



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale
in Lingue, economie e istituzioni
dell'Asia e dell'Africa Mediterranea

Tesi di Laurea

**Industria crocieristica e analisi degli
sviluppi del settore crocieristico cinese
con repertorio terminografico italiano-
cinese**

Relatore

Ch. Prof. Franco Gatti

Correlatore

Ch. Prof. Adriano Boaretto

Laureanda

Stella Astarita

Matricola

853058

Anno Accademico

2018/ 2019

“Find your own ocean to cross.”

Sommario

前言	5
Prefazione	9
CAPITOLO I	12
La nave da crociera	12
1.1 Struttura di una nave da crociera	12
1.1.1 Aree comuni della nave da crociera	14
1.1.2 Aree private della nave da crociera	17
1.2 Organizzazione delle compagnie di crociera	19
1.2.1 Organizzazione di bordo	21
1.3 Gestione del Personale	24
1.3.1 Gli ufficiali di coperta	26
1.3.2 Gli ufficiali di macchina	29
1.3.3 Commissario di bordo	30
1.3.4 Medico di bordo	31
1.3.5 Regolamento per l'equipaggio	31
1.3.6 Contratto di lavoro	32
1.4 Gestione della sicurezza e dell'ambiente	32
1.4.1 Definizioni della gestione della sicurezza	33
1.4.2 Istituzioni Nazionali	37
1.4.3 Istituzioni Internazionali: International Maritime Organization (IMO)	38
1.4.4 International Safety Management Code (ISM)	39
1.5 Gestione dell'Ambiente: inquinamento delle acque	40
1.5.1 Il controllo delle emissioni in Cina	48
1.5.2 Inquinamento atmosferico causato dalle navi	51
CAPITOLO II	56
L'INDUSTRIA CROCIERISTICA GLOBALE	56
2.1 Nascita e sviluppo dell'Industria crocieristica	56
2.1.1 Analisi dell'ambiente di sviluppo del settore crocieristico globale	61
2.2 Destinazioni di crociera	68

2.3 Il prodotto crocieristico	72
2.3.1 La formazione del prodotto crocieristico.....	74
2.4 I maggiori Cruise Operators	77
2.4.1 Carnival Corporation & PLC.....	79
2.4.2 Carnival Cruise Lines	80
2.4.3 Princess Cruises	80
2.4.4 Cunard Lines.....	80
2.4.5 Costa Crociere	81
2.4.6 MSC Crociere.....	82
2.4.7 Genting Hong Kong.....	82
2.5 I maggiori porti crocieristici mondiali	83
2.5.1 I criteri di port selection.....	83
2.5.2 Definizione di porto di crociera	85
2.5.3 Ruolo del porto crocieristico	85
2.5.4 I porti crocieristici più importanti del mondo in termini di traffico passeggeri.....	86
<i>CAPITOLO III</i>	90
<i>L'INDUSTRIA CROCIERISTICA CINESE</i>	90
3.1 Analisi dell'andamento di sviluppo dell'industria crocieristica asiatica	92
3.1.2 Le destinazioni di crociera in Asia: Port Calls e Passenger Destination Days (PDD).....	95
3.2 Cina: analisi e sviluppi dell'industria turistica	97
3.3 Industria crocieristica cinese	101
3.3.1 Il mercato delle crociere in Cina continua a crescere, attirando l'attenzione delle maggiori compagnie di crociera internazionali.	102
3.3.2 Il caso di "Costa Venezia"	105
3.4 Introduzione in Cina di politiche preferenziali per supportare la produzione domestica di navi da crociera.	108
3.5 L'iniziativa "One Belt One Road" offre nuove opportunità per lo sviluppo dell'economia delle crociere in Cina.....	110
3.6 Moltiplicatori economici con potenziali di crescita.....	111
3.7 Le città portuali della Cina	112
3.7.1 Cina continentale.....	113

3.7.2 Cina settentrionale	114
3.7.3 Costa meridionale.....	117
3.7.4 Costa orientale	118
3.8 Shanghai: protagonista tra i terminal crocieristici cinesi	122
3.8.1 Il distretto di Baoshan e i 4 marchi di Shanghai: produzione, servizio, shopping e cultura ..	124
3.8.2 Il marchio Manifatturiero e il Parco industriale crocieristico internazionale di Baoshan: gli accordi tra China State Shipbuilding Corporation e Fincantieri.	126
Conclusioni	132
REPERTORIO TERMINOGRAFICO	134
TABELLA DI CONSULTAZIONE ITALIANO-CINESE	244
TABELLA DI CONSULTAZIONE CINESE-ITALIANO	249
BIBLIOGRAFIA	255

前言

本文的目的是创建一个与邮轮产业有关的意大利汉语词汇体系，这个主题在全球范围内具有重要的战略意义。邮轮产业是亚洲，尤其是中国的一项发展迅速的产业。中国邮轮业的迅速发展及其市场规模使中国成为世界上第二大强国。中国在世界邮轮产业中排名第二，仅次于美国，并有望在 2030 年成为第一大国。中国邮轮市场已经改变世界邮轮旅游版图，成为向世界传递中国文化、生活方式和推进旅游外交的重要途径。另外，中国向世界的逐步开放及其在国际环境中重新定位都有力促进了中国邮轮业的发展。本文分为两个部分：第一部分将分为三章，第二部分是关于邮轮业专门词汇。

第一章将专门介绍邮轮的技术方面。首先，第一章的第一个部分从邮轮构造，技术方面，通过船上安全规定和人员的角度对邮轮进行描述。其次，在第一章中还谈到船上组织，海航服务和船员管理。此外，第一章的最后一部分还讲述了包括专业公司提供的各种服务，邮轮企业的组织，还将分析船上的安全法规以及最新法规的应用，以防止邮轮造成的海洋污染。

第二章介绍了全球邮轮业及其组织。第二章的第一部分描述了邮轮业的起源。邮轮从邮件和货物的运输方式变成了游客为了旅游选择的交通工具。在第二章的第二部分中，将分析邮轮产品的所有组件。通过四个基本组成部分可以对邮轮产品的形成进行分析：邮轮，邮轮的航行时间，行程，导航服务。首先，游客的旅行经历因旅行的邮轮类型而异。乘客从邮轮体验中感知到的想法不但取决于船舶的大小，空间布局，娱乐设施和可用设备，也取决于船舶内部的设计和装饰。

其次，邮轮的航行时间是游客预订旅行时要考虑的另一个重要方面。航行时间有两个影响因素；一个是邮轮旅行的季节性，另一个是邮轮的实际航行时间。另外，邮轮行程对游客的购买选择产生巨大影响。因此，它的设计必须能够吸引非常广泛的游客种类，以满足乘客的不同要求。最后，不同类型的邮轮提供不同的服务。导航服务是邮轮公司面对竞争对手时要考虑的重要差异化工具。

谈到近年来邮轮业的快速发展，本论文将分析全球主要邮轮公司的特点，以及公司的组织。第二章的最后一部分将分析世界上主要邮轮港口，以及港口选择的基本标准，特别是给港口城市带来经济利益的方面。为提升邮轮旅游所带来的经济效应，各地延伸邮轮产业链，不断提升邮轮经济效应和社会效应。因如此，中国的港口城市一直在发展和完善，以能容纳世界上最重要邮轮公司的豪华邮轮。

在简要介绍了亚洲邮轮市场之后，第三章将专门介绍中国邮轮业。通过一些报告的研究，阐明了中国邮轮业的转型，发展和改进历程。这方面，以“一带一路”项目的启动和新的海上丝绸之路的建立对邮轮业的影响为例进行讲述。相关协议的签订，便利了中国与其他国家之间的交流，尤其是中欧之间的联系和交流；随着中国向世界的开放，意大利在中国的投资有所增加。两国之间在海域方面达成了许多协议，例如 CSSC 和 Fincantieri 之间的协议，旨在在上海宝山区建立国际邮轮产业园。

总的来说，随着中国经济的发展，以及中国向世界的逐步开放，全球主要的邮轮公司都对中国的邮轮业给予了特别的关注，为了建造专门针对中国乘客的邮

轮而进行了大量投资。在这种背景下，诞生了专为中国客户设计，建造的第一批豪华邮轮。

尤其是，歌诗达·威尼斯号是第一艘完全致力于中国旅游业的歌诗达邮轮。歌诗达·威尼斯号由意大利 Fincantieri 集团建造，总吨位为 135,500 吨，共有 2116 舱，最大载客量为 5260 人。歌诗达·威尼斯号可以将中国与意大利文化联系起来，特别是与中国人所钟爱的城市，威尼斯。歌诗达·威尼斯号的设计和内饰涵盖了泻湖城的所有内容：从用来提供酒吧和餐厅的吊船到装扮成船夫的侍者；让你想起圣马可广场的建筑的广场，想到“La Fenice”剧院建造的剧院等一系列意大利标志性建筑。上海是歌诗达·威尼斯号的母港。歌诗达·威尼斯号标志着中国邮轮业的新纪元。

歌诗达·佛罗伦萨号是歌诗达邮轮专为中国市场设计的第二艘船。作为歌诗达·威尼斯号的姊妹号，目前正由 Fincantieri 在 Marghera 建造，预计于 2020 年 9 月交付，并将于 2020 年 12 月抵达中国。

最后，本章将谈到上海宝山区的发展所取得的目标和成果，以及 Fincantieri 与中国船舶工业总公司（CSSC）签署的协议。中国船舶工业总公司与 Fincantieri 之间合作的目的是为中国市场制造第一艘邮轮，以支持并发展中国邮轮市场的制造品牌。2016 年 9 月，中国第一个内陆邮轮工业园 CSSC 国际邮轮工业园举行了落成典礼。该工业园区致力于在中国专业生产邮轮，为邮轮提供现场运营和支持服务，以优化和加强中国邮轮产业链。因此，在第三章中，将描述 CSSC 与 Fincantieri 之间在合作之后签署的所有协议。

我论文的第二部分是关于邮轮业专门词汇，这些专业词汇对于与邮轮业经济相关的运营商是十分需要的。专业词汇涵盖邮轮各个方面：邮轮的技术、设计、邮轮业、邮轮公司的组织、邮轮安全安保管理、人员管理、邮轮上的公共区域和私人区域、商业管理、划船、航海设备、船舶结构、船上服务、邮轮上休闲娱乐活动、市场营销和新闻策划、船舶种类、海运、邮轮旅游产品。我提出这些话题是为了让读者了解邮轮业的每个方面，也是为了提供对邮轮、邮轮业和邮轮结构精准的信息。

Prefazione

L'obiettivo del mio lavoro di tesi è quello di fornire un contributo alla costruzione di un repertorio terminografico italiano-cinese nel settore crocieristico. Il rapido sviluppo dell'industria crocieristica cinese e le dimensioni del suo mercato hanno reso il Paese la seconda potenza mondiale del settore. L'elaborato sarà diviso in due sezioni: una parte introduttiva dedicata alla conoscenza e all'esposizione dei principali aspetti della nave da crociera e dell'industria crocieristica globale, concentrando particolare attenzione al mercato crocieristico cinese, ed una raccolta terminografica.

La prima sezione sarà a sua volta suddivisa in tre capitoli. Per rendere più chiara la lettura dell'elaborato, il primo capitolo sarà dedicato alla descrizione degli aspetti tecnici di una nave da crociera, dall'organizzazione di bordo alla gestione dei servizi e dell'equipaggio. Inoltre, verranno analizzati i regolamenti di bordo per la sicurezza e l'applicazione delle più recenti normative per la prevenzione dell'inquinamento del mare causato dalle navi da crociera.

Il secondo capitolo sarà dedicato all'industria crocieristica globale e alla sua organizzazione; nella prima parte del secondo capitolo sono descritte le origini del business crocieristico, dell'evoluzione che ha visto la nave da crociera trasformarsi da mezzo di trasporto di posta e merci, a mero mezzo di trasporto passeggeri a scopo turistico.

Nella seconda parte del secondo capitolo, verranno analizzate tutte le componenti del prodotto crocieristico. L'analisi della formazione del prodotto crociera può avvenire attraverso lo studio di quattro componenti fondamentali: la nave da crociera, la durata della crociera, l'itinerario, i servizi di navigazione.

Innanzitutto, l'esperienza di viaggio dei turisti è diversa a seconda del tipo di nave da crociera sulla quale viaggiano. L'idea che i passeggeri percepiscono dall'esperienza di crociera è basata sulla stazza della nave, sulla disposizione degli spazi, delle strutture ricreative e delle attrezzature disponibili, ma è anche conferita dal design e dalle decorazioni degli interni della nave. La durata della crociera è un altro aspetto fondamentale che i turisti prendono in considerazione quando prenotano il loro viaggio. Il tempo di navigazione comprende due aspetti, quali la stagione di punta del viaggio in crociera (stagionalità), ma anche la durata effettiva della crociera. L'itinerario di crociera ha un fortissimo impatto sulle scelte d'acquisto dei turisti; dovrà, dunque, essere pensato per attrarre una fascia di turisti molto ampia, per soddisfare le diverse aspettative dei

passaggeri. Infine, diverse tipologie di crociera offrono una varietà di servizi diversi, per questo motivo i servizi di navigazione costituiscono un importante strumento di differenziazione nelle mani delle compagnie di crociera per far fronte alla concorrenza.

Facendo riferimento all'evoluzione del settore negli ultimi anni, la tesi tratterà un profilo dei principali cruise operators mondiali e dei criteri di port selection. L'ultima parte del secondo capitolo sarà, infatti, dedicata ai principali porti crocieristici mondiali, cercando di individuare i benefici economici che le città portuali conferiscono alla città e alla regione di appartenenza.

Dopo aver brevemente introdotto l'industria turistica e crocieristica asiatica nel suo complesso, il terzo capitolo sarà dedicato all'industria crocieristica cinese nello specifico. Attraverso la raccolta di report, si farà luce sulle trasformazioni, sugli sviluppi e miglioramenti del settore, anche in seguito alla partecipazione della Cina all'iniziativa "Yī dài yī lù" 一帶一路 (*One belt one road*). L'iniziativa ha fatto sì che la Cina entrasse in contatto con le grandi potenze mondiali, rappresentando un punto di partenza per cooperazioni e iniziative di grande entità globale, atte allo sviluppo economico dei paesi che ne hanno preso parte. Si farà riferimento ai principali porti cinesi e all'importanza strategica delle rotte marittime in Cina.

In seguito allo sviluppo economico della Cina e alla progressiva apertura verso il mondo, le principali compagnie di crociera globali hanno posto particolare attenzione al settore cinese delle crociere, concretizzando ingenti investimenti nella costruzione di navi da crociera in loco, destinate ad ospitare passeggeri cinesi. È in questo contesto che assistiamo alla nascita delle prime navi da crociera di lusso pensate, progettate e costruite appositamente per la clientela cinese.

In particolare, la *Costa Venezia* è la prima nave da crociera, firmata Costa Crociere, completamente dedicata al turismo cinese; La *Costa Venezia* è stata costruita dal gruppo italiano Fincantieri, con una stazza lorda complessiva di 135.500 tonnellate, un totale di 2.116 cabine e una capacità passeggeri massima di 5.260 persone. Una nave dedicata alla Cina in grado di legarla alla cultura italiana, in particolar modo ad una città amatissima dai cinesi, Venezia. Il design e gli interni della *Costa Venezia* hanno tutto della città lagunare: dalle gondole utilizzate per arredare bar e ristoranti, ai camerieri vestiti da gondolieri, piazze che ricordano l'architettura di piazza San Marco, il teatro costruito pensando a La Fenice e così via. *Costa Venezia*, dopo aver raggiunto la Cina, ha fatto di

Shanghai il suo *home port*¹. Costa Venezia ha segnato una nuova era per l'industria crocieristica cinese nel suo complesso, oltre che per il gruppo Costa Crociere e Fincantieri.

Costa Firenze, una seconda nave progettata esclusivamente per il mercato cinese, gemella di Costa Venezia, è attualmente in costruzione da Fincantieri a Marghera, con consegna prevista nel settembre 2020.

In questo capitolo verranno descritti i traguardi e i risultati ottenuti dallo sviluppo del distretto di Baoshan di Shanghai e agli accordi firmati tra Fincantieri e la *China State Shipbuilding Corporation* (CSSC). La cooperazione tra China State Shipbuilding Corporation e Fincantieri nasce con lo scopo di realizzare in Cina le prime navi da crociera destinate al mercato cinese, supportando e sviluppando il marchio manifatturiero del mercato crocieristico cinese. Nel settembre 2016, a Shanghai si è tenuta la cerimonia di inaugurazione del *CSSC International Cruise Industrial Park*, il primo parco industriale crocieristico interno della Cina. Il parco industriale è dedicato alla produzione professionale di navi da crociera in Cina, ad operazioni e servizi di supporto per le navi da crociera in loco, a favore dell'ottimizzazione e del potenziamento della catena industriale cinese delle navi da crociera. pertanto, nel terzo capito verranno descritti tutti gli accordi firmati tra CSSC e Fincantieri in seguito a questa cooperazione.

La seconda parte del mio lavoro di tesi sarà dedicata alla raccolta di termini riferiti all'industria crocieristica, con particolare riferimento a quei termini che potrebbero rivestire una certa importanza nella conoscenza tecnica-strutturale della nave da crociera, o potrebbero rivelarsi utili ad operatori economici che volessero avvicinarsi al settore crocieristico. Il glossario fa riferimento a diversi ambiti del settore, quali ad esempio gli aspetti tecnici e di costruzione della nave da crociera, gestionali, sulla sicurezza e i servizi di bordo; le attrezzature nautiche e di soccorso, la gestione del personale, l'organizzazione delle compagnie di crociera; l'industria e il mercato crocieristico, il prodotto crocieristico e le sue componenti.

¹ Fonte: "Fincantieri, consegnata al Gruppo Costa la Costa Venezia: nuova nave per il mercato cinese".
URL:
https://motori.ilmessaggero.it/nautica/fincantieri_salvini_consegna_gruppo_costa_costa_venezia_nave_mercato_cinese_crociera-4330612.html

CAPITOLO I

La nave da crociera

1.1 Struttura di una nave da crociera

Una nave da crociera può essere definita come un villaggio vacanze sull'acqua, dotata di una gamma completa di strutture per l'intrattenimento dei passeggeri. I metodi di accoglienza e l'organizzazione dei servizi a bordo sono molto simili a quelli di un albergo di lusso. Tuttavia, trattandosi di un'imbarcazione che naviga in mare, le caratteristiche tecniche e di sicurezza della nave devono essere soggette alle leggi e ai regolamenti del diritto marittimo.

A bordo di una nave da crociera esistono tre maggiori reparti organizzativi: la “sezione di Coperta”, la “sezione di Macchina” e la “sezione Alberghiera”.

La sezione di Coperta rappresenta il reparto della nave sotto la direzione del Comandante in Seconda e dell'Ufficiale addetto alla sicurezza della nave. Fanno parte di questa sezione gli Ufficiali di coperta, il nostromo, il carpentiere e i marinai. Anche la sezione Sanitaria e il personale addetto alla sicurezza fanno parte della sezione di coperta.

La sezione di Macchina è il reparto tecnico gestito dal Direttore di Macchina che collabora con il Capo macchinista. Questa sezione è responsabile di svariate attività e richiede la presenza di Ufficiali di macchina e personale specializzato non solo nella manutenzione dei motori, ma anche nel reparto elettrico, idraulico e di refrigerazione.²

La Sezione alberghiera, precedentemente conosciuta come Sezione di camera, è responsabile della gestione dei servizi passeggeri. A capo del reparto alberghiero vi è il Capo commissario, considerato vero e proprio direttore della nave da crociera. La sezione alberghiera è il reparto che impiega più personale, solitamente circa il 90% dell'intero equipaggio. Questa sezione comprende l'ufficio di ricevimento, l'amministrazione, i ristoranti, le cucine, il servizio bar, l'intrattenimento, le escursioni, il casinò, i negozi duty-free e la Spa³.

² Paolo Benassi, *Manuale del commissario di bordo*, 2018, p. 30.

³ *ibid.*

Per quanto riguarda la classificazione delle navi da crociera, il settore dispone di un metodo di classificazione diverso da quello del settore alberghiero. Le diverse tipologie di nave da crociera sono principalmente distinguibili in base alla propria dimensione: da navi che possiedono una capacità di circa 100 passeggeri e con un tonnellaggio inferiore a 10.000 tsl, si passa alle *mega-ship* in grado di trasportare 5.000 passeggeri, con tonnellaggio superiore a 100.000 tsl.⁴

Un ulteriore sistema di classificazione comunemente utilizzato è quello proposto da Bob Dickinson, ex presidente della Carnival Cruise Lines, che attribuisce alle navi diverse categorie di classe, corrispondenti alle stelle del settore alberghiero. Questo tipo di classificazione è basato su 4 categorie principali:

- 1- *Contemporary/Value*: fanno parte di questa categoria tutte le navi di medie e grandi dimensioni, assimilabile ad un Hotel 4 stelle, quali le navi Costa Crociere, MSC Crociere, Carnival, Royal Caribbean⁵.
- 2- *Premium*: comprende navi di stazza media, assimilabili ad un 5*, che offrono cabine spaziose e servizi più personalizzati, destinata ad una clientela esperta. Questa classe raggruppa le navi della Holland America Line, Cunard, Celebrity Cruises⁶.
- 3- *Luxury*: navi di lusso di piccola stazza (da 300 a 500 passeggeri) che offrono, inclusi nel costo del biglietto, bevande, escursioni e mance. Sono famose per la ristorazione e la qualità dei servizi di alta classe. Di questa classe fanno parte le navi da crociera Silversea, Seadream, Windstar, Seabourn⁷.

⁴ Lara Penco, Il business crocieristico. *Imprese, strategie e territorio*, Milano, Franco Angeli, 2013.

⁵ *ibid*, p. 30.

⁶ *ibid*.

⁷ *ibid*.

4- *Specialty/Niche*: offrono crociere fluviali, itinerari innovativi e crociere ecologiche su imbarcazioni più piccole.

Altre fonti di classificazione delle navi da crociera aggiungono la categoria delle navi *Budget*⁸, ovvero navi di media o grande stazza, assimilabili a 2* o 3*, come le navi Pullmantur, Island Cruise, Louis Cruise.

1.1.1 Aree comuni della nave da crociera

Una delle principali caratteristiche delle moderne navi da crociera è la riduzione dello spazio dedicato alle cabine. Attualmente, durante la crociera, i visitatori hanno maggiori possibilità di recarsi nelle aree comuni per godere di numerosi servizi e luoghi di intrattenimento. L'area comune della nave da crociera comprende principalmente tre aree aventi diverse funzioni: l'area passeggeri, l'area di ristorazione e l'area ricreativa.

L'area passeggeri è, solitamente, posizionata nell'atrio centrale della nave e la sua funzione principale è simile a quella delle hall degli Hotel. Quest'area è da considerarsi indispensabile per i turisti a bordo della nave, in quanto fornisce molti servizi e attività di consulenza necessari durante la navigazione. Pertanto, l'area destinata al servizio passeggeri necessita della presenza di personale qualificato, di un design elegante e adeguato a creare un ambiente accogliente. L'area comprende la reception, il Desk escursioni, l'agenzia di viaggi e l'area relax. La reception, chiamata anche "Service desk" (sportello clienti), fornisce una serie completa di servizi. Il Desk escursioni, solitamente posizionato accanto alla reception, permette ai turisti di selezionare e prenotare le escursioni o le esperienze disponibili una volta giunti nei vari porti di destinazione. All'interno delle nuove navi da crociera, accanto alla reception, sono state installate apparecchiature elettroniche, come computer o tablet, per permettere ai clienti di effettuare ricerche e prenotazioni autonomamente. L'area passeggeri è anche munita di

⁸ Penco, 2013, p. 30.

divani e tavolini, per creare un ambiente accogliente, silenzioso e confortevole nell'affollato spazio dell'atrio⁹.



Figura 1. Voyager of the Seas, Royal Caribbean.

Fonte immagine: <http://www.zyoulun.com/s/royal-caribbean-international/voyager-of-the-seas/facility/120>

L'area ristorazione è una parte molto importante dell'intera nave da crociera. Solitamente sono presenti numerosi punti ristoro, ampiamente diversificati, pronti a soddisfare i gusti di ciascun passeggero; oltre ai ristoranti tradizionali, si possono trovare buffet, snack bar, caffetterie, ristoranti etnici e lounge bar. Il ristorante principale è in grado di accogliere un gran numero di visitatori contemporaneamente, offrendo una vasta scelta di pasti gratuiti. Solitamente, il numero di ristoranti principali su una nave da crociera varia dai due ai cinque. Su alcune navi, diversi ristoranti possono essere collegati tra loro per creare un ambiente spazioso. In altri casi, invece, i ristoranti principali sono relativamente concentrati, ma offrono ai passeggeri un'esperienza culinaria più diversificata¹⁰.

⁹ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, 2018, p. 21.

¹⁰ *ibid*, p. 22.

L'area ricreativa della nave offre servizi di intrattenimento ai passeggeri e presenta svariate modalità di svago. La percentuale di aree ricreative sulle moderne navi da crociera è in forte crescita. Le aree comuni destinate al tempo libero includono attività culturali, sportive, per bambini e d'intrattenimento.

- Attrazioni culturali: il turismo crocieristico trae le sue origini dai viaggi dell'aristocrazia, quindi un gran numero di attività ricreative riflette caratteristiche culturali adatte a tale contesto. Quasi tutte le moderne navi da crociera hanno un teatro, biblioteche, sale da concerto e planetari.

Il teatro sulla nave da crociera possiede le strutture più avanzate al mondo, decorazioni eleganti e innovative combinate con tecnologie all'avanguardia per soddisfare le esigenze di ogni tipo di esibizione. Per ogni crociera, la nave curerà diverse esibizioni in teatro, garantendo sempre novità e suscitando la curiosità del passeggero. La sala da concerti offre spettacoli di musica dal vivo, performance di gruppi musicali e dispone di apparecchiature audio professionali. La sala da concerti offre, talvolta, lezioni di danza durante il giorno ed emozionanti serate a tema di sera. Oltre al teatro e alla sala concerti, alcune navi da crociera presentano un cinema, una sala riunioni, una galleria d'arte, una galleria fotografica e una chiesa.

- Luoghi di svago: i passeggeri in crociera possono godere di attività ricreative come shopping, centro benessere e terme. I negozi sulla nave sono anche un luogo di ritrovo per i passeggeri, ed occupano una posizione importante nella struttura della nave. I negozi offrono un'ampia varietà di prodotti, dai souvenir di viaggio ai prodotti duty-free.

Il centro benessere della nave offre vasche idromassaggio disponibili tutto il giorno, oltre ad un'ampia gamma di servizi Spa e massaggi, con tecniche innovative e professionali. Il salone di bellezza offre servizio parrucchieri, nonché prodotti di bellezza di grandi marche internazionali. La partecipazione dei passeggeri alle attività d'intrattenimento a bordo è molto alta; tutti i casinò sulla nave hanno angoli per gli scacchi, night club, internet point e sale da gioco.

- Zona fitness: l'esercizio fisico e la forma fisica sono una parte molto importante delle attività ricreative durante la crociera. La zona fitness occupa gran parte delle aree comuni della nave ed è generalmente distribuito sul ponte esposto e sul ponte passeggiata della nave da crociera. Le strutture sportive più comuni sulle navi da crociera includono piscine, scivoli d'acqua, campi da basket, campi da mini golf e altro ancora.
- Area intrattenimento per bambini: oltre alle attività ricreative per adulti, i bambini a bordo hanno a disposizione una serie di servizi esclusivi, come parchi acquatici e centri ricreativi per giovani. Il centro ricreativo giovanile sulle crociere è un club per soli giovani con specifiche strutture di intrattenimento. Il centro ha uno staff apposito a tempo pieno, per guidare e intrattenere i bambini. Oltre agli sport acquatici per adulti, i bambini hanno anche scivoli acquatici¹¹.

1.1.2 Aree private della nave da crociera

L'area privata della nave da crociera è il luogo riservato all'equipaggio e agli assistenti di crociera ed è divisa in due parti: l'area di lavoro e la zona giorno dell'equipaggio. In realtà, le aree di lavoro e abitative di alcuni membri dell'equipaggio non sono completamente separate: ad esempio, le cabine di alcuni responsabili di reparto sulla nave possono essere anche i loro uffici¹².

- Area lavorativa: oltre al servizio diretto ai clienti, l'area di lavoro dell'equipaggio è dedicato al comando, alla manutenzione e al supporto logistico. Sulla nave da crociera questi lavori sono svolti in background, separati dall'area di attività turistica. Quest'area, assolutamente

¹¹ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli 邮轮运营管理*, 2018, p. 23.

¹² *ibid*, p. 26.

importante sulla nave da crociera, comprende principalmente il ponte di comando, la sala macchine e le cucine.

Il ponte di comando della nave da crociera si trova nella parte anteriore della nave ed è caratterizzata da un ampio campo visivo che permette, attraverso grandi finestre vetrate dei ponti di osservazione, di controllare la zona anteriore, posteriore e inferiore della nave.

In quanto parte fondamentale per la sicurezza della navigazione, il ponte di comando possiede un sistema di navigazione avanzato. Proprio per la sua funzione, nella maggior parte dei casi, è ubicata in una posizione rilevata a prua; soprattutto quando si tratta di navi da crociera di grandi dimensioni, il ponte di comando sporge a sinistra e a dritta, in modo che gli addetti possano effettuare le manovre con la massima sicurezza. Il ponte di comando ospita tutte le attrezzature e apparecchiature elettroniche utili alla navigazione, quali la bussola, il radar, il timone, il GPS e la radio, e per gestire l'acqua di zavorra e la propulsione¹³.

La sala macchine costituisce il vero motore della nave; ospita il propulsore della nave e tutte le attrezzature accessorie utili alla navigazione. Il personale non addetto non è autorizzato ad accedere alla sala macchine della nave. Tutti i piani di lavoro dovranno essere prima autorizzati dal Direttore di macchina e accompagnati dal personale del reparto motori. L'equipaggio del reparto motori deve, inoltre, informare l'ingegnere in servizio quando entra nella sala macchine e registrare l'orario di inizio e fine, il luogo e il programma di lavoro.

Infine, la cucina; dato il gran numero di ristoranti a bordo della nave e di passeggeri, ci sono molte cucine a bordo di una nave da crociera. Sulle navi da crociera più grandi, oltre a 1 o 2 cucine principali, alcuni ristoranti specializzati hanno anche cucine separate. Su alcune navi viene concesso ai passeggeri di effettuare un tour delle cucine, al fine di verificarne la sicurezza e la regolarità del cibo; su altre navi, invece, vengono organizzate lezioni di cucina, a cui potranno partecipare tutti i passeggeri.

¹³ Fonte: lettera43.it, *Come funziona la cabina pilotaggio delle navi da crociera*, 2015. URL: https://www.lettera43.it/guide/come-funziona-cabina-pilotaggio-nave-da-crociera/?refresh_ce

- Zona giorno dell'equipaggio: sulle navi da crociera di grandi dimensioni, che trasportano all'incirca 3500 passeggeri, il numero di membri dell'equipaggio sarà sicuramente superiore a 1000. Dunque, è fondamentale creare delle zone ricreative e di svago a loro destinate.

All'equipaggio è dedicata una zona giorno ben attrezzata sulla nave da crociera e, al fine di proteggerne la sicurezza e la privacy, l'accesso a tali aree private sono generalmente vietate ai passeggeri.

Tutti i componenti dell'equipaggio alloggiano sulla nave a seconda della loro posizione nella gerarchia di bordo. In generale tutti gli ufficiali hanno una cabina singola, mentre gli altri componenti dell'equipaggio possono condividere la cabina con un collega di pari grado. Alcuni membri dell'equipaggio hanno a disposizione un addetto alla pulizia della propria cabina. Le cabine sono generalmente organizzate per 2 o 4 persone, dotate di una gamma completa di letti, armadi, scrivanie, TV, telefono e bagno. Il ristorante del personale offre pasti a buffet e alcune navi hanno più di due mense riservate all'equipaggio. Nella maggior parte delle navi, è disponibile il bar dell'equipaggio ed è solitamente gestito dal comitato dei membri dell'equipaggio incaricato alle attività ricreative (Crew Welfare Committee¹⁴). Nella maggior parte delle navi da crociera, l'equipaggio può fare acquisti personali sia nello spaccio riservato all'equipaggio sia nei negozi per i passeggeri durante determinati orari.¹⁵

1.2 Organizzazione delle compagnie di crociera

Le compagnie di crociera conducono operazioni commerciali su scala globale che richiedono adeguata suddivisione del lavoro e collaborazione nella gestione, per raggiungere gli obiettivi organizzativi stabiliti. Una valida ed efficiente struttura organizzativa e personale ben qualificato sono prerequisiti fondamentali per garantire il

¹⁴ Il comitato "Crew Welfare" è presente nella maggior parte delle navi da crociera e consiste in un comitato composto da un membro di ogni reparto, che si riunisce periodicamente per organizzare attività e per migliorare la vita sociale dell'equipaggio.

¹⁵ Benassi, *Manuale del commissario di bordo*, p. 33.

regolare funzionamento del business delle compagnie di crociera e fornire un valido supporto nel promuovere la strategia e pilotare la gestione operativa della nave, garantendo al tempo stesso una proficua collaborazione tra il personale e il Comitato Consultativo¹⁶.

Per struttura organizzativa si intende il modo in cui i membri dell'organizzazione e i vari dipartimenti interni sono collegati e collaborano nel processo di raggiungimento degli obiettivi dell'organizzazione. La struttura appare spesso come una complessa rete intrecciata, in cui il livello verticale stabilisce le relazioni di affiliazione e di leadership tra i membri e le istituzioni dell'organizzazione, mentre il livello orizzontale stabilisce la relazione di cooperazione tra le unità e i dipartimenti dello stesso livello. La struttura organizzativa non è fissa, ma può variare portando alla nascita di ambienti e strutture nuove¹⁷.

Anche le compagnie di crociera seguono questa struttura. L'organizzazione *onshore* della compagnia di crociera è la spina dorsale della gestione della compagnia, in quanto responsabile delle decisioni strategiche di sviluppo e di mercato. Fornisce alla compagnia le risorse umane necessarie, supporto tecnico per le operazioni di crociera e regola la cooperazione tra i vari dipartimenti.

Le posizioni lavorative ricoperte dall'organizzazione *onshore* delle linee di crociera sono distribuite principalmente nel dipartimento di risorse umane, nel reparto vendite, nel reparto approvvigionamento di materiali e nei servizi di revisione finanziaria. Le principali compagnie hanno dimensioni e strutture organizzative diverse. Le piccole compagnie di crociera gestiscono un numero limitato di navi da crociera e la struttura organizzativa interna è relativamente approssimativa: i dipartimenti principali comprendono il reparto marketing, il reparto di navigazione, il dipartimento tecnico, finanziario e il dipartimento di risorse umane.

¹⁶ Fonte: www.costacrocierefoundation.com

¹⁷ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, 2018, p. 30.



- **Struttura organizzativa di una compagnia di crociera di piccole dimensioni.**

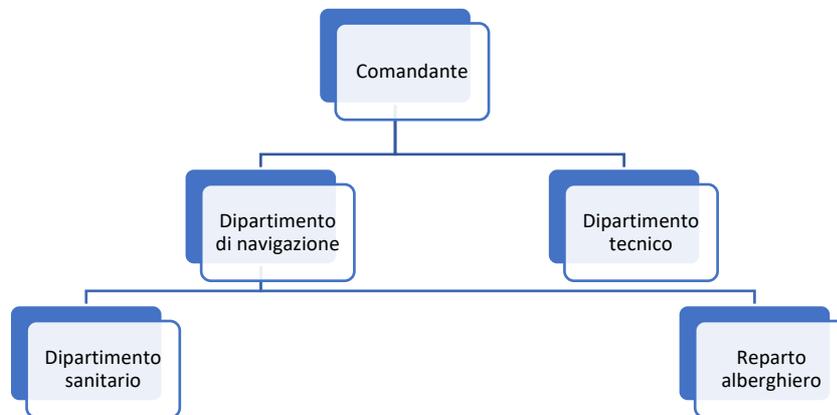
Nelle grandi compagnie ci sono migliaia di dipendenti e viene implementato il sistema di responsabilità del presidente sotto il consiglio di amministrazione. Di conseguenza, la divisione della struttura organizzativa interna è più elaborata. Il presidente o l'amministratore delegato (CEO) del consiglio di amministrazione è sia il dirigente esecutivo, che il portavoce del capitale azionario ed è responsabile delle operazioni commerciali. Il presidente è il secondo capo esecutivo dopo il CEO, ed è responsabile delle specifiche operazioni commerciali presso la compagnia di crociera. Al di sotto del presidente, in base alle diverse funzioni aziendali, ci sono anche il vicepresidente delle vendite, il vicepresidente per gli acquisti e delle finanze.

In generale, le grandi compagnie di crociera hanno grandi unità di marketing e vendita, dipartimenti per il controllo della qualità, per il supporto tecnico, nonché dipartimenti di ispezione finanziaria, per la protezione ambientale, per l'approvvigionamento dei materiali, per la gestione dei porti e di risorse umane.

1.2.1 Organizzazione di bordo

L'organizzazione di bordo delle compagnie di crociera è affidata al dipartimento operativo della nave, responsabile di fornire servizi ai turisti ed è principalmente composto dal team per la sicurezza in navigazione e dal servizio clienti. Le posizioni a

bordo della nave da crociera sono principalmente distribuite nel dipartimento di navigazione, nel dipartimento tecnico, sanitario e nel reparto alberghiero¹⁸.



- **Dipartimenti di bordo della nave da crociera.**

Il comandante ha il potere assoluto sulla nave, ed ha il diritto di prendere decisioni riguardo la nave, l'equipaggio, i passeggeri e su tutte le questioni ad essi relative. Una volta svolte le procedure d'imbarco, il capitano parteciperà anche ad alcune attività sociali sulla nave da crociera, quali discorso di benvenuto ai passeggeri, aperitivi e cene di gala.

Il dipartimento di navigazione sulla nave da crociera comprende principalmente il dipartimento di coperta, il dipartimento di comunicazione e navigazione, il dipartimento di sicurezza; questo dipartimento è principalmente responsabile della navigazione e delle comunicazioni riguardo la nave sotto la guida del comandante.

