

Tecnologie e sostenibilità vanno in crociera

di Domenico Pellegrino*

Il mondo del turismo crocieristico sta affrontando, nello scenario post pandemico, sfide estremamente complesse. Gli ultimi rapporti sullo stato dell'industria evidenziano i progressi compiuti e sottolineano la perseverante spinta a innovare e promuovere un turismo più responsabile. Il caso MSC Crociere dimostra come il futuro del settore sia legato all'innovazione tecnologica, alla sostenibilità ambientale, alla rilettura degli itinerari tradizionali, con una valorizzazione diversa del tempo dei turisti e del territorio.

La complessa realtà che abbiamo conosciuto dal 2020 – anno a partire dal quale il mondo del turismo in generale e dell'industria crocieristica in particolare hanno affrontato sfide inimmaginabili – è in netto contrasto con l'anno che lo aveva immediatamente preceduto.

Nel 2019, infatti, l'industria crocieristica nel suo complesso aveva accolto quasi 30 milioni di passeggeri, creando posti di lavoro per 1,8 milioni di persone in tutto il mondo e contribuendo con oltre 154 miliardi di dollari all'economia globale¹. Questa crescita riflette la ormai diffusa percezione della crociera come uno dei modi migliori per vivere la vacanza e in generale per conoscere il mondo.

LO SCENARIO ATTUALE

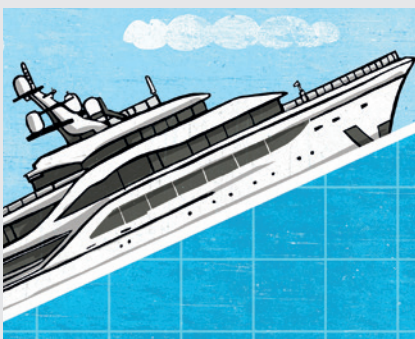
Con l'emergenza Covid-19, a metà marzo 2020 le compagnie hanno nella loro totalità deciso la sospensione volontaria delle operazioni di crociera. Nei mesi successivi, il settore ha investito competenze e denaro per costruire protocolli sanitari, approvati dalle varie autorità governative coinvolte, che fossero in grado di reggere alle pressioni e alle limitazioni decretate dalla pandemia.

Con l'adozione di misure così speciali, è iniziata una prima ripresa delle crociere in Europa e poi in altre parti del mondo conquistando la fiducia dei consumatori e degli Enti di controllo, riprendendo di fatto la strada verso il futuro del settore.

I rapporti sullo stato dell'industria crocieristica nel 2021 evidenziano i progressi compiuti e sottolineano la leadership dell'industria crocieristica constatando la perseverante spinta a innovare e promuovere un turismo responsabile. Il 2022, come sappiamo, si è aperto con le incertezze dovute allo sviluppo della cosiddetta variante Omicron, a cui si aggiunge da fine febbraio l'instabilità geopolitica internazionale a seguito dell'aggressione dell'Ucraina da parte della Russia.

Questo scenario di guerra, oltre a far modificare alcuni itinerari sulle capitali del Baltico per la cancellazione degli scali in Russia e Ucraina, ha anche azzerato la componente di domanda russa, preziosa soprattutto per i servizi a più alto valore aggiunto.

La piena normalizzazione del settore crocieristico e dei flussi che è in grado di attivare e gestire è, perciò, ulteriormente rimandata. Ma la forza e la fiducia dell'industria è intatta, come confermato dal «Cruise Ship Orderbook»², da cui si evincono commesse, già



a oggi confermate, per 70 nuove navi nei prossimi 5 anni, con un investimento stimato di 55 miliardi di dollari.

I NUMERI DEL SUCCESSO

Come detto, per una corretta fotografia del settore non possiamo che far riferimento al periodo pre-Covid, cioè al 2019, dove sono stati registrati complessivamente poco meno di 30 milioni di crocieristi (specificamente 29,7, cioè 1,2 milioni in più del 2018), dei quali ben 15,4 milioni nordamericani, 7,7 milioni europei, 3,7 asiatici, la parte residua proviene dal resto del mondo. Troviamo perciò un settore in splendida salute e in crescita. Se guardiamo l'ultimo decennio, si è passati dai 17,8 milioni di crocieristi del 2009 ai circa 30 milioni del 2019, con un incremento costante di anno in anno, dove il driver effettivo è stato sempre la progressiva crescita dell'offerta (nuove navi) (Figura 1). La domanda potenziale, infatti, è stimata sempre molto inferiore ai posti letti disponibili.

