

RAPPORTO
VIAGGI E TURISMO

E la nave va: un milione di crocieristi in più All'Italia il record mondiale dell'export

UNA CRESCITA SENZA SOSTE E UNA BOCCATA D'OSSIGENO ALLE DIFFICOLTÀ DELLA CANTIERISTICA. IL SETTORE È STATO L'UNICO NEL PANORAMA DEL TURISMO EUROPEO A SALIRE. DOPO BARCELLONA CI SONO CIVITAVECCHIA E VENEZIA IL TREND CONTINUERÀ

Luigi Dell'Olio

Milano

Una crescita senza soste e un primato italiano ottenuto a colpi di innovazione, che può offrire una boccata d'ossigeno alle difficoltà della cantieristica. La crocieristica è uno dei settori di eccellenza dell'economia italiana: se da una parte la Penisola è la principale destinazione europea per gli utenti che scelgono questo tipo di vacanza, dall'altra siamo i primi produttori al mondo di navi.

Secondo l'ultimo rapporto redatto dall'European Cruise Council (organismo che rappresenta i principali operatori del settore attivi nel Vecchio Continente), il settore delle crociere è stato l'unico nel panorama del turismo europeo a crescere nel 2010: i crocieristi sono passati da 5,5 a 6,5 milioni (di cui 1,2 milioni passeggeri provenienti da altre parti del mondo, che hanno scelto di trascorrere una vacanza nel Vecchio continente), pari al 30% a livello mondiale. Il paese con il maggior numero di crocieristi è il Regno Unito (1,6 milioni), seguito da Germania (1,2 milioni), Italia (890mila) e Spagna (645mila). Lo scorso anno l'Europa è cresciuta anche come punto di imbarco (+7,2%): il primato dei ricavi va a Barcellona, davanti a Civitavecchia, Venezia, Palma di Maiorca, Pireo (nei pressi di Atene) e Southampton (Regno Unito).

Mentre la graduatoria per nazione di imbarco assegna il primato all'Italia (35,8% del totale), che beneficia anche della sua opposizione strategica, che ne fa il

crocevia dei viaggi nel Mediterraneo, davanti a Spagna (21,9%) e Regno Unito (15,9%).

L'impatto economico complessivo, diretto e indiretto (comprensivo, oltre che di beni e servizi, anche di stipendi e indotto) dell'industria delle crociere sul territorio europeo ammonta a 35,2 miliardi di euro, contro i 34,1 miliardi del 2009. Il dato scende a 14 miliardi se si considera la sola spesa diretta, con l'Italia che conquista la leadership continentale a quota 4,5 miliardi (+4,8% tra 2009 e 2010), staccando nettamente gli altri due paesi sul podio: il Regno Unito si ferma a 2,6 miliardi, la Germania a 2,3.