- Il Dipartimento di coperta è responsabile della guida della nave. Il dipartimento di coperta è generalmente composto dal Comandante, dal primo ufficiale, secondo ufficiale, terzo ufficiale e dall'allievo ufficiale.
- Il Dipartimento di Comunicazione e navigazione è responsabile delle chiamate nave a terra e di tutti i sistemi di comunicazione a bordo.

¹⁸ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, 2018, p. 38.

- Il Dipartimento di sicurezza è responsabile della sicurezza a bordo della nave, della gestione dell'evacuazione in caso di incendio, ed è gestito dal responsabile della sicurezza.

Tutti i dipendenti del dipartimento di navigazione devono ottenere qualifiche quali il certificato di competenza dell'equipaggio e appartenere alla categoria dei membri dell'equipaggio senior.

I dipartimenti tecnici sulla nave da crociera comprendono principalmente il reparto di macchina, il reparto elettrico e il reparto di refrigerazione. Poiché l'equipaggiamento tecnico delle navi da crociera è sempre più avanzato, il numero di operazioni manuali richieste si è gradualmente ridotto, per cui il numero di responsabili del dipartimento tecnico, come quello di navigazione, è notevolmente diminuito.

- Reparto di macchina: è responsabile delle operazioni di macchina, del carburante, delle manutenzioni e riparazioni durante la crociera. Per il reparto di macchina è valido lo stesso tipo di gerarchia del reparto di coperta. Il Direttore di macchina è responsabile del dipartimento, al di sotto del quale sono presenti il primo ufficiale di macchina, il secondo ufficiale di macchina e il terzo ufficiale di macchina.
- Reparto elettrico: è responsabile del funzionamento delle apparecchiature di condizionamento dell'aria e delle apparecchiature elettriche sulla nave da crociera. Nel dipartimento elettrico lavorano tecnici specializzati per le apparecchiature di climatizzazione e ingegneri elettrici.
- Reparto di refrigerazione: l'ingegnere di macchine frigorifere è responsabile del reparto di refrigerazione.

Per quanto riguarda il dipartimento sanitario, le normative marittime relative alla gestione sanitaria a bordo delle navi richiede che siano presenti almeno un medico e più infermieri per qualsiasi nave con più di 10 passeggeri. Il dipartimento sanitario della nave da crociera è principalmente responsabile di garantire assistenza medica ai passeggeri e all'equipaggio. Sulle grandi navi da crociera sono presenti un medico primario, un medico di base, infermieri, farmacisti, fisioterapisti e dentisti. È fondamentale che il medico di bordo gestisca adeguatamente l'utilizzo dei farmaci, facendo attenzione alle specifiche, al dosaggio e agli effetti collaterali dei farmaci utilizzati.

Il reparto alberghiero è destinato ai servizi per i passeggeri e comprende principalmente la reception, i ristoranti, i bar, il casinò, le cucine, i magazzini e altre aree della nave. Le posizioni lavorative del dipartimento alberghiero di bordo sono simili a quelle di Hotel e Resort di terra, ma hanno a disposizione un numero molto più elevato di dipendenti. Il dipartimento alberghiero è gestito dall'Hotel Director, il quale deve possedere conoscenze professionali riguardo le navi da crociera e la gestione alberghiera, per guidare il suo team di professionisti e garantire un servizio di alto livello ai passeggeri durante la crociera. I dipendenti del reparto alberghiero sono generalmente indicati come "Personale di crociera".

1.3 Gestione del Personale

A bordo di una nave da crociera, la gerarchia è di fondamentale importanza. Secondo la legge ognuno a bordo risponde delle proprie decisioni e dei propri atti e bisogna essere sempre pronti ad assumersi le responsabilità anche degli altri. Sulle navi passeggeri si devono svolgere tutte le mansioni e attività previste in un piccolo centro urbano. L'accesso ad una posizione di bordo è regolamentato da normative nazionali, comunitarie e internazionali. Le istituzioni nazionali responsabili del personale navigante sono il Ministero dei trasporti e le Capitanerie di porto¹⁹.

Nel codice della navigazione, il titolo quarto stabilisce le norme per il personale navigante:

- L'art.113 stabilisce che *"All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione dei trasporti e della navigazione"*.
- L'Art.118 sancisce che *"La gente di mare è iscritta in matricole"*.
- L'Art.119 stabilisce che *"Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai quindici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento"*.
- L'Art.120 sancisce i casi di cancellazione dalle matricole e dai registri. *"Alla cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare si procede per i seguenti casi: morte dell'iscritto, dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare"*

¹⁹ Fonte: https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf

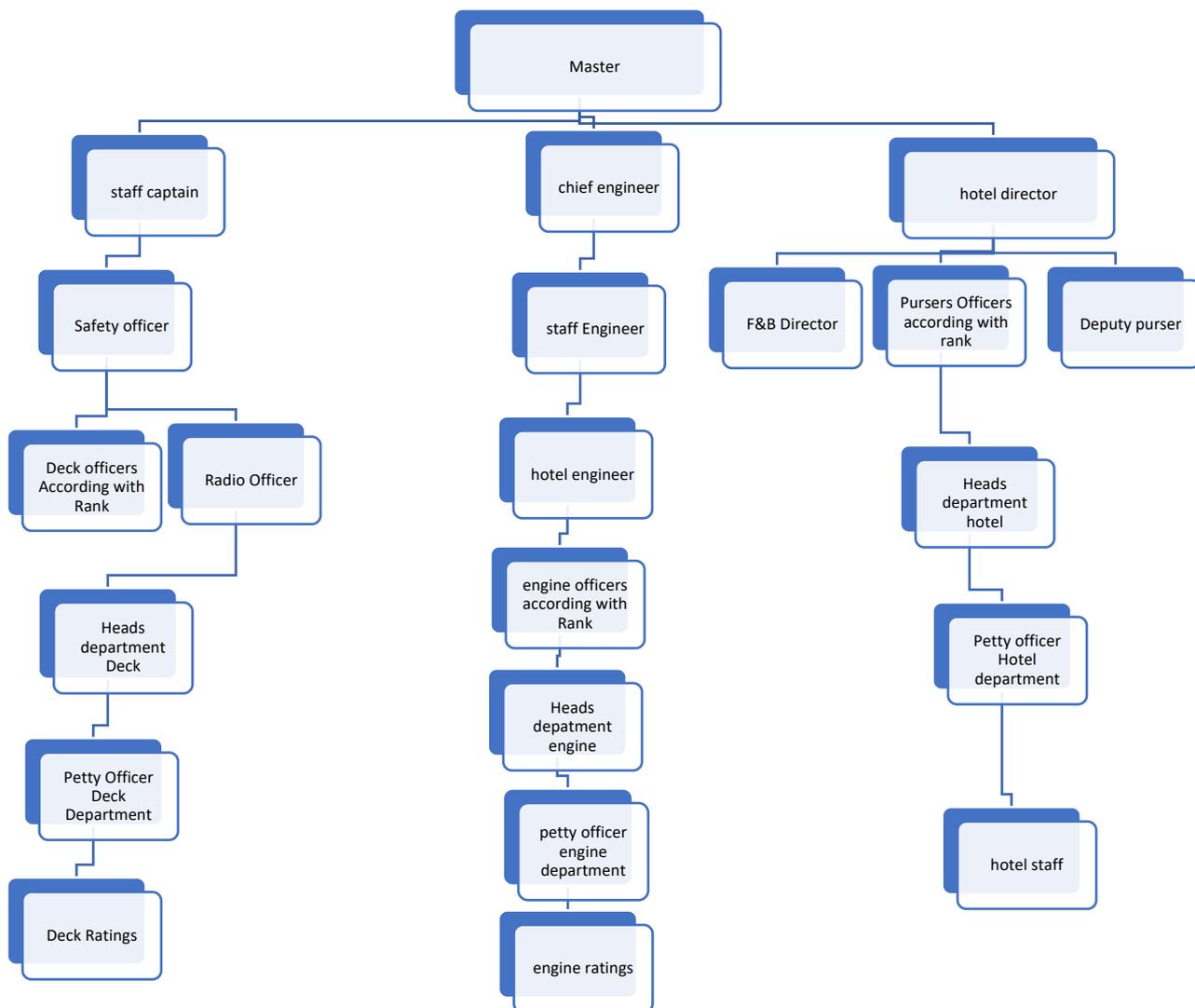
l'attività marittima, perdita della cittadinanza italiana, perdita permanente dell'idoneità fisica alla navigazione, condanna per alcuno dei reati che a norma del regolamento impediscono l'iscrizione nelle matricole, cessazione dall'esercizio della navigazione.”

- L'Art. 122 indica i Documenti di lavoro del personale marittimo. *“La gente di mare è munita di un libretto di navigazione.”*
- L'Art. 123 definisce i titoli professionali del personale marittimo. *“Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione”*. Tuttavia, il Decreto del 30 novembre 2007 *Qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare* ha rivoluzionato questi titoli.²⁰

Generalmente, è possibile raggruppare il personale navigante in tre categorie: la prima è costituita dal personale addetto ai servizi di coperta, di macchina e ai servizi tecnici di bordo; la seconda comprende il personale addetto a varie tipologie di servizi come gli allievi comuni alberghieri, il personale sanitario, il personale di camera e il personale di cucina; il terzo ed ultimo gruppo comprende il personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

Gli ufficiali si dividono rispettivamente in Ufficiali di Macchina e Ufficiali di Coperta. Gli ufficiali di Macchina sono responsabili della manutenzione delle apparecchiature meccaniche ed elettriche presenti sulla nave, oltre che dell'apparato motore principale. Gli ufficiali di Coperta sono addetti alla conduzione nautica, alla sicurezza di bordo, al maneggio del carico e a tutte le altre attività gestionali di bordo.

²⁰ Fonte: https://www.esteri.it/mae/normative/normativa_consolare/serviziconsolari/navigazione/codice_navigazione_2002.pdf



1.3.1 Gli ufficiali di coperta

L'armatore

Nel codice della navigazione, l'armatore è colui che organizza l'attività della navigazione, ha l'esercizio della nave, in quanto titolare dell'impresa di navigazione²¹. L'armatore può essere lo stesso proprietario della nave o un'altra persona che acquista la detenzione

²¹ Il termine impresa utilizzato nel codice della navigazione ha un significato diverso rispetto al termine impresa utilizzato nel codice civile. Nel codice civile, viene definita impresa quell'attività economica organizzata al fine della produzione o dello scambio di beni o servizi. Nell'esercizio non sempre possono distinguersi tutti gli elementi che contraddistinguono l'attività commerciale, in quanto l'esercizio della nave non sempre avviene per finalità produttive o di scambio.

legale della nave. Solitamente, l'armatore si occupa anche dell'equipaggiamento e dell'allestimento della nave o in altri casi, il proprietario consegna all'armatore la nave già completamente equipaggiata. Un requisito essenziale per un armatore è quello di assumere la posizione di datore di lavoro dell'equipaggio. Questo esercizio, oltre che dall'armatore, può essere svolto anche da enti privati, enti pubblici o anche dallo Stato. L'armatore, prima di assumere l'esercizio, è tenuto a presentare una dichiarazione scritta all'ufficio del Comandante del compartimento marittimo d'immatricolazione della nave, contenente elementi d'individuazione della nave, le generalità dell'armatore e le generalità del proprietario²².

Il Comandante

Il comandante è il capo della nave e la massima autorità a bordo della nave. Possiede l'autorità legale di applicare le leggi marittime ed è autorizzato a far ciò dal Paese nel quale è stata registrata la nave. Il comandante ha la responsabilità totale sulla nave e deve assicurarsi che la nave sia idonea alla navigazione e garantire che siano eseguite correttamente le procedure e le operazioni per la navigazione. Deve assicurarsi che tutte le principali Norme, Codici, Regolamenti e Direttive a bordo siano tenute aggiornate e che i rapporti di bordo siano inviati nei tempi prestabiliti, in accordo con le istruzioni. Il comandante è responsabile dell'addestramento necessario per il personale a bordo durante l'imbarco e deve assicurare che la nave sia armata nel rispetto delle normative internazionali, di bandiera e di società. Deve, inoltre, assicurarsi che tutte le esercitazioni di emergenza vengano effettuate, per poter garantire un efficace risposta alle eventuali situazioni di emergenza a bordo. Il comandante è a capo delle manutenzioni della nave previste e concordate col Capo Marittimo e con l'Ispettore tecnico. Successivamente, è tenuto ad informare la Società delle riparazioni effettuate e di quelle necessarie.

In caso di non-conformità, incidenti o situazioni di pericolo, il comandante deve fare rapporto al DPA²³ e inoltrare all'ufficio ogni suggerimento di modifica o miglioramento

²² Fonte: Legislazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti, *Codice della navigazione*. URL: <https://www.fog.it/legislaz/cn-0265-0322.htm>

²³ Persona designata a terra (Designated Person Ashore, D.P.A).

dell'SMS²⁴. È a lui affidato il ruolo di attuare la politica della Società sulla Sicurezza e la Protezione dell'ambiente, incoraggiando e motivando adeguatamente l'equipaggio nel rispetto di tali norme. Il Comandante è, pertanto, responsabile di impartire ordini ed assicurarsi che ogni membro dell'equipaggio navigante sia in grado di rispettare il proprio ruolo e comunicare in merito ai doveri assegnatigli²⁵.

Primo ufficiale di coperta

Il primo ufficiale di coperta è incaricato del servizio di guardia, del controllo delle operazioni di movimentazione del carico e della zavorra, delle operazioni commerciali e della gestione e direzione del personale. È anche responsabile della sezione di coperta della nave e degli alloggi, dell'addestramento del personale e della manutenzione delle sistemazioni di salvataggio e antincendio di coperta. Compito del Primo ufficiale è stabilire relazioni con le autorità di terra e garantire il rispetto dell'SMS, ed assicurarsi che il personale di coperta operi in sicurezza nel rispetto delle procedure della Società.

Il comandante può affidare compiti e deleghe codificate al primo ufficiale, il quale sarà anche responsabile della vigilanza delle aperture a scafo e la loro chiusura dopo la partenza e, a sua volta, ha la responsabilità di comunicare immediatamente al comandante ogni pericolo o problema che possa minacciare la sicurezza della nave e la protezione dell'ambiente. È affidata al primo ufficiale anche la custodia dei documenti della nave e dei libretti di navigazione. Altro ruolo che solitamente è affidato al primo ufficiale di coperta è quello di Ufficiale alla sicurezza, che programma tutte le esercitazioni della sicurezza come previsto dagli strumenti statuari e procedure della nave, assicura che siano disponibili risorse sufficienti per tenere in stato di prontezza le attrezzature relative alla sicurezza e all'antiquinamento.

Secondo ufficiale di coperta

Il secondo ufficiale di coperta è, anch'esso, responsabile del servizio di guardia e delle operazioni di carica e scarica. Sulle navi dove non è presente il medico di bordo,

²⁴ Sistema di Gestione della sicurezza, SGS (Safety Management System, S.M.S).

²⁵ Fonte: https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf

gestisce la farmacia di bordo²⁶. Il secondo ufficiale esegue le prove, i controlli e le verifiche delle sistemazioni ed attrezzature di emergenza di competenza. Insieme al primo ufficiale, assicurano la sicurezza a bordo e l'efficienza delle attività della nave. Il secondo ufficiale è responsabile verso il Comandante della Pianificazione del viaggio²⁷.

Terzo ufficiale di coperta

Al terzo ufficiale di coperta è affidato il servizio di guardia, il controllo ed aggiornamento idrografia. Sono affidate al terzo ufficiale anche le pratiche amministrative inerenti all'equipaggio e la preparazione dei documenti nave di arrivo e partenza. In base alla logica della gerarchia, il terzo ufficiale eseguirà anche i compiti a lui delegati dai suoi superiori. Infine, esegue i controlli e le prove delle sistemazioni ed attrezzature di emergenza di sua competenza.

1.3.2 Gli ufficiali di macchina

Direttore di macchina

Il direttore di macchina è responsabile dell'apparato motore, dei macchinari della nave, degli ausiliari di scafo e degli impianti fissi antincendio. In quanto direttore del reparto di macchina è a lui affidata l'istruzione del personale di macchina. È, inoltre, responsabile della manutenzione e riparazione degli impianti, del servizio di sicurezza e degli impianti di esaurimento e di quelli fissi. È affidata al direttore di macchina tutta la documentazione della sezione macchina e la gestione dei combustibili e lubrificanti, al fine di assicurare alla nave l'autonomia necessaria²⁸.

Primo ufficiale di macchina

Per gli ufficiali di macchina è prevista la stessa gerarchia della sezione di coperta. Il primo ufficiale di macchina è responsabile della sezione di macchina in assenza del direttore, ed

²⁶ Fonte: https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf

²⁷ La pianificazione del viaggio deve essere effettuata secondo le norme dell'*ICS- Bridge Procedures Guide*. Il piano deve essere firmato dall'Ufficiale Navigatore e dal Comandante prima della partenza.

²⁸ *ibid.*

assume i compiti da lui delegati. Oltre del servizio di guardia, il Primo ufficiale di macchina è responsabile del personale e della loro preparazione riguardo il servizio tecnico e di sicurezza. Inoltre, gestisce e organizza gli interventi di riparazione della sezione macchina e le rimanenze di combustibile e dei bunkeraggi²⁹.

Secondo ufficiale di macchina

Il secondo ufficiale di macchina è responsabile del servizio di guardia, sorveglia i macchinari a lui affidati ed assume i compiti a lui delegati dal Direttore o dal Primo ufficiale. È a lui affidata la cura dell'inventario dei pezzi di ricambio e del magazzino; redige il libro dei lavori di manutenzione eseguiti dalla sezione macchina giornalmente ed aggiorna gli scadenziari delle ore di moto dei motori e degli impianti. Infine, collabora con il Primo ufficiale per le prove periodiche di emergenza e sicurezza.

Terzo ufficiale di macchina

Il terzo ufficiale di macchina è responsabile del servizio di guardia, della sorveglianza dei macchinari, e, in base alla logica della gerarchia, risponde alle deleghe dei superiori. Il terzo ufficiale gestisce la segreteria, i documenti della nave e del personale. Il controllo e l'analisi dell'acqua delle caldaie è affidato al terzo ufficiale che controllerà il raffreddamento dell'acqua e analizzerà gli oli lubrificanti in servizio nei vari apparati. Il terzo ufficiale collabora con il primo ed il secondo ufficiale nelle prove di emergenza di sua competenza.

1.3.3 Commissario di bordo

Le mansioni del commissario di bordo sono di particolare importanza per il regolare svolgimento di tutte le attività della nave. Egli, infatti, è responsabile di tutti quei servizi che vanno dall'accoglienza dei passeggeri e la successiva sistemazione in cabina, all'amministrazione e gestione del personale di camera e cucina, passando per la ristorazione e tutte le attività di intrattenimento della nave da crociera. Inoltre, l'ufficiale commissario è incaricato di supervisionare i servizi di camera relativi alla pulizia.

²⁹ *ibid.*

1.3.4 Medico di bordo

Il medico di bordo, quando imbarcato, gestisce l'ambulatorio di bordo e la farmacia di bordo. Durante la navigazione, è responsabile dell'assistenza sanitaria ai passeggeri e all'equipaggio. Il medico di bordo è tenuto alla compilazione del giornale sanitario e dei referti medici per gli infortuni, e ad offrire servizio ambulatorio di quattro ore al giorno³⁰.

1.3.5 Regolamento per l'equipaggio

Il personale a bordo di una nave da crociera, è sempre presente, e, in caso di necessità, potrà essere chiamato in ogni momento. Ogni membro dell'equipaggio è tenuto ad attenersi ad un codice di comportamento. La violazione delle regole come, ad esempio, quelle riguardanti la sicurezza, le esercitazioni antincendio o di abbandono nave, oppure condotte inappropriate come discriminazione verso ospiti, colleghi su razza o religione, qualsiasi forma di molestia sessuale, comportamenti rissosi o scabrosi, potranno portare al licenziamento, qualsiasi sia il ruolo occupato sulla nave. Una prima trasgressione del codice comportamentale, sarà ammonita con un richiamo scritto dal comandante. La seconda, sarà ammonita con un secondo richiamo; la terza sarà notificata attraverso un ultimo richiamo da parte del Comandante e ciò causerà il licenziamento dalla compagnia di crociera. La condotta dei membri dell'equipaggio è valutata dai rispettivi supervisori di reparto al termine del contratto, oppure, in caso di nuove assunzioni, dopo il periodo di prova. Il personale è valutato riguardo le prestazioni sul lavoro, la puntualità, la condotta e la conoscenza della lingua. Trattandosi di lavori ad alte responsabilità, ma che sottopone il personale ad un'intensa pressione psicologica, una delle caratteristiche delle politiche delle navi da crociera è quella di promuovere il personale, man mano che questi diventino più abili nel lavoro. Dopo aver ricevuto un'eccellente valutazione dai supervisori, è possibile ottenere premi e promozioni, che incentivano il personale ad impegnarsi quotidianamente nel proprio lavoro³¹.

³⁰ Fonte: https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf

³¹ Fonte: https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf

1.3.6 Contratto di lavoro

Il contratto di lavoro definisce gli orari di lavoro, i compiti da svolgere e le remunerazioni, pattuiti tra le confederazioni degli armatori ed i sindacati marittimi nel rispetto dei termini stabiliti dalla MLC (Maritime Labour Convention, 2006).³² Il contratto di lavoro dei marittimi si differenzia a seconda della tipologia di nave, per tipo di compagnia di armamento e, talvolta, per grado. La legge del 27 febbraio 1998, n.30, codifica la conversione in legge del decreto-legge del 30 dicembre 1997, n.457³³, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione. Questa serie di norme porta nella legislatura italiana le regole della globalizzazione e abroga la riserva di nazionalità che il codice imponeva alle navi battendo bandiera italiana, per la composizione degli equipaggi. Inoltre, la legge stabilisce che le navi imbarcheranno almeno un allievo ufficiale di coperta e di macchina, e che almeno sei membri dell'equipaggio saranno italiani. Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione sono stati sostituiti dal seguente: "Il ministero dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione". Ogni membro dell'equipaggio, dunque, firmerà un contratto di lavoro, contenente il nome della Compagnia e il nome della nave, la posizione a bordo, la durata del contratto, la remunerazione, le condizioni e le obbligazioni, le ore di lavoro e di guardia, periodi di prova e licenziamento. Verrà richiesto, a tutti i membri, un esame fisico, il passaporto e un libretto di navigazione in corso di validità.

1.4 Gestione della sicurezza e dell'ambiente

Per i viaggiatori a bordo di una nave da crociera, la sicurezza in navigazione è uno degli aspetti più importanti. Migliorare la gestione della sicurezza garantisce il regolare svolgimento delle attività e la totale sicurezza per i passeggeri a bordo della nave. A bordo di ogni nave è presente il Comitato per la Sicurezza di Bordo. La *Cruise Line*

³² *ibid.*

³³Fonte: www.Normattiva.it

International Association (CLIA), che raggruppa tutte le più grandi compagnie di crociera, possiede un comitato di sicurezza costituito da agenti di sicurezza aziendali, molti dei quali sono in possesso di una formazione militare. Il comitato si riunisce solitamente ogni sessanta giorni per discutere, in collaborazione con le forze dell'ordine e rappresentanti del governo, della sicurezza navale e portuale, dei regolamenti e del rispetto e applicazione delle normative. Le agenzie più note sono *U.S Coast Guard, Customs and Border Protection, Transport Department, Office of Naval Intelligence*.

Inoltre, la CLIA si impegna nella totale trasparenza nella denuncia dei crimini verificatisi a bordo, riferendo volontariamente qualsiasi accusa di crimine che coinvolga cittadini americani, indipendentemente dalla posizione geografica e dalla bandiera della nave. Per tutti i crimini che coinvolgono cittadini stranieri al di fuori delle acque statunitensi, la CLIA garantisce che il paese d'origine della vittima avrà piena autorità di indagare, nonché le forze dell'ordine locali e il paese in cui la nave è stata registrata.

Tuttavia, ogni nave da crociera deve essere realizzata, equipaggiata e viaggiare rispondendo ai severi dettami del trattato marittimo internazionale noto come Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS), stilata dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), l'Agenzia delle Nazioni Unite che si occupa della navigazione³⁴.

1.4.1 Definizioni della gestione della sicurezza

La *Cruise Safety* (sicurezza della nave) assicura che durante la navigazione tutte le persone, le cose, la nave, gli ambienti coinvolti non riscontrino pericoli, minacce o incidenti.

La gestione della sicurezza di bordo (*Cruise safety management*) comprende tutti i programmi, i sistemi organizzativi e le attività di controllo atti a garantire la sicurezza a bordo della nave.

Obiettivo principale della gestione della sicurezza è quello di migliorare le capacità tecniche di gestione degli addetti alla sicurezza della nave, sia a bordo che in porto, identificare ipotetici pericoli e stabilire efficaci misure di sicurezza. Oggi è

³⁴ Fonte: www.msccruises.com

importante stabilire una distinzione tra i due termini riferiti alla sicurezza della navigazione: *Safety* e *Security*.

La *safety*, sicurezza della navigazione in senso stretto e salvaguardia della vita umana in mare, pone al centro la nave con particolare riguardo alle sue caratteristiche, quali la sua costruzione, galleggiabilità, stabilità, propulsione e governo, servizi, armamento, dotazioni di sicurezza, protezione attiva e passiva contro gli incendi e preparazione degli equipaggi.

La *security* riguarda, invece, la sicurezza intesa quale: combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali. L'industria crocieristica segue protocolli di sicurezza complessi, sia prima della partenza che in navigazione. I passeggeri, l'equipaggio e i bagagli devono superare rigorosi controlli di sicurezza prima dell'imbarco. Oltre alla videosorveglianza e ai contatti di emergenza disponibili a bordo 24 ore su 24, le navi da crociera presentano manifesti ufficiali che contengono l'elenco di tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio presenti a bordo della nave. Per accedere alla nave è richiesto un documento di identità e solo i passeggeri muniti di biglietto, l'equipaggio e chi presente in un elenco precedentemente approvato possono accedervi. Il personale di sicurezza della nave è eccezionalmente qualificato e deve essere disponibile 7 giorni su 7, in qualsiasi momento.

Parlando di *Safety e Security*, l'industria crocieristica ha, negli anni, raggiunto record invidiabili, classificando le navi passeggere tra le modalità di trasporto più sicure al mondo. Un'indagine condotta da *GP Wild* che analizza gli incidenti operativi delle navi da crociera mostra che mentre la capacità mondiale delle navi da crociera è cresciuta di oltre il 55% dal 2009 al 2018, nello stesso periodo il numero di incidenti operativi è calato del 37%, accrescendo, in questo modo, l'affidabilità e la sicurezza delle navi da crociera come mezzo di trasporto passeggeri³⁵.

³⁵ Fonte: Cruise Line International Association (CLIA).



Figura 2. Sicurezza delle navi da crociera.

Fonte: CLIA. URL: <https://cruising.org/about-the-industry/policy-priorities/safety-at-sea>

A tal riguardo ogni Stato controlla le proprie navi e rilascia direttamente o tramite organismi di classifica debitamente autorizzati i certificati di sicurezza che abilitano la nave alla navigazione (c.d. attività di “Amministrazione di bandiera” o “*Flag State Control*” – FSC). Tale attività assume importanza fondamentale se si tiene conto che la responsabilità sulla conformità della nave alle normative in materia di sicurezza della navigazione ricade comunque in capo alla Stato di bandiera, nel nostro caso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto (Guardia Costiera), indipendentemente dall’organismo che effettua le visite a bordo o che rilascia la certificazione di sicurezza. In ambito internazionale, inoltre, esistono appositi accordi regionali fra Stati rivieraschi che stabiliscono le procedure per il controllo delle navi straniere che battono bandiera diversa di quella dello Stato del porto di approdo (c.d. attività di “*Port State Control*” – PSC)³⁶.

³⁶ Il complesso di attività di controllo sulla sicurezza della navigazione e della prevenzione dall’inquinamento marino prodotto da navi a bordo di unità di bandiera nazionale.

In Italia, sia l'attività di *Flag State Control* che l'attività di *Port State Control* è svolta dal personale della Guardia Costiera debitamente qualificato e abilitato in base alla tipologia di visita o verifica da effettuare. Relativamente all'attività di Flag, per le navi adibite a viaggi nazionali (non soggette alle Convenzioni internazionali), il personale del Corpo partecipa e presiede a tutte le commissioni di visita previste per il rilascio/rinnovo della certificazione di sicurezza, applicando la legislazione nazionale e comunitaria. Per le navi nazionali adibite a viaggi internazionali (soggette alle convenzioni internazionali), l'attività ispettiva risulta parzialmente delegata, in forza del Decreto Legislativo 104/2011, dall'Autorità competente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Ambiente) ad organismi di classifica riconosciuti a livello europeo (ai sensi del Reg.(CE) 391/2009)³⁷. Ciò nonostante, il personale della Guardia Costiera, debitamente qualificato, può intervenire alle visite ispettive finalizzate al rilascio/rinnovo dei certificati di sicurezza, soprattutto ove il rilascio del certificato è di competenza dell'Autorità marittima o consolare all'estero.

In linea generale, inoltre, in concomitanza con il rilascio/rinnovo dei certificati di sicurezza, in possesso delle navi, il personale del Corpo effettua specifica e dedicata attività ispettiva su tutte le navi nazionali e verifica la preparazione dell'equipaggio, espletando, ove prevista e con cadenza annuale, anche la visita ai servizi di bordo di cui all'articolo 30 del DPR 435/91.

Accanto all'attività di bandiera (Flag) si pone, altresì, l'attività di *Port State Control* (PSC). L'Italia ha aderito nel 1982 al Memorandum di Parigi e successivamente con Decreto Legislativo 53/2011, ha recepito la direttiva 2009/16/CE sul controllo da parte dello Stato di approdo. In particolare, il personale della Guardia Costiera (Ufficiali e Sottufficiali), debitamente formato e abilitato, espleta attività ispettiva sulle navi straniere che toccano i porti nazionali, nel rispetto della sopra citata normativa e delle istruzioni emanate nell'ambito del Segretariato del Paris Mou, al fine di verificare che le navi ispezionate siano pienamente conformi alle normative internazionali vigenti con

³⁷ Fonte: *Approfondimento sulla sicurezza della navigazione*. URL: <https://www.nauticareport.it/public/Approfondimento%20sulla%20Sicurezza%20della%20navigazione.Pdf>

l'obiettivo di eliminare le navi sub-standard. Il personale del Corpo abilitato PSC svolge, altresì, le visite previste dalla direttiva 1999/35/CE (recepita dal Decreto Legislativo 28/2001) relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei traghetti ro-ro e sulle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea con porti nazionali, indipendentemente dalla bandiera che battono³⁸.

1.4.2 Istituzioni Nazionali

Capitaneria di porto- Guardia costiera: Il Corpo delle Capitanerie di Porto è l'organo tecnico centrale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (secondo l'accezione anglosassone di safety of navigation) e della sicurezza marittima (Maritime security). Queste funzioni sono esercitate dal Corpo in virtù di una serie di precetti normativi, primo fra tutti l'art. 3 della Legge 84/94, attraverso il 6° Reparto – Sicurezza della Navigazione che segue lo sviluppo della normativa internazionale, comunitaria e nazionale, ne cura l'applicazione e svolge le funzioni d'indirizzo, coordinamento e controllo nei confronti sia del cluster marittimo sia degli Uffici periferici che, a loro volta, esercitano le funzioni operative di ispezione e certificazione statutaria del naviglio nazionale e di controllo sul naviglio straniero. All'interno del 6° Reparto, il I Ufficio "Normativa nazionale, internazionale e Port State Control", suddiviso in tre sezioni (1^ Sezione – Normativa internazionale e nazionale, 2^ Sezione - Sinistri marittimi e 3^ Sezione – Port State Control), ha lo scopo principale di sviluppare la normativa di settore in materia di sicurezza della navigazione, al passo con gli altri Stati membri dell'International Maritime Organization (IMO) ed in linea con le posizioni europee e, per gli aspetti di PSC, in aderenza alle direttive e regolamenti comunitari e alle decisioni del Committee del Memorandum di Parigi. In tale contesto il personale partecipa a diversi meeting/workshop e/o seminari presso l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima

³⁸ Fonte: *Approfondimento sulla sicurezza della navigazione*. URL:

<https://www.nauticareport.it/public/Approfondimento%20sulla%20Sicurezza%20della%20navigazione.pdf>

(Lisbona), nonché agli incontri in ambito IMO (Comitati e Sottocomitati) e Paris MOU (Technical Evaluation Group e PSC Committee)³⁹.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: direzione generale del trasporto marittimo, lacuale e fluviale. Il ministero è a capo delle attività relative ai trasporti, viabilità e logistica sul territorio e che includono navigazione, sicurezza e trasporto marittimo e nelle vie d'acqua interne. Nello svolgere le proprie competenze, si occupa di collaborare con il Corpo delle Capitanerie di porto e con il Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Il ministero è diviso in due dipartimenti: il dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale e il dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici. Tra le strutture organizzative del dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale vi è la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne⁴⁰.

Guardia di finanza: Polizia finanziaria aerea e marittima; in Italia la Guardia di finanza costituisce il più efficace organismo per la tutela degli interessi economico-finanziari dello Stato e dell'Unione Europea sul mare.

1.4.3 Istituzioni Internazionali: International Maritime Organization (IMO)

Nel 1948, a Ginevra, nasce l'*Inter-Gouvernemental maritime Consultative Organization* che elabora la Convenzione sulla Sicurezza del 1948. Nel 1958, essa diventa un organo più determinante come International Maritime Organization (IMO). Organizzata in assemblea deliberante l'IMO inizia ad emanare normative sempre più specifiche, che diventano obbligatorie attraverso un metodo consensuale di accettazione da parte della maggioranza degli Stati membri dell'Organizzazione.

L'IMO è l'Agenzia delle Nazioni Unite responsabile del miglioramento della Sicurezza a bordo e della prevenzione dell'inquinamento ambientale dovuto alle navi. I suoi obiettivi e la sua politica sono definiti dalla 21° sessione, infatti nel 1999 la 21°

³⁹ Fonte: <https://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/Pages/sicurezza-della-navigazione.aspx>

⁴⁰ Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. URL: www.mit.gov.it

sessione dell'Assemblea ha adottato la risoluzione A.900(21). L'IMO stabilisce standard internazionali di sicurezza marittima, in porto e a bordo. Prima della promulgazione di tali norme, le compagnie di crociera affidavano la sicurezza della nave a piani di sicurezza istituiti ed approvati dalla Guardia Costiera statunitense in vigore dal 1996 e hanno costituito la base della sicurezza di bordo fino agli eventi del 11 settembre 2001⁴¹.

Tra i principali obiettivi dell'IMO sono:

- Individuare le tendenze che possono compromettere la sicurezza delle navi e la salvaguardia dell'ambiente ed attivare gli strumenti idonei per mitigarle o eliminarle. I principi della sicurezza devono compenetrare qualsiasi momento dell'attività e conduzione delle navi.
- Attivarsi per l'accettazione degli annessi alla Marpol⁴² non ancora entrati in vigore.
- Sviluppare una cultura della sicurezza e dell'ambiente.
- Promuovere un'intensificazione degli sforzi dei Governi e degli operatori per la prevenzione e la soppressione di ogni atto illegale che comprometta la sicurezza della nave, di chi è a bordo e dell'ambiente (il terrorismo sui mari, la pirateria, l'aggressione armata delle navi, il traffico illecito delle droghe, l'emigrazione clandestina).
- Informare le persone.
- Assicurare l'effettiva uniforme applicazione delle esistenti normative dell'IMO.

1.4.4 International Safety Management Code (ISM)

Il grande lavoro di regolamentazione portato avanti dall'Imo, doveva essere rispettato da tutti gli stati. Tuttavia, nella pratica tali normative erano rispettate solo gli stati avanzati politicamente ed in possesso di organizzazioni valide; nei così detti "Stati ombra", la regolamentazione restava solo sulla carta. Da qui la necessità non solo di creare norme e leggi di regolamentazione, ma anche di farle rispettare.

⁴¹ Fonte: https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf

⁴² Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da Navi (Marpol).

Nasce così lo “International Safety Management Code” (ISM). Lo scopo dell’ISM è quello di fornire un codice internazionale per la gestione della sicurezza, delle operazioni delle navi e per la prevenzione dell’inquinamento delle acque.

Le origini del codice sono riconducibili agli anni Ottanta del Ventesimo secolo, quando, indagini approfondite riguardo gli incidenti in mare, avevano dimostrato come la maggior parte di questi fossero scaturiti da una mancanza di efficienza nel sistema gestionale.

Nel 1994, la SOLAS ha adottato il Codice ISM e nel 1998 è stato richiesto a tutte le maggiori comunità di navigazione commerciale di essere in regola con il codice. Per poter rispettare il Codice ISM, è richiesto ad ogni nave di essere munito di un Safety Management System (SMS), ovvero di un sistema di gestione della sicurezza⁴³.

Dunque, lo scopo principale del Codice ISM è quello di promuovere un modello internazionale di procedure e norme, per garantire una gestione sicura e prevenire ogni forma di inquinamento e danni all’ambiente, per tutelare la sicurezza della nave e prevenire infortuni e perdite di vite umane. Tra gli obiettivi del Codice vi è anche quello di accrescere le capacità del personale nella gestione della sicurezza sia a bordo che a terra, preparandolo ad affrontare ogni emergenza riguardo la sicurezza e la protezione dell’ambiente. Ciascun membro dell’equipaggio deve attenersi alle regole e alle procedure operative relative alla sicurezza e alla prevenzione dell’inquinamento.

1.5 Gestione dell’Ambiente: inquinamento delle acque

Nessun settore ha più interesse nella protezione degli oceani che navighiamo e dei luoghi che visitiamo di quello crocieristico. Non si tratta semplicemente di una responsabilità individuale, operare in modo sostenibile è un imperativo aziendale che ogni compagnia di crociera dovrebbe includere nelle proprie strategie operative. La sostenibilità economica, ambientale e culturale è di massima importanza per l’industria delle crociere. Ogni giorno, l’industria crocieristica globale lavora duramente per la protezione

⁴³ Fonte: <http://www.stbroker.it/wp-content/uploads/2016/09/Il-codice-ISM.pdf>

dell'ambiente e per preservare le destinazioni turistiche attraverso una gestione innovativa e stringendo solide partnership strategiche⁴⁴.