Ne consegue, perciò, un *load factor* sostanzialmente al 100 per cento sui 365 giorni operativi (destagionalizzazione totale), con una completa internazionalizzazione dei flussi di domanda.

Anche in Italia, i numeri del 2019 rispecchiano quelli dell'andamento a livello globale. Il 2019, infatti, con i suoi 12,27 milioni di movimenti passeggeri nei porti italiani³, ha rappresentato l'anno record.

«L'offerta crocieristica mondiale conta 393 navi, ap-

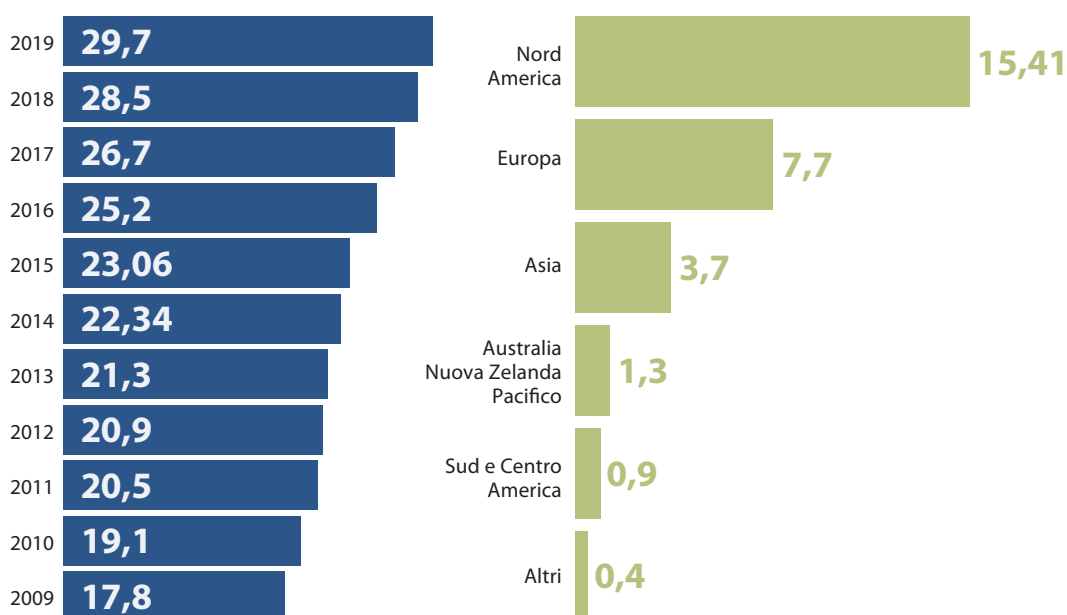
partenenti a Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Line Holding, MSC Crociere e altre compagnie. La quota di mercato delle prime quattro realtà è pari al 77,18 per cento.

Carnival Corporation, che al suo interno conta 9 marchi, possiede 86 navi, per un tonnellaggio complessivo di quasi 8,8 milioni. Anche il numero di posti letto rimane il più elevato in assoluto (244.579, pari a una quota del 38,89 per cento sul totale, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente). Segue Royal Caribbean, con 49 unità – di cui 27 della compagnia Royal Caribbean International – che corrispondono a un tonnellaggio di poco superiore a 5 milioni. I posti letto, pari a 119.987, rappresentano una quota del 19,08 per cento. Norwegian Cruise Line Holding e MSC Crociere dispongono rispettivamente di 27 e 18 navi (2,5 e 2,2 milioni di tonnellate); tuttavia, rispetto al 2020, si può notare come MSC Crociere superi Norwegian Cruise Line Holding per numero di posti letto: 61.584 rispetto a 59.246 (corrispondenti a quote del 9,79 per cento e 9,42 per cento).

