoport "Autorità di Sistema Portuale-Movimenti Portuali. Anno 2020" e precedenti edizioni

Nonostante il via libera del Consiglio dei Ministri alle crociere a partire dalla seconda metà di agosto 2020 (cfr. DCPM del 7 agosto 2020), la ripartenza del settore è stata improntata alla massima cautela stante la complessa situazione sanitaria del Paese, le limitazioni alla libera circolazione delle persone e i maggiori costi operativi a carico dei vettori dovuti all'implementazione delle nuove misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 a bordo nave, misure che prevedono, fra l'altro, **una sensibile riduzione del numero di passeggeri trasportati per garantire il necessario distanziamento fisico in ossequio alla normativa vigente. Un aspetto quest'ultimo che – con navi riempite attorno al 30%-35% della capacità teorica rispetto all'usuale 85-90% – non ha mancato di riverberarsi con effetto domino sull'intera filiera gravitante attorno alla costruzione, commercializzazione e fruizione del prodotto crocieristico.** A riprendere il mare, seppur con modalità temporali diverse, è stato un numero limitato di unità (5 in tutto), la cui operatività – nonostante i rigorosi protocolli sviluppati – è stata scandita da frequenti rimodulazioni itinerariali e sospensioni di attività in funzione dell'evoluzione del quadro epidemiologico nazionale e delle correlate disposizioni governative. **Il traffico 2020 registrato dopo il 15 agosto è stato di circa 150.000 passeggeri, per lo più movimentati lungo le coste occidentali del Paese.**

Nel complesso, secondo i dati forniti da Assiterminal¹⁸, per effetto del crollo verticale dei traffici, i ricavi dei terminal crociere italiani, **che nel 2019 avevano raggiunto la ragguardevole cifra di 67,9 milioni di euro, sono crollati a 4,8 milioni nel 2020 per una variazione negativa del 93%.** Tale situazione ha reso necessario – su sollecitazione delle associazioni di categoria – l'adozione da parte del Legislatore di misure di sostegno, fra cui la riduzione dei canoni ed il riequilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio, volte a limitare il rischio concreto di chiusura a cui gli operatori sarebbero stati esposti con tutte le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indiretta.

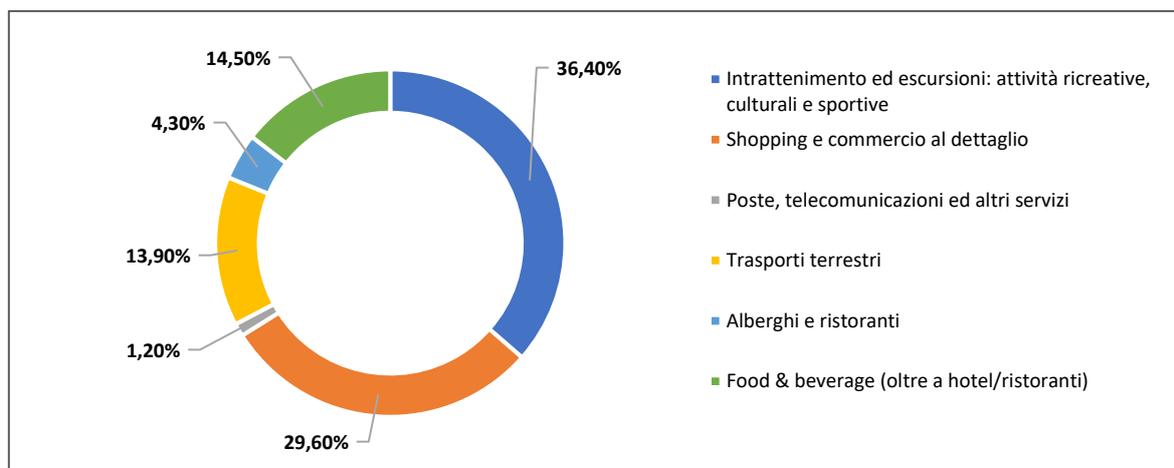
Anche se servirà ancora del tempo per misurare l'impatto generale dell'emergenza CoVid-19 sull'industria crocieristica italiana, sono comunque già disponibili delle stime preliminari relativamente al 2020, che delineano un primo bilancio della situazione e che possono offrire utili spunti di riflessione al Legislatore.

¹⁸ Ship2Shore, *Per i terminal passeggeri la luce in fondo al tunnel è ancora lontana*, 1° febbraio 2021, consultabile all'indirizzo https://www.ship2shore.it/it/porti/per-i-terminal-passeggeri-la-luce-in-fondo-al-tunnel-e-ancora-lontana_79834.htm

Secondo le stime fornite da CLIA, a livello di impatto diretto si sono volatilizzati 1,4 miliardi di euro, oltre 9 mila posti di lavoro e 344 milioni di euro di mancati salari. La perdita totale, considerando anche gli effetti indiretti e l'indotto del settore nel nostro Paese, fa salire la "voragine" a 3,5 miliardi di euro, oltre 24 mila posti di lavoro e più di 850 milioni di euro in meno di stipendi. Si tratta comunque di valori sottostimati in quanto calcolati ipotizzando una sospensione di 90 giorni¹⁹. È evidente, sulla scorta della fortissima contrazione dei volumi passeggeri movimentati nel 2020, che la perdita è stata ben maggiore.