Il turismo può essere definito come «l'insieme dei fenomeni che sono causati dal movimento temporaneo e volontario di singoli individui o di gruppi verso luoghi che non siano la loro abituale residenza, ai fini di ricreazione e/o arricchimento culturale». ⁴⁵ Si parla oggi di *turismo sostenibile*, nato dall'esigenza di sviluppare dinamiche turistiche che soddisfino i bisogni dei turisti e delle regioni ospitanti ma che, allo stesso tempo, siano in grado di proteggere e migliorare le opportunità per il futuro. Il turismo sostenibile può essere definito come «una tipologia di turismo che dovrebbe portare alla gestione integrata delle risorse in modo che tutte le necessità, economiche, sociali ed estetiche possano essere soddisfatte mantenendo al tempo stesso l'integrità culturale, i processi ecologici essenziali, la diversità biologica e le condizioni di base per la vita». ⁴⁶Essendo l'industria crocieristica strettamente connessa al settore turistico, oltre che di turismo sostenibile, oggi è possibile parlare di *turismo crocieristico sostenibile*. Le maggiori compagnie di crociera stanno portando avanti importanti collaborazioni con gruppi ambientalisti e Organizzazioni non governative globali. Ad esempio, attraverso la sua partnership con l'UNESCO, *Seabourn* promuove il turismo sostenibile nei siti del patrimonio mondiale, offrendo agli ospiti conferenze educative a bordo delle navi da crociera, tenute da esperti dei siti del patrimonio dell'UNESCO. Inoltre, offre visite guidate, sostenendo finanziariamente i siti del patrimonio. Dal 2014, la *Carnival Corporation* sostiene il programma "Mapping Ocean Wealth" del The Nature Conservancy, che traccia i benefici degli habitat oceanici, come le barriere coralline e le mangrovie e promuove la conservazione ambientale di queste preziose risorse. Nel 2018, la *Norwegian Cruise Line* è entrata a far parte della *Trash Free Seas Alliance* dell'Ocean Conservancy, che riunisce tutti i leader del settore, quali ambientalisti e ricercatori, per creare un forum incaricato di stabilire soluzioni efficaci per eliminare i rifiuti dall'oceano. La compagnia norvegese intende, inoltre, vietare l'utilizzo di cannuce di plastica sulle

⁴⁴ Fonte: <https://cruising.org/about-the-industry>

⁴⁵ Fonte: "Organizzazione mondiale del turismo" (UNWTO).

⁴⁶ *ibid.*

sue 26 navi da crociera⁴⁷. Nel 2017, la CLIA ha aderito alla *U.S Wildlife Trafficking Alliance*, invitando ed incitando i passeggeri a non acquistare prodotti illegali che danneggino la fauna selvatica.

Con l'avanzare delle innovazioni tecnologiche in ambito ambientale, il settore crocieristico ha adottato misure innovative per migliorare la sostenibilità. Tra le tecnologie più innovative spiccano l'Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS), ovvero sistemi di pulizia dei gas di scarico, l'utilizzo di combustibili fossili migliori per l'ambiente, frantumatori per rifiuti alimentari, del vetro, alluminio e cartone, separatori di prodotti e il loro riciclo, apparecchiature per la riduzione dello scarico liquido. Gli EGCS sono progettati per rimuovere il 99% di zolfo ed oltre il 50% di sostanza particellare, compreso il carbonio elementare ed organico, delle emissioni delle navi. I filtri catalitici e altri sistemi riducono ulteriormente le sostanze particellari di oltre il 30% e gli ossidi di azoto del 10%. Gli EGCS fanno parte della strategia del settore crocieristico e navale atta a soddisfare il tetto massimo di zolfo consentito e stabilito dall'IMO, che entrerà in vigore nel 2020. Il settore crocieristico è stato uno dei primi ad adottare la tecnologia EGCS. Ben 111 navi, con una capacità di oltre 305.000 passeggeri, sono state dotate di EGCS. Ulteriori 12 navi sono state modificate e modernizzate con EGCS e 27 nuove navi, dalla capacità di quasi 100.000 passeggeri, saranno progettate con EGCS. Inoltre, diverse tecnologie aiutano a purificare il flusso di acqua corrente, tra cui la filtrazione a maglia fine, la purificazione dell'acqua, la separazione centrifuga e l'uso di un agente chiarificante che combina le particelle per garantire una filtrazione più efficace. Infine, i residui del filtro dell'acqua e del processo del serbatoio vengono smaltiti negli impianti portuali designati, mai nell'oceano.

Anche alcuni tipi di carburante sono appositamente formulati per ridurre in maniera significativa le emissioni rispetto a quelli tradizionali. Le navi da crociera stanno via via utilizzando queste tipologie di carburanti, specialmente nelle acque sensibili designate dall'IMO come "Aree a controllo delle emissioni" (ECAs⁴⁸). In particolare, le navi da crociera utilizzano gasolio per uso marittimo in molte regioni per attenersi alle

⁴⁷ Fonte: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284417292>

⁴⁸ Emissions Control Areas (ECAs).

ECAs e dove richiesto dalla normativa. Le navi possono utilizzare anche olio combustibile a bassissimo contenuto di zolfo, riducendo ulteriormente le emissioni. Le aree a controllo di emissioni stabilite dalla Convenzione MARPOL comprendono il Nord America e la zona del Mar dei Caraibi. Tuttavia, dal primo gennaio 2020 l'IMO introdurrà in tutto il mondo, in tutte le acque esterne alle aree ECA, il limite dello 0,5% delle emissioni di zolfo.

In quanto custode della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento del mare causato dal petrolio del 1954, oltre che di sicurezza marittima, l'IMO ha iniziato a farsi carico dei problemi concernenti l'inquinamento e successivamente adottato un'ampia gamma di misure preventive per il controllo dell'inquinamento causato dalle navi e per mitigare gli effetti di eventuali danni che possono verificarsi a seguito di operazioni marittime o incidenti. Dei 51 punti del trattato per la regolamentazione del trasporto marittimo internazionale che l'IMO ha adottato finora, 21 sono rivolti all'ambiente. L'obiettivo primario dell'operato dell'IMO è la prevenzione dell'inquinamento marino causato dal petrolio, che nel 1973 ha portato all'adozione della prima convenzione antinquinamento: la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'Inquinamento causato dalle navi (MARPOL). La MARPOL definisce alcune aree marine come "aree speciali" in cui, per motivi tecnici relativi alle loro condizioni oceanografiche ed ecologiche e al loro traffico marittimo, è richiesta l'adozione di speciali metodi obbligatori per la prevenzione dell'inquinamento marino. Ai sensi della Convenzione, queste aree speciali sono dotate di un livello di protezione più elevato rispetto ad altre aree marine. Negli anni la Convenzione MARPOL è stata più volte modificata, includendo regolamentazioni relative all'inquinamento da sostanze chimiche e altre sostanze nocive, immondizia, acqua reflue e, ai sensi dell'annesso VI del 1997, all'inquinamento dell'aria.

Altri strumenti internazionali di competenza dell'IMO regolano la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (Convenzione OPRC e Protocollo OPRC-HNS del 2000), il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (Convenzione AFS), prevenzione dei potenziali effetti devastanti della diffusione di organismi acquatici nocivi invasivi trasportati dalle acque di zavorra delle navi (Convenzione BWB), un riciclaggio

delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (Convenzione Internazionale di Hong Kong)⁴⁹.

Le emissioni zero sono l'obiettivo a lungo termine dell'industria delle crociere, sia per le acque che per l'atmosfera, sia in mare, che in porto. L'origine potrebbe essere ricondotta all'introduzione delle normative sugli scarichi delle acque reflue in Alaska e nel Baltico circa 20 anni fa, seguite da restrizioni sulle emissioni atmosferiche nei porti della costa occidentale, che hanno portato alle prime installazioni di energia costiera e al collaudo di impianti di lavaggio. Dal 2015, le cosiddette Aree di controllo delle emissioni di SO_x istituite dall'IMO hanno limitato il contenuto di zolfo nei carburanti di origine marina allo 0,1%, ed entro il 2020 i regolamenti IMO fisseranno un limite di zolfo globale allo 0,5% per i carburanti marini (per tutte le zone al di fuori delle ECA), rispetto all'attuale limite del 3,5% in vigore dal 2012. Per adempiere alle norme, le navi dovranno operare con carburante a basso contenuto di zolfo o, se funzionano con olio combustibile pesante, utilizzare attrezzature per la pulizia dei gas di scarico o carburanti alternativi, incluso il GNL⁵⁰. Le nuove navi dovranno inoltre rispettare le restrizioni NO_x IMO di livello III nelle aree ECA e di livello II nelle aree al di fuori delle ECA. Seguiranno, inoltre, i requisiti dell'indice di progettazione dell'efficienza energetica 2020 e 2025, secondo cui le nuove navi dovranno possedere dal 20 al 30% in più di efficienza energetica, rispetto alle percentuali del 2015. Le nuove navi sono già avviate per raggiungere questi obiettivi, come dimostrato dalla presenza di centrali energetiche più efficienti, sistemi HVAC, oltre a piani di gestione dell'energia e operazioni più efficaci. I sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue hanno permesso una maggiore pulizia degli scarichi in mare. Nuovi sviluppi futuri prevedono di trasformare i rifiuti in energia, dopo esser stata bruciata come combustibile piuttosto che essere incenerita e incanalata nei fumaioli.

Allo stesso tempo, le comunità portuali si stanno preoccupando delle emissioni atmosferiche delle navi da crociera in porto. Le autorità norvegesi si sono attivate, al punto di dichiarare che i fiordi, sito patrimonio dell'UNESCO e destinazione popolare tra

⁴⁹ Fonte: International Maritime Organization (IMO).

URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>

⁵⁰ Gas Naturale Liquefatto (GNL).

le navi da crociera, saranno privi di emissioni entro il 2025. Tra gli obiettivi a lungo termine, l'IMO ha fissato il 2050 come data per la riduzione del 50% delle emissioni di CO2 da una base di riferimento del 2008, e ciò richiederà combustibili a basso contenuto di zolfo e depuratori. Pertanto, l'industria delle crociere è attivamente impegnata nello sviluppo di tecnologie e carburanti per ridurre le emissioni sia in mare che in porto. Finora, l'attenzione è focalizzata sul GNL come "prossimo" combustibile, ma il lavoro comprenderà anche miglioramenti delle celle a combustibile e tecnologie di stoccaggio dell'energia e dei combustibili come idrogeno, metanolo e ammoniaca per applicazione navale, nonché energia solare ed eolica. Il percorso verso le navi a zero emissioni potrebbe essere lungo, ma gli esperti sono certi che l'industria sarà in grado di realizzare questi obiettivi. A partire da gennaio 2020, le nuove regole dell'IMO entreranno in vigore in tutto il mondo. Il limite di zolfo per le navi che operano al di fuori delle aree ECA sarà ridotto allo 0,5%. Per adempire a tale obiettivo saranno avviate tre modalità: Installazione di uno *Scrubber*, ovvero un sistema di pulizia dei gas di scarico che ridurrà le emissioni del fumaio, consentendo alle navi di soddisfare le normative IMO 2020. Si dice che gli *Scrubber* abbiano un costo di circa 1,5 milioni di dollari ciascuno. L'installazione avviene durante il bacino di carenaggio; un'altra modalità sarà quella di bruciare MGO, gasolio per uso marittimo, un combustibile a basso contenuto di zolfo già ampiamente utilizzato nelle Aree di controllo delle emissioni. Le MGO sono più costose dell'HFO e si prevede che i prezzi aumenteranno in modo significativo nel 2020 a causa del picco della domanda. Delle 20.000 navi oceaniche, solamente da 3.000 a 4.000 navi saranno dotate di *Scrubber* entro il 2020, il che cambierà le dinamiche di acquisto del carburante. Infine, un certo numero di navi da crociera e navi portacontainer sarà alimentato a GNL, o LNG, entro il 2020. La gestione della catena di distribuzione resterà la sfida più grande.

Cruise Line	Ship	Cost	Tonnage	Capacity	Yard	Sailing	Delivery	Year
Costa Cruises	Smeralda	\$950	183.900	5.000	Meyer Turku	Europe	October	2019

Carnival	Mardi Gras	\$950	183.900	5.000	Meyer Turku	TBA	Carib	2020
P&O Cruises	Iona	\$950	183.900	5.200	Meyer	TBA	TBA	2020
Aida Cruises	Unnam ed	\$950	183.900	5.400	Meyer	TBA	Spring	2021
Viking Ocean	Unnam ed	TBD	TBD	TBD	VARD	TBD	Q2	2021
Ponant	Unnam ed	\$324	30.000	270	VARD	World	Q2	2021
Costa Cruises	Unnam ed	\$950	183.900	5.200	Meyer Turku	TBA	TBA	2021
Disney	Unnam ed	\$900	140.000	2.500	Meyer	TBA	TBA	2021

Cruise Line	Ship	Cost	Tonnage	Capacity	Yard	Sailing	Delivery	Year
Royal Caribbean	Unnamed	\$1.100	200.000	5.000	Meyer Turku	TBA	Q2	2022
Viking Ocean	Unnamed	TBD	TBD	TBD	VARD	TBD	Q2	2022
Carnival	Unnamed	\$950	183.900	5.000	Meyer Turku	TBA	TBA	2022
Disney	Unnamed	\$900	140.000	2.500	Meyer	TBA	TBA	2022
MSC Cruises	Unnamed	\$1.200	200.000	5.400	Chantiers	TBA	TBA	2022
P&O Cruises	Unnamed	\$950	183.900	5.200	Meyer	TBA	TBA	2022

Aida Cruises	Unnamed	\$950	183.900	5.400	Meyer	TBA	Spring	2023
Disney	Unnamed	\$900	140.000	2.500	Meyer	TBA	TBA	2023
MSC Cruises	Unnamed	\$1.000	177.100	4.888	STX France	TBA	TBA	2023
Princess	Unnamed	\$1.000	175.000	4.300	Fincantieri	TBA	TBA	2023
Royal Caribbean	Unnamed	\$1.100	200.000	5.000	Meyer Turku	TBA	Q2	2024
MSC Cruises	Unnamed	\$1.200	200.000	5.400	Chantiers	TBA	TBA	2024
TUI	Unnamed	\$950	161.000	4.000	Fincantieri	TBA	TBA	2024
MSC Cruises	Unnamed	\$1.200	200.000	5.400	Chantiers	TBA	TBA	2025
Princess	Unnamed	\$1000	175.000	4.300	Fincantieri	TBA	TBA	2025
MSC Cruises	Unnamed	\$1.200	200.000	5.400	Chantiers	TBA	TBA	2026
TUI	Unnamed	\$950	161.000	4.000	Fincantieri	TBA	TBA	2026

Tabella 1. IN MILLIONS GNL ORDERBOOK; Fonte: Cruise Industry News: Cruise 101

URL: www.CruiseIndustryNews.com

Il 29 giugno 2017 è stata annunciata l'istituzione della *Global Industry Alliance*, un'azione coordinata di gruppi industriali operanti nel settore navale volta ridurre l'impatto del settore navale. Fanno parte di questo gruppo ABB Engineering (Shanghai) Ltd, DNV GL SE, Lloyd's Register EMEA, MarineTraffic, MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Ricardo UK Ltd, Royal Caribbean Cruises Ltd, Shell International

Trading and Shipping Company Limited, Silverstream Technologies, Stena AB, Total Marine Fuels Pte Ltd, Wärtsilä Corporation, Winterthur Gas & Diesel Ltd e Grimaldi Group. L'azione prevista riguarderà la ricerca e lo sviluppo; la condivisione di sviluppi tecnologici, scambi di informazioni e iniziative positive nel settore marittimo volti ad una industria marittima a basse emissioni.⁵¹



Figura 3. Emissions Control Areas (ECAs). Fonte: <https://www.weentech.co.uk/wp-content/uploads/2018/01/108-115.pdf>

1.5.1 Il controllo delle emissioni in Cina.

In Cina, le emissioni delle navi hanno causato la morte di oltre 20.000 persone nel 2015. Di conseguenza, il Paese ha preso provvedimenti per frenare, o almeno contenere, questa situazione, in particolare ampliando le sue aree di controllo delle emissioni interne (DECA), per coprire l'intera costa del paese. Sebbene si tratti di un importante passo avanti, tuttavia questo nuovo DECA "nazionale" presenta margini di miglioramento. Le quattro aree di controllo delle emissioni attualmente gestite dall'IMO offrono importanti punti di riferimento. I tre DECA regionali della Cina comprendono il Delta del fiume Yangtze, il mare Bohai e il Delta del fiume delle Perle.

⁵¹ Fonte: Nabu cruise ships. URL: <https://en.nabu.de/news/2019/26855.html>



Figura 4. Aree di controllo delle emissioni nazionali e regionali della Cina.
Fonte: Mao et al. (forthcoming). Costs and Benefits of a Shipping Emission Control Area in the Pearl River Delta. International Council on Clean Transportation.

Il controllo delle emissioni delle navi nelle acque territoriali della Cina è divenuto un problema di primaria importanza. Dal punto di vista della qualità del carburante, nel 2016 i DECA regionali hanno limitato il contenuto di zolfo del carburante marino allo 0,5%. Nel luglio 2018, sono entrati in vigore nuovi standard per i motori navali: vengono applicati motori più piccoli (con una cilindrata inferiore a 30 litri). Il DECA ha inoltre aggiunto un requisito retrospettivo: i motori installati sulle navi domestiche dopo il 2015 devono essere conformi allo standard Tier II⁵² stabilito dall'IMO. Inoltre, a partire da luglio 2019, alle navi cinesi in grado di alimentarsi tramite rete elettrica di terra, è richiesto l'utilizzo delle apposite infrastrutture quando sono ormeggiate in porto. Le navi che sono sprovviste di questa capacità dovranno essere modificate entro il 2022. Anche se queste politiche ridurranno le emissioni di SOx e NOx, alcuni ricercatori

⁵² Gli standard sulle emissioni stabiliti dall'IMO sono comunemente conosciuti come Tier I/II/III standards. Lo Standard Tier II fa riferimento alle emissioni di NOx (Ossidi di azoto) per i nuovi motori.

dell'Università di Tsinghua ritengono che il DECA nazionale della Cina dovrebbe essere esteso ad almeno 100 miglia nautiche per includere le influenze delle navi nelle regioni dei porti principali.

Negli ultimi anni, le norme ambientali cinesi hanno seguito quelle dell'Unione Europea e degli Stati Uniti. In media, la Cina applica politiche equivalenti alle sue controparti occidentali otto o nove anni dopo. Nel settore marittimo, gli standard di emissioni più rigorosi al mondo sono stati avviati negli Stati Uniti. Nel 2015 il paese ha imposto l'utilizzo di combustibile a basso tenore di zolfo e nel 2016 ha introdotto gli standard Tier III per NOx istituito dall'IMO. Dato il ritardo di otto o nove anni, è ragionevole pensare che la Cina seguirà l'esempio degli Stati Uniti entro il 2023/2024; il tempo necessario per rendere effettiva un'ECA IMO è di tre anni dopo la sua richiesta, per cui la Cina potrebbe farne richiesta entro il 2020.

A gennaio 2019, il Ministero dei trasporti cinese (MOT) ha emesso nuovi requisiti per quanto riguarda le aree di controllo delle emissioni nelle acque territoriali cinesi. Questo nuovo regolamento del MOT introduce alcune modifiche sostanziali al sistema ECA già esistente e precedentemente annunciato dalle autorità cinesi. Il regolamento si applica a tutte le navi che navigano, si ancorano o lavorano in zone di controllo delle emissioni.

Le aree di controllo delle emissioni ai sensi del presente regolamento comprendono l'area di controllo delle emissioni costiere e l'area di controllo delle emissioni fluviali interne. L'area di controllo delle emissioni costiere (ECA costiera) si riferisce alle aree marine all'interno della linea di confine marittima collegate da 60 punti. L'ECA costiera di Hainan si riferisce alle aree marine all'interno della linea di confine marittima collegate da 20 punti. L'area di controllo delle emissioni del fiume interno (Inland Water ECA) comprende le acque interne navigabili gestite dalla linea principale del fiume Yangtze (dalla contea di Shuifu dello Yunnan all'estuario di Liuyang della provincia del Jiangsu) e dalla linea principale del fiume Xijiang (dalla provincia di Nanning del Guangxi alla provincia di Zhaoqing del Guangdong).

Nello specifico, i requisiti del nuovo regolamento sono i seguenti:

- A partire dal 1° gennaio 2019, le navi devono utilizzare carburante a basso contenuto di zolfo, non superiore allo 0,5%, all'interno delle aree di controllo delle

emissioni. Le grandi navi devono utilizzare olio combustibile conforme al nuovo standard GB.

- Dal 1° gennaio 2020, le navi devono utilizzare un combustibile a basso contenuto di zolfo non superiore allo 0,1% all'interno delle ECA.
- A partire dal 1° marzo 2020, le navi che non adottano tali misure, come l'installazione di PM e il dispositivo di controllo dell'ossisolfuro, sono autorizzate a trasportare e utilizzare olio combustibile specifico nel presente regolamento solo quando entrano nelle aree di controllo delle emissioni.
- A partire dal 1° gennaio 2022, per le navi oceaniche è richiesto l'uso di carburante a basso contenuto di zolfo non superiore allo 0,1% quando si accede all'ECA costiera di Hainan.
- Le navi domestiche cinesi costruite a partire dal 01.01.2015 o successivamente, devono soddisfare i limiti di emissione di ossinitruro di livello II stabiliti da MARPOL.⁵³

1.5.2 Inquinamento atmosferico causato dalle navi

I risultati emersi dalla classifica 2019 delle navi da crociera dell'associazione tedesca NABU, mostrano che solo una piccola parte delle flotte stia diventando più sostenibile, in quanto l'industria nel suo complesso continua a fare affidamento su combustibili pesanti e non impiega tecnologie di scarico adeguate. L'impronta climatica delle navi da crociera è particolarmente preoccupante: tutte le navi sono alimentate da combustibili fossili che producono enormi emissioni di gas serra. Secondo la NABU, i motori diesel a combustibile pesante continuano a dominare la scena. Recentemente, sempre più navi da

⁵³ Fonte: Huatai Insurance Agency & Consultant Service LTD. (Huatai baoxian jingji youxian gongsi, 华泰保险经纪有限公司). URL: <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2018/12/Huatai-Circular-PNI1816-12-2018.pdf>

crociera hanno iniziato ad utilizzare motori a GNL (gas naturale liquefatto), che su alcune navi riduce le emissioni di SO2 e particolato anche del 99% e quelle di NOx dell'80%. Tuttavia, l'effetto del GNL sull'ambiente è controverso in quanto, nelle varie fasi di lavorazione e combustione del GNL, vengono emesse grandi quantità di metano, causando effetti talvolta anche più distruttivi dei combustibili tradizionali.

RANK	CRUISE LINE	SHIP	MAIDEN VOYAGE	PASSANGERS	AIR POLLUTION	CLIMATE
1	AIDA	AIDAnova	2018	6.600	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
1	Costa	Costa Smeralda	2019	6.600	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
3	Hapag-Lloyd	Europa 2	2013	500	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
3	Hapag-Lloyd	Hanseatic Nature	2019	230	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
3	Hapag-Lloyd	Hanseatic Inspiration	2019	230	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
6	AIDA	AIDAprima	2016	4.350	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
6	AIDA	AIDAprila	2017	4.350	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
6	Hurtigruten	Roald Amundsen	2019	530	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
6	Ponant	Le Bougainville	2019	184	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
6	Ponant	Le Dumont-d'Urville	2019	184	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
6	Ponant	Le Champlain	2018	184	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
6	Ponant	Le Laperouse	2018	184	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
13	TUI	Mein Schiff 1	2018	2.500	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
13	TUI	Mein Schiff 2	2019	2.894	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
13	TUI	Mein Schiff 3	2014	2.500	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
13	TUI	Mein Schiff 4	2015	2.500	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
13	TUI	Mein Schiff 5	2016	2.500	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
13	TUI	Mein Schiff 6	2017	2.534	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
19	Star Clippers	Flying Clipper	2019	300	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
19	Star Clippers	Royal Clipper	2001	224	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
19	AIDA	AIDAsol	2011	2.686	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
19	Mystic Cruises	World Explorer	2019	200	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
19	Ponant	Le Boreal	2010	262	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️
19	Ponant	L'Austral	2011	263	🌱🌱🌱🌱	🌡️🌡️🌡️🌡️

Figura 5. Cruise ship Ranking 2019 (NABU).

Nella classifica dell'inquinamento atmosferico, la compagnia tedesca AIDA si posiziona al primo posto con il suo recente modello AIDAnova. La compagnia italiana Costa Crociere, gemellata con AIDA, è alla pari con la sua Costa Smeralda, alimentata da GNL. Il terzo posto è assegnato a tre navi della compagnia Hapag-Lloyd: "Europa 2", vincitrice dell'anno 2013, nonché le nuove navi da crociera da spedizione "Hanseatic Nature" e "Hanseatic Inspiration". Molto indietro invece si posizionano i giganti del settore MSC Crociere e Royal Caribbean, che occupano le ultime posizioni.

Una riduzione completa degli inquinanti atmosferici è tecnologicamente possibile ed economicamente sostenibile, in quanto comporterebbe una parziale riduzione dei costi di costruzione della nave. Sono oggi disponibili nuove tecnologie e nuovi standard di costruzione delle navi, per cui è fondamentale renderli obbligatori ed installarli su tutte le navi.

Come risultato di uno studio condotto nell'ambito del progetto *Measuring the Sustainability of Tourism* (MST), l'Istat, integrando due prodotti della statistica ufficiale,

ossia il conto satellite del turismo (CST) e i conti satellite dell'ambiente, ha diffuso stime sperimentali delle pressioni ambientali generate dalle attività turistiche. Il modulo economico presenta i principali aggregati che descrivono l'offerta turistica e il consumo turistico interno. Il modulo ambientale misura le pressioni esercitate dall'attività turistica sull'ambiente naturale, riferendosi, in particolare, alle emissioni atmosferiche che causano effetto serra, acidificazione e ozono troposferico, nonché agli impieghi di prodotti energetici.

Le attività turistiche rappresentate nel CST comprendono: alloggi per visitatori, ristorazione, trasporto ferroviario passeggeri, trasporto su strada passeggeri, trasporto marittimo passeggeri, trasporto aereo passeggeri, noleggio attrezzature per trasporto, agenzie di viaggio e operatori turistici, servizi culturali, servizi sportivi e ricreativi e commercio al dettaglio di beni caratteristici tipici del paese.

Dai grafici si evince che in tutti i casi in cui si osserva una elevata intensità di emissione complessiva per le attività turistiche, ciò è causato principalmente dalle attività di trasporto. Si tratta soprattutto del trasporto marittimo, per quanto riguarda l'acidificazione e l'ozono troposferico.

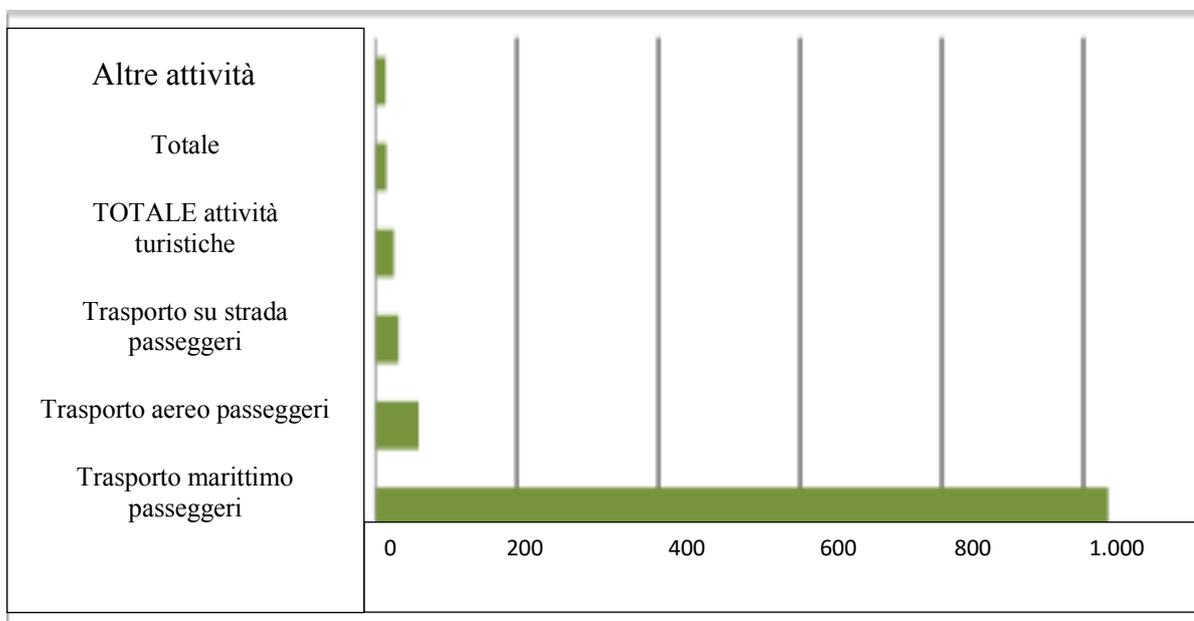


Grafico 1. Acidificazione: intensità di emissione della produzione. Anno 2015 (ton PAE/miliardi €).

(Fonte: Istat Istat <https://www.istat.it/it/files//2019/03/Principali-risultati-e-nota-metodologica.pdf>)

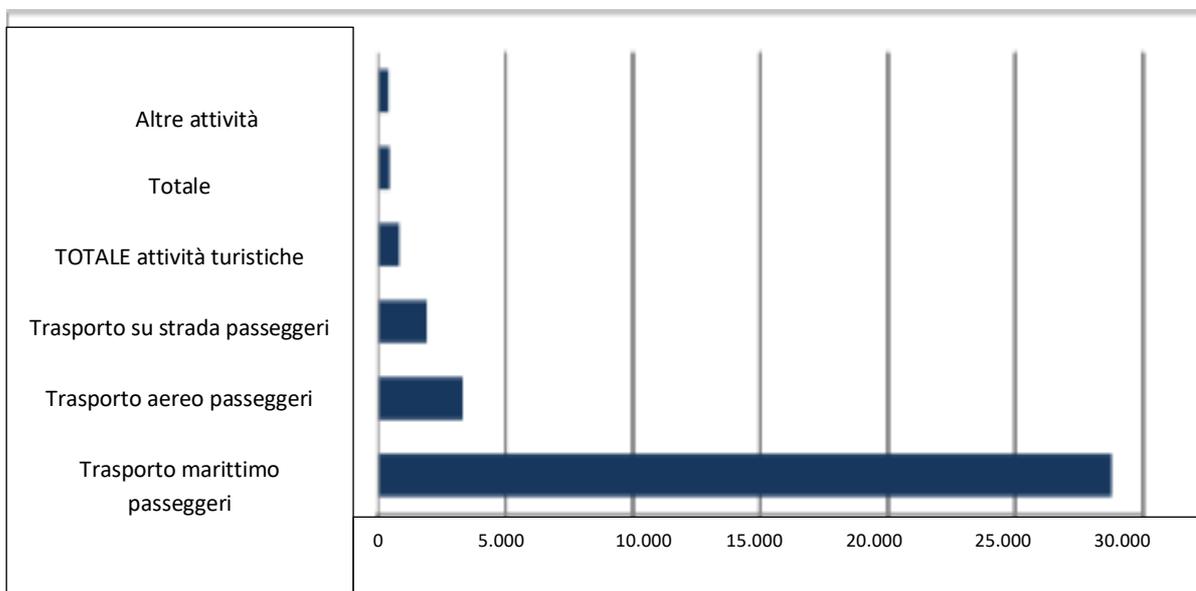


Grafico 2. Ozono troposferico: intensità di emissione della produzione. Anno 2015 (ton POT/miliardi €) (Fonte Istat <https://www.istat.it/it/files//2019/03/Principali-risultati-e-nota-metodologica.pdf>).

Pur rappresentando solo il 10% delle attività turistiche complessive, in termini di produzione le attività di trasporto costituiscono oltre il 65% degli impieghi, l'80% delle emissioni di gas serra e oltre il 90% dell'acidificazione e della formazione di ozono troposferico a causa dell'elevata intensità energetica e di emissione che contraddistingue tali attività. Seppur le attività di alloggi, ristorazione e commercio al dettaglio costituiscono la fetta principale delle attività turistiche, tuttavia gravano in misura minore rispetto alle emissioni e agli impieghi energetici del totale delle attività turistiche, perché caratterizzate da bassi livelli di intensità energetiche e di emissione⁵⁴.

⁵⁴ Fonte: www.Istat.it

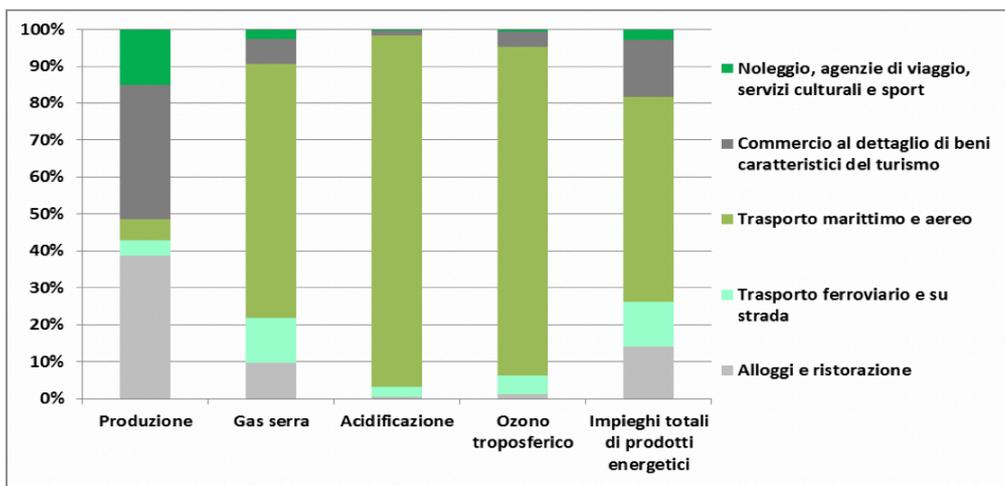


Grafico 3. Produzione, emissioni e impieghi energetici delle attività turistiche. Anno 2015
 (Fonte: Istat <https://www.istat.it/it/files/2019/03/Principali-risultati-e-nota-metodologica.pdf>)

CAPITOLO II

L'INDUSTRIA CROCIERISTICA GLOBALE

Nel secondo capitolo saranno analizzate le tendenze dell'industria crocieristica globale, in particolare quei fattori che, negli ultimi 20 anni, hanno trasformato il mercato crocieristico da elemento di nicchia a settore dominante dell'industria turistica mondiale. L'analisi di questa trasformazione settoriale parte da un percorso iniziato negli anni settanta e ottanta del Ventesimo secolo, che vede nascere e prosperare il concetto di nave da crociera, come noi oggi la intendiamo. Negli anni, il settore crocieristico si è evoluto ed è cresciuto in concomitanza con i cambiamenti dei bisogni e delle possibilità delle persone, che ricercano un'esperienza di viaggio più completa e confortevole rispetto al passato, che possa coinvolgere, allo stesso tempo, turisti di ogni età, con richieste e preferenze altamente eterogenee.

2.1 Nascita e sviluppo dell'Industria crocieristica

Dal punto di vista storico-evolutivo, la nave da crociera trae le sue radici nelle navi mercantili utilizzate per il trasporto della posta. Solo negli anni sessanta e settanta del ventesimo secolo, la nave da crociera è passata dall'essere mezzo di comunicazione e trasporto, a prodotto turistico di svago ed intrattenimento. All'inizio del XIX secolo, compare la nave a vapore (*steam ship*), la quale ha rappresentato un grande cambiamento nella vita delle persone. Prima della nascita della nave a vapore, il traffico e le comunicazioni tra continenti dipendevano dalle lente e poco sicure barche a vela; perciò, si avviò la ricerca di nuove tecnologie, fino a quando nel 1807, l'americano Robert Fulton, inventore della nave a vapore, completò la costruzione del battello *Clermont*, effettuando, con successo, il primo viaggio di prova a bordo di una nave a vapore.

Nel 1819, la nave a vapore americana "Savannah", in un mese, attraversò con successo l'oceano Atlantico, aprendo una gloriosa parentesi nella storia della navigazione. Nei due decenni successivi, le navi a vapore fecero progressi notevoli e, con il crescere del commercio tra i vari paesi, le navi iniziarono a diventare il veicolo di scambio per i servizi postali. Nasceva così il concetto di Nave da crociera.

In questo periodo, le compagnie di navigazione che gestivano il trasporto postale più rappresentative erano la *British Peninsula Steamship Company* e la *British North*

American Royal Company. Dunque, non si trattava ancora di navi destinate al trasporto di passeggeri, come le moderne navi da crociera.

Nel 1844, la *Peninsula Eastern Steamship Company* iniziò ad attirare passeggeri sulle navi da crociera, per aumentare i propri profitti. Questo fu il primo tentativo di successo, da parte di una compagnia di crociera, di espandere la propria attività nel settore del trasporto passeggeri.

Nel 1846, Thomas Cook, noto come “padre del turismo moderno”, noleggiò una nave da crociera per guidare un gruppo di turisti in viaggio verso la Scozia. Sebbene la nave da crociera era utilizzata unicamente come mezzo di trasporto per gruppi di uomini d'affari, tuttavia, rifletteva anche i vantaggi intrinseci della nave da crociera come mezzo turistico, dando vita ad una forma primordiale di turismo crocieristico.

Nella seconda metà del XIX secolo, la nave si trasformò gradualmente da nave mercantile a nave per il trasporto passeggeri. La maggior parte delle navi in questo periodo erano scafi in acciaio, con motori a vapore. I passeggeri viaggiavano sulle navi da crociera per raggiungere parenti o esplorare nuove mete.

Alla fine del XIX secolo, la più grande nave passeggeri dell'epoca “Augusta Victoria” della *Hamburg-America line* (HAPAG), attraversando il freddo inverno, dovette quasi interrompere la navigazione, dirottando nelle calde acque del Mediterraneo, dando inizio al “felice viaggio” di 58 giorni. Questo episodio ebbe particolare successo, anche se questa tipologia di viaggio non ebbe da subito ampia diffusione, dati i limiti della struttura delle navi dell'epoca. L'Augusta Victoria era stata costruita secondo gli standard di un transatlantico, per adattarsi al duro ambiente del Nord Atlantico. Lo scafo era costituito per lo più da spazi chiusi, senza alcuna struttura ricreativa, non soddisfacendo in alcun modo le esigenze del mercato ricreativo/turistico.