Le rimanenti compagnie possiedono 213 navi da crociera, per un totale di 143.540 posti letto (il 22,82 per cento dell'offerta mondiale) e 5,4 milioni di tonnellaggio⁴.

Una cantieristica così dinamica, una capacità di investimento delle compagnie di diverse decine di miliardi di dollari ogni anno, impongono processi evolutivi non solo quantitativi, bensì anche e soprattutto qualitativi.

Figura 1 - I passeggeri delle navi da crociera (per volumi totali e area geografica - Dati in milioni)



IL FUTURO DELLE CROCIERE

Un'industria che opera con logiche di lungo periodo e che vive esclusivamente del suo successo commerciale, si interroga perennemente sulla corretta evoluzione del modello da offrire al mercato. Il tema ricorrente per la proposizione di una nuova esperienza crocieristica è perciò costantemente la visione della nave del futuro.

Pensando alla storia del comparto, è evidente quanto siano cambiati e stiano cambiando tutta una serie di aspetti, i più evidenti dei quali di tipo dimensionale (ospiti a bordo e quindi cabine, numero di ponti, tonnellaggio) così come dei servizi disponibili.

Questi aspetti, come anche tipologie di arredi, sistemazioni alberghiere, aree di intrattenimento, soluzioni architettoniche ecc., rispondono a precise indicazioni che arrivano dal target di riferimento e anche dall'area di destinazione prevalente su cui si intende insistere.

Sono impressionanti infatti i cambiamenti in termini di organizzazione degli spazi, di nuove aree, nuove dotazioni tecnologiche, nuove scelte di interior design, tese a intercettare i gusti e le esigenze di un crocierista che muta nel tempo.

Le navi che si stanno oggi disegnando e progettando hanno la necessità di saper comprendere e gestire questi cambiamenti per un ciclo di vita della singola imbarcazione di almeno 30 anni. Per attrarre i consumatori per i prossimi decenni, perciò, si punta decisamente sull'innovazione e il design intelligente, con una propensione chiara e visibile alla sostenibilità.

«La prima tendenza che sta influenzando in maniera sempre più marcata il panorama turistico è il progresso tecnologico, al quale si collegano i concetti di digitalizzazione e automazione. La digitalizzazione ha portato i turisti a utilizzare in modo sempre più massiccio le tecnologie digitali per scegliere, prenotare e gestire i propri viaggi. Essi desiderano accedere direttamente e velocemente a tutte le informazioni di cui hanno bisogno per prendere decisioni»⁵. Tali attività, oltre a essere online, avvengono tendenzialmente su mobile, ovunque senza limitazioni (anche in navigazione, perciò).

Le esperienze tendono a essere «phygital», con una giusta ibridazione di processi online e offline, non solo nella fase di ricerca e prenotazione della vacanza in crociera, ma anche durante il suo svolgimento, relazionandosi con tutte le attività di bordo. Questo approccio sarà sempre più scontato e naturale per i consumatori, e inevitabilmente tende a orientare la cantieristica.

Per esempio, sono già realtà consolidate a bordo di tutte le principali compagnie le app con le quali i crocieristi possono scambiarsi messaggi a bordo, effettuare prenotazioni per ristoranti, spettacoli o spa, trovare indicazioni per la loro cabina. Piuttosto che ottenere



sconti e agevolazioni personalizzate in tempo reale per lo shopping di bordo.

È anche comunemente già presente a bordo una tecnologia indossabile (braccialetti smart), che consente ai crocieristi di aprire la propria cabina, accedere alle aree riservate o prenotate, pagare e persino ordinare cibo e bevande dal lettino a bordo piscina.

Tutti gli ambienti della nave sono poi caratterizzati da un design integrato, scientificamente realizzati per consentire ai crocieristi di fluire agevolmente da un luogo all'altro, favorendo per esempio la socializzazione, il relax o la ricerca di percorsi gastronomici, piuttosto che esperienze specifiche di intrattenimento.

Le navi sono perciò delle smart city galleggianti: le soluzioni innovative creano nuove esperienze di alloggio, comprese le viste virtuali nelle cabine interne e la vita all'aperto nelle cabine con veranda. Gli assistenti virtuali, le interconnessioni dei dispositivi mobili, l'illuminazione intelligente personalizzata, sono solo alcune delle esperienze che già fanno parte della vita di bordo di un crocierista attuale.