Secondo invece le stime invece fornite dalla società di ricerca e consulenza Risposte Turismo ad ottobre 2020 e calcolate su un previsionale di chiusura d'anno di 800.000 passeggeri, l'ammontare del mancato contributo del turismo crocieristico all'economia italiana nel 2020 è stato di 925 milioni di euro²⁰. Tale minor impatto diretto, che rappresenta a posteriori comunque una sottostima visto che i crocieristi effettivamente movimentati sono stati il 20% in meno rispetto alle assunzioni, si riferisce esclusivamente alle spese dei passeggeri a terra e non al resto dell'economia prodotta e movimentata nel suo insieme dal comparto crocieristico. Tenuto conto di quanto precede, la componente di offerta che ha maggiormente sofferto per il crollo dei traffici è stata quelle delle attività ricreative culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni a terra (-336 milioni di euro rispetto a quanto previsto, pari a circa 2,7 milioni in escursioni in meno), seguita dallo shopping nei negozi delle città (-273 milioni di euro), dalle spese per il food & beverage (-134 milioni di euro), per i trasporti locali (-128 milioni di euro) e gli alberghi/ristoranti (-40 milioni di euro ovvero 1,3 milioni di pernottamenti in meno).

Figura 12 Risposte Turismo: ripartizione per tipologia del mancato contributo della crocieristica all'economia turistica italiana nel 2020



Fonte: Risposte Turismo, *Italian Cruise Watch 2020*, ottobre 2020, p. 57.

A farne le spese a livello regionale, secondo Risposte Turismo, sono state soprattutto Veneto, Lazio, Liguria ovvero le regioni che raggruppano i porti con la più intensa attività crocieristica, soprattutto di tipo homeport (sbarco/imbarco). Il Veneto con Venezia ha visto una riduzione dell'impatto diretto del turismo delle "navi bianche" sull'economia regionale pari al 99,8% per oltre 200 milioni, nel Lazio tale valore è stimato in 204,6 milioni di euro (-93,8%), mentre in Liguria la perdita si assesta attorno a 176,5 milioni di euro (-93%).

2021-2022: UNA RIPARTENZA AL RALLENTATORE PER IL COMPARTO CROCIERISTICO ITALIANO

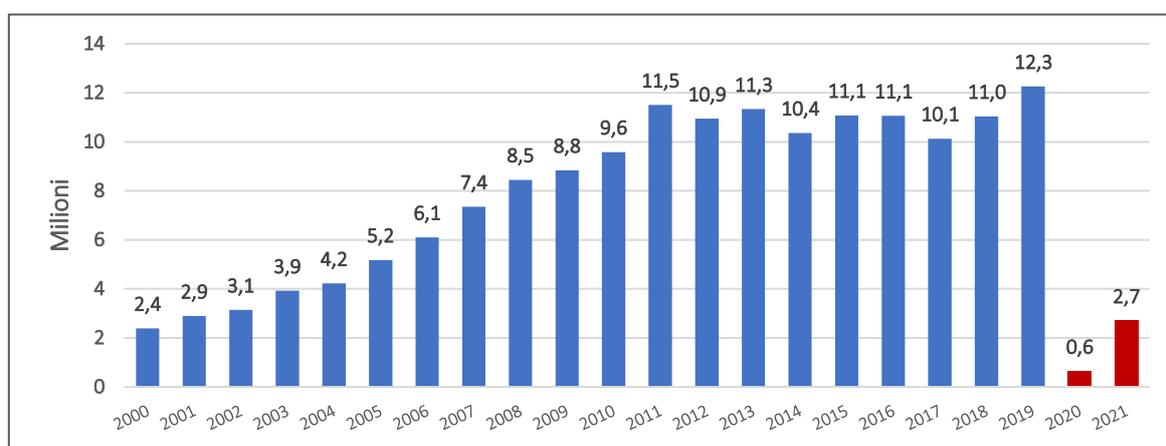
Sulla base dei primi dati divulgati dai terminalisti portuali e dalle varie Autorità di Sistema Portuale, nel 2021 sono stati movimentati circa 2,7 milioni di crocieristi nelle banchine nazionali (di cui circa

¹⁹ Cruise Line International Association, *Estimated Economic Impact of Cruise Suspension. Total Impact to Italy*, June 2020.

²⁰ Risposte Turismo, *Italian Cruise Watch 2020*, ottobre 2020, pp. 58-59.