In questo contesto, la *Hamburg-America Line* investì nella costruzione della “Prinzessin Victoria Luise”. La nave fu varata il 29 giugno 1900, con una stazza lorda registrata di 4409 tonnellate. La “Prinzessin Victoria Luise of Germany” è considerata la prima nave appositamente progettata e costruita allo scopo di trasportare passeggeri per viaggi di piacere. La nave, con una lunghezza di 124,2 metri e una larghezza di 15,9 metri, aveva le sembianze di uno yacht privato. Diversamente dalle navi mercantili dell'epoca, le 120 cabine della Prinzessin Victoria Luise erano tutte di prima classe. La nave offriva, inoltre, una palestra, una biblioteca e una camera oscura per sviluppare le fotografie. A

causa della sua limitata capacità di trasportare merci o posta, la nave era utilizzata esclusivamente per crociere marittime, con una velocità media di circa 15 nodi. La nave fece il suo viaggio di debutto il 5 gennaio 1901, viaggiando da Amburgo a New York, per poi intraprendere la prima crociera della storia nelle Indie Occidentali. La nave affondò il 16 dicembre 1906, in seguito ad un incidente al largo della Giamaica.

La prima metà del Ventesimo secolo è considerato il secolo d'oro dei transatlantici, destinati alle lunghe distanze e nati dal bisogno di effettuare il trasporto di merci e passeggeri dal porto di partenza a quello di destinazione nel minor tempo possibile. Dal punto di vista della domanda, in questo periodo un gran numero di immigrati aveva l'esigenza di effettuare gli scambi intercontinentali via nave. Inoltre, sia la classe benestante, che persone ordinarie iniziarono a scegliere le navi oceaniche come mezzo per viaggiare. Dal punto di vista dell'approvvigionamento, in seguito all'aumento della produttività e al potenziamento tecnologico, i paesi avevano la possibilità e il desiderio di costruire navi passeggeri di lusso e, come simbolo di forza nazionale, sempre più navi vennero immesse sul mercato del trasporto passeggeri, dando vita all'età d'oro per lo sviluppo dei transatlantici.

Sebbene fu colpito dalla devastante guerra negli anni trenta e quaranta, tuttavia questo periodo è passato alla storia per via dell'emergere di alcune importanti innovazioni riguardo le navi passeggeri. Rispetto alle precedenti navi a vapore, i transatlantici del XX secolo avevano tonnellaggi più grandi, velocità più elevate e decorazioni più lussuose. Tutte le compagnie di navigazione possedevano proprie caratteristiche e inclinazioni, al fine di far fronte alla forte concorrenza nel nascente mercato delle navi da crociera.

Durante il periodo d'oro dei transatlantici, la navigazione si era gradualmente estesa all'Oceano Atlantico, ai Caraibi centro-americani; verso nord era possibile raggiungere l'Alaska nel Nord America e il Mar Baltico nel Nord Europa, verso sud le regioni dell'Asia e del Pacifico meridionale.

Nella seconda metà del XX secolo, in seguito alla pressione competitiva esercitata dalla nascita dell'aeromobile, mezzo di trasporto molto più veloce, il trasporto passeggeri via mare inizia ad entrare in crisi. La continua perdita di quota di mercato delle compagnie di trasporto passeggeri via mare ha spinto le tradizionali compagnie ad avviare importanti trasformazioni. È in questo contesto che la nave da crociera, in senso moderno, apparve e prosperò.

La necessità di reinventare le strategie e gli obiettivi della nave come mezzo di trasporto passeggeri, l'esigenza di attribuirgli una nuova funzione, ha fatto sì che essa perdesse le connotazioni di mero mezzo di trasporto e divenisse uno strumento in grado di soddisfare le esigenze della domanda turistica. Negli anni sessanta finisce l'era d'oro dei transatlantici, in seguito alla crisi dei trasporti marittimi passeggeri e, dopo una prima fase di transizione, nei primi anni settanta inizia ad affermarsi la nascita di una vera e propria Industria Crocieristica, con compagnie di crociera che ancora oggi sono considerate leader del settore, quali la Norwegian Cruise Line (1966), la Royal Caribbean International (1968) e la Carnival Cruise Lines (1972).

Negli anni Novanta, l'industria crocieristica si introduce con successo all'interno del macrosettore dei viaggi e del turismo, creando un nuovo prodotto turistico multi-destination via mare che non ha più come obiettivo il mero soddisfacimento dei bisogni di mobilità, ma la scelta dell'itinerario, delle località costiere e dei porti intermedi nei quali fare sosta diventano elemento determinate nella scelta della crociera. Allo stesso modo, per soddisfare una domanda in forte espansione, colma di esigenze nuove e variegate, nascono le prime *fun ships*, che offrivano ai passeggeri nuovi servizi, spazi per il divertimento, attività di intrattenimento e tanti nuovi confort come piscine, discoteche, bar, lounge, casinò e teatri. Già negli anni ottanta, queste innovazioni nel mercato crocieristico favoriscono il boom della crocieristica. Per molte compagnie Miami, in Florida, diviene il principale *home-port* dei propri itinerari e, tra le altre destinazioni più popolari troviamo l'area caraibica e americana. Nello stesso periodo, continuano ad essere costruite nuove navi e ad essere fondate nuove compagnie, come MSC Crociere (1987). Gli anni novanta costituiscono anni di particolare importanza, che vedono l'espansione delle destinazioni crocieristiche nel mondo: vengono creati nuovi mercati, nuovi itinerari e raggiunte nuove aree, come il Mediterraneo e il Nord Europa, la costa Pacifica degli Stati Uniti e il Messico. In questi anni si assiste anche alla nascita delle prime acquisizioni: tra il 1989 e il 2000, la Carnival Corporation acquisisce il 100% del capitale di Holland America Line, nel 1999 acquisisce il pieno possesso della Seabourn Cruise Line, nel 2000 di Costa Crociere e nel 1999 della Cunard Cruise Line (Carnival Corporation & Plc, 2015).

In seguito a tale processo evolutivo delle navi passeggeri, che vede le compagnie di navigazione perdere la loro connotazione di impresa di trasporto a favore di impresa

turistica, molte compagnie tradizionali di navigazione si vedono costrette ad uscire dal mercato, in quanto incapaci di adattarsi alle esigenze dettate dal nuovo business crocieristico.

Dal 2000, l'industria crocieristica si è sviluppata intensamente, sia in ambito tecnologico, sia investendo sui servizi delle navi e sul marketing, divenendo uno dei settori più dinamici all'interno dell'industria turistica. Il rapido sviluppo del prodotto crociera verificatosi in questi anni ha reso sempre più popolare l'idea di crociera come vacanza per turisti di tutte le età. In risposta a questo aumento di domanda, anche l'offerta è aumentata rapidamente. Le maggiori compagnie hanno iniziato ad avviare la costruzione di nuove navi dalla capacità sempre più elevata, in grado di ospitare un maggior numero di passeggeri, sviluppando, allo stesso tempo, servizi di bordo dagli standard più elevati. Anche la ricerca a livello ingegneristico raggiunge livelli più avanzati, dando il via al fenomeno conosciuto come “gigantismo navale”, che vede la costruzione di navi di oltre 100.000 tonnellate ed in grado di ospitare oltre 3.000 passeggeri.⁵⁵

A tal riguardo, il settore crocieristico, seppur comunemente associato al “turismo del mare ⁵⁶”, si colloca in un'area strategica intermedia ⁵⁷, in quanto presenta caratteristiche direttamente riconducibili al settore dello shipping⁵⁸.

⁵⁵ Grasso, 2005, citato in Penco, 2013.

⁵⁶ Il “turismo del mare” comprende numerose attività, tra le quali il turismo balneare, il turismo naturalistico, il turismo nautico, il turismo delle isole, varie attività sportive (surf, nuoto, snorkeling, sci d'acqua, pesca, immersioni), e le crociere.

⁵⁷ Penco, 2013.

⁵⁸ Per shipping si intende il settore dei trasporti marittimi, che comprende i servizi di linea, il bulk shipping e il trasporto passeggeri su ferry.

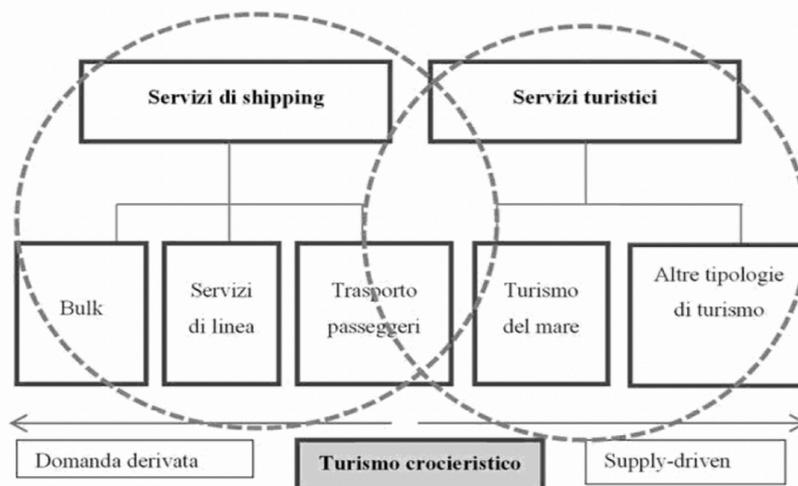


Figura 6. Fonte: Penco, 2013; Wild e Dearing, 2000.

2.1.1 Analisi dell'ambiente di sviluppo del settore crocieristico globale

Considerando l'industria crocieristica parte fondamentale dell'industria turistica e, di conseguenza, elemento determinante per la crescita economica mondiale, è importante analizzare il contesto economico nel quale il settore si è sviluppato negli ultimi anni. Secondo le statistiche sul turismo del *World Tourism Organization* (UNWTO), nel 2013 per la prima volta il numero di viaggiatori a livello internazionale ha superato il miliardo, con una spesa di oltre 1.159 miliardi di dollari⁵⁹. Già nel 2013, si prospettava una rapida e prospera crescita nel settore turistico mondiale. Infatti, nel 2017, il flusso turistico globale è aumentato rapidamente, raggiungendo gli 11,88 miliardi, un numero di gran lunga maggiore a quanto previsto, con un aumento annuo del 6,8%. Nel 2018, il numero di turisti ha raggiunto i 12,67 miliardi, anche se il tasso di crescita annuo ha rallentato al 6,7%. Nel 2017, le entrate totali del settore turistico ammontavano a 5,3 miliardi di dollari, con un aumento annuo del 6%, pari al 6,7% del PIL globale; nel 2018, le entrate del settore turistico hanno raggiunto i 5,6 miliardi di dollari. Il tasso di crescita del

⁵⁹Fonte: Fedeturismo Confindustria. URL: <http://www.fedeturismo.it/it/i-servizi/osservatorio-turismo/report/507-osservatorio-turismo/report-osservatorio/9487-report-i-numeri-del-turismo-internazionale-speciale-unwto.html>

turismo globale ha superato, per sette anni consecutivi, la crescita economica, e il suo tasso di crescita (4,6%) è stato anche più veloce di quello di altri settori, come quello manifatturiero (4,2%), del commercio al dettaglio (3,4%), del settore agricolo, della silvicoltura e della pesca (2,6%), e perfino del settore finanziario (2,5%). Per quanto riguarda le destinazioni, una previsione di particolare rilevanza sostenuta dall'UNWTO è stata quella che ha visto l'ulteriore consolidamento, nel corso degli ultimi anni, della percentuale di viaggiatori internazionali con destinazione Asia-Pacifico; infatti, è previsto entro il 2030 un aumento fino al 30% per queste destinazioni, mentre è previsto un calo della quota detenuta dall'Europa dal 57% al 41%. Una particolare stabilità è, invece, prevista per i flussi turistici con destinazione America, Africa e Medio Oriente⁶⁰.



Figura 6: Turismo Internazioanle: primi 10 Paesi per spesa outgoing.

Fonte: World Tourism Organization (UNWTO).

⁶⁰ Fonte: Federturismo Confindustria. URL: <http://www.federturismo.it/it/i-servizi/osservatorio-turismo/report/507-osservatorio-turismo/report-osservatorio/9487-report-i-numeri-del-turismo-internazionale-speciale-unwto.html>

Nel 2018, il tasso di crescita positivo dell'economia globale e dell'industria turistica, ha fornito una buona base per lo sviluppo del settore delle crociere.

Il settore crocieristico ha mantenuto un trend di sviluppo positivo nel 2018, con circa 26,9 milioni di passeggeri, 30 milioni di passeggeri nel 2019, prevedendo una crescita fino a 37,6 milioni nel 2025. Tuttavia, la concentrazione del mercato crocieristico è ancora evidente: nel 2017 le destinazioni turistiche più gettonate restano i Caraibi (35,4%) e il Mediterraneo (15,8%). La tendenza verso costruzioni su larga scala è predominante; la stazza di navi da crociera di nuova costruzione è superiore a 100.000 tonnellate, con 91 nuove navi da crociera in costruzione previste entro il 2026. Sebbene la quota detenuta dal Nord America nel settore crocieristico globale sia in calo, tuttavia i vantaggi da esso derivanti saranno mantenuti a lungo, grazie al grande contributo economico rappresentato dalla presenza di sedi delle compagnie di crociera e di un'economia portuale attiva. Il mercato crocieristico europeo possiede una potenzialità di crescita maggiore rispetto al Nord America, consentendogli di occupare una posizione di predominanza nel settore. Grazie al suo sviluppo economico positivo, alla riaffermazione nel panorama turistico mondiale e ad una presenza relativamente stabile nel contesto politico internazionale, le regioni dell'Asia-Pacifico hanno un forte potenziale di sviluppo anche nel mercato crocieristico. Le proiezioni future, vedono queste regioni in una posizione di predominanza, in grado di mantenere trend di crescita positivi in brevissimi lassi temporali; in particolar modo, il mercato crocieristico cinese presenta tutti i requisiti di crescita favorevoli e ottime prospettive di sviluppo.

Oggetto	2015	2016	2017	2018
Numero tot. di visitatori (in milioni)	104,5	111,2	118,8	126,7
Numero tot. di turisti in proporzione alla popolazione	1,4	1,5	1,6	1,7
Entrate turistiche globali (espresso in miliardi di dollari)	4,9	5,0	5,3	5,6
Il reddito tot. del turismo in proporzione al PIL (%)	6,6%	6,7%	6,7%	6,8%
Tasso di crescita del turismo globale (%)	6,2%	6,4%	6,8%	6,7%
Tasso di crescita del reddito tot. del turismo (%)	-4,2%	2,6%	6,0%	5,9%

Tasso di crescita PIL (%)	-5,5%	3,1%	3,5%	3,6%
Tasso di crescita del reddito turistico globale (%)	-4,2%	2,6%	4,3%	5,9%

Fonte: «世界旅游经济趋势报告 (2018)». URL: <https://cn.wtcf.org.cn/special/2019/0111/3431.html>

	Asia-Pacifico	Stati Uniti	Europa	Medio Oriente	Africa
Quota turistica totale nel 2018 (%)	68.0%	15.1%	14.3%	1.4%	1.2%
Quota di entrate turistiche totali nel 2018 (%)	34.0%	31.0%	30.1%	2.9%	2.0%

Fonte: «世界旅游经济趋势报告 (2018)». URL: <https://cn.wtcf.org.cn/special/2019/0111/3431.html>

Come mostra la tabella, complessivamente nel 2017 l'Europa, gli Stati Uniti e il mercato Asiatico rappresentavano il 97,3% del turismo mondiale totale ed il 95% delle entrate. Tra questi, il numero totale di turisti in Europa è dell'1,699%, con un incremento del 2,1% rispetto all'anno precedente, mentre le entrate totali hanno raggiunto 1,63 miliardi di dollari, con un aumento dell'1,1% rispetto all'anno precedente. Nel 2018, il numero totale di turisti e il reddito totale in Europa ha raggiunto rispettivamente 1.806 miliardi e 1.67

miliardi. Il tasso di crescita totale del turismo è stato lo stesso del 2017, mentre il tasso di crescita del fatturato totale è stato dell'1,5% in più rispetto a quello del 2017.

Nel 2017, nella classifica dei primi 10 paesi del settore turistico mondiale troviamo gli Stati Uniti, al terzo posto, con 1,25 miliardi di turisti; le sue entrate totali nel settore hanno raggiunto 1,03 miliardi di dollari, posizionandosi al primo posto nel mondo. In Brasile, il numero totale di turisti ha raggiunto i 180 milioni, classificandosi all'ottavo posto, mentre al nono posto si trova il Messico, con entrate totali di 140 milioni di dollari. Nel 2017, il numero totale di turisti in Cina, India, Giappone e Indonesia ha raggiunto rispettivamente 4,53 miliardi, 1,54 miliardi, 320 milioni e 260 milioni, classificandosi al primo, secondo, quarto e sesto nelle classifiche nazionali di accoglienza turistica. L'economia delle crociere ha notevolmente potenziato lo sviluppo dell'economia regionale di ogni Paese, di evidente importanza strategica anche per lo sviluppo dell'industria turistica. Il mercato globale delle crociere ha mantenuto una crescita costante: nel 2017 il mercato crocieristico ha raggiunto i 25,8 milioni di passeggeri, con un aumento del 4,5% rispetto ai 24,7 milioni del 2016. Nel periodo 2007-2017, la domanda crocieristica mondiale è passata da 15,67 a 25,8 milioni, con un aumento del 64,6% in 10 anni. L'ultimo rapporto pubblicato dalla *Cruise Line International Association* (CLIA), mostra che il settore delle crociere ha mantenuto un trend di sviluppo positivo nel 2018. L'industria crocieristica è in forte espansione, generando nuove risorse e aprendo sempre più destinazioni; la forza trainante è la domanda Nord Americana, seguita da quella Europea e dai mercati emergenti dell'Australia e la Cina. Si stima che, nei prossimi 10 anni, la crescita positiva del settore crocieristico non cambierà; si prevede che il mercato crocieristico raggiungerà i 37,6 milioni di passeggeri entro il 2025.

Crescita del mercato crocieristico mondiale

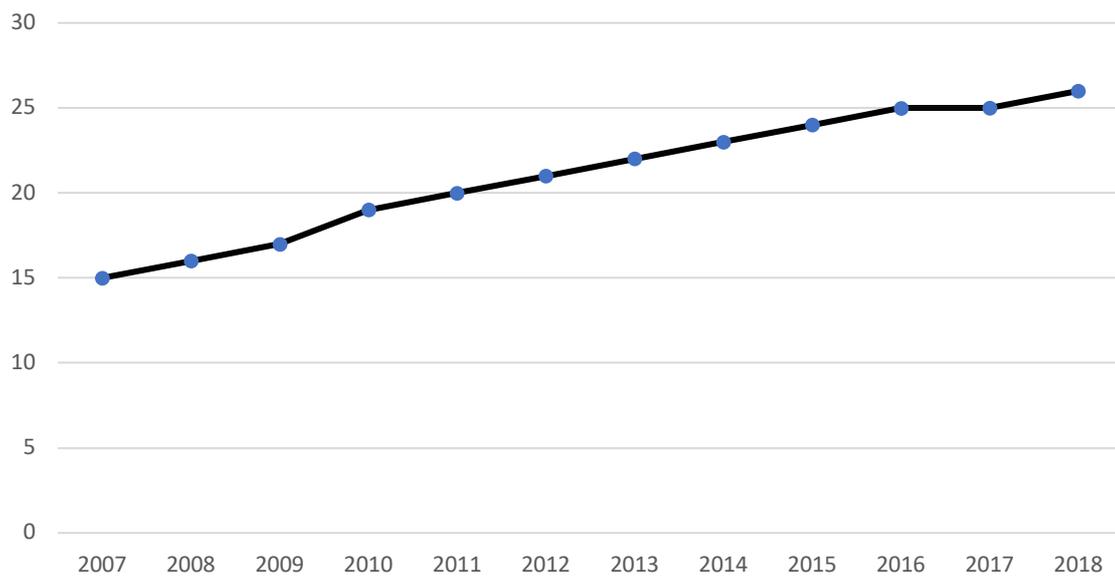


Grafico: Fonte: rielaborazione propria su dati statistici CLIA.

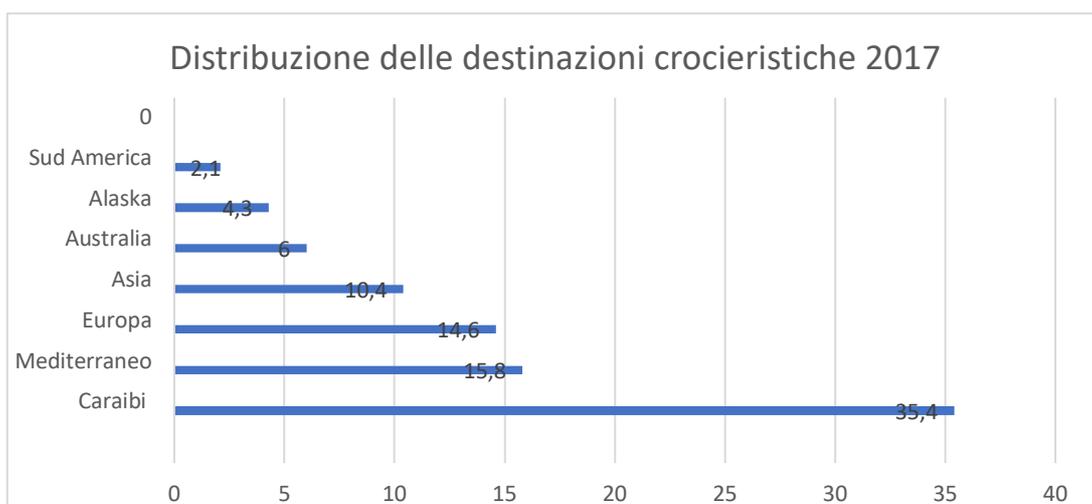


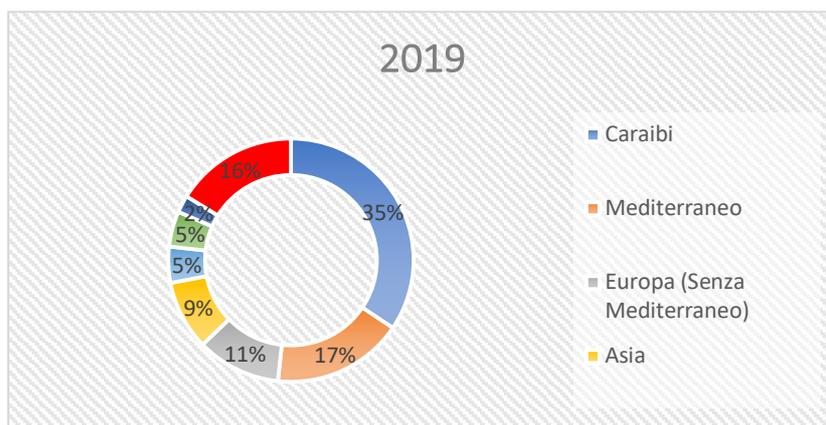
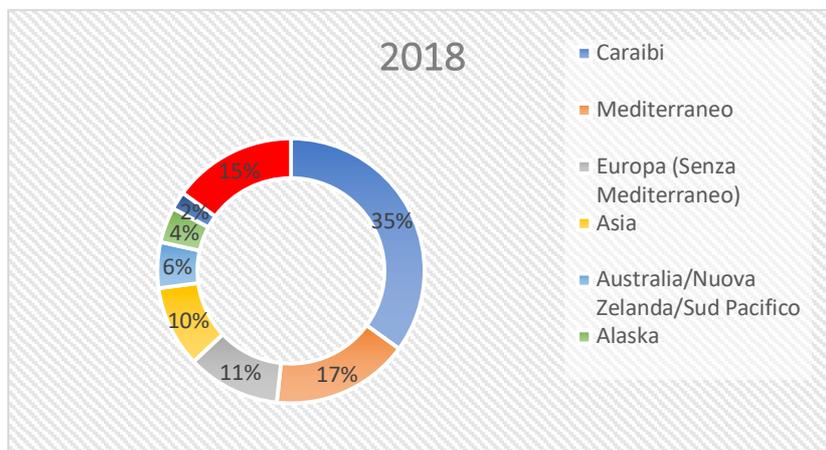
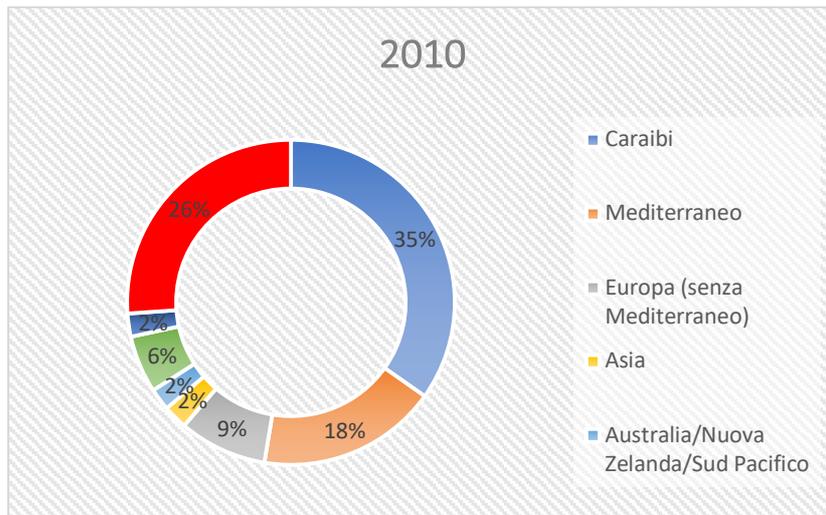
Grafico: Fonte: rielaborazione propria su dati statistici CLIA.

2.2 Destinazioni di crociera

L'interazione tra crocieristi e la destinazione visitata ci consente di comprendere il processo decisionale che induce i passeggeri ad effettuare alcuni percorsi una volta sbarcati e quanto l'immagine della destinazione di crociera influisca in tale processo. Una vacanza in crociera è costituita da due esperienze complementari: una a bordo della nave e una a terra nei porti di toccata, dove avranno la possibilità di visitare i luoghi previsti dall'itinerario di crociera, sia liberamente che tramite tour organizzati. I tour organizzati proposti dalle compagnie di crociera vengono acquistati dal passeggero sia a bordo prima dell'arrivo nelle varie destinazioni, che al momento della prenotazione. Tuttavia, la scelta dei percorsi da effettuare, delle attrazioni da visitare e l'immagine che i crocieristi hanno della destinazione stessa è altamente influenzata dai racconti e dalle esperienze di amici, familiari o ancor meglio dai consigli delle guide turistiche. Una volta che il passeggero darà inizio alla sua esperienza a terra, la destinazione stessa gioca un ruolo fondamentale nella creazione di un'immagine positiva di sé, influenzando, in questo modo, anche sulle eventuali scelte future di crociera da parte del crocierista.

In base alla capacità schierata dei posti letto per area di destinazione, le mete turistiche più popolari nel 2017 sono state i Caraibi (35,4%), il Mediterraneo (15,8%), l'Europa (senza Mediterraneo) (14,6%), Asia (10,4%), Australia, Nuova Zelanda e Pacifico (6%), Alaska (4,3%) e Sud America (2,1%). Nel 2019 si è verificato un aumento dello 0,6% rispetto al 2018 per la quota di posti letto schierati nel Mediterraneo sul totale mondiale. Nel 2019, i Caraibi si riconfermano prima area crocieristica mondiale, nonostante il decremento dello 0,6% rispetto al 2018. È opportuno notare come negli ultimi anni la quota percentuale dell'Asia sia notevolmente aumentata; una crescita più lieve si è verificata nelle aree dell'Europa senza Mediterraneo, Australia, Nuova Zelanda e Pacifico. Riguardo la provenienza dei passeggeri, in base ai dati statistici riportati da CLIA, gli Stati Uniti sono ancora al primo posto, con circa 11.9 milioni di passeggeri, seguiti da Cina, Germania, Gran Bretagna, Australia, Canada, Italia, Spagna, Francia e Brasile⁶¹.

⁶¹Fonte: CLIA; URL: <https://cruising.org/news-and-research/research/2019/may/2018-global-passenger-report>



Grafici: Offerta e domanda crocieristica nelle aree mondiali; Fonte: rielaborazione propria su dati della CLIA.

Dunque, la regione dei Caraibi è la regione più sviluppata al mondo per il turismo crocieristico e costituisce la destinazione di crociera più importante. Dal confronto tra flussi turistici, i visitatori legati alle crociere sono nettamente in maggioranza rispetto ai turisti su terraferma. Inoltre, in Messico, Alaska, Canada, Europa, Hawaii, Bermuda e altri paesi, i passeggeri delle crociere hanno una preferenza più forte per questa destinazione rispetto ad altre.

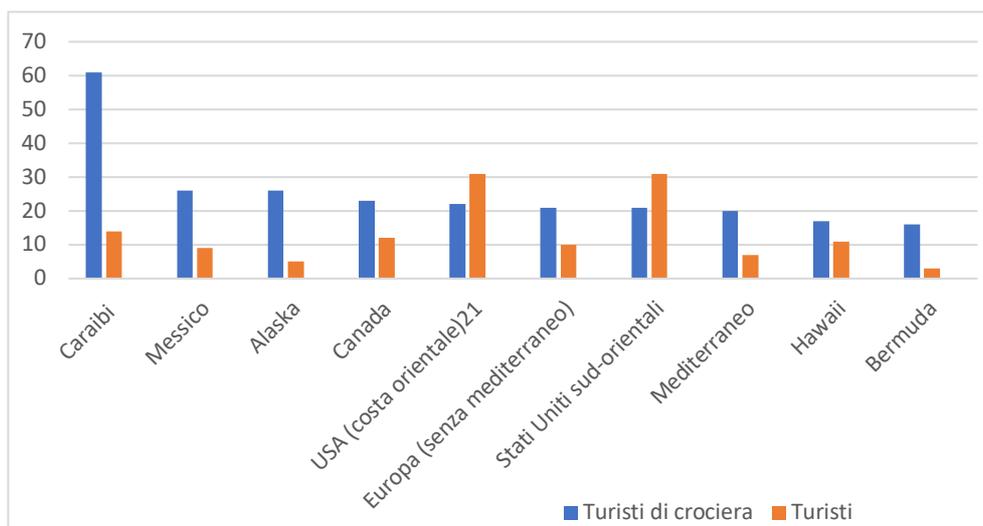


Grafico: I flussi turistici scelgono la crociera come modalità di viaggio. Fonte: rielaborazione personale su dati CLIA (2017) e *Annual Report on China's Cruise Industry* (2017).

La quota di mercato detenuta da qualsiasi regione di crociera è determinata da una serie di fattori, tra i quali l'attrattiva percepita di una destinazione, spesso semplicemente guidata da uno spettacolo televisivo o un film di successo, nonché fattori pratici di stagionalità, condizioni meteorologiche, prossimità ad aeroporti o voli diretti per l'home port. *Global Ports Holding*⁶² (GPH) aiuta le destinazioni crocieristiche nella creazione di nuova domanda, attraverso attività di marketing a livello globale e team locali, stimolando l'interesse delle compagnie di crociera e dei passeggeri nella scelta delle destinazioni. Ad esempio, la GPH collabora con aeroporti locali e compagnie aeree nell'elaborare

⁶² Global Ports Holding (GPH) è il maggiore operatore portuale mondiale, operante nei Caraibi, nel Mediterraneo, nelle regioni dell'Asia e del Pacifico, ed effettua importanti operazioni commerciali portuali in Turchia e Montenegro.

programmi di volo che possano favorire la selezione di un porto come home port. Uno dei maggiori punti di forza del modello di business utilizzato dalle compagnie di crociera è che i loro *assets*, a differenza degli hotel, sono mobili. Possono essere distribuiti in quasi ogni parte del mondo, reagire alla domanda e generare migliori rendimenti a lungo termine. Ad esempio, al crocierista che effettua per la seconda volta la medesima crociera, può essere proposta la stessa nave, ma con un diverso itinerario, una nave diversa, ma con lo stesso itinerario, oppure un'esperienza completamente nuova in ogni aspetto. Questo modello, se da un lato offre alle compagnie di crociera e ai loro clienti un'inedita flessibilità, richiede allo stesso tempo ai porti e alle destinazioni di raddoppiare i loro sforzi per soddisfare e superare le aspettative del consumatore. Ogni mercato deve lavorare tenendo conto di diversi fattori decisivi, come l'implementazione di decisioni a breve termine da parte delle compagnie di crociera o di fattori macroeconomici e geopolitici. Tuttavia, la potenzialità degli ordini di nuove navi e la crescente domanda suggerisce che ogni regione continuerà a verificare una crescita nel volume dei passeggeri. Attenendosi agli indicatori di crescita del settore, dati, regioni, flotta e dati demografici, le destinazioni di crociera dovranno prestare particolare attenzione all'infrastruttura portuale. I governi e le autorità locali che non presteranno attenzione a questi fattori sia nel breve che nel lungo termine, rischiano non solo di danneggiare le entrate e l'economia locale, ma anche la perdita di passeggeri, o più in generale di turisti, inclini a tornare per soggiorni futuri. Questo è un aspetto da non trascurare in quanto circa il 90% dei passeggeri considera la crociera un buon modo per conoscere una nuova destinazione e il 57% di essi torna in un posto in cui si è fermato durante la crociera. Infatti, il 72% dei passeggeri afferma di essere tornato in almeno una delle destinazioni in cui ha fatto tappa durante il viaggio in crociera. Dunque, vista la propensione al ritorno da parte dei passeggeri e considerando anche che il livello dei crocieristi sta divenendo via via sempre più sofisticato, una destinazione deve attenersi a tutti gli standard necessari per far fronte alla concorrenza, curando ogni aspetto, dall'arrivo al porto, all'accoglienza, all'esperienza turistica stessa.

2.3 Il prodotto crocieristico

Il prodotto crociera è da considerarsi l'insieme di più elementi. Abbracciando più settori e servizi, esso contribuisce allo sviluppo dell'economia globale, in particolare collabora alla crescita di altri settori ad esso correlati, quali il settore alberghiero, la cantieristica, il settore turistico delle varie destinazioni scelte per ogni itinerario crocieristico, ma anche dei porti, dei trasporti che interessano la mobilità dell'*hinterland* dei porti di scalo. In generale, negli ultimi 20 anni, l'industria crocieristica ha rappresentato uno dei più attivi settori all'interno dell'industria turistica, evidenziando una potenzialità di crescita molto elevata. Sia dal punto di vista della domanda che dell'offerta si registrano guadagni record; le maggiori compagnie operanti nel settore, infatti, proprio per far fronte alle aspettative positive dell'andamento della domanda crocieristica hanno gradualmente potenziato i servizi offerti, investito in nuove tecnologie e navi di dimensioni crescenti, per garantire un miglioramento non solo delle capacità offerta, ma anche del confort della vita di bordo, incrementando, in questo modo, anche tutto ciò che riguarda il prodotto crocieristico. La crociera è, infatti, al contempo un servizio e un prodotto turistico complesso all-inclusive, in quanto comprende un servizio centrale e alcuni servizi periferici. Per servizi periferici si intendono tutte quelle attività di bordo (*off-shore*) e attività a terra (*on-shore*)⁶³ comprese nel pacchetto crocieristico. Sia i servizi *On-shore*, che quelli *Off-shore* rappresentano per le compagnie di crociera un'importante fonte di guadagno. I passeggeri acquistando il prodotto crociera, possono godere delle varie strutture e servizi durante il viaggio, dallo scenario naturale del viaggio a bordo e delle varie destinazioni di crociera, ai confort offerti dalla nave. Il prodotto crocieristico può essere definito in diversi modi, a seconda che lo si guardi dal punto di vista del fornitore o dell'acquirente. Dal punto di vista del fornitore, ovvero delle compagnie di crociera, il prodotto crociera si riferisce a tutte le risorse e le strutture turistiche messe a disposizione del passeggero, per soddisfare le loro esigenze durante tutta la durata della crociera. Dal punto di vista dell'acquirente, il prodotto di crociera si riferisce alla

⁶³ Rispoli et al, 1997, citato in Penco, 2013, p. 34.

somma di tutti i prodotti materiali e immateriali acquistati durante la crociera sotto forma di denaro.

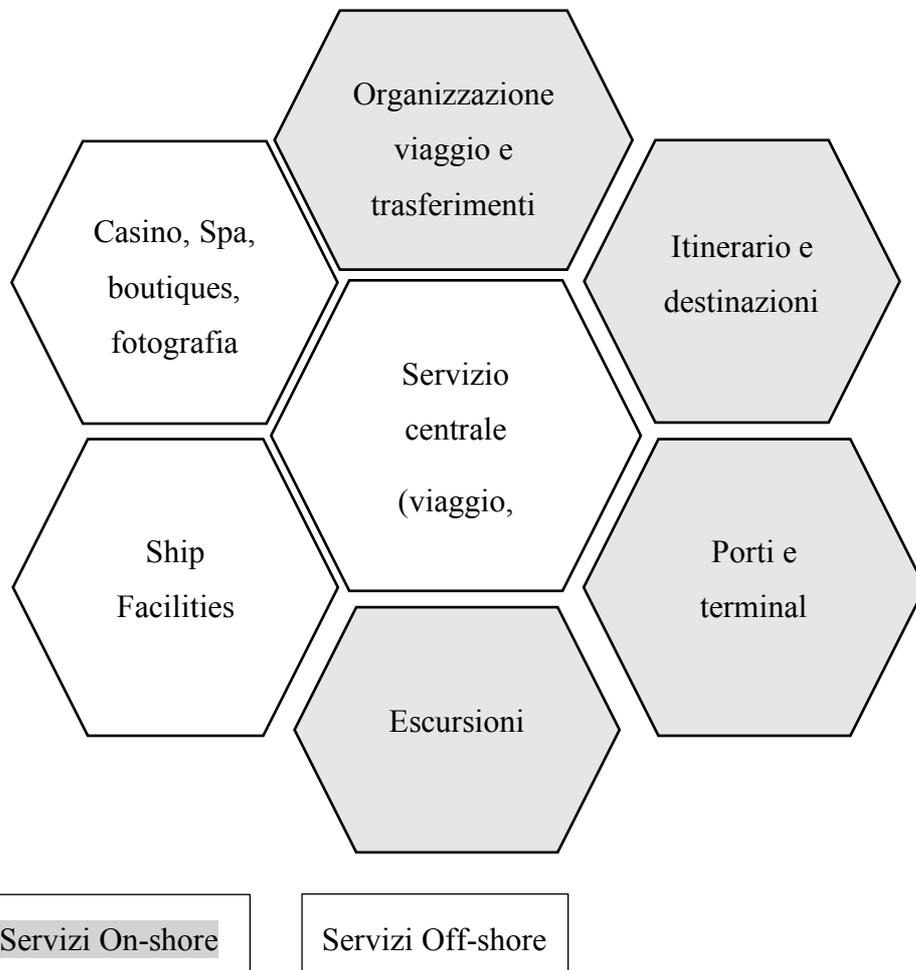


Figura 7: Il prodotto crocieristico. Fonte: PENCO, "Il Business crocieristico", p. 35.