L'ESPERIENZA DI MSC CROCIERE

Solo a tipo esemplificativo, proprio per rappresentare come le compagnie stanno cercando soluzioni tecnologiche innovative, sia in termini di software sia di hardware, riportiamo quanto sta succedendo in casa MSC Crociere, l'unica europea tra le quattro grandi compagnie globali, unica non quotata in borsa e dal cuore spiccatamente italiano. Lo scorso anno è stato inaugurato MSC Starship Club con Rob, il primo barman umanoide al mondo su una nave da crociera (MSC Virtuosa). MSC Starship Club non è solo un bar, ma una vera e propria esperienza di intrattenimento futuristica. L'isola robotizzata è completamente automatizzata e integrata con tutte le macchine e gli strumenti di ristorazione necessari per preparare e servire

le bevande. Rob, dotato di voce ed espressioni umane (riprodotte su un volto a led), non lavora da solo, ma coadiuvato anche da colleghi baristi umani, per rendere l'esperienza ancora più complessa. L'ambiente include anche ologrammi 3D, un art wall digitale e un tavolo interattivo da 12 posti per gli ospiti, per dar loro la possibilità di esplorare lo spazio con un virtual tour personalizzato.

Rob è in grado di preparare autonomamente una vasta gamma di cocktail e può interagire con i clienti in 8 lingue diverse (inglese, italiano, spagnolo, francese, tedesco, portoghese brasiliano, cinese e giapponese), in base alla lingua scelta dal passeggero al momento dell'ordine, evolvendo la sua personalità in base all'ambiente e all'atmosfera circostante.

Quando Rob non è impegnato a preparare i cocktail, scansiona l'ambiente intorno a lui, individuando gli ospiti attraverso un sistema intelligente di riconoscimento dei movimenti umani posto sulla sua testa, in modo da salutarli e coinvolgerli.

Le nuove e prossime tendenze del consumatore, non si soddisfano però solo con tale tipo di tecnologia. C'è un intero mondo di valori, di equilibrio con l'ambiente circostante, di recupero di autenticità e di sostenibilità nel lungo periodo che sta fortemente incidendo sulle nuove costruzioni navali.

Per esempio, in tema di sostenibilità, è molto attuale l'utilizzo del Gas Naturale Liquefatto (GNL) come carburante marino, che recentemente ha conosciuto un impulso positivo da quando l'industria marittima si è impegnata a rispettare standard di emissioni più elevati.

Utilizzato come combustibile, il GNL aiuta a ridurre:

- le emissioni di zolfo del 99 per cento;
- le emissioni di particelle fini del 99 per cento;
- le emissioni di ossido di azoto fino all'85 per cento;
- le emissioni di gas serra di circa il 20 per cento;

L'utilizzo del GNL produce un significativo miglioramento della qualità dell'aria, in particolare per le comunità delle zone costiere e delle città portuali.

Le nuove navi di MSC Crociere alimentate a GNL dal 2022 saranno tra le più avanzate al mondo dal punto di vista tecnologico e introdurranno sul mercato una serie di importanti innovazioni ambientali. Tra le principali vi è la tecnologia delle celle combustibili a ossido solido da 50 kilowatt, che permette di ridurre le emissioni di gas serra di un ulteriore 25 per cento rispetto a un motore a GNL convenzionale.

La compagnia sta già guardando oltre nella strada verso la decarbonizzazione, e ha già avviato alleanze strategiche (SNAM-Fincantieri) per le prossime alimentazioni a idrogeno. Il trasporto marittimo oggi rappresenta circa il 3 per cento delle emissioni di CO₂ a livello globale. L'utilizzo dell'idrogeno può contribuire al raggiungimento dell'obiettivo delle zero emissioni nette in questo settore.

Lo sviluppo delle grandi navi da crociera alimentate a idrogeno impone una nuova organizzazione degli spazi a bordo per ospitare le nuove tecnologie H2 e le celle a combustibile, la definizione dei parametri tecnici dei sistemi di bordo, il calcolo dei potenziali risparmi sulle emissioni di gas serra e un'analisi tecnica ed economica della fornitura di idrogeno e delle relative infrastrutture.