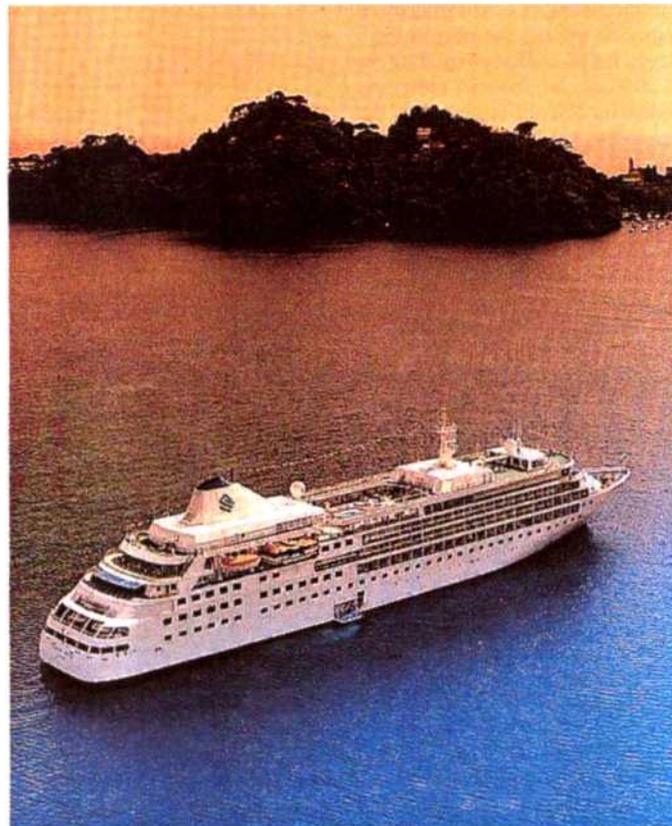
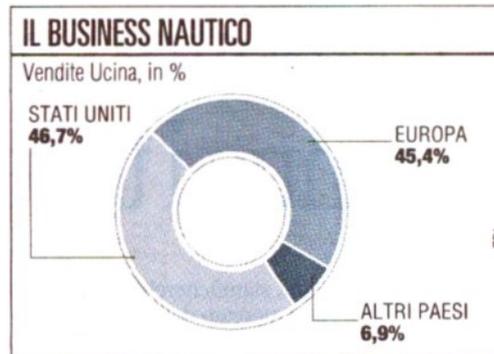
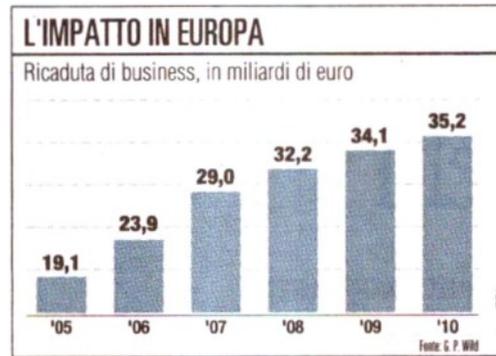
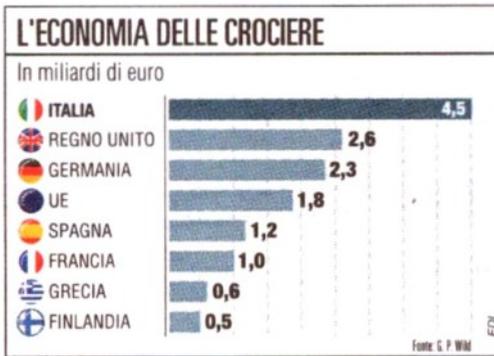
Il boom non sembra destinato a esaurirsi, se si considera che da qui al 2014 i cantieri del Vecchio Continente costruiranno 23 nuove navi da crociera (con una capacità aggiuntiva di 60.630 passeggeri), per un investimento complessivo di 10,8 miliardi di euro: si tratterà di sostituire le imbarcazioni che hanno già alle spalle una lunga percorrenza e di realizzarne di nuove, in linea con la richiesta di mercato, orientata a privilegiare soluzioni di lusso e modelli capaci di solcare i mari intercontinentali per soddisfare la domanda dei nuovi ricchi nei paesi emergenti, soprattutto in Cina e in Medio Oriente. Numeri che hanno spinto la Fondazione Edison a indicare la crocieristica tra i settori in cui l'Italia ha il primato mondiale dell'export, insieme ad esempio alla produzione di elicotteri, rubinetti e valvole. Tutte espressioni di un paese che, se sui grandi numeri mostra di non crescere, in molti settori difende o addirittura rafforza la leadership mondiale. E in tutti i casi si tratti di comparti in cui le imprese non vivono in mercati protetti, ma competono sul mercato mondiale.

Le prospettive del settore, spiegano gli analisti dell'European Cruise Council, produrranno ricadute positive in terminali

ni occupazio per un segmento che già oggi occupa direttamente 300mila persone in Europa, di cui 99mila nella sola Italia (32,2% del totale a livello continentale). L'ottimismo trova conferma nelle strategie dei grandi gruppi del settore (che continuano a crescere perché riescono a generare cash flow, riducendo al minimo la necessità di finanziamento bancario), che hanno messo proprio la Penisola in cima ai propri programmi di crescita. È il caso di Costa Crociere (la società italiana del gruppo Carnival, leader al mondo nel comparto con 11 marchi e oltre un centinaio di navi), così come di Royal Caribbean (numero due al mondo con 48 imbarcazioni) e della nostra Msc (ma con sede operativa a Ginevra). Il capo di quest'ultima, Gianluigi Aponte, punta sulla diversificazione del business, tanto da essere entrato con Unicredit nel salvataggio di Blu Holding (società che controlla i tour operator Blu Vacanze, Goinge e Cisalpina Tours). Dopo che già in passato l'armatore napoletano aveva acquisito Grandi Navi Veloci e Tirrenia (attraverso il consorzio Cin). Mentre nei mesi scorsi Costa formalizzato un nuovo ordine (il decimo in dieci anni) a Fincantieri per la costruzione di una nave da crociera: si tratterà della più grande imbarcazione italiana, con 3.700 letti e 4.928 posti totali, per una stazza di 132.500 tonnellate. La nuova ammiraglia sarà costruita nello stabilimento di Marghera, con la consegna prevista per l'autunno del 2014. La speranza è che il dinamismo del settore possa offrire una boccata d'ossigeno al settore della cantieristica italiana, a cominciare proprio dal leader Fincantieri, che si trova in una situazione difficile, generata prima dalla concorrenza a basso costo dei produttori asiatici, quindi aggravata dalla crisi mondiale che ha abbattuto il volume degli ordini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Tira il mercato delle crociere: le prospettive del settore, spiegano gli analisti dell'European Cruise Council, produrranno ricadute positive in termini occupazionali per un segmento che già oggi occupa direttamente 300mila persone in Europa, di cui 99mila nella sola Italia