Riguardo il prodotto di crociera, è necessario prestare attenzione ai seguenti aspetti:

- I prodotti di crociera sono creati appositamente come risorse e strutture specifiche per le navi da crociera. In assenza di essa, non esisterebbe il prodotto di crociera e l'operato delle compagnie di crociera non si realizzerebbe. Le navi da crociera, oltre che un mezzo di trasporto, sono di per sé una destinazione e un'importante attrazione turistica.

- Il prodotto di crociera comprende la somma di prodotti tangibili e immateriali. La compagnia offre ai turisti una varietà di servizi come pasti, alloggio, intrattenimento, shopping per soddisfare le esigenze dei turisti nell'intero corso della crociera. I turisti partecipano alla creazione del prodotto crocieristico, non solo attraverso il consumo dei beni tangibili, anche attraverso le esperienze che vivono durante la crociera.
- Il prodotto crociera è un concetto completamente nuovo di vacanza di lusso. Rispetto ai prodotti turistici tradizionali, offre un'esperienza simile, ma in maniera molto più vasta e completa. Infatti, le compagnie da crociera sfioreranno il raddoppio in dieci anni realizzando grandi navi di lusso, ma anche imbarcazioni di dimensioni più ridotte per conquistare un *target* finora trascurato: il turista altospeso.

2.3.1 La formazione del prodotto crocieristico

Quanto sopra esposto, è una descrizione teorico-astratta del concetto di prodotto crocieristico. Nella pratica, i prodotti di crociera forniti dalle compagnie si basano e vengono venduti sul mercato sulla base delle caratteristiche del viaggio di crociera in sé. Qualsiasi viaggio di crociera è costituito da quattro componenti principali, quali la nave da crociera, la durata della crociera, l'itinerario e i servizi di navigazione. L'analisi della formazione del prodotto crociera può, dunque, avvenire attraverso lo studio di queste quattro componenti fondamentali.

1. La nave da crociera

L'esperienza di viaggio dei turisti è diversa a seconda del tipo di nave da crociera sulla quale viaggiano. Come elemento essenziale del prodotto crocieristico, le navi da crociera influenzano la percezione dei visitatori in due modi. Il primo è la struttura della nave da crociera. La struttura di una nave è la condizione materiale necessaria ai passeggeri per scegliere e completare l'esperienza della crociera. L'idea che i passeggeri percepiscono dall'esperienza di crociera è basata sulla stazza della nave, sulla disposizione degli spazi, delle strutture ricreative e delle attrezzature disponibili, ma è anche conferita dal design e dalle decorazioni degli interni della nave. Le grandi navi da crociera presentano ampie cabine, ristoranti, teatri e strutture di intrattenimento, mentre le piccole navi da crociera sono

caratterizzate da interni dal design artistico, che creano un ambiente attraente ed accogliente per i passeggeri. Il secondo modo è l'immagine della nave. L'immagine della nave da crociera permette ai passeggeri di avere un'idea completa riguardo la loro esperienza di crociera; infatti, comprende la storia della compagnia di crociera, il posizionamento del marchio di crociera, lo stile e il design, la popolarità e la reputazione. Gli aspetti positivi e negativi dell'immagine della nave da crociera e della compagnia avranno anche un grande impatto sulle vendite.

2. La durata della crociera

La durata della crociera è un altro aspetto fondamentale che i turisti prendono in considerazione quando prenotano il loro viaggio. Il tempo di navigazione comprende due aspetti, quali la stagione di punta del viaggio in crociera (stagionalità), ma anche la durata effettiva della crociera. Infatti, il prodotto crociera ha una stagionalità ben definita e, di conseguenza, la domanda oscilla a seconda dei diversi periodi dell'anno; dunque, il fattore della stagionalità si riflette molto sulla richiesta del prodotto crocieristico. Allo stesso modo, la durata effettiva della navigazione influenza le opzioni di acquisto dei turisti, in quanto alcuni preferiscono viaggi più brevi, mentre altri preferiscono crociere più lunghe, con maggiori possibilità di rilassarsi e visitare nuove mete.

3. L'itinerario

Sebbene la crociera sia considerata di per sé una destinazione turistica, il prodotto crocieristico non può ignorare la formazione di un buon itinerario di crociera. L'itinerario è il percorso che la nave esegue durante la crociera, dal porto di origine alla fine del viaggio; solitamente, la creazione dell'itinerario è influenzato dalla stagione, dalle condizioni delle acque e dalle attrazioni turistiche offerte dai porti di destinazione. L'itinerario di crociera ha un fortissimo impatto sulle scelte d'acquisto dei turisti; dovrà, dunque, essere pensato per attrarre una fascia di turisti molto ampia, per soddisfare le diverse aspettative dei passeggeri. Oggi il crocierista ha a disposizione un'ampia scelta di itinerari, quindi di *ports of call* (porti di scalo), ma anche di *home ports*, ossia di città dalle quali partire o sbarcare. La costituzione degli itinerari è divenuto un elemento sempre più delicato, man mano che la flotta di crociere aumenta e le destinazioni si moltiplicano. Questo perché, nel far fronte all'offerta dei

competitors, è importante tenere in considerazione non solo le scelte di chi effettuerà per la prima volta quella tipologia di crociera, i *first cruiser*, ma anche di coloro che hanno già effettuato la stessa tipologia di crociera, con la stessa o con diverse compagnie, i cosiddetti *cruise repeaters*. Per questo motivo, nella scelta dell'itinerario, le compagnie di crociera dovranno impegnarsi a creare rotte innovative e variegata, garantendo al crocierista la possibilità di scegliere tra diverse proposte. A tal riguardo, alcune compagnie hanno creato percorsi alternativi ed originali, con destinazioni meno commerciali e soste più lunghe. Ne è un esempio la proposta *NeoCollection* di Costa Crociere, la quale ha destinato navi di dimensioni ridotte ad itinerari particolari e meno commerciali, con tappe *overnight* in più porti. Dunque, gli itinerari e le destinazioni sono divenute le principali decisioni commerciali per una compagnia di crociera, poiché rappresentano redditività per gli operatori, ma allo stesso tempo aiutano a differenziarsi tra loro. Gli itinerari si riducono a un'equazione matematica in dollari. Prezzo del biglietto e spese di bordo a fronte di costi portuali e carburante. Le decisioni sono prese dopo anni, supportate da un team di esperti, comitati e attraverso software di gestione del rendimento. La selezione degli *Homeport* dipende dai mercati di origine e dalla facilità con cui i clienti possono raggiungere la nave. I porti di un itinerario sono selezionati in base a più criteri, dal potenziale di escursione a terra all'importanza del nome, nonché al costo, alla congestione e alla distanza di navigazione. Gli itinerari devono essere in grado di allettare e attrarre sia i turisti sia le agenzie di viaggio, per stimolare la domanda, includendo sia porti rinomati, sia destinazioni meno commerciali. Feste nazionali e religiose, giorni e orari di apertura dei musei e di tutte le altre attrazioni locali devono essere prese in considerazione durante la definizione dell'itinerario, per tutte le città e i paesi visitati.

4. I servizi di navigazione

Per servizi di navigazione si intendono tutte le modalità, la velocità e l'efficienza dei servizi erogati durante tutta la crociera. Diverse tipologie di crociera offrono una varietà di servizi diversi, per questo motivo i servizi di navigazione costituiscono un importante strumento di differenziazione nelle mani delle compagnie di crociera per far fronte alla concorrenza. Alla base del processo di differenziazione del servizio, vi è la qualità del servizio, le abilità del personale e l'atteggiamento del personale. Il servizio rappresenta una relazione tra più persone, perciò tra i presupposti di un "buon servizio" vi è quello di impegnarsi nell'eseguire

il proprio lavoro. Le abilità del personale rappresentano lo standard principale attraverso cui giudicare la qualità del servizio su una nave da crociera. Allo stesso modo, l'atteggiamento positivo di rispetto e comprensione nei confronti dei passeggeri è di particolare importanza, in quanto rappresenta l'elemento di maggior impatto, al quale i passeggeri conferiscono maggiore attenzione. I servizi di navigazione includono anche gli eventi programmati e il prezzo dei servizi. Gli eventi programmati sono determinati sulla base della grandezza e della potenzialità della struttura della nave; il contenuto dei programmi determina quanto una nave da crociera ha da offrire ai passeggeri in termini di servizi, contenuti, comodità, convenienza e specialità. Il prezzo è l'espressione in termini monetari della qualità di tali servizi offerti; sulla base del principio generale del turismo internazionale, a diversi livelli di prezzi corrispondono qualità diverse di servizio offerto.

2.4 I maggiori Cruise Operators

Nel processo di gestione di una compagnia di crociera è necessario esaminare l'ambiente di mercato, in particolare modo il suo ambiente competitivo. Solo dopo averne tratto le giuste opportunità, le compagnie di crociera potranno soddisfare al meglio le esigenze dei turisti in termini di prodotti, prezzi e immagine, al fine di ottenere un migliore margine di sviluppo. In seguito al rapido sviluppo del settore delle crociere, si contano ormai quasi 100 compagnie di crociera in tutto il mondo. Nel 2017, i dati pertinenti mostrano che le cinque società con la più alta quota di mercato nel mondo del turismo crocieristico sono la *Carnival Corporation & Plc* (cui appartiene anche Costa Crociere), la *Royal Caribbean Cruises Ltd.*, la *Norwegian Cruise line Ltd.* e la *MSC Cruises SA*, che hanno raggiunto rispettivamente il 44,1%, il 23,9%, l'8,8% e il 7% delle quote di mercato, occupando congiuntamente oltre l'80% del totale delle quote di mercato mondiale del turismo crocieristico. Al quinto posto troviamo la *Genting Hong Kong* con il 4,1%⁶⁴.

Le dimensioni delle operazioni delle grandi compagnie di crociera conferiscono un impatto diretto alla riduzione dei costi operativi e all'espansione del mercato delle crociere, guidando il futuro trend di sviluppo del settore; le piccole compagnie di crociera, invece, svolgono operazioni mirate in un determinato mercato target.

⁶⁴ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, Pechino, 2018, p. 42.

Appartengono alla *Carnival Corporation & Plc* i brand *Aida Cruises*, *Carnival Cruise Line*, *Costa Crociere*, *Cunard Line*, *Holland America Line*, *P&O Cruises UK*, *P&O Cruises Australia*, *Princess Cruises* e *Seabourn Cruise Line*; la *Royal Caribbean Cruises Ltd* comprende le compagnie *Royal Caribbean International*, *Azamara Cruises*, *CDF Croisières de France*, *Celebrity Cruises* e *Pullmantur Group*; la *Norwegian Cruise line Ltd.* comprende la *Norwegian Cruise Line*, *Oceania Cruises* e *Regent Seven Seas Cruises*. *MSC Cruises SA* è l'unica compagnia tra le prime quattro in termini di offerta complessiva che non è né quotata in borsa né comprende a sua volta altri marchi.

Nella feroce concorrenza di mercato, le differenze tangibili tra i diversi prodotti delle compagnie di crociera si stanno progressivamente restringendo e l'identità del marchio di una compagnia, nella sua unicità, è diventato un'arma vincente per far fronte alla concorrenza del mercato. Innanzitutto, il marchio è una garanzia per fidelizzare i clienti. Nel processo di creazione e rafforzamento del valore del proprio marchio, la sua immagine diventerà sempre più chiara nelle menti dei consumatori. Qualsiasi aspetto del marchio dovrà ricordare ai consumatori i valori fondamentali della compagnia. Le compagnie di crociera progettano marchi, creano marchi e coltivano marchi per conquistare i consumatori. In secondo luogo, il marchio è una garanzia per una concorrenza differenziata. Nel mercato del turismo crocieristico, l'omogeneizzazione del prodotto è un fenomeno economico che è difficile da evitare. Il marchio è la pietra angolare dell'immagine, della popolarità e della bellezza della compagnia di crociera e può guidare i consumatori ad un acquisto più consapevole del prodotto, migliorando così la competitività del prodotto crociera sul mercato. Nel processo di partecipazione attiva alla competizione, la compagnia di crociera può efficacemente migliorare la competitività del mercato, attraverso la costruzione di marchi differenziati e la penetrazione del mercato.

Compagnia di crociera	Identità del marchio	Compagnia di crociera	Identità del marchio
Aida Cruises		Carnival Cruise Lines	
Azamara Club Cruises		MSC Cruises	

Costa Cruise Lines		Norwegian Cruise Line	
American Cruise Lines		Royal Caribbean	
Seabourn Cruise Line		Windstar Cruises	

Tabella: elaborazione personale dei marchi delle maggiori compagnie di crociera.

2.4.1 Carnival Corporation & PLC

La *Carnival Corporation & PLC* è considerato il più grande operatore di crociera al mondo, opera in America, Europa, Australia e Cina. Attraverso innovazione e operazioni di capitale, in pochi decenni la Carnival Corporation ha inglobato con successo alcuni tra i più importanti brand di crociera (membri dell'esclusiva *World's Leading Cruise Lines*), quali la *Carnival Cruise Lines*, *Princess Cruises*, *Cunard lines*, *Costa Crociere*, *Holland America Line*, *Seabourn Cruise* e altre compagnie di crociera. Rispettivamente, le compagnie *Carnival Cruise Line*, *Costa Crociere*, *Aida* e *Princess Cruises* sono destinate al *mass-market*⁶⁵, per cui le economie di scala rendono convenienti navi più grandi; al contrario, altri brand come *Seabourn* e *Cunard* sono inserite nel segmento *Luxury*, che comprendono navi più piccole. La Cina rappresenta la principale proiezione futura di crescita della *Carnival Corporation*; in particolare, *Costa Crociere* costituisce uno dei *player* principali dell'area, in quanto sono state già dedicate alla clientela asiatica due grandi navi firmate *Costa Crociere* e costruite da *Fincantieri*⁶⁶.

⁶⁵ Un prodotto destinato al mass-market (mercato di massa) intende essere venduto a quante più persone possibili, non solo quindi a persone con determinati interessi o dalle elevate possibilità di spesa.

⁶⁶ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, p. 44.

2.4.2 Carnival Cruise Lines

La *Carnival Cruise Lines*, fondata nel 1972 da Ted Arison con sede a Miami, rappresenta il marchio principale del gruppo Carnival Corporation & Plc. La Flotta della Carnival comprende un totale di 26 navi. Alcune delle sue navi fanno parte della flotta di Costa Crociere, come la Costa Fortunata, Costa magica, Costa Mediterranea, Costa Atlantica e Costa Diadema; anche la nave *Carnival Splendor* era stata in origine progettata per Costa Crociere. La maggior attrattiva della compagnia sono le *Fun Ships*, grazie alle quali la Carnival riesce a distinguersi dalla concorrenza, mettendo in luce lo spirito dinamico americano. I punti di forza della flotta sono cabine spaziose, splendidi arredi, diverse strutture ricreative e una varietà di spettacoli di intrattenimento. Gli itinerari di crociera della Carnival Cruise Lines sono attualmente concentrati in Nord America.

2.4.3 Princess Cruises

La Princess Cruises è stata fondata nel 1965 e nel 1975 è stata acquistata dalla compagnia inglese *Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, P&O*. Nel 2000, la Princess è passata dal dipartimento di trasporto passeggeri della *Peninsular & Oriental Steam Navigation Company* a compagnia indipendente; nel 2003 è stata incorporata alla *Carnival Corporation*. La compagnia offre molteplici esperienze culinarie, intrattenimento e servizi; le sue navi sono adatte a passeggeri che amano l'atmosfera tranquilla e silenziosa della vita in mare. La rotta più gettonata della compagnia è la costa occidentale degli Stati Uniti. Negli ultimi anni, considerando la continua diversificazione e moltiplicazione delle destinazioni, la compagnia si è inserita con successo nel contesto dei viaggi internazionali, moltiplicando le destinazioni e arricchendo i suoi itinerari, includendo anche la possibilità di effettuare il giro del mondo a bordo delle sue navi⁶⁷.

2.4.4 Cunard Lines

La compagnia britannica Cunard è stata fondata nel 1838 da Samuel Cunard, è una delle più antiche compagnie di crociera. Originariamente, le navi della compagnia erano utilizzate per effettuare il servizio postale con gli Stati Uniti e il Canada. Oggi, Africa, Oceano indiano, Alaska, Asia, Australia, Nuova Zelanda, le Canarie, Stati Uniti, Mediterraneo, Nord Europa, Sud America, Baltico, sono tutte le destinazioni

⁶⁷ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, p. 45.

raggiungibili a bordo di una delle tre navi firmate Cunard Lines. La flotta è formata dalla Queen Mary 2, dalla Queen Victoria e dalla Queen Elizabeth. La più giovane, Queen Mary 2, entrata in servizio nel 2004, ma rinnovata nel 2016, presenta un equipaggio di 1.292 persone, una capacità passeggeri di 2.691 e una stazza lorda di 151.400 tonnellate. Le navi della flotta Cunard portano i nomi delle regine inglesi più famose e si presentano come un *mix* tra tradizione e modernità, soprattutto dopo che, nel 1998, la compagnia è entrata a far parte di Carnival Corporation & plc. Le attività di intrattenimento spaziano da corsi di pittura, degustazioni, trattamenti di benessere e spettacoli serali⁶⁸.

2.4.5 Costa Crociere

La compagnia di navigazione Costa Crociere è il più grande operatore turistico italiano e, con sede a Genova, è l'unica compagnia del settore crocieristico a battere bandiera italiana. Fondata nel 1854 da Giacomo Costa, la compagnia nasce per il trasporto e la commercializzazione di olio di oliva, prima in Italia e poi oltre oceano, fin quando nel 1947, la compagnia si dedicò ad altri settori, tra cui il trasporto passeggeri. Nel 1986, il gruppo Costa si focalizzò sul mercato crocieristico, divenendo Costa Crociere S.p.a. Costa Crociere inaugura la sua prima nave, Costa Riviera, nel 1985. Attualmente il gruppo Costa fa parte del Gruppo Carnival Corporation & plc, leader mondiale del settore; della flotta di circa 103 navi, fanno capo al Gruppo Costa i due marchi Costa Crociere e AIDA Cruises. Le rotte principali della compagnia, che opera a livello mondiale, sono quelle del Mediterraneo, Nord Europa, Caraibi, Sud America, Emirati Arabi, Estremo Oriente, Africa, Mar Baltico e Oceano Indiano. Come compagnia di crociera in forte espansione, nel 2017 la compagnia ha registrato un fatturato di circa 3,7 miliardi di euro. Le navi firmate Costa Crociera sono generalmente raggruppate in diverse classi, cui fanno riferimento diverse tipologie di nave da crociera, ad esempio Classe Vista, di cui fanno parte le navi Costa Toscana (2021), Costa Firenze (2020), Costa Smeralda (2019) e Costa Venezia (2019); le altre classi sono Classe Diadema, Classe Concordia, Classe Luminosa, Classe Destiny, Classe Atlantica e Classe Vittoria, di cui fanno parte tutte le altre navi della flotta⁶⁹.

⁶⁸ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, p. 46.

⁶⁹ *ibid*, p. 47.

2.4.6 MSC Crociere

Al quarto posto nella classifica delle cinque società con la più alta quota di mercato nel mondo del turismo crocieristico, dopo la *Carnival Corporation & Plc*, la *Royal Caribbean Cruises Ltd.* e la *Norwegian Cruise line Ltd*, la *MSC Cruises SA* è la più grande società privata del settore, leader del mercato per le aree del Mediterraneo, del Sud Africa e del Sud America. La MSC (*Mediterranean Shipping Company*), fu fondata nel 1970 a Napoli dall'armatore sorrentino Gianluigi Aponte. In particolare, solo nel 1988 viene creata la MSC Crociere, il cui quartier generale ha sede a Ginevra, in Svizzera, e la sede operativa a Piano di Sorrento, provincia di Napoli. Le società della MSC Crociere SA si concentrano principalmente in Europa, nonostante si stiano creando strutture di presidio anche in mercati non europei, come Stati Uniti e Cina (Shanghai)⁷⁰.

2.4.7 Genting Hong Kong

La Genting Hong Kong Ltd. ha origini molto più recenti delle altre compagnie di crociera, nasce nel 1993⁷¹. Tuttavia, è presente nella classifica delle società con più alta quota di mercato nel mondo del turismo crocieristico, anche conosciuta come *Star Cruises Limited*. La compagnia opera con il marchio *Star Cruises* e *Norwegian Cruise Lines*. Genting Hong Kong Ltd è leader di mercato per le aree dell'Asia e del Pacifico, toccando quotidianamente i porti asiatici di Singapore, Hong Kong, Taipei, Bangkok, Phuket, Kobe e Osaka.⁷² Il gruppo Genting è una *holding* di attività connesse al turismo⁷³, per cui le società che ne fanno parte si occupano di settori estremamente differenti, ma appartenenti al macrosettore del turismo, quali servizi catering, tour operator, casino e gaming, attività turistiche in generale e trasporti.

⁷⁰ Fonte: msc.com URL: <https://www.msc.com/cze/about-us/our-heritage?lang=it-it>

⁷¹ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, p. 50.

⁷² La Star Cruises possiede la Norwegian Cruise Lines, che opera in Nord Europa e America.

⁷³ Penco, 2013.

2.5 I maggiori porti crocieristici mondiali

Come finora dimostrato, il settore crocieristico costituisce una fetta sempre più importante del settore turistico. Le entrate delle principali destinazioni turistiche mondiali si basano, appunto, sui profitti derivanti dalle attività turistiche che il paese offre. La vicinanza di una città ad un porto crocieristico, conferisce prosperità economica e visibilità, esercitando una forte influenza sui territori coinvolti, a causa dei flussi delle navi e dei passeggeri. Per questo motivo, il business crocieristico ha un ruolo fondamentale nell'affermazione e nello sviluppo di una regione turistica, costituendo un'immissione economica di grande spessore per il porto e il territorio interessato. Tutte le agenzie, le società e le aziende che operano all'interno dei porti e dei terminal e che si occupano di *ship supply*, potranno trarre beneficio dalla presenza di un'attività portuale attiva legata alla presenza di flussi turistici costanti, che solo l'attività crocieristica è in grado di garantire. Al di fuori della sfera portuale, l'afflusso di turisti nelle città limitrofe costituisce un beneficio a tutti i settori turistici locali, come quello dell'accoglienza e dei trasporti, come ad esempio il settore della ristorazione, alberghiero, agenzie di viaggio e mezzi di trasporto pubblici e privati. Anche il commercio locale sarà beneficiato dall'ingresso dei crocieristi, i quali, dato il tempo ristretto di sosta⁷⁴, saranno più motivati e celeri nell'effettuare i propri acquisti rispetto ad un normale turista o cittadino. Dunque, il crocierista, al momento della sosta nei porti di destinazioni, è da considerarsi allo stesso tempo cliente della compagnia di crociera, del porto e del paese che andrà a visitare.

2.5.1 I criteri di port selection

L'insieme di tutti questi fattori, ha fatto sì che sempre più paesi cerchino di introdursi negli itinerari di crociera delle compagnie, per divenire *ports of call*, *home ports*, o ancor meglio porti ibridi (sia di imbarco e sbarco, sia di transito). Per riuscire nell'intento, i vari porti nel mondo continuano ad investire nell'infrastruttura e nei terminal, adeguandosi ai fattori di *port selection* messe in atto dalle compagnie di crociera. Ai criteri di *port selection* corrispondono fattori di natura portuale e extra-portuale⁷⁵.

⁷⁴ Il crocierista può essere inserito nella categoria degli "escursionisti", i quali si distinguono dal "turista" in quanto non effettuano un pernottamento nel luogo della destinazione, rimanendovi, generalmente, per un lasso di tempo inferiore alle 24 ore.

⁷⁵ Penco, 2001.

I fattori di natura portuale si riferiscono alla valutazione delle caratteristiche tecnico-strutturali ed infrastrutturali dei porti, dei terminal crocieristici e dei servizi offerti alla nave e ai passeggeri. In seguito all'aumento sempre maggiore delle dimensioni delle navi da crociera, un criterio fondamentale di selezione è quello di valutare la capacità del porto di accogliere navi di tale entità, requisito fondamentale soprattutto nella scelta di *home ports*. Altri fattori di natura portuale sono le politiche tariffarie e la qualità dei servizi di accoglienza nei porti, quali ad esempio l'efficienza nell'imbarco/sbarco dei passeggeri, l'immagine e le strutture commerciali presenti nel porto; questi altri fattori sono da non sottovalutare, in quanto determinanti nella scelta dei porti da parte delle compagnie di crociera.

I fattori extra-portuali fanno riferimento al grado di sviluppo turistico e logistico dei territori presi in considerazione e delle aree limitrofe e a quanto queste abbiano da offrire al crocierista a livello culturale, di attrazioni e di trasporti. Infatti, la selezione del porto di imbarco/sbarco, *home ports*, spesso si riduce a quanto sia veloce e semplice raggiungere il porto in macchina, con mezzi pubblici o alla sua vicinanza ad un aeroporto. I *ports of call*, invece, spesso si selezionano in base all'attrattiva delle escursioni di terra e delle attività turistiche offerte, alla popolarità del porto a livello internazionale, al costo, alla congestione e alla distanza di navigazione. I porti di scalo vengono selezionati sia per essere destinazioni vere e proprie dell'itinerario di crociera (*destination ports of call*), come ad esempio nel caso di Venezia, Portofino, Barcellona, oppure vengono scelti per essere funzionali al raggiungimento di altre città principali vicine (*turn port, port of call*), come ad esempio Livorno per raggiungere Firenze e Civitavecchia per raggiungere Roma.

In sintesi, i fattori portuali si riferiscono alle dimensioni strutturali e infrastrutturali del porto e dei terminal, alle tariffe per i passeggeri e per i servizi portuali, ai servizi offerti al crocierista, quali esercizi commerciali, info point, accoglienza, così come ai servizi offerti alla nave, in caso necessitasse di riparazioni o rifornimenti vari. I fattori extra-portuali coinvolgono i servizi logistici del porto, come la sua localizzazione geografica e le connessioni trasportistiche, i servizi turistici, ovvero il grado di attrattiva della città portuale e del territorio circostante. Dunque, non tutte le città portuali hanno le caratteristiche necessarie per diventare città portuali da crociera. Le condizioni economiche, geografiche e politiche, nonché i sistemi di logistica, di accoglienza e le risorse turistiche svolgono un ruolo importante nella selezione dei porti crocieristici e, al tempo stesso, delle *city-port*.

2.5.2 Definizione di porto di crociera

Il porto di crociera costituisce il luogo principale in cui la nave da crociera si ferma durante la navigazione. Può essere utilizzato per l'attracco della nave, l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico dei bagagli. Il turismo crocieristico è considerato trasporto internazionale, pertanto la nave da crociera, all'interno del porto crocieristico, è sottoposta ad ispezioni e quarantena in entrata e in uscita, ispezioni doganali e di frontiera. Il porto crocieristico è formato da più terminal, sale d'attesa, ampi parcheggi per grandi navi da crociera. In alcune città portuali, il terminal crociere e il terminal merci sono ubicati nella stessa area portuale, fattore molto conveniente per le navi da crociera, le quali da un lato possono caricare i rifornimenti della nave in modo molto più veloce, dall'altro permettono ai passeggeri di entrare in contatto con lo straordinario fascino dell'area portuale. Tuttavia, con l'aumento dei turisti delle crociere e la movimentata attività di carico/scarico merci, i terminal sono stati gradualmente separati, principalmente per ragioni come maggiore sicurezza nell'imbarco/sbarco dei passeggeri o per lo snodamento dei turisti più rapido e conveniente⁷⁶.

2.5.3 Ruolo del porto crocieristico

Non importa di quale tipologia di porto crocieristico si tratti, la città crocieristica in cui è ubicato riceverà un impatto sostanziale sullo sviluppo del porto, sullo sviluppo socio-economico e dell'immagine della città. In generale, il ruolo dei porti crocieristici comprende principalmente i seguenti aspetti:

- Promuovere l'offerta e il coordinamento: lo sviluppo dei porti crocieristici non è un fenomeno isolato, ma dipende dal coordinamento dei trasporti, dei turisti e delle risorse turistiche. La città che ospita il porto crocieristico di solito possiede un paesaggio naturale accattivante, un buon ambiente urbano e strutture abitative all'avanguardia, al fine di soddisfare le esigenze di attracco delle navi da crociera, di intrattenimento turistico. Sarà inoltre necessaria la presenza di strutture funzionali come strade, basi di distribuzione per le merci, ma anche attrazioni culturali. Verrà in questo modo realizzata l'interazione e

⁷⁶ Liu Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, p. 110.

l'integrazione dei collegamenti a monte e a valle nella catena di approvvigionamento.

- Promuovere lo sviluppo economico della città: lo sviluppo del porto crocieristico apporta una crescita nei consumi in ogni settore della città portuale. L'arrivo di una nave da crociera, porterà un gran numero di turisti che usufruiranno dei beni e dei servizi offerti dalla città. Nel caso dell'*home port*, un'altra fonte di guadagno è rappresentata dal rifornimento della nave; infatti, nell'*home port* sarà necessario rifornire la nave di carburante e altri materiali. Dunque, l'attracco delle navi da crociera non solo accrescerà il turismo locale e le varie entrate commerciali, ma conferirà anche notevoli guadagni in termini di valuta estera nell'area locale.
- Promozione dell'immagine internazionale: la presenza di un porto crocieristico conferirà alla città un elemento distintivo, che consentirà ai turisti nazionali ed internazionali di avere un'immagine più chiara della città. Allo stesso tempo, al fine di attirare più navi da crociera e turisti, la città che ospita il porto si impegnerà nella promozione dell'immagine della città e nel marketing, per migliorare ulteriormente la popolarità della città a livello internazionale.
- Promuovere uno sviluppo armonioso della società: l'attracco delle navi da crociera e il flusso turistico da esso derivante, creano un gran numero di posti di lavoro diretti e indiretti, il che non solo porta alla promozione del miglioramento dei servizi di trasporto portuale e gestionale, ma stimola anche la domanda di occupazione nelle altre industrie e settori, portando ad uno sviluppo armonioso della società.

2.5.4 I porti crocieristici più importanti del mondo in termini di traffico passeggeri.

Secondo una classifica 2017/2018 pubblicata da *Cruise Industry News*, i 5 maggiori porti crocieristici del mondo in termini di traffico passeggero sono:

1. **Miami, Florida:** è il porto crocieristico più trafficato del mondo, con 5,6 milioni di passeggeri e 1.185 navi attraccate nel 2017. Nel dicembre 2018, il porto di Miami ha gestito il più alto numero di passeggeri in un solo giorno; il 9 dicembre 2018 si

stima che abbia ospitato 52.000 passeggeri, con nove navi da crociera tra cui Carnival, Royal Caribbean, Disney e Norwegian Cruise lines. Il porto è comunemente conosciuto come *Dante B Fascell Port of Miami* e gestisce oltre 7 milioni di tonnellate di merci l'anno. Facilita le operazioni di compagnie di crociera come Royal Caribbean, Carnival e Norwegian, oltre ad essere il porto di origine della più grande nave da crociera per stazza lorda, ovvero la *Symphony of the Seas* di Royal Caribbean. Nel 2018, MSC Crociere e *Virgin Voyages* hanno annunciato l'intenzione di aprire un terminal nel porto di Miami. Il terminal di MSC Crociere dovrebbe aprire entro ottobre 2022 e ospiterà le sue nuove navi da crociera World Class. L'apertura del terminal di *Virgin Voyages* è prevista per novembre 2021, con un investimento di circa 150 milioni di dollari⁷⁷.

2. **Port Canaveral, Florida:** Port Canaveral situato nella contea di *Brevard*, a 45 miglia a est di Orlando, in Florida, ha contato 4,5 milioni di crocieristi nel 2017, rendendolo il secondo porto crocieristico più trafficato al mondo. Il porto rappresenta anche un hub logistico chiave, che gestisce circa 5,4 milioni di tonnellate di merci all'anno, tra cui sale, veicoli, petrolio e container. In media, dieci navi attraccano al porto ogni giorno, comprese navi delle compagnie di crociera Carnival, Disney, Royal Caribbean e Norwegian. Nel 2014, il Terminal 1 è stato aperto per facilitare le nuove navi della classe Oasis di Royal Caribbean. Nel 2015, il porto divenne sede dell'*Oasis of the Seas*, che all'epoca era una delle navi da crociera più grandi del mondo. Port Canaveral offre una varietà di attrazioni turistiche come ristoranti, spiagge, escursioni ed è il punto di riferimento della Exploration Tower. Il porto è la più grande Zona franca (Foreign Trade Zones, FTZ) negli Stati Uniti, offrendo una serie di vantaggi per gli operatori commerciali che utilizzano il porto per importare merci⁷⁸.
3. **Cozumel, Messico:** l'isola messicana di Cozumel ha registrato 4,1 milioni di crocieristi nel 2017. Ha avuto 1.240 attracchi di navi da crociera nello stesso anno, 55 in più del porto di Miami. L'isola è ubicata ad est della penisola dello Yucatán.

⁷⁷ Fonte: "The world's busiest cruise ports." URL: <https://www.ship-technology.com/features/worlds-busiest-cruise-ports/>

⁷⁸ Fonte: "The world's busiest cruise ports." URL: <https://www.ship-technology.com/features/worlds-busiest-cruise-ports/>

Sull'isola ci sono tre moli di attracco per le navi da crociera, Punta Langosta, il Molo Internazionale e Puerta Maya. Le compagnie di crociera che arrivano sull'isola sono Celebrity Cruises, Costa Crociere, Holland America Line, Norwegian Cruise e Royal Caribbean. Il molo di Puerta Maya è stato costruito da Carnival Cruises ed è servito esclusivamente dall'operatore. È il molo più meridionale del porto, situato in basso rispetto al Molo internazionale. Puerta Maya dispone di una varietà di servizi moderni, grazie al fatto che è posizionato più lontano, rispetto agli altri moli, dalla città principale dell'isola, San Miguel. I terminal sono dotati di servizi moderni, tra cui negozi duty-free e altre attrazioni ispirate alla cultura Maya. San Miguel offre una serie di attività rivolte ai turisti, ma i passeggeri delle navi possono accedere facilmente a tutta l'isola, che offre spiagge remote, snorkeling e immersioni nella barriera corallina, nonché resti di rovine Maya⁷⁹.

4. **Port Everglades, Fort Lauderdale, Florida:** nel 2017, Port Everglades, nel sud della Florida, ha servito oltre 3,8 milioni di crocieristi; nello stesso anno, 846 navi hanno attraccato Port Everglades, che dispone di nove terminal e ospita dieci compagnie di crociera, tra cui Princess, Holland America Line, Celebrity, Royal Caribbean e Carnival. La stagione di punta del porto è tra novembre e aprile, anche se le navi da crociera attraccano tutto l'anno. Oltre ad essere il quarto porto da crociera più trafficato del mondo, è anche uno dei più trafficati negli Stati Uniti in termini di movimentazione merci. Più di un milione di unità equivalenti a venti piedi (TEU) vengono spostate nel porto ogni anno. Nel 2017, la struttura ha superato il porto di Miami di circa 50.000 TEU. Nel 2009, Port Everglades fu la prima casa dell'Oasis of the Seas della Royal Caribbean, così come della sua nave gemella nel 2010, Allure of the Seas, a quel tempo entrambe le più grandi del mondo⁸⁰.
5. **Shanghai, Cina:** i tre terminal del porto crocieristico di Shanghai, in Cina, vale a dire Wusongkou, Shanghai Port e Waigaoqiao, hanno registrato 2,8 milioni di passeggeri. Il terminal internazionale di Shanghai Port è stato progettato per

⁷⁹ *ibid.*

⁸⁰ Fonte: "The world's busiest cruise ports." URL: <https://www.ship-technology.com/features/worlds-busiest-cruise-ports/>

facilitare un milione di passeggeri l'anno e si trova a nord del Bund, nel distretto di Hongkou. Non può ospitare navi di dimensioni superiori a 87.000 tonnellate, quindi le grandi navi da crociera attraccano i terminal di Wusongkou o Waigaoqiao. Il terminal di Wusongkou è noto come Porto di Baoshan, per la sua posizione nel distretto di Baoshan. Con un molo lungo 774 metri, gestisce la maggior parte delle grandi navi da crociera che arrivano a Shanghai. Al contrario, Waigaoqiao è usato di rado per le navi da crociera, è noto per essere il porto container più trafficato del mondo, gestendo oltre 40 milioni di TEU nel 2017.

Seguono nella classifica il porto di Barcellona, che ha registrato nel 2017 un totale di 2,7 milioni di passeggeri e 778 navi da crociera, il porto Out Islands delle Bahamas con 2,6 milioni di passeggeri, il porto di Civitavecchia con 2,2 milioni di crocieristi e i cinque porti delle Isole Baleari in Spagna, con un totale di 2,1 milioni di passeggeri, Sydney in Australia e Singapore⁸¹.

Con l'aumentare del numero di crocieristi in tutto il mondo, anche i porti crocieristi stanno crescendo e prosperando, influenzando lo sviluppo socio-economico delle regioni e dei paesi interessati. Come si è visto, i porti crocieristici influenzano lo sviluppo della città portuale attraverso le attività connesse al business crocieristico; allo stesso tempo, la struttura e lo sviluppo di una città portuale determinano lo status di un porto crocieristico a livello nazionale o internazionale. Se da un lato l'attività economica è sempre più prospera nelle città portuali, anche come conseguenza del fatto che sempre più persone si spostano in queste aree per la grande offerta di lavoro, allo stesso tempo questo fenomeno arricchisce e accresce sempre più l'attività dei porti crocieristici stessi. Questa è considerata la combinazione perfetta che nasce dal connubio di un'attività portuale prospera, legata al turismo crocieristico, e una città portuale predisposta alla presenza e all'implementazione di questo settore turistico.