La divisione crociere del Gruppo MSC è impegnata a raggiungere l'obiettivo delle zero emissioni per le operazioni della propria flotta entro il 2050 (decarbonizzazione). Per raggiungere questo obiettivo, la compagnia sta lavorando in partnership con un vasto numero di cantieri navali, fornitori, produttori e altre organizzazioni, oltre a investire in differenti

tecnologie e soluzioni per la propria flotta.

In questo processo verso la decarbonizzazione, «l'energia da terra» gioca un ruolo fondamentale in quanto permette alle navi ferme in porto di spegnere il motore e di connettersi all'energia elettrica locale per far funzionare i loro sistemi di bordo. Con l'elettricità che viaggia verso la nave attraverso un trasformatore appositamente progettato in banchina, questo processo evita le emissioni prodotte dai generatori diesel, migliorando notevolmente la qualità dell'aria e riducendo i livelli di rumore e le vibrazioni.

Dalla fine di maggio 2022 e per tutta la stagione estiva, infatti, per la prima volta due navi della flotta di MSC Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra durante le loro soste in due porti del Nord Europa: si tratta di MSC Virtuosa, che potrà alimentarsi presso il nuovo Horizon Cruise Terminal del porto di Southampton, nel Regno Unito, e MSC Poesia, che invece si allaccerà alla rete elettrica del porto di Rostock-Warnemünde, in Germania.

Entro la fine del 2022, 11 delle 21 navi di MSC Crociere – comprese tutte le nuove navi costruite dal 2017 – saranno dotate di capacità di alimentazione da terra.

Diversi porti in tutto il mondo stanno sviluppando infrastrutture per supportare l'alimentazione da terra per le navi da crociera anche se, secondo la Cruise Li-



nes International Association-CLIA, attualmente non ci sono più di 14 porti dotati di capacità di elettricità da terra.

L'alimentazione da terra, ripetiamo, è solo un esempio tra i numerosi interventi previsti sul fronte della sostenibilità della Compagnia:

- 14 navi di MSC Crociere sono state dotate di sistemi ibridi di pulizia dei gas di scarico, garantendo una riduzione degli ossidi di zolfo del 98 per cento. Entro la fine del 2022, le 5 navi più moderne della compagnia avranno sistemi di riduzione catalitica selettiva, che convertono gli ossidi di azoto in azoto innocuo e acqua;
- MSC World Europa e MSC Euribia – navi attualmente in costruzione la cui consegna è prevista rispettivamente nel 2022 e nel 2023 – saranno le prime navi alimentate a GNL di MSC Crociere;
- MSC World Europa sarà anche la prima nave da crociera a utilizzare la tecnologia delle celle a combustibile a ossido solido (SOFC). La tecnologia SOFC riduce le emissioni di carbonio equivalente fino al 60 per cento rispetto alle fonti di propulsione esistenti, ed emette una quota pressoché nulla di inquinanti atmosferici nocivi. L'esperienza acquisita attraverso l'installazione iniziale su MSC World Europa dovrebbe permettere di scalare i futuri sistemi di questo tipo.

Ovviamente, la sostenibilità ambientale non si esaurisce con motorizzazioni e alimentazioni speciali per la qualità delle emissioni nell'area. Molto importanti sono anche le tecnologie applicate per la tutela dell'ambiente marino, sia con la gestione e il trattamento delle acque reflue, sia con la riduzione del rumore subacqueo irradiato, grazie allo speciale design dello scafo e della sala macchine che minimizzano l'impatto acustico. Completano lo scenario tutti gli strumenti di efficientamento energetico, che aiutano a ridurre e ottimizzare l'uso di energia a bordo. Queste includono varie tecnologie come la ventilazione intelligente e i sistemi avanzati di condizionamento dell'aria, un'illuminazione a LED controllata da sistemi di gestione intelligente, il monitoraggio energetico da remoto e l'analisi avanzata, consentendo un supporto in tempo reale a terra per migliorare l'efficienza operativa a bordo.