1,8 milioni nelle sole aree in concessione ai titolari del servizio di interesse generale di stazione marittima), per un incremento di oltre il 300% dei volumi registrati nell'annus horribilis della crisi pandemica. Si tratta di un dato che se da un lato rappresenta certamente un primo segnale di ripresa – in un contesto comunque marcatamente segnato dalle restrizioni sanitarie alla libera circolazione e dal perdurare del contingentamento dei passeggeri ammessi a bordo (nel 2021 le navi hanno registrato un coefficiente di riempimento nave del 35-40% rispetto all'usuale 85-90%) –, dall'altro evidenzia però quanto strada c'è ancora da percorrere per ritornare ai valori pre-pandemici (la variazione negativa rispetto al 2019 è di circa l'80%) e quanto lavoro deve essere fatto – in primis dalle istituzioni – per sostenere un comparto che prima dell'emergenza da Covid-19 generava per l'economia italiana un impatto complessivo annuo di 14,5 miliardi di euro e attivava circa 125.000 posti di lavoro (di cui 53.000 diretti). Del resto, la curva storica presentata di seguito parla chiaro: i volumi passeggeri registrati dai porti italiani nel 2021 hanno permesso di recuperare solo in minima parte il crollo verticale della "produzione" conseguente allo scoppio della pandemia, portando il livello del traffico crocieristico a valori prossimi a quelli raggiunti nel lontano 2001.

Figura 13 Storico traffico passeggeri crociere 2000-2021



Fonte: Elaborazione interna su fonti MedCruise, Autorità Portuali e gestori di terminal oltre che sui dati contenuti in Risposte Turismo, *Il traffico crocieristico in Italia nel 2019 e le previsioni 2020*, Speciale Crociere, Febbraio 2020.

E per il 2022, salvo recrudescenze epidemiologiche al momento non preventivabili, il gap verrà ulteriormente recuperato solo in minima parte. Secondo le stime rilasciate da Risposte Turismo lo scorso ottobre, frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 42 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 73% del traffico nazionale in termini di movimento passeggeri), per il 2022 sono attesi circa 6 milioni di passeggeri tra imbarchi, sbarchi e transiti nelle banchine nazionali che, se confermate, porterebbero il livello del traffico crocieristico ai valori del 2006²¹ e la variazione negativa rispetto al 2019 al 53%.

Alla luce di quanto precede, è quanto mai importante che il Legislatore prosegua nella propria azione di sostegno al comparto crocieristico, rinnovando anche per il corrente anno quelle misure – funzionali alla tenuta del sistema delle aziende operanti nella portualità italiana e alla salvaguardia dei livelli occupazionali –, che sono state riconosciute nel 2020 e nel 2021: riduzione dei canoni concessori proporzionale alla riduzione dei fatturati, istituzione del fondo terminal passeggeri per i terminal crociere, riequilibrio economico-finanziario, ove applicabile, del rapporto concessorio.

Non va infatti dimenticato che al perdurare della diminuzione dei passeggeri e quindi dei ricavi – secondo le stime fornite da Assiterminal nel 2021 le stazioni marittime hanno registrato ricavi per 10 milioni di Euro a fronte dei già citati 67,9 milioni di euro del 2019 (-85%) – si aggiungono altri aspetti di seguito elencati che rischiano di compromettere la stabilità finanziaria degli operatori in

²¹ Risposte Turismo, Comunicato Stampa "Italian Cruise Day 2021", 29.10.2021, consultabile all'indirizzo http://www.italiancruiseday.it/ICD2021/Comunicato-stampa-Italian-Cruise-Day_29_10_2021.pdf

questione in un momento delicato per il comparto, in cui peraltro sono previsti oltre 821 milioni di investimenti portuali nel triennio 2022-2024 a favore della crocieristica nazionale, di cui 258 milioni nell'area delle infrastrutture (31,4%), 231 milioni per interventi di dragaggio (28,2%) e 210 milioni per nuove strutture e terminal crociere (25,7%), che verrebbero di certo vanificati nella loro portata economica e ricaduta sociale e occupazionale, se non fosse mantenuta la competitività e l'efficienza dei terminal italiani:

- elevati costi di gestione – non compensati da adeguati introiti commerciali (poche navi e mezze vuote con tutte le diseconomie di scala, gli stress operativi e organizzativi che una tale situazione comporta) – dovuti alla necessità di mantenere operative le strutture ricettive in concessione in un contesto di mercato peraltro segnato da un fortissimo rincaro delle *commodity*, in particolare del gas e dell'energia elettrica;
- extra costi dovuti alle misure di sicurezza che devono essere mantenute stante l'andamento altalenante dell'emergenza sanitaria;
- il mantenimento del costo del lavoro, rispetto al 2020, a fronte di una minore "convenienza" nel ricorso all'utilizzo dei tradizionali ammortizzatori sociali.

Documento aggiornato al 10 febbraio 2022