⁸¹ *ibid.*

CAPITOLO III

L'INDUSTRIA CROCIERISTICA CINESE

Attualmente, la Cina è in un periodo cruciale nella costituzione di una società benestante e il socialismo con caratteristiche cinesi è entrato in una nuova fase⁸². Il desiderio delle persone di una vita migliore, dagli standard più elevati, diviene sempre più forte. Come in ogni settore dell'economia, il mercato crocieristico cinese ha cambiato radicalmente l'aspetto del turismo crocieristico mondiale, visto anche come un tramite fondamentale per la diffusione della cultura e delle tradizioni cinesi nel mondo e, allo stesso tempo, strumento necessario alla riaffermazione della Cina nel contesto turistico internazionale. Negli ultimi anni, la Cina, da grande paese turistico si è trasformata in potente paese turistico. Il turismo delle crociere in Cina, promosso sia dal governo, sia dalle dinamiche di mercato, sta consolidando a tal punto la propria espansione da ricoprire un ruolo fondamentale nel contesto globale. La presenza di navi da crociera delle maggiori compagnie crocieristiche nei porti cinesi, non solo apporta benefici economici alle città portuali in cui fanno scalo, ma funge anche da mezzo attraverso il quale turisti provenienti da tutto il mondo possono entrare in contatto con la cultura cinese.

Nel 2016, i crocieristi in Cina hanno raggiunto i 2,28 milioni, posizionandosi al secondo posto nella classifica del turismo crocieristico mondiale⁸³. Al fine di ampliare i benefici economici generati dal turismo crocieristico, tutte le regioni della Cina hanno cercato di espandere e sviluppare la catena industriale del settore. Negli anni, per poter fornire un ambiente politico e commerciale favorevole allo sviluppo del settore crocieristico, anche le politiche e le regolamentazioni relative al settore sono state continuamente modificate e migliorate.

⁸² La prima tappa di questa transizione è quella che renderà la Cina, entro il 2020, una società con un livello diffuso di benessere, moderatamente prospera, attraverso l'eliminazione della povertà e degli elevati livelli d'inquinamento. La seconda tappa è quella che renderà la Cina, entro il 2035, un paese socialista moderno, forte nel settore delle manifatture, nel settore scientifico e tecnologico.

⁸³ Hong Wang, *Report on China's Cruise Industry*, 2018.

Dopo oltre dieci anni di sviluppo, il mercato crocieristico cinese si è espanso rapidamente e la consapevolezza dei turisti nei confronti di questa modalità di viaggio è notevolmente aumentata. Nonostante nel 2018 si sia verificata una lieve contrazione, il mercato crocieristico cinese non sembra essersi piegato del tutto a tale crisi settoriale, presentando un enorme potenziale di sviluppo futuro. Infatti, nelle prospettive future, il mercato crocieristico cinese mantiene una direzione positiva e si prevede diventerà la risorsa turistica più grande del mondo crocieristico, vanterà dei tre porti crocieristici internazionali più influenti e di compagnie di crociera dalla competitività e potenza del marchio di prima classe. Quello di Shanghai è considerato il più grande terminal crocieristico delle regioni Asia-Pacifico e il quarto nelle classifiche mondiali, il cui status internazionale all'interno dell'industria crocieristica mondiale è fortemente promosso e stimolato, in quanto in Cina questo settore rappresenta una spinta fondamentale per lo sviluppo e le trasformazioni dell'economia nazionale.

Oggi, l'industria crocieristica cinese sta registrando importanti trasformazioni: la crescita del mercato si sta stabilizzando; si è passati da un orientamento di sviluppo improntato sulla quantità ad una trasformazione e innovazione strutturale del mercato. Per quanto riguarda l'offerta di nuove navi, si è passati dal modello di "domanda stimolata dall'offerta", al modello di "offerta guidata dalla domanda". Il nuovo focus sulla qualità del prodotto, una conoscenza più consapevole delle leggi di mercato e i miglioramenti nell'implementazione di nuovi prodotti hanno portato ad una maggiore soddisfazione dei turisti. Poiché il settore crocieristico è attivamente integrato nei piani di sviluppo dell'iniziativa *One Belt One Road* (OBOR), si prevede uno sviluppo guidato dall'innovazione, un potenziamento strutturale e una transizione verso una fase di crescita costante. Tuttavia, permangono in Cina diverse problematiche relative al settore, quali l'alto tasso di spazio inutilizzato nei porti, la bassa redditività e i canali di distribuzione ristretti. Nello specifico, a monte della catena industriale, la costruzione di navi da crociera in Cina presenta ancora ostacoli nella ricerca tecnica, nei sistemi di supporto arretrati e manca di ingegneri navali di grande talento. Al centro della catena industriale, la mancanza di differenziazione nella progettazione delle rotte di crociera è ancora un problema rilevante; il mercato domestico è ancora dominato da operatori di crociera stranieri, mentre le compagnie di crociera domestiche si sviluppano lentamente, con evidenti lacune dal punto di vista dell'innovazione del prodotto crocieristico. A valle della catena industriale, i porti domestici sono ancora soggetti a scarsa redditività. La maggior parte dei porti crocieristici in Cina sono poco attraenti per i turisti, i canali di distribuzione

dei prodotti di crociera sono limitati e lo squilibrio tra l'offerta e la domanda di talenti è ancora acuto. Inoltre, sussistono ancora screzi politici concernenti le rotte naviganti acque internazionali e costiere. Dunque, sebbene al momento l'industria crocieristica cinese sia seconda nel mondo, tuttavia è ancora limitata dall'imaturità di uno sviluppo autonomo. Infatti, la Cina deve ancora seguire le tendenze di sviluppo del settore crocieristico globale, guardare all'esperienza, ai modelli e ai percorsi dei mercati internazionali delle crociere.

3.1 Analisi dell'andamento di sviluppo dell'industria crocieristica asiatica

Le regioni dell'Asia e del Pacifico, in quanto mercati crocieristici emergenti, crescono più rapidamente e mostrano un più alto potenziale di sviluppo. Nel 2016, la capacità di trasporto delle crociere in Asia deteneva una percentuale del 9,2% nel mercato crocieristico globale, ovvero di circa 2,2724 milioni di passeggeri, con un aumento del 38,1% rispetto al 2015 e del 139,6% rispetto al 2012⁸⁴. Negli ultimi anni, il mercato asiatico ha registrato una rapida crescita: 55,7% dal 2012 al 2013, 16,6% dal 2013 al 2014 e del 17,7% dal 2014 al 2015. Per quanto riguarda la provenienza dei passeggeri delle crociere nel mercato asiatico, il 47,4% provengono dalla Cina, l'11,1% da Taiwan, l'8,8% da Singapore, l'8,6% dal Giappone, il 6,1% da Hong Kong, il 6% dall'India, il 3% dalla Malesia, l'1,9% dall'Indonesia e a seguire Corea del sud, Filippine, Thailandia e Vietnam⁸⁵. È evidente che i passeggeri cinesi rappresentano la percentuale più alta di tutta l'Asia, mentre Giappone e Corea del sud, le maggiori destinazioni turistiche dell'Asia, costituiscono solo una piccola parte dei passeggeri delle crociere, con un totale inferiore al 10%, inferiori anche alla percentuale detenuta da Taiwan⁸⁶. Per quanto concerne la capacità di trasporto, nel 2015 erano registrati nel mercato asiatico 26 brand crocieristici, 31 nel 2016, fino ad arrivare a 39 nel 2019, con un totale di 79 navi da crociera attive nelle acque asiatiche. Il numero di navi presenti in Asia è cresciuto del 58% rispetto al

⁸⁴ Fonte: *CLIA Asia Cruise trends*, 2017. <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/asia-cruise-trends/asia-cruise-trends-2017.pdf>

⁸⁵ Fonte: *CLIA Asia Cruise Industry Ocean Source Market Report*, 2018. URL: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2018-asia-ocean-source-market.pdf>

⁸⁶ *ibid.*

2014, anno in cui erano presenti solamente 50 navi da crociera in tutta l'Asia. Attualmente, delle 79 navi da crociera, 13 operano tutto l'anno, mentre 22 operano per cinque o più mesi. Queste navi hanno registrato circa 1.786 partenze e ulteriori 131 viaggi nel 2019, circa il 6% in meno rispetto al 2018⁸⁷.

Gli operatori si dividono in quattro livelli diversi:

1. Cinque compagnie di crociera offrono più di 100 partenze, rappresentando il 61% del totale delle partenze nel 2019.
2. Undici compagnie di crociera offrono dalle 25 alle 100 partenze, il 29% del totale.
3. Undici compagnie offrono dalle 10 alle 24 partenze (8%).
4. Le rimanenti dodici compagnie offrono 9 o meno partenze (2%)⁸⁸.

In sintesi, nel 2019 l'industria crocieristica asiatica ha generato una capacità passeggeri di circa 4,02 milioni, di cui 3,8 milioni su navi da crociera asiatiche e 175.000 su navi da crociera che attraversano l'Asia⁸⁹. La capacità passeggeri in Asia è calata del 5,7% rispetto al 2018, mentre il CARG⁹⁰ quinquennale della capacità passeggeri dal 2014 è del 122%. Analizzando le tipologie di navi da crociera operanti in Asia, delle 60 navi del 2016, 21 erano navi di media grandezza, 15 grandi navi, 16 navi di piccole dimensioni, 6 *adventure cruise ships* e 2 *mega-ships*. La percentuale di *mega-ships* era ancora molto bassa, principalmente a causa del sovraffollamento dei porti, dei costi operativi e per le difficoltà nella gestione di navi di grandi dimensioni. Nel 2019, delle 79 navi, 7 sono *mega-ships* (ovvero dalla portata passeggeri superiore a 3.500), mentre 18 sono *large* (dai 2.000 ai 3.000 passeggeri). La maggior parte delle navi della flotta sono navi di grandezza media (26 navi), seguite poi dalle 22 navi di piccole dimensioni. Gli itinerari brevi

⁸⁷ Wang Hong 汪泓, *Zhongguo youlun chanye fazhan baogao* 中国邮轮产业发展报告, 2018.

⁸⁸ CLIA *Asia Cruise Deployment & Capacity Report, Cruise Industry Report*, 2019. URL: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-asia-deployment-and-capacity---cruise-industry-report.pdf>

⁸⁹ *ibid.*

⁹⁰ Compound Annual Growth Rate (CAGR), o tasso annuo di crescita composto, è un indice che rappresenta il tasso di crescita di un certo valore in un dato arco di tempo.

dominano ancora il mercato crocieristico asiatico. Le crociere di 4-6 notti detengono ancora la quota di mercato più alta (38%), seguita dalle crociere di 2-3 notti (36%)⁹¹.

In generale, dopo aver registrato una crescita consistente per circa quattro anni consecutivi, nel 2018/2019 il numero di partenze ha verificato un lieve ribasso del 2,2% dal 2017 al 2018 e di un ulteriore 6% dal 2018 al 2019. Tuttavia, si prevede che la popolarità della crociera in Asia crescerà ulteriormente nei prossimi anni, anche grazie al fatto che le compagnie di crociera dispongono di nuove navi più grandi, appositamente costruite per la clientela asiatica. La prossima generazione di navi sostituirà le navi più vecchie precedentemente con sede in Asia e, se abbinate a nuove infrastrutture di crociera in diverse destinazioni asiatiche, alimenteranno un forte interesse tra i viaggiatori. Si ci aspetta, dunque, un ritorno alla crescita per il settore crocieristico asiatico, dopo questo lieve calo. Inoltre, l'Asia possiede una grande varietà di attrazioni e luoghi contraddistinti da una costa spettacolare. Le navi in Asia toccheranno 306 nuove destinazioni, con 18 mete in più rispetto al 2018, offrendo una scelta più vasta ai crocieristi asiatici.

In sintesi, l'analisi dell'andamento di sviluppo dell'industria crocieristica dell'intero continente asiatico del 2019 mostra un totale di 1.917 partenze, una capacità passeggeri generata di circa 4,02 milioni di passeggeri, in calo del 5,7% dopo anni di rapida espansione⁹². Questo lieve declino è dovuto principalmente alla riduzione delle crociere di breve durata verso la Cina continentale. Tuttavia, nel 2019 il mercato asiatico delle crociere ha registrato 79 navi di 39 compagnie di crociera operanti nel continente. L'aumento delle destinazioni dalle 288 del 2018 a 306 nel 2019 è un fattore da non trascurare, in quanto elemento fondamentale per stimolare la crescita della domanda e, allo stesso tempo, il grado di soddisfazione dei passeggeri. Il numero di *port of calls* in Asia resta stabile, ammontando a circa 7,154⁹³; molte delle destinazioni, specialmente India, Malesia, Indonesia, Singapore, Giappone, Hong Kong e Corea del sud, registreranno una lieve crescita. Il continente ha verificato anche un leggero aumento nei giorni di crociera dei passeggeri, che, scegliendo ora crociere più lunghe, si tradurranno

⁹¹ *CLIA Asia Cruise Deployment & Capacity Report, Cruise Industry Report, 2019*. URL: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-asia-deployment-and-capacity---cruise-industry-report.pdf>

⁹² *ibid.*

⁹³ *ibid.*

in maggiori possibilità di visite a terra, creando un maggiore impatto turistico ed economico in tutte le destinazioni.

3.1.2 Le destinazioni di crociera in Asia: Port Calls e Passenger Destination Days (PDD)

Nel 2019 sono stati registrati 7.154 scali nei porti asiatici, 15 in meno rispetto all'anno precedente. Un totale di 306 diverse destinazioni accoglieranno le navi da crociera, registrando un aumento rispetto al 2018. Le navi in Asia fanno tappa in sempre più posti e le destinazioni nelle quali sono programmati il maggior numero scali sono Giappone (2.681), Cina continentale (809), Malesia (561) e Thailandia (550). I singoli porti più importanti del continente sono Singapore (400), Taipei (284) e Shanghai (276); 23 porti asiatici ospiteranno più di 99 scali di crociera. Il progresso principale nel mercato asiatico deriva dai porti della Cina continentale, Taiwan e Singapore. Il Giappone resta, tuttavia, la destinazione più popolare in Asia. La Cina continentale ospita il maggior numero di spostamenti nei suoi numerosi *home ports*, con 687 partenze, circa l'85% del totale.

Il *Passenger Destination Days* (PDD) è una misura delle potenziali visite dei crocieristi quando una nave fa scalo in un porto di destinazione, ed un aumento di tale misura si traduce in un maggior impatto turistico sulla destinazione. Contrariamente ad un calo nel numero di *port calls*, l'Asia vedrà un aumento del PDD. Nel 2019 si registrano 13,03 milioni di PDD, proveniente dalle regioni del Sud-Est asiatico (+8,6%) e dell'Asia meridionale (+106,8%), grazie alla crescita del 137% dei porti di scalo in India. Singapore è al primo posto con 991.000 di PDD, seguita dall'India (+ 150%), l'Indonesia (+ 46%), la Malesia (+ 40,2%) e Singapore (+ 10,1%), che hanno visto una crescita a doppia cifra nel PDD. Anche la Corea del Sud è rimbalzata con una crescita del 29,7% nel 2019⁹⁴.

⁹⁴ CLIA Asia Cruise Deployment & Capacity Report, Cruise Industry Report, 2019. URL: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-asia-deployment-and-capacity---cruise-industry-report.pdf>

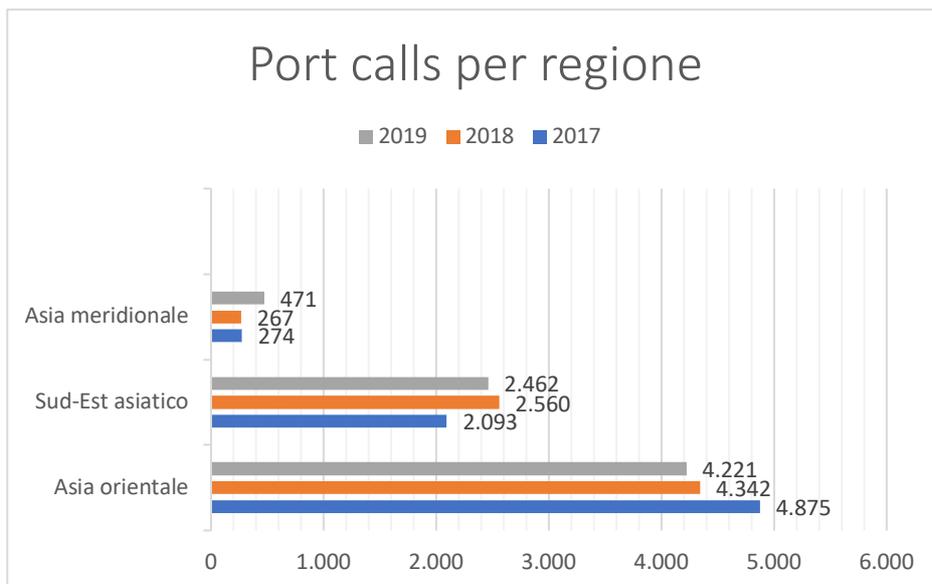


Grafico: Port calls per regione in Asia. Fonte Fonte: CLIA 2019 Asia Cruise Deployment and Capacity Report.

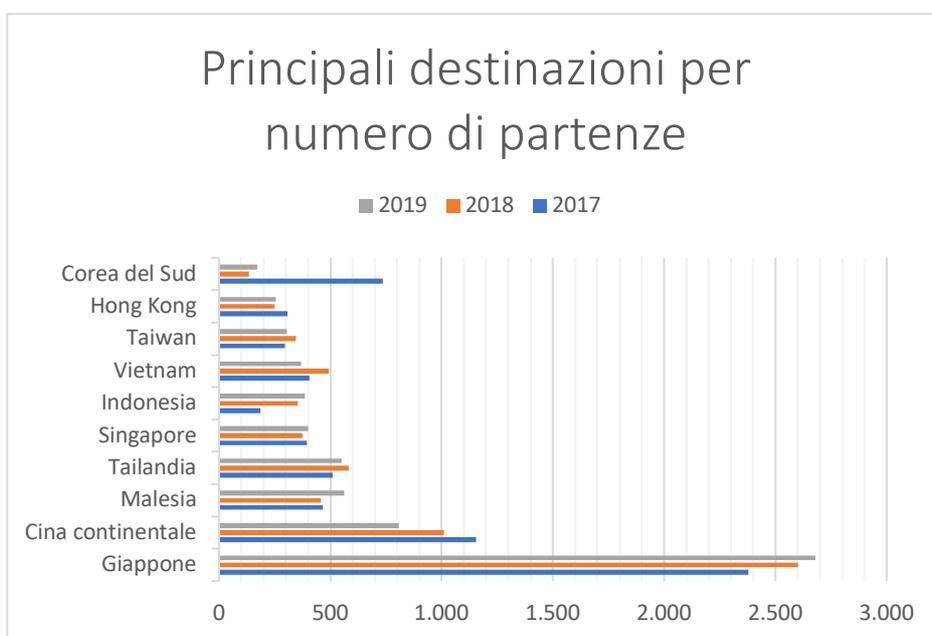


Grafico: Principali destinazioni per numero di partenze. Fonte: Fonte: CLIA 2019 Asia Cruise Deployment and Capacity Report.

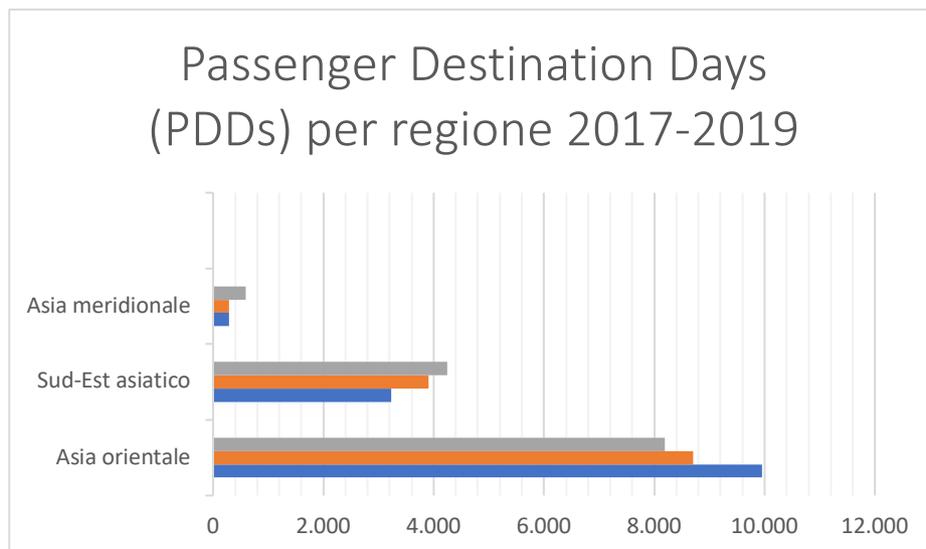


Grafico: Passnger Destination Days (PDDs) per regione, 2017-2019. Fonte: CLIA 2019 Asia Cruise Deployment and Capacity Report.

3.2 Cina: analisi e sviluppi dell'industria turistica

In Cina, il volume del turismo verso l'estero e dei consumi interni legati al turismo è il più alto al mondo e la cooperazione con varie regioni e organizzazioni turistiche internazionali è stata costantemente rafforzata.

Infatti, negli ultimi anni, la Cina ha realizzato un rapido sviluppo socio-economico e gli standard di vita delle persone hanno registrato un continuo miglioramento. Il turismo, come parte importante di soddisfacimento spirituale, è gradualmente entrato nella vita delle persone. Attualmente, il rapido sviluppo dell'industria turistica cinese ha consentito al settore turistico di integrarsi pienamente nel sistema nazionale, divenendo un pilastro strategico dell'economia nazionale.

Nel 2016, il turismo domestico cinese ha raggiunto i 4,4 milioni di turisti, con una crescita annua dell'11,2% ed entrate turistiche che hanno raggiunto i 3,939 trilioni di yuan, registrando una crescita annua del 15,25%⁹⁵. Il mercato del turismo in entrata ha continuato a crescere rapidamente, raggiungendo i 138,44 milioni di visitatori nel 2016, con un aumento del 3,5% su base annuale; il numero di turisti stranieri in entrata è stato di 28,13 milioni, con un aumento dell'8,3%. Inoltre, il numero di turisti provenienti da

⁹⁵ Qian Yongchang, *Annual Report on China's Cruise Industry*, Pechino, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, 2017.

Hong Kong, Macao e Taiwan ha raggiunto i 110,31 milioni, verificando una crescita del 2,3%. Nel 2016, i turisti di Hong Kong, Macao e Taiwan costituivano ancora la maggioranza assoluta del mercato turistico in uscita, raggiungendo gli 83,95 milioni. Il turismo internazionale mantiene un alto tasso di crescita; il volume del turismo in uscita dei residenti cinesi ha raggiunto i 135,13 milioni, con una crescita del 5,75%⁹⁶.

Nel 2017, la Cina ha accolto un totale di 69,5 milioni di turisti stranieri. Nella prima metà del 2017 (gennaio-giugno), la dimensione del mercato del turismo in uscita dei residenti cinesi ha raggiunto i 62,03 milioni di persone, ma il turismo in entrata ha continuato ad essere maggiore di quello in uscita, con una differenza di 7,47 milioni di turisti⁹⁷. Infatti, sempre più stranieri hanno rivalutato la Cina come valida meta turistica; un paese dalla bellezza orientale che sta diventando un'importante destinazione turistica nel contesto globale. Questo grazie a svariati fattori, quali ad esempio la costruzione di una società benestante, che ha reso possibile l'aumento della domanda legata al turismo ricreativo. Inoltre, con la promozione del turismo globale, con la riforma strutturale dal lato dell'offerta e del sistema di ferie pagate, l'industria del turismo cinese ha verificato una crescita molto rapida. In questa nuova fase, la domanda turistica dei consumatori continua ad essere soddisfatta, portando ad una ulteriore crescita del mercato turistico cinese.

Nel 2018, il turismo cinese in entrata è rimasto stabile. Secondo i dati del Ministero della Cultura e del Turismo cinese, sono stati registrati un totale di 141 milioni di visitatori in entrata, con una crescita su base annua dell'1,2%. I turisti in entrata hanno generato un totale di 127,1 miliardi di dollari di entrate nel settore turistico, registrando un aumento del 3% rispetto al 2017⁹⁸. Inoltre, come dichiarato dal Consiglio di Stato della Repubblica Popolare Cinese durante una conferenza stampa, la domanda di consumo culturale da parte dei residenti cinesi è in continuo aumento. La Cina ha registrato un aumento delle spese pro-capite sui consumi in istruzione, cultura e prodotti di

⁹⁶ Qian Yongchang, *Annual Report on China's Cruise Industry*, Pechino, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, 2017.

⁹⁷ *ibid.*

⁹⁸ Ministry of Culture and Tourism of the People's Republic of China; *Zhonghua renmin gongheguo wenhua he luyoubu* 中华人民共和国文化和旅游部. URL: <https://www.mct.gov.cn>

intrattenimento. Il consumo culturale e turistico del popolo cinese si è evoluto fino a costituire una nuova area di crescita economica in Cina.

Classifica	Città	Numero di turisti in arrivo
1	Shenzhen	12.07 milioni
2	Guangzhou	9 milioni
3	Shanghai	8.73 milioni
4	Hangzhou	4.02 milioni
5	Pechino	3.93 milioni
6	Xiamen	3.86 milioni
7	Chongqing	3.58 milioni
8	Tianjin	3.45 milioni
9	Chengdu	3.01 milioni
10	Wuhan	2.5 milioni

Tabella: Prime 10 destinazioni turistiche cinesi in entrata nel 2019.

Fonte dati: <https://www.travelchinaguide.com/tourism/2019statistics/>

La tabella mostra le dieci principali destinazioni turistiche per numero di visitatori in entrata (turismo *inbound*). L'andamento positivo dei flussi turistici in entrata in Cina è sicuramente riconducibile alla progressiva apertura del Paese verso il mondo, grazie a fattori di natura politici, economici e alla partecipazione attiva della Cina ai nuovi accordi internazionali che vedono per oggetto apertura commerciale e turistica. Infatti, negli ultimi decenni la quantità di turismo in Cina si è notevolmente estesa, dall'inizio delle riforme di Deng Xiaoping. La comparsa di una classe media e l'allentamento delle restrizioni alla circolazione da parte delle autorità cinesi sono entrambi motivi dell'aumento del turismo del Paese, sia in entrata che in uscita. Infatti, anche il turismo

outbound in Cina ha registrato un incremento nella libertà da parte dei turisti cinesi nella scelta delle destinazioni e delle metodologie di viaggio. Anche per ovvie ragioni numeriche, essendo il popolo più numeroso al mondo, il mercato turistico *outbound* cinese riveste un ruolo centrale nel contesto turistico globale, tanto che sempre più paesi si stanno impegnando nella creazione di un'accoglienza turistica specializzata per i visitatori cinesi, così come nella costituzione di esperienze, attività e prodotti appositamente pensati per il turista cinese. Le statistiche mostrano che le destinazioni più gettonate dai visitatori cinesi sono Giappone, Thailandia, Corea del Sud, Macao, Francia, Malesia, Italia, Hong Kong, America, Singapore, Svizzera, Germania, Australia e Taiwan.

Destinazioni	Numero di visitatori
Giappone	185.736
Tailandia	122.815
Corea del Sud	54.256
Macao	34.597
Francia	32.469
Malesia	31.930
Italia	30.102
Hong Kong	29.442
America	28.455
Singapore	27.157
Svizzera	27.129
Germania	22.017
Australia	21.315
Taiwan	12.186

Tabella: Principali destinazioni turistiche del turismo outbound cinese.

Fonte dati: <https://www.travelchinaguide.com/tourism/2019statistics/>

3.3 Industria crocieristica cinese

Il mercato cinese delle crociere è da sempre considerato il più promettente del settore, tanto da divenire il secondo mercato crocieristico al mondo, dopo gli Stati Uniti, e potrebbe divenire il più grande entro il 2030.

Le solide basi socio-economiche, l'avvento dell'era del turismo di massa e il forte sostegno che il settore delle crociere riceve dal governo a tutti i livelli hanno conferito grandi opportunità alla promozione di uno sviluppo costante e sostenibile dell'industria crocieristica cinese.

Tuttavia, la crescita esplosiva che ha segnato i primi anni di crescita del settore, ha registrato un ribasso nel 2018, segnato da un calo dei porti di scalo cinesi del 17% rispetto all'anno precedente. Infatti, nel 2019 il numero di navi da crociera è sceso a 14, due in meno rispetto alle 16 del 2018⁹⁹. Il numero di *home ports*, allo stesso modo, è calato del 12,5%. Il numero di posti letti schierati ha raggiunto i 40.342, verificando un calo del 5,2% rispetto all'anno precedente. In generale, la capacità del mercato crocieristico cinese ha raggiunto 1.940.800 milioni di passeggeri, in calo del 13,5% rispetto al 2018. Il traffico crocieristico cinese nei primi sei mesi dell'anno ha registrato 364 scali di navi da crociera, in calo del 27,2% rispetto al 2018¹⁰⁰.

Questa retrocessione va però vista in un'ottica di stabilizzazione del settore. Infatti, la crescita del mercato crocieristico e il passaggio da semplice turismo crocieristico a solida economia crocieristica cinese, sta portando ad un periodo di miglioramenti e adeguamenti. Secondo quanto emerso dai dati del “*2019 China Cruise Development Report*”, questa fase negativa va associata agli effetti di un periodo di adattamento dell'industria crocieristica in un paese dal forte potenziale¹⁰¹.

Nel 2019 il mercato cinese continua a costituire una percentuale rilevante per il business crocieristico mondiale. Nonostante il calo nel numero di navi, il numero di

⁹⁹ Fonte: Rina, “What’s next for China Cruise market?”, 2019.

URL: <https://www.rina.org/en/media/news/2019/05/23/china-cruise-market>

¹⁰⁰ CLIA Asia Cruise Deployment & Capacity Report, Cruise Industry Report, 2019. URL: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-asia-deployment-and-capacity---cruise-industry-report.pdf>

¹⁰¹ Fonte: Rina, “What’s next for China Cruise market?”, 2019.

URL: <https://www.rina.org/en/media/news/2019/05/23/china-cruise-market>

passaggeri è rimasto pressoché costante, con un lieve calo dell'1,2%. Le navi da crociera stanno diventando sempre più grandi e le destinazioni sempre più concentrate.

I primi cinque porti crocieristici cinesi, ovvero Shanghai, Tianjin, Guangzhou, Xiamen e Shenzhen, ricevono ormai quasi l'80% del totale di navi da crociera e il 93,5% dei passeggeri. Grazie ad ingenti investimenti, negli ultimi dieci anni, questi porti hanno notevolmente migliorato la capacità e la qualità del servizio per le grandi navi da crociera¹⁰².

Secondo il ministero cinese dei Trasporti (Mot), le potenzialità di crescita del settore crocieristico cinese sono stimate in 4,5 milioni di passeggeri nel 2020 e in 10 milioni nel 2026. Se questo trend si confermasse, il mercato delle crociere in Cina diverrebbe il primo al mondo. Per questo motivo, il governo cinese ha avviato iniziative mirate al sostegno e allo sviluppo del mercato turistico domestico, in particolare quello crocieristico, introducendo il piano di crescita dell'industria crocieristica tra gli obiettivi del piano strategico quinquennale e designando il principale gruppo cantieristico statale cinese, China State Shipbuilding Corporation (CSSC), come soggetto nazionale incaricato a portare avanti questo programma di sviluppo¹⁰³.

3.3.1 Il mercato delle crociere in Cina continua a crescere, attirando l'attenzione delle maggiori compagnie di crociera internazionali.

Con oltre dieci anni di sviluppo, il mercato delle crociere in Cina è cresciuto notevolmente, divenendo la più grande sezione della regione Asia-Pacifico. Il mercato Asia-Pacifico è costituito da tre regioni principali: le regioni del Pacifico meridionale, costituite da Australia, Nuova Zelanda e Indonesia; la regione sud-orientale rappresentata da Malesia, Filippine, Singapore e India e regione dell'Estremo Oriente, tra cui Cina, Giappone, Corea del Sud e Corea del Nord, nel quale la Cina è la regione più attiva nel mercato crocieristico Asia-Pacifico e sta diventando il nuovo centro del mercato crocieristico globale¹⁰⁴.

¹⁰² Fonte: <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/19628-2019-china-cruise-market-report-released.html>

¹⁰³ Fonte: ilsole24ore, "Navi da crociera, ecco perché il vento della Cina soffia forte sul mercato." URL: <https://www.ilsole24ore.com/art/navi-crociera-ecco-perche-vento-cina-soffia-forte-mercato-ABIIUCfB>

¹⁰⁴ Hong Wang, *Report on China's Cruise Industry*, 2018, p. 18.

Stando alle statistiche, il numero di crocieristi cinesi ha superato quello della Germania, posizionandosi al secondo posto nella classifica mondiale. Questo è uno dei motivi che ha spinto le maggiori compagnie di crociera mondiali ad entrare nel mercato cinese delle crociere.

Nel 2016, i principali marchi che operano nel mercato crocieristico cinese erano "Ovation of the Seas", "Quantum of the Seas", "Voyager of the Seas", "Mariner of the Seas" e "Legend of the Seas" di proprietà di Royal Caribbean Cruise Ltd., la "Costa Serena", la "Costa Atlantica", la "Costa Victoria" e la "Costa Fortuna" di proprietà di Costa Crociere, la "Sapphire Princess" e la "Golden Princess" di proprietà di Princess Crociere, la "MSC Lirica" di proprietà di MSC Crociere, la "SkySea Golden Era" di proprietà di SkySea Holding International Ltd., la "MSC Splendida" di proprietà di Diamond Cruise International, la "Taishan cinese" di proprietà di Bohai Ferry Co., Ltd., la "Bilancia" e la "SuperStar Virgo" di proprietà di Star Cruises e il "Genting Dream" di proprietà di Dream Cruises, con un totale di 18 navi da crociera, rispetto alle 12 del 2015¹⁰⁵.

Nel 2017, il numero di navi della flotta dei principali brands crocieristici operanti in Cina è progressivamente aumentato, con un lieve calo solo nel 2018. Il 28 giugno 2017, la *Norwegian Joy* ha raggiunto Shanghai: questa nave di 167.700 tonnellate e una capacità di 3.883 passeggeri è considerata una prova della volontà da parte della compagnia di entrare nel mercato cinese con una grande nave appositamente ideata per la Cina. Il 9 luglio 2017, la *Majestic Princess* di Princess Cruises ha effettuato il suo viaggio inaugurale in Cina, raggiungendo Shanghai. *Majestic Princess* è la prima nave da crociera *deluxe* progettata su misura per il mercato cinese dal "Global travel Master", Princess Cruises¹⁰⁶.

Nel 2018, la compagnia Princess Cruises, marchio di crociere molto apprezzato in Cina, dedicato ai mercati di fascia medio/alta, si è ritirata completamente dal mercato cinese. La *Majestic Princess*, dopo essere stata operativa in Cina, è stata ritirata dal mercato cinese nel 2018¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Hong Wang 汪泓, *Annual Report on China's Cruise Industry*, 2018, p. 26.

¹⁰⁶ *Ibid*, p. 60.

¹⁰⁷ *Ibid*, p. 61.

Tuttavia, negli ultimi anni il mercato delle crociere in Cina continua a crescere, garantendo uno status internazionale altamente migliorato. L'avvio da parte del governo cinese di iniziative mirate al sostegno e allo sviluppo del mercato turistico domestico, in particolare quello crocieristico, ha spinto armatori e costruttori a realizzare navi ad hoc per il mercato cinese.

Ne è un esempio la nave della Classe *Quantum* di Royal Caribbean, "*Spectrum of the Seas*", che nel giugno 2019 è partita per la prima volta dal porto di Shanghai, con un itinerario ricco di avventura e attrazioni in Estremo Oriente. Le camere, i servizi di ristorazione, i programmi di intrattenimento e le tecnologie della nave sono migliorate a tal punto da essere considerata la nave da crociera più grande e costosa di tutta l'Asia. Con una stazza lorda complessiva di 168.000 tonnellate, la nave dispone di 2.137 cabine, una capacità passeggeri massima di 5.622 persone, 1.551 membri dell'equipaggio, provenienti da ogni parte del mondo.

Allo stesso modo, la nuova nave "Costa Venezia", firmata Costa Crociere, anch'essa appositamente progettata per il mercato cinese, dal 2019 è presente nei maggiori *home ports* cinesi. La Costa Venezia è stata costruita dal gruppo italiano Fincantieri, con una stazza lorda complessiva di 135.500 tonnellate, un totale di 2.116 cabine e una capacità passeggeri massima di 5.260 persone.

Finora, i passeggeri delle crociere cinesi che dominano il mercato in Cina rimangono per lo più gruppi e famiglie di anziani, che scelgono itinerari brevi. Vi sono segnali che, grazie anche alla presenza delle compagnie internazionali, questo stia gradualmente cambiando e che la percentuale di passeggeri in crociera aumenterà. La durata media del viaggio si allungherà e le rotte degli itinerari aumenteranno, estendendosi naturalmente dal sud-est asiatico alle destinazioni internazionali¹⁰⁸. Due cose supporteranno questa tendenza. In primo luogo, la personalizzazione, da parte delle compagnie di crociera, di navi, marchi e strutture per soddisfare le esigenze dei diversi segmenti di mercato in Cina. Le enormi dimensioni e la diversità della Cina in termini di stile di vita, abitudini di consumo, cibo, bevande e lingua lo rendono essenziale. Le compagnie di crociera locali detengono il vantaggio, con una capacità di sviluppare concetti di crociera con elementi cinesi unici che fanno appello a diversi segmenti del

¹⁰⁸Fonte: CLIA Asia Cruise Trend, 2017. URL: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/asia-cruise-trends/asia-cruise-trends-2017.pdf>

turismo domestico. In secondo luogo, la qualità è ora l'obiettivo principale per la maggior parte degli operatori di crociera, porti e agenzie di viaggio in Cina. Le compagnie di crociera internazionali che finora hanno testato le acque in Cina dovranno lavorare sodo per competere. E questo è esattamente ciò che Costa ha fatto con il lancio di Costa Venezia, la prima nave da una linea di crociera internazionale su misura per il mercato cinese. Altri attori globali guarderanno senza dubbio la reazione del mercato alla Costa Venezia con grande interesse e curiosità. Con le attrazioni strategiche della Cina, una vasta costa e popolazione, una classe media in crescita e ferrovie ad alta velocità che collegano le città interne ai porti di crociera, il marchio forte di Costa e molti anni di esperienza operativa, si ritiene che Costa Venezia abbia dato vita ad una nuova fase dell'Industria crocieristica cinese¹⁰⁹.