Tutta questa tecnologia, in ultima analisi, esalta la bellezza e il rispetto dell'ambiente e, per essere percepita ed essere efficace, necessita di essere conosciuta, sostenuta.

Un modo originale consiste, per esempio, nel far assumere alla nave stessa un valore artistico, capace perciò di rafforzare il messaggio e la divulgazione, come l'International Artist Day. È un programma che darà l'opportunità ad artisti e designer di tutto il mondo di trasformare lo scafo della nuova MSC Euribia in una

gigantesca tela galleggiante per comunicare l'importanza del rispetto dell'ambiente.

È con questo obiettivo che MSC Crociere ha invitato gli artisti di tutto il mondo a creare un'opera d'arte unica ispirata al mare e al suo importante ecosistema. Un disegno che rimarrà sullo scafo della nave mentre naviga tra gli oceani di tutto il mondo.

Ovviamente il futuro non consiste soltanto nel progettare, implementare e divulgare tecnologia di bordo, ma significa anche programmare o letteralmente costruire destinazioni che fino ad allora non esistevano o non erano fruibili al traffico crocieristico.

È un esempio Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola privata di MSC Crociere alle Bahamas, nata grazie al forte impegno profuso dalla Compagnia per la conservazione della vita marina, con 64 miglia quadrate di acque protette intorno all'isola. Fin dalla sua concezione, l'obiettivo di Ocean Cay è stato sempre quello di riportare l'ex sito industriale adibito all'estrazione di sabbia alla sua bellezza incontaminata, sia ripopolando l'isola con le specie locali di flora e fauna, sia ricostruendo l'ambiente marino circostante. Da quando ha aperto al pubblico alla fine del 2019, l'isola si è progressivamente trasformata in un paradiso tropicale con un ricco ecosistema che ha permesso, per esempio, alle tartarughe marine Loggerhead di rinidificare sull'isola.

Durante la riconversione dell'isola, è stata identificata anche una zona d'acqua dolce particolarmente adatta alla proliferazione della popolazione aviaria: oggi sono state avvistate diverse specie, tra cui gufi e coppie di uccelli che scelgono l'isola per riprodursi. Una delle priorità di Ocean Cay è il ripristino del corallo che, come parte integrante dell'ecosistema marino, deve essere protetto per assicurare la biodiversità e proteggere le coste. La vita marina intorno all'isola è fiorente e le acque sono diventate popolari per diverse specie caratteristiche.

Questa destinazione sostenibile offre attività che permettono agli ospiti di connettersi con la natura e sono in corso piani per lo studio della protezione degli oceani e la sensibilizzazione sull'importanza di preservare le barriere coralline attraverso programmi di education dedicati.

NUOVI E VECCHI ITINERARI

Generare nuove destinazioni, però, può passare anche attraverso la rilettura degli itinerari tradizionali, con una valorizzazione diversa del tempo e del territorio, facendo focus principalmente sulle aree di home port.

In questa prospettiva si valuta il progetto Going & Cruise lanciato da aprile 2022, con un programma pilota nel Mediterraneo, per poi estendersi a livello globale. Con l'introduzione dei nuovi pacchetti turistici

(realizzati da Going, Tour Operator al 100 per cento di proprietà di MSC), si darà ai crocieristi l'opportunità di trascorrere fino a due giorni di soggiorno a terra per esplorare Venezia o Atene, prima di salpare per le vacanze di sette notti in mare. Alla fine dell'estate l'offerta sarà introdotta anche per i viaggi negli Stati Uniti con partenza da Miami e Port Canaveral/Orlando, e dalla prossima stagione sarà possibile usufruire dell'offerta anche per le crociere in partenza da New York e per tutte le altre destinazioni MSC.

Le strutture alberghiere selezionate disporranno di staff dedicato agli ospiti MSC, per un'esperienza di crociera estesa al territorio, ma perfettamente integrata con lo stile e le finalità di quella in mare.

Guardare a un consumatore che è cambiato e capire anche la sua eccessiva evoluzione nel tempo, tuttavia, non si esaurisce con l'attenzione all'ambiente, alla vita e agli spazi di bordo adeguati alle nuove esigenze di privacy, di *phygital experience*, di autenticità e di originalità dei luoghi di destinazione.