3.3.2 Il caso di “Costa Venezia”

Costa Venezia è il nome della prima nave costruita in Italia, a Monfalcone, dal gruppo Fincantieri per Costa Crociere ideata, progettata e costruita appositamente per il mercato cinese e che opererà esclusivamente nel mercato cinese. Una nave dedicata alla Cina in grado di legarla alla cultura italiana, in particolar modo ad una città amatissima dai cinesi, Venezia. Il design e gli interni della Costa Venezia hanno tutto della città lagunare: dalle gondole utilizzate per arredare bar e ristoranti, ai camerieri vestiti da gondolieri, piazze che ricordano l'architettura di piazza San Marco, il teatro costruito pensando a La Fenice e così via. Arrivata in Cina, Costa Venezia ha fatto di Shanghai il suo *home port*.

La nave, con una stazza di 135.500 tonnellate lorde, una lunghezza di 323 metri e una capacità di oltre 5.200, è la più grande mai introdotta da Costa nel mercato cinese, dove la compagnia italiana è entrata per prima nel 2006 ed è attualmente leader. Essendo la prima nave appositamente realizzata per il mercato cinese, Costa Venezia ha segnato una nuova era per l'industria crocieristica cinese nel suo complesso, oltre che per il gruppo Costa Crociere e Fincantieri¹¹⁰.

¹⁰⁹Fonte: RINA, “What's next for China's Cruise market?”, 2019.

URL: <https://www.rina.org/en/media/news/2019/05/23/china-cruise-market>

¹¹⁰ Fonte: <https://www.fincantieri.com/globalassets/comunicati-stampa/price-sensitive/2019/2019-02-28-fincantieri-consegnata-costa-venezia.pdf>

Il 28 febbraio 2019, nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, Costa Crociere ha preso in consegna ufficialmente Costa Venezia. La prima crociera della nave è partita il 3 marzo 2019 da Trieste, verso Grecia e Croazia; l'8 marzo la nave è tornata a Trieste per la partenza della crociera inaugurale, un viaggio di 53 giorni attraverso il Mediterraneo, Medio Oriente, sud-est asiatico e Asia orientale, per poi arrivare a Tokyo. Dal 18 maggio 2019 Costa Venezia è dedicata esclusivamente agli ospiti cinesi, e, partendo da Shanghai *home port*, offre crociere in Asia.



Immagine: Interni Costa Venezia. Fonte immagine:

<http://www.videonavi.it/sito/2018/06/25/varata-la-costa-venezia-la-nave-costa-dedicata-al-mercato-cinese/interni-costa-venezia-jpg/>

Costa Venezia fa parte di un piano di espansione che comprende un totale di 7 nuove navi in consegna per il Gruppo Costa entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro¹¹¹. Costa Venezia esalta la tradizione della manifattura italiana, del made in Italy e, al contempo, dei legami sempre più stretti tra Italia e Cina: la Costa Venezia è infatti una nave fatta in Italia, di compagnia italiana, che batte bandiera italiana, ideata per la Cina, che rappresenta la frontiera che il gruppo italiano Fincantieri vuole

¹¹¹ *ibid.*

raggiungere. L'obiettivo è quello di raggiungere, negli anni, tra unità consegnate e in ordine, il numero di 143 navi da crociera.

Arnold Donald, presidente & ceo di Carnival Corporation, ha dichiarato: “La consegna di Costa Venezia è un ulteriore passo in avanti nella crescita di un settore crocieristico forte e sostenibile in Cina. Sono convinto che un giorno la Cina diventerà il più grande mercato delle crociere del mondo. Lo sviluppo dell'industria crocieristica cinese continuerà ad aprire il mondo a milioni di viaggiatori cinesi, generando benefici sempre maggiori”¹¹².

Costa Firenze, una seconda nave progettata esclusivamente per il mercato cinese, gemella di Costa Venezia e quinta nave della classe Vista di Costa Crociere, è attualmente in costruzione da Fincantieri a Marghera, con consegna prevista nel settembre 2020. Il successo ottenuto da Costa Venezia ha spinto Costa Crociere a spedire la nuova nave direttamente in Cina; infatti, Costa Firenze lascerà lo stabilimento di Venezia ed effettuerà il viaggio senza passeggeri verso il suo *home port*, Singapore. L'intuizione di Costa Crociere è stata determinante per lo sviluppo del settore crocieristico cinese. La popolarità dell'Italia e della sua cultura in Cina hanno fatto sì che i cinesi, non solo si avvicinasero maggiormente al concetto di vacanze sul mare, ma soprattutto associassero qualità allo stile italiano delle nuove navi firmate Costa crociere appositamente costruite per il mercato cinese.

La piattaforma Vista è stata scelta per le prime grandi navi di costruzione cinese per il mercato domestico. L'anno prossimo, con il trasferimento di “Costa Atlantica” da Costa Asia alla nuova società Cssc Carnival Cruise Shipping, nascerà un nuovo marchio dedicato al mercato cinese che in futuro opererà con navi realizzate nel proprio cantiere di Shanghai. Questo si inquadra in una strategia a lungo termine che coinvolge Carnival Corporation, Fincantieri e i cantieri cinesi di Cssc. Le prime due nuove navi di produzione domestica in Cina saranno consegnate nel 2023 e nel 2024 (con ulteriori quattro in opzione)¹¹³.

¹¹² Fonte: https://www.askanews.it/economia/2019/02/28/arriva-costa-veneziam-prima-nave-costa-crociere-per-mercato-cina-pn_20190228_00205/

¹¹³Fonte: <https://www.themeditelegraph.com/it/shipping/cruise-and-ferries/2019/11/06/news/varo-tecnico-per-la-costa-firenze-1.38052957>

3.4 Introduzione in Cina di politiche preferenziali per supportare la produzione domestica di navi da crociera.

Il principale modello sul quale si basa lo sviluppo del turismo crocieristico internazionale in Cina è quello in cui i turisti cinesi effettuano viaggi su navi da crociera di lusso di proprietà di compagnie di crociera straniere per visitare Giappone, Corea del Sud ed altre destinazioni. Il numero di turisti stranieri che visitano la Cina in nave da crociera è ancora modesto. Le compagnie di crociera straniere hanno svolto un ruolo chiave e dominante nel mercato crocieristico cinese, conquistando il segmento più redditizio del settore. I ricavi delle operazioni di crociera comprendono principalmente quelli derivanti dalla vendita dei biglietti, dalle spese a bordo dei turisti e dalle spese a destinazione, la maggior parte delle quali arrivano alle sedi delle compagnie di crociera estere. Al momento, la Cina è impegnata in pochi segmenti di profitto nel turismo crocieristico internazionale e la redditività è ancora debole. La maggior parte dei ricavi per la Cina proviene dalle tasse di attracco ai terminal di crociera e dalle commissioni relative al rifornimento delle navi da crociera, posizionandosi ad un livello relativamente basso rispetto ai ricavi delle linee di crociera internazionali.

Pertanto, lo sviluppo del settore crocieristico cinese necessita di un piano nazionale di turismo crocieristico che fornisca istruzioni per lo sviluppo, in modo che i mercati regionali siano interconnessi. Il mercato del turismo crocieristico deve svilupparsi in modo più equilibrato istituendo un sistema di accesso al mercato per le linee di crociera internazionali, ma anche introducendo politiche di incentivazione per i mercati regionali.

Le navi da crociera sono il fulcro dello sviluppo del settore delle crociere e il mezzo più importante per mantenere il potere sul mercato. Per questo motivo, i governi a tutti i livelli hanno fornito un vigoroso sostegno alla produzione domestica di navi da crociera in Cina, per completare la catena del settore crocieristico del paese e migliorarne l'efficienza economica. A tal riguardo, il 12 ottobre 2016 è stato fondato ufficialmente a Shanghai il *CSSC International Cruise Industry Park*, con l'obiettivo di fornire servizi operativi, di produzione e di supporto per la costruzione di navi da crociera di lusso.

Dal governo centrale ai governi locali sono previsti supporti politici ideali per la costruzione domestica di navi da crociera. Secondo il programma *Made in China 2025*, l'avvio della costruzione domestica di navi da crociera è un punto chiave per il potenziamento dei ricavi economici del Paese ed è, quindi, necessario migliorare lo sviluppo delle tecnologie di base per la costruzione di navi da crociera. Secondo diversi pareri del Consiglio di Stato sulla promozione della riforma e dello sviluppo dell'industria

del turismo, si afferma chiaramente che il governo fornirà un sostegno vigoroso per l'aggiornamento della produzione di attrezzature turistiche e lo sviluppo del turismo da crociera. Inoltre, sarà concesso un ampio sostegno finanziario alle imprese impegnate nell'innovazione delle attrezzature turistiche in modo da accelerare l'innovazione tecnica del settore.

Secondo il Piano d'azione per Approfondire e Accelerare la Trasformazione e l'Aggiornamento dell'Industria delle costruzioni navali (2016-2020) emesso dal *Ministry of Industry and Information Technology* (MIIT) (工业和信息化部), verrà fornito supporto per la costruzione di navi da crociera di lusso. Gli obiettivi principali saranno:

- Avviare la costruzione di navi da crociera di lusso come progetto speciale principale.
- Migliorare le tecnologie di base e di costruzione di navi da crociera.
- Accelerare l'avanzamento della progettazione e costruzione indipendente di navi da crociera di lusso, migliorando la progettazione domestica delle navi da crociera.
- Accelerare la cooperazione tra le imprese cinesi più potenti nella costruzione navale con le imprese d'oltremare che assumono un ruolo guida nella R&S¹¹⁴ e progettazione di navi da crociera¹¹⁵.

Sostanzialmente, l'obiettivo prevede che, entro 5-10 anni, la Cina potrebbe ottenere ricerca e sviluppo, produzione, riparazione e altre tecnologie di base relative alle navi da crociera di medie e grandi dimensioni, costruire una catena integrale per navi da crociera di lusso composta da imprese di assemblaggio nazionali, imprese di servizi di supporto alle crociere, ma anche imprese per il design delle navi da crociera e svolgere un ruolo importante nella progettazione e costruzione di navi da crociera internazionali.

¹¹⁴ Con R&S (anche R&D, *research and development*) dal punto di vista del produttore di mercato ci si riferisce a quelle attività realizzate con il proposito di scoprire o sviluppare nuovi prodotti, incluse versioni migliorate di prodotti esistenti, o la scoperta e l'implementazione di nuovi o più efficienti processi di produzione. Fonte: Treccani.it

¹¹⁵ Hong Wang, *Report on the Development of Cruise Industry in China*, 2018.

3.5 L'iniziativa "One Belt One Road" offre nuove opportunità per lo sviluppo dell'economia delle crociere in Cina.

L'iniziativa *One Belt One Road* ha portato il turismo *inbound* e *outbound* della Cina in un nuovo periodo privilegiato. L'iniziativa, in particolare il quadro della Nuova via della seta marittima del 21 ° secolo, offre uno spazio più ampio per la progettazione del settore delle crociere in Cina. Secondo una stima della *China National Tourism Administration* (CNTA), la Cina realizzerà un totale di 150 milioni di turisti cinesi e oltre 200 miliardi di dollari di spese turistiche per i paesi lungo la *Belt and Road*¹¹⁶. L'iniziativa, in tutte le direzioni fortemente incentrata sulla Cina, attraversa i canali verso l'Europa, il Mediterraneo e l'Oceano Indiano. In particolare, la nuova Via della seta marittima del 21 ° secolo parte dai porti cinesi, attraversa il Mar Cinese Meridionale e l'Oceano Indiano e arriva in Europa, attraversando i canali delle regioni in cui il mercato delle crociere si sviluppa maggiormente, rendendo i paesi lungo la *Belt and Road* le maggiori destinazioni del mercato crocieristico cinese e fornendo un enorme spazio per lo sviluppo del settore crocieristico cinese.

Secondo una stima della CNTA, durante il 13° Piano quinquennale, la Cina attirerà un totale di 85 milioni di passeggeri dai paesi lungo la *Belt and Road* e realizzerà un consumo turistico complessivo di circa 110 miliardi di dollari americani. Per agevolare il turismo in entrata, la Cina ha implementato politiche preferenziali tra cui "transito senza visto di 144 ore" e "ingresso senza visto di 15 giorni". Quante più regioni acconsentiranno l'applicazione di politiche per i visti liberi, tanto più gli sforzi compiuti nella promozione internazionale del turismo da parte delle varie destinazioni di crociera in Cina e dalle agenzie cinesi all'estero saranno in grado di migliorare l'immagine e l'attrazione della Cina verso i paesi della *Belt and Road*.

Inoltre, lo sviluppo del settore crocieristico richiede un forte supporto professionale. Al momento, in Cina mancano professionisti del settore crocieristico; pertanto, introdurre più professionisti provenienti dalle industrie crocieristiche estere rappresenterebbe una soluzione ideale per accrescerne le capacità. Con l'attuazione della strategia *One Belt One Road*, le relazioni tra Cina ed altri paesi si sono intensificate e, di conseguenza, sempre più stranieri, avendo adesso acquisito una conoscenza più profonda del Paese, sono disposti ad accettare posizioni lavorative in Cina.

¹¹⁶ Fonte: China National Tourism Administration (CNTA). URL: <http://www.at0086.com/CNTA/>

Inoltre, il livello di reddito e il potere di spesa dei residenti in Cina continuano ad aumentare, costituendo una solida base per l'aumento dei viaggi nel tempo libero, rappresentando un grande potenziale di domanda interna per l'industria del turismo cinese.

Per integrarsi in modo proattivo con la proposta B&R dello stato, Shanghai ha tenuto un simposio riguardo l'iniziativa *One Belt One Road* e lo Sviluppo dell'Economia delle Crociere nel giugno 2017, in cui è stato proposto il grande obiettivo di "rendere Shanghai una città da crociera internazionale" attraverso l'attuazione di cinque aspetti strategici, quali la costruzione di un *home port* famoso in tutto il mondo, del cluster economico delle crociere più competitivo della regione Asia-Pacifico del B&R, sviluppare una zona sperimentale per le crociere in Cina, sviluppare sezioni per il Centro di Navigazione Internazionale e sviluppare punti di snodo per le rotte di crociera internazionali, intercontinentali e globali lungo la nuova via della seta marittima del 21 ° secolo.

A luglio 2017, la "Majestic Princess", nave da crociera costruita appositamente per il mercato cinese, è giunta a Shanghai seguendo il percorso della Nuova via della seta marittima. La nave partendo da Roma il 21 maggio ha attraversato Atene, Santorini, Aqaba, Dubai, Cochin, Colombo e Singapore, per giungere nel suo nuovo *home port*, Shanghai, a luglio. Questo viaggio ha segnato il successo della nuova via della seta marittima promossa dalla *Chinese people's Association for friendship with Foreign Countries*¹¹⁷.

3.6 Moltiplicatori economici con potenziali di crescita

Stando ai dati pubblicati da CLIA, la Cina continua a dominare la quota passeggeri del mercato crocieristico asiatico, costituendo oltre il 70% dei 4.24 milioni di passeggeri della regione nel 2018. Il turismo crocieristico sta diventando sempre più popolare sia nelle città metropolitane come Shanghai, Tianjin e Guangzhou, che in città più piccole come

¹¹⁷ *Chinese people's Association for friendship with Foreign Countries*, CPAFFC (in cinese: 中国人民对外友好协会), è una tra le tre organizzazioni per gli affari esteri più importanti della Repubblica popolare cinese ed ha lo scopo di promuovere i rapporti e la conoscenza tra il popolo cinese e i paesi stranieri.

Chengdu, Qingdao e Xiamen. Grazie al suo effetto di moltiplicatore economico, il settore crocieristico è presente nel piano quinquennale della Cina. Una singola posizione di lavoro a bordo di una crociera, crea dai cinque ai sette ulteriori posti di lavoro per l'economia.

Nel processo di partecipazione attiva al mercato crocieristico internazionale, i porti cinesi si sono gradualmente sviluppati, portando allo sviluppo urbano delle città portuali e al potenziamento dei servizi portuali, altro aspetto economico da non trascurare. Nel 2015, il Ministero dei trasporti ha annunciato il “Piano di apertura del porto crocieristico costiero nazionale”, suggerendo che entro il 2030, i porti costieri del Paese saranno guidati da due o tre *home ports* e numerosi *port of calls*. La Cina sarà munita di un sistema portuale ben funzionante, di alta qualità e prevede di implementare 12 città portuali da crociera in tutto il Paese. L'Amministrazione nazionale del turismo ha inoltre istituito una zona di sviluppo del settore crocieristico di cui fanno parte Shanghai, Tianjin, Shenzhen, Qingdao, Fuzhou e Dalian come zone sperimentali.

3.7 Le città portuali della Cina

In quanto importante struttura per lo sviluppo del settore crocieristico, i terminal crociere svolgono un importante ruolo di supporto nello sviluppo dell'economia regionale. Per questo motivo, le aree costiere della Cina stanno costruendo moderni terminal crociere per attrarre più navi da crociera internazionali. Gli effetti economici delle *home ports* sono molto più elevati rispetto a quelli dei *visiting ports*. Man mano che si sviluppano i terminal crocieristici in Cina, tutte le città costiere stanno creando nuovi terminal o ricostruendo i vecchi pontili. Attualmente sono stati istituiti cluster crocieristici nella Cina settentrionale, orientale e meridionale.

Secondo i dati statistici della *China Cruise & Yacht Industry Association* (CCYIA), i principali 11 terminal crocieristici in Cina, tra cui Dalian, Tianjin, Qingdao, Yantai, Shanghai, Zhoushan, Xiamen, Shenzhen, Guangzhou, Haikou e Sanya, hanno ricevuto 1.010 navi da crociera nel 2016, con un aumento del 61% su base annua e hanno registrato 4.566.000 crocieristi in entrata e in uscita, con un aumento dell'84%. Questi 11 terminal contano 927 scali domestici e 83 navi da crociera in transito. Il numero di turisti in entrata e in uscita, principalmente turisti cinesi, ha raggiunto i 4.288.800 negli home

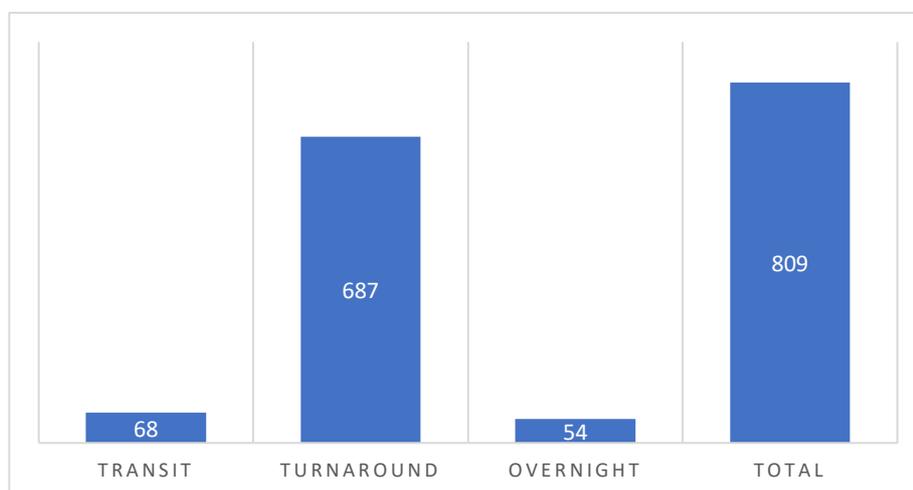
ports, con un aumento del 93%, e 277.300 nei porti di scalo, principalmente turisti stranieri, aumentati dell'8% su base annua¹¹⁸.

Nel primo trimestre del 2017, i terminal crociere nazionali, tra cui Shanghai, Tianjin, Qingdao, Xiamen, Zhoushan, Dalian, Guangzhou, Shenzhen, Yantai e Haikou, hanno ricevuto 286 navi da crociera internazionali, aumentate del 112% su base annua e 1.000.000 di turisti in entrata e in uscita, aumentati del 66% su base annua¹¹⁹.

La Cina continentale ha mantenuto il suo predominio come principale mercato di provenienza asiatico, rappresentando il 55,8% di tutti i passeggeri asiatici. Nel 2018, il mercato cinese, che ha attraversato un periodo di adattamento, ha registrato una riduzione marginale dell'1,6% dei passeggeri. I passeggeri viaggiano prevalentemente nella Cina continentale, Hong Kong o Taiwan (68,4%). Altre destinazioni come il Mediterraneo, l'Australia e le destinazioni di esplorazione hanno visto una crescita, mentre altre destinazioni a lungo raggio sono diminuite.

3.7.1 Cina continentale

Port Calls 2019

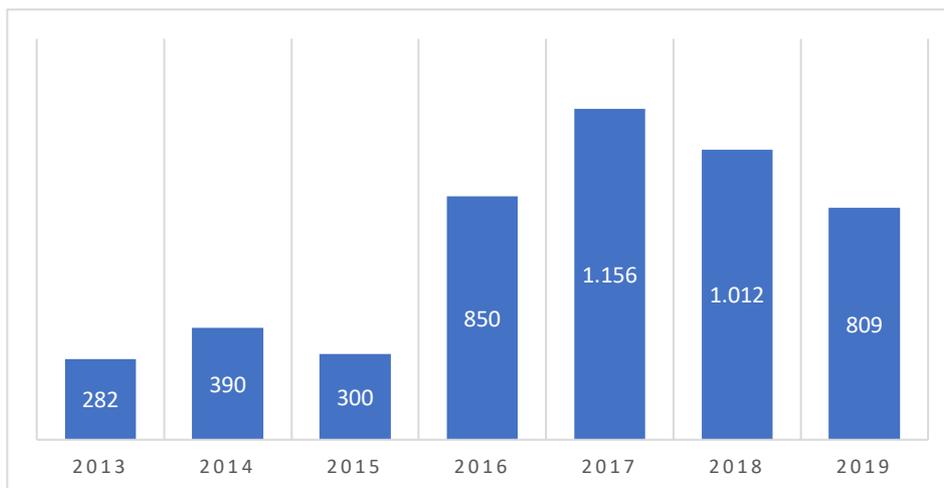


Fonte: Cruise Industry Report

¹¹⁸ Wang Hong 汪泓, *Annual Report on China's Cruise Industry*, 2017, p. 174.

¹¹⁹ *ibid.*

Port Calls per anno



Fonte: Cruise Industry Report

3.7.2 Cina settentrionale

Le più importanti città portuali per il settore crocieristico della Cina settentrionale sono Tianjin, Dalian, Qingdao e Yantai. L'area costiera dell'Hebei è principalmente sviluppata nel porto di Tianjin; l'area costiera di Liaodong è principalmente sviluppata nel porto di Dalian, mentre i porti crocieristici principali dell'area costiera della provincia dello Shandong sono quelli di Qingdao e Yantai¹²⁰.

1. Tianjin

Tianjin rappresenta il maggior centro economico e di navigazione della Cina settentrionale e costituisce anche la principale città portuale, economica e commerciale del Nord-Est asiatico, in quanto possiede un sistema di trasporti ampiamente sviluppato e abbondanti risorse turistiche circostanti. La nuova zona di Binhai costituisce una zona sperimentale per lo sviluppo del turismo crocieristico e la costruzione del porto di partenza delle crociere presenta grandi vantaggi e potenzialità. L'intera zona costiera dello Hebei si basa sullo sviluppo del porto di Tianjin, che serve le aree del Nord della Cina, espandendo le rotte di imbarco e le rotte di scalo internazionali nel Nord-Est asiatico,

¹²⁰ Wang Hong 汪泓, *Annual Report on China's Cruise Industry*, 2017, p. 177.

migliorando il livello del servizio generale e mettendo insieme gli elementi essenziali per attirare sempre più navi da crociera.

Il porto crocieristico internazionale di Tianjin è situato all'estremità meridionale dell'area portuale di Dongjiang, inaugurato nel giugno 2010, con un molo di 625 metri e un terminal di 60.000 metri quadri, 40 canali di ispezione alle frontiere ed in grado di ospitare circa 4.000 persone. Nel maggio 2014 è stata completata la seconda parte del porto crocieristico internazionale di Tianjin. Il molo è stato allungato di 442 metri ed in grado di attraccare le navi da crociera più grandi del mondo, fino a 225.000 tonnellate. Anche la capacità passeggeri annuale è cresciuta, fino ad accogliere circa 920.000 passeggeri. In seguito a questa crescita, le principali compagnie di crociera hanno incluso Tianjin nei loro itinerari di crociera, diventando il vero e proprio motore nella promozione dello sviluppo economico della città.

2. Dalian

Dalian è una città portuale, economica e commerciale situata nella provincia di Liaoning. Il porto naturale di Dalian è situato nella baia di Dalian, all'estremità meridionale della penisola di Liaodong. A Nord, Sud ed Ovest è circondato da zone montuose e da terraferma; è, inoltre, presente una barriera marina naturale formata dall'isola di Sanshan, al di fuori della baia. Il porto serve la zona Nord-orientale della regione e fornisce il collegamento con le rotte del Nord-est asiatico.

In quanto più grande porto aperto della Cina nord-orientale, il porto di Dalian garantisce l'apertura all'Oceano Pacifico. Nel 2016, il porto crocieristico internazionale di Dalian è stato ufficialmente inaugurato e nello stesso anno sono stati completati 27 viaggi e registrati circa 65.000 passeggeri. Nel 2017, l'Amministrazione nazionale del turismo ha ufficialmente approvato l'istituzione della zona sperimentale per lo sviluppo del turismo crocieristico cinese a Dalian.

3. Qingdao

Qingdao è una città a livello di prefettura della provincia di Shandong che fa parte del primo gruppo di città costiere turistiche aperte della Cina. Il porto di Qingdao è situato nella baia di Jiaozhou, all'estremità meridionale della penisola di Shandong. Le ampie acque del porto naturale di Qingdao sono aperte alla navigazione tutto l'anno, essendo il porto di partenza delle navi da crociera lungo la costa della provincia di Shandong.

Il porto crocieristico internazionale di Qingdao è stato inaugurato nel giugno 2015, con un totale di tre moli appositamente destinati all'attracco delle navi da crociera, un centro per il trasporto passeggeri di 60.000 metri quadrati, un litorale dalla lunghezza totale di 966 metri e possiede la capacità di attraccare la nave da crociera più grande del mondo in tutte le stagioni. Il centro di snodamento di transito passeggeri del terminal ha una capacità di sdoganamento dai 3.000 ai 4.000 passeggeri all'ora e la produzione di flusso turistico annuale è di 1,5 milioni.

4. Yantai

Yantai è un'altra città a livello di prefettura della provincia di Shandong, anch'essa parte del primo gruppo di città costiere e turistiche aperte della Cina. Il porto di Yantai si trova sul lato Nord della penisola di Shandong, alla foce della baia di Bohai, si affaccia sulla penisola di Liaodong ed è separata dal Giappone e dalla Corea del Sud solamente da una striscia d'acqua.

Il porto di Yantai è anch'esso un porto di origine per le navi da crociera lungo la costa e serve la provincia di Shandong e apre le rotte verso il Nord-est asiatico. Nell'agosto 2014, la nave da crociera cinese Taishan è partita per la prima volta dal porto di Yantai. Nel 2017, è stata annunciata la pianificazione generale del porto di Yantai: il lato Ovest del molo del porto di Yantai, nella Baia di Zhifu, è principalmente destinato all'attracco delle navi da crociera internazionali e nazionali di grandi dimensioni, mentre il lato Est del molo è principalmente destinato al trasporto veloce di passeggeri, al trasporto turistico e al trasporto via terra. Inoltre, il porto è stato successivamente attrezzato di 3 moli per l'attracco delle navi da crociera nella parte occidentale, con una capacità di snodamento annuale di 600.000 passeggeri.

3.7.3 Costa meridionale

Le città portuali più importanti della costa meridionale della Cina sono Shenzhen, Guangzhou, Sanya, Haikou e Beihai. I principali centri di sviluppo del delta del fiume delle perle sono il porto di Shenzhen e di Guangzhou, mentre la costa sud-occidentale si concentra sullo sviluppo del porto di Sanya e sul porto di Haikou e Beihai. Shenzhen è la città principale per lo sviluppo delle crociere¹²¹.

1. Shenzhen

Shenzhen è una città municipale sotto la giurisdizione della provincia del Guangdong, è la prima zona economica speciale istituita dalla riforma di apertura, pertanto è una città dalla grande influenza internazionale. Il porto di Shenzhen si trova nella parte meridionale del delta del fiume delle Perle, adiacente ad Hong Kong. Il porto di Shenzhen garantisce l'apertura alle isole del Mar Cinese Meridionale e del sud-est asiatico. *Shekou Cruise Center* di Shenzhen è stato aperto ad ottobre 2016, ed è in grado di attraccare le più grandi navi di lusso da crociera del mondo.

2. Guangzhou

Guangzhou è la capitale della provincia del Guangdong, rappresenta un importante centro commerciale internazionale. Il porto di Guangzhou è attualmente e storicamente il più grande hub crocieristico della Cina meridionale. Nel 2016, *Guangzhou Nansha Cruise Port* ha iniziato a svilupparsi, utilizzando il suo terminal per aprire le linee di crociera verso Giappone e Vietnam, attraccando, nello stesso anno, 104 navi da crociera internazionali. Nel 2019 è entrato in funzione il nuovo terminal, in grado di attraccare una nave da crociera di 225.000 tonnellate ed una di 100.000, dotata di centri commerciali, ristoranti e altre attrazioni, consentendo l'ingresso annuale di 750.000 passeggeri.

3. Sanya

Situata nella punta più meridionale della provincia di Hainan, Sanya è la città turistica costiera più meridionale della Cina. Sia per la sua posizione geografica, che per le sue risorse portuali e del supporto governativo, Sanya presenta un ambiente di sviluppo

¹²¹ Wang Hong 汪泓, *Annual Report on China's Cruise Industry*, 2017, p. 177.

particolarmente favorevole per il turismo crocieristico. La costa sud-occidentale usa il porto di Sanya come porto di origine per servire il sud-ovest, espandere le rotte di origine del sud-est asiatico e le rotte di scalo internazionali, ed, inoltre, accelerare l'apertura delle rotte del Mar Cinese Meridionale. Il porto di crociera internazionale di Sanya è stato completato nel 2006 ed è il primo porto di crociera internazionale in Cina. La seconda fase del progetto è iniziata nell'aprile 2004, e, dopo il completamento del progetto, il porto di Sanya può attraccare simultaneamente dalle 5 alle 7 navi da crociera, rendendolo uno dei porti più grandi in Asia e nel mondo.

4. Haikou

Haikou è la capitale della provincia di Hainan e si trova nella parte settentrionale dell'isola. Il porto di Haikou è importante per il commercio estero; il porto di Xiuying è un hub di trasporto e un centro di distribuzione di passeggeri e merci. Nel 2018, Haikou ha introdotto misure per incoraggiare lo sviluppo di sussidi finanziari per il settore crocieristico e agevolare le compagnie crocieristiche, gli operatori portuali e agenzie di viaggio che hanno ampliato il settore crocieristico, promuovendo la costituzione e lo sviluppo di porti da crociera.

5. Beihai

Beihai è una città a livello di prefettura nella regione autonoma del Guangxi, situata all'estremità sud-occidentale ed è una delle città costiere aperte della Cina. Durante la dinastia Han era il punto di partenza della via della seta marittima. Il *Beihai Cruise Home Port* si trova nella zona portuale la cui costruzione è iniziata nel luglio 2010. Nell'area portuale si trova il centro di trasporto passeggeri, il centro di manutenzione crociera, l'ufficio completo della compagnia di crociera, la piazza culturale, l'hotel, il centro convegni, l'area ristorazione e commerciale.

3.7.4 Costa orientale

Le più importanti città portuali da crociera della costa orientale cinese sono Shanghai, Zhoushan, Fuzhou e Xiamen. La regione del delta del fiume Yangtze si basa sullo sviluppo del porto di Shanghai e del porto di Zhoushan, e sullo sviluppo del porto di

Xiamen nell'area costiera sud-orientale. Shanghai e Fuzhou costituiscono le zone principali dello sviluppo del turismo crocieristico in Cina¹²².

1. Zhoushan

Zhoushan è una città-prefettura situata nel Nord-Est del Zhejiang, l'unica città a livello di distretto costituito da sole isole. Nella regione del delta del fiume Yangtze, il porto di Ningbo e Zhoushan sono stati congiuntamente sviluppati. Il parco crocieristico internazionale di Zhoushan è l'unico porto passeggeri internazionale nelle isole Zhoushan, inaugurato nell'ottobre 2014. L'area portuale integra crociere internazionali, tratte dirette per Taiwan, trasporto passeggeri fuori dalla città, crociere sull'isola e trasporto interno all'isola, sul lato sud di Putuo e rappresenta un importante tentativo di promuovere il potenziamento del turismo insulare nel contesto del rapido sviluppo del turismo crocieristico globale.

2. Fuzhou

Fuzhou è la capitale della provincia del Fujian ed anche il centro politico, economico e culturale, situata sul lato occidentale dello stretto, ed è la prima città costiera aperta in Cina. Il porto di Fuzhou è un importante porto commerciale estero lungo la costa e un importante porto commerciale tra Fujian e Taiwan, costituito da un porto estuario e da un porto marittimo. Nel luglio 2017, è stata approvata a Fuzhou l'istituzione della zona sperimentale di sviluppo del turismo crocieristico in Cina. Secondo il piano di sviluppo del settore crocieristico di Fuzhou, nel 2025 la città diventerà il porto regionale delle navi da crociera della via della seta marittima. Nel 2030, il numero di navi da crociera in entrata e in uscita raggiungerà le 100, il numero di visitatori raggiungerà i 300.000.

3. Xiamen

Situata sulla punta sud-orientale della provincia del Fujian, Xiamen è un'importante città costiera. Il porto di Xiamen si trova alla foce del fiume Jiulong, di fronte alle isole di Taiwan e Penghu. Il porto di Xiamen costituisce un porto di origine sulla costa sud-orientale, serve la zona economica sulla costa occidentale dello stretto e altre aree. Il porto

¹²² Wang Hong 汪泓, *Annual Report on China's Cruise Industry*, 2017, p. 176.

accelererà lo sviluppo della rotta dello stretto di Taiwan, espanderà le rotte originarie del Nord-est asiatico e delle rotte internazionali, migliorando il livello di servizio globale. Il centro internazionale crocieristico di Xiamen è entrato in servizio nel giugno 2008. Il molo è lungo 510 metri e ha un ormeggio da 140.000 tonnellate e un ormeggio per chiatte. Anche la seconda fase del progetto è stata avviata: dopo il rinnovamento, la capacità di attracco per singola nave è di circa 220.000 tonnellate o di 4 navi di medie dimensioni contemporaneamente.

4. Shanghai

Shanghai, situata al centro della costa cinese e alla foce del fiume Yangtze, costituisce la città portuale più potente della Cina per l'industria crocieristica, grazie alla sua posizione favorevole all'entrata e all'uscita di navi da crociera. Nel luglio 2006, è stata lanciata a Shanghai la nave "Costa Allegra" di Costa Crociere, dando inizio al periodo di grande sviluppo dell'economia delle crociere in Cina. Il porto di Shanghai ha tre terminal crocieristici principali, vale a dire il Terminal internazionale crociere di Wusongkou, il Terminal crociere internazionale di Shanghai Port e il Terminal crociere internazionale di Waigaoqiao.

- Terminal crociere internazionale di Shanghai Port: si trova sulla sponda occidentale del fiume Huangpu, si estende per circa 880 metri lungo la costa del fiume e può ospitare contemporaneamente tre navi dal tonnellaggio inferiore a 70.000 tonnellate.
- Wusongkou: il terminal crocieristico internazionale di Wusongkou si trova nella baia Paotaiwan, dove il fiume Yangtze incontra il fiume Huangpu e sfocia nel mare. È stato completato ed è entrato in funzione nel 2010. Il governo di Baoshan, nel quale è situato, ha lanciato il progetto di espansione a giugno 2015 con un investimento complessivo di quasi 1 miliardo di yuan (150 milioni di dollari USA) per catturare le crescenti richieste dei passeggeri delle navi da crociera nazionali. Terminata questa seconda fase del progetto, la lunghezza totale del terminal è di 1.600 metri, con due attracchi che possono ospitare navi fino a 225.000 tonnellate e due da 150.000 tonnellate, è attualmente il porto crocieristico internazionale più trafficato della regione Asia-Pacifico. Il terminal crocieristico internazionale di Wusongkou nel

distretto di Baoshan ha aperto due nuovi terminal il 13 luglio 2018 per espandere ulteriormente la capacità del più grande porto di navi da crociera asiatico nel nord di Shanghai. Tre delle navi da crociera di lusso più recenti al mondo, la Majestic Princess, la Norwegian Joy e MSC Splendida, hanno attraccato contemporaneamente al terminal quel giorno, segnando la prima volta che il terminal Wusongkou ha ricevuto tre grandi navi da crociera. Oltre 21.000 passeggeri hanno assistito all'ingresso e all'ancoraggio delle tre gigantesche navi da crociera. Stando a quanto dichiarato dal governo del distretto di Baoshan, il terminal di Wusongkou è il primo porto cinese a ricevere oltre 20.000 passeggeri in un giorno. I nuovi terminal che si estendono per più di 55.000 metri quadrati consentiranno di ricevere circa 6 milioni di passeggeri all'anno, più del doppio rispetto al 2017. Inoltre, è stato costruito un nuovo ponte di accesso lungo 620 metri e un ormeggio lungo il fiume che copre 82.000 metri quadrati. Generatori elettrici extra sono stati installati per alimentare le navi da crociera durante l'ancoraggio, riducendo, in questo modo, l'inquinamento. Il molo è stato esteso a 1,6 km lungo il fiume Yangtze, rispetto ai precedenti 770 metri, per soddisfare due navi da crociera di oltre 150.000 tonnellate ciascuna e altre due di oltre 220.000 tonnellate contemporaneamente. Il vicedirettore del governo del distretto di Baoshan, Su Ping, ha affermato che la capacità del terminal di Wusongkou è stata raddoppiata rispetto alle strutture di recente costruzione e i suoi servizi raggiungeranno anche i più alti standard mondiali, sia per i passeggeri internazionali che domestici. Dopo l'apertura dei nuovi terminal, quello già esistente, soprannominato "Oriental Eye", a causa della sua forma rotonda, ha subito un importante rinnovamento ed è stato convertito in un complesso commerciale con punti di ristoro e negozi. I nuovi edifici, seguendo uno stile simile, sono soprannominati "Scroll on the Sea" a causa della loro forma lunga e stretta su entrambi i lati del vecchio terminal; sono costituiti da tre piani, che includono dogana, controlli di sicurezza, quarantena, acquisto biglietti e negozi duty-free. Da quando il terminal Wusongkou è stato aperto è diventato il più grande porto per le navi da crociera in Asia e ha superato quello di Barcellona,

diventando il quarto più grande del mondo nel 2016. Grazie al terminal Wusongkou, la Cina è ora la seconda destinazione per navi da crociera dopo gli Stati Uniti, per numero di passeggeri.