Per un'utenza particolarmente sofisticata occorre infatti anche progettare un nuovo modello di crociera, sia hardware sia software, capace di rispondere in modo personalizzato e dinamico a queste esigenze nel tempo, ai massimi livelli possibili, cercando di superare sistematicamente le aspettative. In MSC questo obiettivo si chiama *explora journeys*.

Explora journeys ha l'ambizione di ridefinire i viaggi in mare per una nuova e più esigente generazione di esploratori. Explora I, è la prima di quattro navi di lusso, la cui partenza è prevista per il 2023 (le successive saranno consegnate nel 2024, 2025 e 2026), e con essa si combineranno destinazioni rinomate con porti meno frequentati, per un viaggio che esalta il concetto di scoperta.

Le quattro nuove navi, che hanno richiesto un inve-

stimento di oltre 2 miliardi di euro, sono caratterizzate da soluzioni ambientali all'avanguardia e da un design altamente innovativo. Sono destinate a un segmento di viaggiatori particolarmente esigenti, prestando particolare attenzione al comfort e al relax e offrendo itinerari esclusivi a livello globale. Ogni nave avrà 461 suite fronte mare, tutte con terrazza privata.

Con un rapporto ospite-equipaggio da 1,25 a 1 assicura un servizio puntuale, pensato su misura per soddisfare le esigenze di ciascun passeggero; per esempio, nei 9 diversi ristoranti di bordo gli orari per il pranzo sono flessibili e si offrirà un'eccezionale varietà di scelta. Ogni luogo celebrerà i talenti culinari mondiali, con un focus su ingredienti sani e sostenibili provenienti da partner locali. La formula di servizio è all inclusive, così il relax inizia nel momento in cui l'ospite sale a bordo, con la consapevolezza che è tutto compreso e non dovrà sostenere alcun costo aggiuntivo.

UNO SGUARDO IN AVANTI

Quanto fin qui detto, è semplicemente teso a dimostrare l'incredibile dinamismo, vivacità e creatività che anima i processi di innovazione delle grandi compagnie.

Sono processi che, per loro natura, si perfezionano in nave e nascono tutti con l'ambizione di anticipare e gestire il domani. Quel che è certo è che l'industria crocieristica si è assunta l'onere di interpretare i bisogni dei suoi ospiti prima ancora che essi si manifestino, concentrando tutti i suoi (notevoli) investimenti per dare corpo oggi a una visione della vacanza che possa essere perfettamente attuale nei decenni a venire.

È in questo spirito, in questa attitudine, in questo coraggio che possiamo trovare le chiavi del successo dell'industria crocieristica e comprendere la fiducia con cui essa continua a guardare al suo futuro.

¹ *State of the Cruise Industry Outlook 2021*, Cruise Lines International Association-CLIA.

² «Cruise Ship Orderbook».

³ «Il 2020 si è fermato a 645.071 passeggeri movimentati, una flessione pari al -94,7 per cento. Più nel dettaglio, gli imbarchi e sbarchi sono stati 220.714 (di cui più di 210.000 concentrati nei primi dieci porti per movimenti passeggeri), mentre i transiti hanno raggiunto quota 420.700 (di cui quasi 413.000 riferibili ai primi dieci porti). Rispettivamente, due flessioni pari al -95 per cento e -94,5 per cento rispetto all'anno precedente. Anche le toccate nave hanno registrato una diminuzione senza precedenti, passando dalle 4.931 del 2019 alle 368 del 2020, corrispondente ad una variazione in negativo del 92,5 per cento tra i due anni» («Italian Cruise Watch», 2021). Nel 2021, secondo le stime di *Risposte Turismo*, il traffico crocieristico nei porti italiani ha raggiunto 2,7 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), con una crescita del 325 per cento sui 645.000 passeggeri movimentati nel 2020. nel 2022 previsti circa 6 milioni di passeggeri movimentati in oltre metà dei 70 porti crocieristici italiani (+118 per cento sulle stime 2021) grazie a circa 3.000 toccate nave.

⁴ «Italian Cruise Day 2021-Italian Cruise Watch».

⁵ *Ibidem*.