- Terminal crociere di Waigaoqiao: il terminal crociere di Waigaoqiao fa parte ed è gestito dal porto di Shanghai. Il terminal si trova nella nuova area di Pudong, a Shanghai, a circa 7 km ad est del terminal crociere internazionale di Wusongkou e a circa 30 km dal centro di Shanghai. Qualora navi da crociera dalla stazza superiore a 87.000 tonnellate non possano raggiungere il Terminal crociere internazionale di Shanghai Port, a causa del ponte basso che attraversa il fiume Huangpu, queste dovranno attraccare al terminal di Waigaoqiao o Wusongkou. Il terminal di Waigaoqiao può gestire un massimo di quattro navi da crociera contemporaneamente. Sono qui presenti i cantieri navali oggetto della JV tra Fincantieri e CSSC, ovvero il cantiere di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS).

3.8 Shanghai: protagonista tra i terminal crocieristici cinesi

Nel mercato cinese, Shanghai è sicuramente leader tra gli altri terminal crocieristici, poiché la sua capacità di attracco delle navi da crociera e la capacità di accoglienza turistica si posizionano ai vertici in Cina e, dal punto di vista economico, possiede la più sviluppata risorsa turistica: il delta del fiume Yangtze.

Nel 2016, con un totale di 1010 crociere, il mercato crocieristico cinese è divenuto il secondo più grande al mondo. Shanghai, in quanto prima zona sperimentale per lo sviluppo del turismo crocieristico cinese, è diventato il più grande *home port* in Asia e il quarto nel mondo, con uno status nel modello industriale globale delle crociere notevolmente migliorato e sviluppato alla fase di “trasformazione, aggiornamento e miglioramento della qualità e dell’efficienza”¹²³.

Attualmente, Shanghai costituisce la vera e propria centrale elettrica per navi da crociera in Cina, gode di un traffico interno ed esterno molto sviluppato. Inoltre, Shanghai

¹²³ Wang Hong 汪泓, *Annual Report on China's Cruise Industry*, 2017, p. 194

è una delle regioni in cui economia e *shipping* sono tra le più sviluppate in Cina, nonché costituisce il più grande mercato del turismo crocieristico del Paese. Partendo da Shanghai, una nave da crociera può raggiungere Corea, Giappone, Singapore, Hong Kong e Taiwan entro 48 ore.

Shanghai ha incrementato notevolmente lo sviluppo dei terminal crocieristici e costituisce un graduale effetto di agglomerazione per lo sviluppo del settore crocieristico. In particolare, Shanghai svilupperà il suo porto da crociera Wusongkou nel terzo più grande del mondo in termini di passeggeri e formerà una catena industriale del valore di 100 miliardi di yuan (\$ 14,08 miliardi) nel distretto settentrionale di Baoshan¹²⁴.

Al fine di migliorare il proprio vantaggio competitivo, l'industria crocieristica di Shanghai ha accelerato la sua fusione nella catena di valore dell'industria crocieristica globale e ha avviato opportunità strategiche di sviluppo nazionale, aderendo all'iniziativa *One Belt One Road* e portando avanti opportunità di sviluppo della zona sperimentale per lo sviluppo del turismo crocieristico cinese (Experimental Zone for China Cruise Tourism Development, Shanghai). L'obiettivo è accelerare l'ottimizzazione e l'ammodernamento del settore delle crociere, concentrarsi sull'innovazione istituzionale del settore, sulla disposizione degli spazi e sul miglioramento del livello di energia.

In base a quanto stabilito nel 13° piano quinquennale per lo sviluppo del turismo (2016-20), è necessario sviluppare vigorosamente il turismo marittimo, in particolare vedere lo sviluppo del turismo crocieristico come punto chiave di svolta, prestare attenzione alle attrezzature di base e migliorare costantemente il contenuto tecnologico e di attrazione del porto.

Con il varo della “Nuova Via della seta marittima” e la “cintura” che collega la costa cinese al Mediterraneo tramite l'Oceano Indiano, Shanghai gioca un ruolo guida. Di conseguenza, il terminal crocieristico internazionale di Shanghai Wusongkou è strategicamente il più significativo: è divenuto il nucleo economico e la zona sperimentale del settore crocieristico cinese. Attualmente, il distretto di Baoshan di Shanghai è in fase di continua innovazione e trasformazione per l'adeguamento industriale e l'ammodernamento urbano, trovandosi di fronte ad una grande opportunità: la creazione di una moderna industria di servizi, turismo e intrattenimento, raggruppando l'adeguamento strutturale delle aree lungo il fiume e l'intera area funzionale.

¹²⁴ *ibid.*

Dunque, in base al 13° piano quinquennale di riforma e sviluppo del turismo di Shanghai, è necessario promuovere un nuovo format turistico, in cui il turismo crocieristico dovrà:

- Rafforzare la pianificazione generale, stabilendo standard regionali, ottimizzando le politiche di sdoganamento per soddisfare la domanda di sviluppo del turismo crocieristico.
- Migliorare la catena industriale per lo sviluppo del turismo crocieristico e garantire che Shanghai possa fornire materiali alle imprese di navi da crociera nelle vicinanze.
- Ottenere attivamente il sostegno dei ministeri e commissioni nazionali competenti.
- Coltivare le compagnie locali per accrescere la flotta di navi da crociera, aprendo più sedi e istituzioni delle compagnie di crociera a Shanghai, stabilendo hub di distribuzione del turismo crocieristico nella regione Asia-Pacifico, accelerando e potenziando la ricerca e lo sviluppo indipendente e la produzione di navi da crociera nazionali.
- Istituire un sistema di supporto professionale per le navi da crociera nazionali e provare a stabilire un hub principale per le navi da crociera internazionali delle regioni del Pacifico asiatico e un'area centrale delle navi da crociera e del turismo entro la fine del 13 ° piano quinquennale¹²⁵.

3.8.1 Il distretto di Baoshan e i 4 marchi di Shanghai: produzione, servizio, shopping e cultura

Il distretto di Baoshan costituisce la porta di accesso a Shanghai e alla più ampia regione cinese ed è un porto molto importante per lo sviluppo del settore delle crociere. Il distretto di Baoshan possiede il più grande porto da crociera della Cina ed è detentore dello status di zona di libero scambio; il distretto è, infatti, situato in un'area strategica, nella parte settentrionale della megalopoli, all'incrocio tra lo Hangpu e lo Yangtze. Poiché situato tra la via della seta marittima del 21 ° secolo e la zona economica del fiume Yangtze, il distretto di Baoshan è diventato il principale porto d'acqua di Shanghai e il porto di trasporto internazionale di passeggeri, nonché più grande porto di partenza delle crociere in Asia. Nel 2016 sono state ricevute 471 navi da crociera e 2,84 milioni di turisti in entrata e in uscita. Nel primo trimestre del 2017, i terminal crociere hanno ricevuto 104

¹²⁵ Hong Wang, "Report on China's Cruise Industry".

navi da crociera, con una crescita annua del 33%. La produttività è stata di 593.824 passeggeri, con una crescita del 27% su base annua.

Oggi, il terminal delle crociere internazionali di Wusongkou a Baoshan è diventato il porto di partenza delle crociere in Asia che riceve il maggior numero di turisti. Questo grazie al fatto che il distretto di Baoshan ha attribuito grande importanza allo sviluppo dell'economia delle navi da crociera negli ultimi anni. La natura originariamente industriale di questo distretto di Shanghai è stata trasformata nella più grande ed avanzata base per il settore delle navi da crociera¹²⁶.

L'industria delle crociere è stata importante nel promuovere l'apertura della città, coltivando la cooperazione internazionale, integrandosi con la fascia economica del Delta del fiume Yangtze e le iniziative *One Belt One Road*, ed è diventata un modello per tutta la regione dell'Asia del Pacifico.

Pertanto, il distretto fornirà finanziamenti, benefici fiscali, commerciali e amministrativi, nonché terreni necessari per lo sviluppo e altre risorse, ai fornitori stranieri. Il terminal crocieristico internazionale di Wusongkou nel distretto di Baoshan ha aperto due nuovi terminal per espandere ulteriormente la capacità del più grande porto di navi da crociera nel nord di Shanghai¹²⁷.

Baoshan ha l'ambizione di diventare la prima scelta per le compagnie di navi da crociera sia nazionali che estere. Molte tra le principali compagnie di navi da crociera al mondo, tra cui Carnival, Royal Caribbean, Norwegian, MSC, Costa Crociere e Genting, hanno effettuato i loro primi viaggi in Asia partendo dal terminal di Wusongkou. Infatti, Wusongkou a Baoshan è diventato il porto di partenza per un gruppo di nuove navi da crociera leader del settore. La Costa Venezia, la più grande nave da crociera della Costa Crociere e lo Spettro dei mari della Royal Caribbean International sono partiti dal terminal Wusongkou. Il prossimo anno, la MSC Bellissima di MSC Crociere arriverà nel porto di Baoshan, mentre Costa, Star Cruises e Royal Caribbean pianificheranno di fondare navi nuove nel porto di Baoshan nel 2021.

Il distretto di Baoshan svilupperà ulteriormente il terminal e la sua industria di navi da crociera per facilitare l'ambizione del governo della città di promuovere i quattro marchi di Shanghai: produzione, servizio, shopping e cultura.

¹²⁶ Hong Wang, *Report on China's Cruise Industry*, 2018.

¹²⁷ Hong Wang, *Report on the Development of Cruise Industry in China*, 2018.

Rispetto ai “servizi”, il terminal di Wusongkou garantisce servizi di alta qualità per navi da crociera e compagnie di tutto il mondo. Il distretto ha guidato la creazione di una catena di servizi con altri porti crocieristici del Pacifico asiatico per ottimizzare le sue funzioni di porto d’origine e migliorarne la qualità. Attualmente, nel distretto di Baoshan operano oltre 50 compagnie di navi da crociera.



Tre lussuose navi da crociera, la *Majestic Princess*, la *Norwegian Joy* e *MSC Splendida*, attraccano al Terminal Crociera Internazionale di Wusongkou.

Fonte immagine: <https://www.shine.cn/BaoshanDistrict/>

3.8.2 Il marchio Manifatturiero e il Parco industriale crocieristico internazionale di Baoshan: gli accordi tra China State Shipbuilding Corporation e Fincantieri.

Così come le principali compagnie di crociera hanno riconosciuto il potenziale del settore crocieristico cinese costruendo navi ad hoc per la clientela e il mercato cinese, lo stesso sta accadendo anche sul fronte dei costruttori. È il caso di Fincantieri che, appena ultimato la *Costa Venezia* per Costa Crociere, ha già in cantiere altre navi destinate al mercato cinese. Tuttavia, Fincantieri non si è limitato solo a realizzare navi di armatori italiani o stranieri destinati al mercato cinese. Infatti, a novembre 2018, sono stati firmati a Shanghai i contratti che suggellano le intese già annunciate nel febbraio 2017 relativi alla costruzione di due navi da crociera per Cssc Carnival Cruise Shipping Limited: le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato cinese. Il progetto, che ha un valore complessivo di circa 1,5 miliardi di dollari, escluse le opzioni per ulteriori 4 navi,

sarà realizzato da Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding, controllata da CSSC. Sempre a novembre, poi, Fincantieri ha siglato con il sindaco del distretto di Baoshan della città di Shanghai, Fan Shaojun, i contratti relativi alla creazione di un hub di settore, dedicato principalmente alle attività crocieristiche, ma anche cantieristiche e marittime, nell'ambito dello sviluppo di tali comparti avviato dalla Cina. L'hub fungerà da fondamentale bacino industriale per alimentare questa produzione¹²⁸.

La cooperazione tra China State Shipbuilding Corporation e Fincantieri nasce con lo scopo di realizzare in Cina le prime navi da crociera destinate al mercato cinese, supportando e sviluppando il marchio manifatturiero del mercato crocieristico cinese.

Infatti, per dare valore al marchio “manifatturiero”, nel 2016 la China State Shipbuilding Corporation (CSSC) ha istituito il primo fondo industriale per le navi da crociera in Cina di circa 30 miliardi di yuan registrati nel distretto di Baoshan, fornendo un forte supporto al settore crocieristico di Shanghai e sostenendo attivamente la strategia di sviluppo del *Made in China 2025*¹²⁹.

Nel settembre 2016, a Shanghai si è tenuta la cerimonia di inaugurazione del *CSSC International Cruise Industrial Park*, il primo parco industriale crocieristico interno della Cina. Il parco industriale è dedicato alla produzione professionale di navi da crociera in Cina, ad operazioni e servizi di supporto per le navi da crociera in loco, a favore dell'ottimizzazione e del potenziamento della catena industriale cinese delle navi da crociera.

Dunque, una prima intesa tra CSSC e Fincantieri riguarda l'accordo per la costruzione delle prime unità, costruite in loco, destinate a Carnival. Nel febbraio del 2017 Fincantieri, CSSC e Carnival Corporation hanno stipulato un accordo vincolante per la costruzione presso il cantiere di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) di due navi da crociera, e ulteriori quattro in opzione, le prime di questa entità mai realizzate in loco per il mercato cinese. L'accordo vincolante tra Fincantieri, CSSC e Carnival Corporation è stato sottoscritto a Pechino, alla presenza del presidente della Repubblica Sergio Mattarella e di quello cinese Xi Jinping. Con l'accordo firmato a maggio 2017, le

¹²⁸ Fonte: [ilsole24ore](https://www.ilsole24ore.com/art/navi-crociera-ecco-perche-vento-cina-soffia-forte-mercato-ABIUCfB), “Navi da crociera, ecco perché il vento della Cina soffia forte sul mercato”. URL: <https://www.ilsole24ore.com/art/navi-crociera-ecco-perche-vento-cina-soffia-forte-mercato-ABIUCfB>

¹²⁹ Fonte: <https://www.fincantieri.com/it/media/comunicati-stampa-e-news/2018/fincantieri-amplia-la-cooperazione-con-la-cina/>

3 parti si sono impegnate nella costruzione di un hub dedicato principalmente alle attività di crociera e alla costruzione navale. Per coerenza e precisione dei contenuti sarà riportato il comunicato stampa di Fincantieri:

“Trieste, 22 febbraio 2017 – Fincantieri, China State Shipbuilding Corporation (CSSC) e Carnival Corporation & plc, hanno firmato un Memorandum of Agreement (MoA) vincolante per la costruzione di due navi da crociera, e ulteriori quattro in opzione, che saranno le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato cinese. Le parti hanno firmato il MoA per conto della joint venture tra Fincantieri e CSSC Cruise Technology Development Co., Ltd (CCTD), della joint venture tra Carnival Corporation e CSSC, e del cantiere di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd (SWS). L’accordo, soggetto ad alcune condizioni, ha un valore di circa 1,5 miliardi di dollari per le prime due navi e aggiorna le intese annunciate lo scorso 23 settembre tra le parti, CIC Capital, CCTD e SWS, finalizzate allo sviluppo e alla crescita dell’industria crocieristica cinese. A firmare questo storico MoA sono stati l’Amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, Michael Thamm, CEO di Carnival Asia e del gruppo Costa, e Wu Qiang, presidente di CSSC. La cerimonia di firma ha avuto luogo oggi a Pechino, presso la Grande Sala del Popolo, a margine del 4° Business Forum Italia-Cina, alla presenza del Presidente della Repubblica Italiana Sergio Mattarella e quello della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping. Le nuove navi saranno costruite presso il cantiere di SWS, sito del gruppo CSSC. Il loro design sarà appositamente personalizzato secondo i gusti specifici dei clienti cinesi per il nuovo brand crocieristico cinese della joint venture tra Carnival Corporation, CSSC e CIC Capital, che si occuperà anche di operare le unità. La prima consegna è prevista per il 2023. Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: “Guardare allo scenario globale significa cercare di allargare i propri confini, porre le basi per far crescere ulteriormente le prospettive d’affari e accedere anche ai mercati più complessi. Senza un simile impegno non c’è possibilità di restare competitivi nel medio e lungo periodo. Siamo dunque convinti che l’accordo di oggi rappresenti un esempio di collaborazione industriale in grado non soltanto di ribadire la nostra leadership nel settore crocieristico, ma anche di creare un sistema virtuoso fra i due Paesi”. Arnold Donald, CEO di Carnival Corporation, ha invece dichiarato: “Siamo orgogliosi di poter ordinare le prime navi da crociera da realizzare in Cina e ambire a un ruolo di leader nello sviluppo delle capacità cantieristiche di questo settore in Cina, che rappresenta un’altra importante pietra miliare nella costruzione di un’industria di settore sostenibile e prospera. Questa operazione dimostra inoltre il nostro impegno nell’aiutare la Cina a diventare uno dei primi mercati cruise, come previsto dal suo piano quinquennale di sviluppo economico.¹³⁰”

Un successivo accordo era stato raggiunto con CSSC e con il distretto di Baoshan della città di Shanghai con lo scopo, appunto, di supportare la nascita di un parco industriale

¹³⁰ Fonte: Comunicato stampa Fincantieri 22 febbraio 2017; “Due navi da crociera più quattro in opzione per la Cina”. URL: <https://www.fincantieri.com/globalassets/comunicati-stampa/price-sensitive/fincantieri-2-navi-da-crociera-piu-4-in-opzione-per-la-cina.pdf>

del settore, compresa la creazione di una *supply chain* dedicata alle attività crocieristiche, e in generale cantieristiche e marittime, con il coinvolgimento anche di fornitori italiani. A tal proposito, il gruppo italiano ha firmato una lettera di intenti (LOI) con CSSC e con il distretto di Baoshan della città di Shanghai per lo sviluppo della supply chain dedicata alle attività crocieristiche, cantieristiche e marittime, e un accordo di cooperazione esclusiva nell'ambito delle riparazioni e trasformazioni navali con Huarun Dadong Dockyard (HRDD), tra i maggiori cantieri cinesi specializzati in repair and refitting, volto a servire le navi da crociera che hanno come base operativa la Cina.¹³¹

Dunque, l'accordo è stato firmato in due parti: costituzione di una joint venture a luglio 2016 e MOA di produzione della prima crociera cinese nel febbraio 2017 a Pechino, alla presenza del presidente cinese Xi Jinping e del presidente italiano Sergio Mattarella. Il 23 settembre 2016, in occasione dell'undicesima conferenza di China Cruise Shipping e International Cruise Expo Working Conference (CCS11), CSSC, China Investment Corporation, Carnival Corporation & PLC, Fincantieri, CSSC Cruise Technology Development Co., Ltd. e Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. Ltd. hanno firmato congiuntamente la lettera di intenti per la costruzione di navi da crociera di lusso. Le suddette navi da crociera saranno costruite congiuntamente da una joint venture di CSSC e Fincantieri e dovrebbero essere lanciate e immesse sul mercato cinese nel 2023 e nel 2024.

Come prima zona industriale da crociera internazionale, *CSSC International Cruise Industry Park* ha aperto a Shanghai con l'obiettivo di fornire servizi professionali di costruzione navale, operazioni e servizi di supporto all'industria crocieristica cinese in modo da realizzare l'ottimizzazione e il potenziamento dell'intera catena industriale, integrarsi con la strategia Made in China 2025, accelerare lo sviluppo di settori strategici emergenti, tra cui il settore dei sistemi intelligenti di fabbricazione e aumento del livello della struttura industriale regionale, del livello di energia industriale e del layout industriale.

Questo evento ha segnato la nascita di una grande opportunità per entrambi i paesi; infatti, se da un lato in Cina non esiste una rete di fornitura adatta alla realizzazione

¹³¹ Comunicato stampa Fincantieri del 28 agosto 2018; “Fincantieri amplia la cooperazione con la Cina.” URL: https://www.fincantieri.com/globalassets/comunicati-stampa/non-price-sensitive/2018/2018-08-28-cssc-fc-mou-accordo-cooperazione-cina_ita.pdf

dell'oggetto più complesso al mondo, la nave da crociera, dall'altra con questo progetto la filiera italiana ha l'opportunità di inserirsi ed entrare in contatto con una realtà in forte espansione, quale il mercato cinese delle crociere. Fincantieri ha supportato il distretto nella definizione delle politiche preferenziali per attrarre i fornitori, promuoverà il parco e svilupperà la sua catena di fornitura. Il progetto consentirà a Fincantieri di essere un primo motore nello sviluppo del mercato ad alto potenziale, consentendogli di sviluppare ulteriormente la propria attività e accedere anche ai mercati più complessi, in un momento favorevole nel settore delle crociere.

Oltre alla joint venture per navi da crociera, le aziende hanno in corso diversi progetti di ricerca e sviluppo per ampliare la loro collaborazione, che coinvolgono la costruzione di navi per l'industria petrolifera e del gas, navi da crociera, mega yacht, navi speciali, infrastrutture in acciaio, ingegneria navale e approvvigionamento di attrezzature. In merito all'ampliamento della presenza di Fincantieri in Cina, sarà riportata parte del comunicato stampa del 28 agosto 2018:

“Fincantieri e China State Shipbuilding Corporation (CSSC), il maggiore conglomerato cantieristico cinese, hanno firmato un Memorandum of Understanding per l'ampliamento della cooperazione industriale già in essere tra i due gruppi a tutti i segmenti delle costruzioni navali mercantili. La cerimonia di firma ha avuto luogo a Pechino, alla presenza del Ministro dell'Economia e delle Finanze Giovanni Tria, dell'Amministratore delegato di Cassa depositi e prestiti Fabrizio Palermo, dell'Amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono e del Chairman di CSSC Lei Fanpei. L'intesa prevede che le parti discutano la possibilità di allargare la loro attuale collaborazione, che include una joint venture dedicata alle prime unità da crociera mai realizzate in Cina per il mercato locale e altre attività affini, anche ad un numero di progetti di ricerca e sviluppo in molteplici aree della navalmeccanica, tra cui: unità per il settore oil & gas; cruise-ferry; mega-yacht; navi speciali; infrastrutture in acciaio; sistemi, ingegneria e marine procurement, nonché cabine, interni e la creazione di una catena di fornitura nel comparto crocieristico. Il perimetro dell'accordo potrebbe essere ulteriormente esteso qualora ne venissero ravvisate le opportunità. Fincantieri e CSSC formeranno un gruppo di lavoro congiunto, composto da 6 membri, 3 per parte, qualificati da specifiche competenze, che prevede di concludere entro la fine dell'anno le attività preliminari frutto dell'accordo, ovvero la definizione delle potenzialità di ciascuna delle aree individuate, l'analisi del mercato con l'identificazione dei

canali di vendita preferenziali, la potenziale partnership tra CSSC e società del gruppo Fincantieri o della sua filiera produttiva.^{132»}

¹³² Fonte: https://www.ansa.it/mare/notizie/rubriche/shippingcantieri/2018/08/28/fincantieri-intesa-con-cssc-amplia-collaborazione-in-cina_300b18c1-ac96-4bfa-8465-3f85379894c6.html

Conclusioni

Dopo circa un decennio di sviluppo, la Cina è diventata il secondo mercato crocieristico al mondo per volume di passeggeri con un totale di 2,19 milioni, pari a oltre la metà del totale dei passeggeri asiatici e circa il 63% del mercato crocieristico cinese proviene da Shanghai. L'espansione del turismo crocieristico in Asia, in particolare in Cina, è stata accompagnata dalla crescita dello sviluppo e della costruzione di navi da crociera nel paese e i cantieri cinesi stanno diventando più importanti nella costruzione e riparazione di navi da crociera.¹³³

Con l'attuazione della strategia di sviluppo nazionale *One Belt One Road*, il varo della nuova Via della seta marittima del 21° secolo e la riforma strutturale dal lato dell'offerta guidata dal 13 ° piano quinquennale per l'industria del turismo del paese, l'economia del turismo marittimo cinese accoglie importanti opportunità di sviluppo. Il turismo crocieristico, in quanto parte integrante dell'economia marittima dello stato, una delle forze motrici chiave per realizzare la strategia del potere marittimo e un perno per realizzare la trasformazione delle città portuali, crescerà gradualmente, portando avanti il potenziamento del settore marittimo, mantenendo una rapida ma costante crescita economica, promuovendo un'economia basata sul turismo e continuando a migliorare lo status del turismo cinese nel mondo. Il turismo crocieristico è gradualmente diventato un motore importante che guida la globalizzazione, l'internazionalizzazione e il marketing del marchio del settore turistico in Cina. Con la natura dinamica del settore crocieristico, le autorità governative, le linee crocieristiche, le destinazioni e tutte le parti interessate del settore devono monitorare attentamente le tendenze per comprenderne il potenziale di crescita, prepararsi alle future esigenze infrastrutturali associate alla crescita settoriale e soddisfare le esigenze sempre più consapevoli dei crocieristi cinesi.

La Cina possiede una lunga costa che si estende dall'estuario dello Yalujiang a nord all'estuario di Beilun a sud, per un totale di oltre 18.000 km. Le coste delle isole raggiungono un totale di oltre 14.000 km, di cui oltre 400 km di acque profonde naturali. Le acque della Cina comprendono il Mar Bohai, il Mar Giallo, il Mar Cinese Orientale, il Mar Cinese Meridionale e ad est le acque di Taiwan, di cui il Mar Bohai ha una costa continentale di oltre 2700 km e quelle del Mar Giallo e il Mar Cinese Meridionale sono

¹³³ Fonte: http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-08/08/c_1123238090.htm

rispettivamente più di 4000 e 5800 km. Le ampie coste sono le condizioni naturali fondamentali per lo sviluppo del turismo crocieristico locale. Le città costiere della Cina tra cui Dalian, Qingdao, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Sanya, sono destinazioni turistiche ben note che non solo possiedono un turismo abbondante e risorse portuali favorevoli, ma anche la principale fonte di passeggeri del mercato delle crociere, creando le condizioni ideali per lo sviluppo di crociere offshore. L'area del Mar Cinese Meridionale possiede ampie acque e piacevoli scenari naturali, dove le condizioni idrologiche sono ideali per lo sviluppo del turismo crocieristico locale.

Grazie alla progressiva apertura del Paese, è stato possibile dare vita ad iniziative di natura internazionale favorevoli allo sviluppo dell'economia della Cina, accrescendo la classe media cinese, le loro possibilità di spesa e, conseguentemente, il tempo da dedicare ai viaggi e al turismo. In quest'ottica, l'industria crocieristica cinese ha dimostrato di avere basi solide per ampliare i propri orizzonti non solo dal punto di vista dell'accoglienza, ma principalmente potenziando il valore manifatturiero, dando vita ad una produzione domestica e sostenibile di navi da crociera di lusso.

REPERTORIO TERMINOGRAFICO

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Nave da crociera

<it>nave da crociera

<Morphosyntax>noun group f.

<Source>^刘艳2018^: 2

<Definition>una nave da crociera può essere definita come un villaggio vacanze sull'acqua; infatti, l'organizzazione dell'accoglienza è molto simile a quella di un albergo di grandi dimensioni. Essendo una grande imbarcazione che naviga in mare, i requisiti tecnici e di sicurezza devono sottostare alle leggi e alle regole del diritto marittimo.

<Source>^Benassi 2018^: 29

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^scafo^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “nave da crociera” e “邮轮” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红 2015^: 2

<Lexica>按^词都网^

<Definition>是指海洋上的定线、定期航行的大型客运轮船，众所周知的“泰坦尼克”号就是这种邮轮。

<Source>^龙京红 2015^: 2

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

<Related words>^船身^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Nave da crociera

<it>portata passeggeri

<Morphosyntax> noun group, f.

<Source>^Wang 2018^: 182

<Definition> Indica il numero massimo di passeggeri consentiti su una nave da crociera, è un altro modo per esprimere la capacità di trasporto di una nave da crociera.

<Source>^Veneruso 2011^

<Concept field>struttura delle navi

<Equivalence it-zh> tra “portata passeggeri” e “载客量” sussiste piena identità concettuale.

<zh> 载客量

<Morphosyntax>noun group

<Source>^Wang 2018^: 182

<Lexica>按 ^词都网^

<Definition> 载客量指船舶规定的游客标准承载人数，是表达邮轮运力大小的另一关键指标, 但是不包括船员和服务人员在内。

<Source>^Wang 2018^: 182

<Context> 载客量指船舶规定的游客标准承载人数，是表达邮轮运力大小的另一关键指标。邮轮载客量与邮轮总吨位有不可分割的关系，两者共同决定邮轮的规模。随着邮轮总吨位数的增长, “绿洲级”邮轮载客量不断提高。标准载客量从“海洋绿洲”号的5400人提高到“海洋交响”号5518人，最大载客量从“海洋绿洲”号的6296人提高到“海洋交响”号6780人，标准船员从“海洋绿洲”号的2165人提高到“海洋交响”号的2300人，最小的海洋绿洲号可以载人8461人，而“海洋交响”号更是高达9080人，远远超过普通邮轮的载客数量。

<Source>^Wang 2018^: 182

<Concept field>邮轮机构

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/nave da crociera

<it>stazza lorda

<Morphosyntax> noun group, f.

<Source>^Wang 2018^: 182

<Definition> La quantità di spazio della nave dedicato al trasporto del carico, dei passeggeri, dell'apparato motore, all'equipaggio, alle provviste di bordo e ad altri impianti o depositi necessari per la navigazione, rappresenta quindi il volume interno della nave e viene espressa in tonnellate di stazza.

<Source>^Treccani^

<Context> Per una nave, si riferisce al volume degli spazi interni - e non al suo peso, ovvero al volume di acqua spostata, che è detto invece dislocamento (displacement). La stazza lorda (Gross Tonnage) include anche i locali di servizio, mentre quella netta (Net Tonnage) indica il volume utile per il carico di passeggeri e merci. La stazza si misura in tonnellate di stazza: una tonnellata di stazza equivale a 100 piedi cubici, cioè a circa 2,83 m³. All'origine di questa unità di misura sembra esserci la tassa che nei porti inglesi veniva imposta sui barili (tuns) di vino, che contenevano circa 252 galloni (954 litri) e pesavano circa 2.240 libbre, cioè una long ton (1.016 kg), circa una tonnellata metrica; nel corso degli anni poi nelle operazioni portuali si constatò che il peso di una tonnellata di merce alla rinfusa corrispondeva all'incirca ad un volume di 100 piedi cubici, e quest'ultimo valore fu pertanto assunto come definizione della tonnellata di stazza. Va notato che la definizione della tonnellata di stazza sopra riportata comporta il valore di 359 kg/m³ per il rapporto peso/volume.

<Source>^www.dizionariologistica.com^

<Concept field>struttura delle navi

<Equivalence it-zh> tra “stazza lorda” e “总吨位” sussiste piena identità concettuale.

<zh>: 总吨位

<Morphosyntax>noun group

<Source>^Wang 2018^: 182

<Lexica> 按^词都网^

<Definition> 总吨位指按照《船舶吨位丈量规范》确定的船舶所有围蔽处所总容积，是体现邮轮运力大小的核心指标之一。从总吨位与净吨位的定义出发，通过

对典型船舶的计算进行分析比较,确定了内河甲板货驳的净吨位系数;并区分不同功能与用途,提出了内河趸船的净吨位系数,为修订完善吨位丈量规范提供参考。

<Source>^Wang 2018^: 182

<Context> 作为连续打破世界邮轮吨位记录的系列邮轮,“绿洲级”邮轮在总吨位数上一直保持在22.5万吨以上,最新交付的“海洋交响”号更是突破22.8万吨级,建造耗子高达14亿美元。

<Source>^Wang 2018^: 182

<Concept field>邮轮机构

<Related words> ^总计吨位^, ^合计总吨位^, ^总登记吨位^

<Type of relation> sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/nave da crociera

<it>assistente di bordo

<Morphosyntax>noun group, m.

<Source>^Liu 2018^: 83

<Definition>Impiegato delle compagnie aeree, delle navi, dei pullman di gran turismo e sim., addetto alla cura dei passeggeri.

<Source>^Treccani^

<Concept field>Servizi di bordo

<Equivalence it-zh> Tra “Assistente di bordo” e “乘务人员” sussiste piena identità concettuale.

<zh>: 乘务人员

<Morphosyntax>noun group

<Source>^Liu 2018^: 83

<Lexica> 按^词都网^

<Definition> 在轮船、列车、飞机上为乘客服务的工作人员。公共汽车和电车上
的工作人员，也统称乘务员。

<Source>^词都网^

<Concept field>邮轮乘务

<Related words>^女乘务员^

<Type of relation> sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/nave da crociera

<it>ponte di comando

<Morphosyntax>noun group, m.

<Source>^Veneruso 2014^: 49

<Definition>plancia di una nave dove sono situati la ruota del timone e gli altri strumenti
per il governo della nave stessa e la condotta della navigazione.

<Source>^De Mauro 1999^

<Context>il ponte di comando di una nave è quella parte da cui è possibile dirigere la
navigazione e le manovre in porto.

<Source>^Treccani^

<Context>Ponte che si eleva al di sopra degli altri ponti della nave, riservato al comando e alla conduzione della nave stessa. Viene chiamato anche “plancia”.

<Source>^Dizionario di terminologia nautica^

<Concept field>ingegneria navale

<Related words>^ponte^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra "ponte di comando" e “ 驾驶甲板” sussiste piena identità concettuale.

<zh>驾驶甲板

<Morphosyntax>noun group

<Source>^杨星 2016^: 5

<Lexica>按^词都网^

<Definition>驾驶甲板是设置驾驶台的一层甲板，位于船舶罗经甲板下的最高位置，操舵室、海图室、报务室都布最在该层甲板上，引航员房间较多也布置在驾驶甲板上。

<Source>^杨星 2016^:5

<Concept field>船舶结构

<Related words>^甲板^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/nave da crociera

<it>àncora

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航^: 7

<Definition>Organo di ferro o di acciaio destinato a dare solido attracco agli ormeggi di un galleggiante (imbarcazione, nave, idrovolante) facendo presa sul fondo, o di un aerostato facendo presa sulle scabrosità del terreno, su alberi, ecc.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^ancorotto^, ^catena dell'ancora^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “àncora” e “锚” sussiste piena identità concettuale.

<zh>锚

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航^: 7

<Lexica>按^词都网^

<Definition>用于抓住海底泥砂,承受锚链或锚缆传来的水平拉力的工具。由锚柄、锚爪和锚横杆三部分组成。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海设备

<Related words>^抛锚^, ^小锚^, ^锚链^

<Type of relation> sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Nave da crociera

<it>ponte di coperta

<Morphosyntax>noun group, m.

<Source>^Veneruso^: 41

<Definition>ponte che chiude superiormente e internamente una nave.

<Source>^De Mauro 1999^: 9 vol.5

<Context>è il ponte superiore che corre da prua a poppa e da dritta a sinistra senza interruzioni e chiude completamente lo scafo, talvolta a seconda del tipo di nave il ponte principale e il ponte di coperta coincidono.

<Source>^Veneruso^:41

<Concept field>struttura delle navi

<Related words>^ponte^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra "ponte di coperta" e "上甲板" sussiste piena identità concettuale.

<zh>上甲板

<Morphosyntax> noun group

<Usage label>main term

<Source>^崔刚 2016^: 18

<Definition>是般体的最高一层全通纵向自船首至船尾连续的甲板

<Source>^崔刚 2016^: 17

<Concept field>船舶结构

<Related words>^甲板^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Nave da crociera

<it>pulizia delle cabine

<Morphosyntax>Noun group, f.

<Source>^龙京红 2015^: 58

<Definition>Ogni nave da crociera possiede addetti alla pulizia delle cabine e assistenti di cabina, responsabili della pulizia e della manutenzione delle cabine.

<Source>^龙京红 2015^: 58

<Concept field> servizi di bordo

<Related words>^pulizia^, ^manutenzione^, ^cabina^

<Type of relation> super.

<Equivalence it-zh> Tra “pulizia delle cabine” e “客舱清扫” sussiste piena identità concettuale.

<zh>客舱清扫

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红 2015^: 58

<Definition> 邮轮接待游客，要时常保持客舱整洁、舒适典雅、用品齐全。邮轮上的每间客舱都配有客舱服务员和助理客舱服务员，来负责日常的维护和清扫工作。

<Source>^龙京红 2015^: 58

<Concept field> 船上服务

<Related words>^客舱^, ^清扫^, ^助理^, ^客舱服务^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Navi da crociera

<it>Lounge bar

<Morphosyntax>noun s. m.

<Source>^龙京红 2015^: 67

<Definition>Bar particolarmente elegante e raffinato, dotato di piccoli salotti con sottofondo di musica lounge.

<Source>^Garzanti^

<Concept field>servizi di intrattenimento a bordo

<Equivalence it-zh> Tra “Lounge bar” e “鸡尾酒廊” sussiste piena identità concettuale.

<zh>鸡尾酒廊

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红 2015^: 67

<Lexica>按^词都网^

<Definition>鸡尾酒廊规模相对较小，其装饰特点、设计风格与咖啡厅类似，以营鸡尾酒和饮料为主，另外还提供一些中西式小点心。

<Source>^龙京红 2015^: 67

<Concept field>邮轮上休闲娱乐活动

<Related words>^鸡尾酒^, ^鸡尾酒会图^, ^鸡尾酒酒杯^, ^鸡尾酒法^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Nave da crociera

<it>Teatro

<Morphosyntax>noun s. m.

<Source>^龙京红 2015^: 75

<Definition> edificio destinato alla rappresentazione di opere drammatiche e ad altri spettacoli pubblici

<Source>^Garzanti^

<Concept field>servizi di intrattenimento a bordo

<Related words>^spettacolo^, ^intrattenimento^, ^spettatori^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “teatro” e “剧院” sussiste piena identità concettuale.

<zh>剧院

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红 2015^: 75

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮上的剧院是进行重要演出活动的场所，如大型音乐演出、戏剧表演、歌舞表演或者魔术表演。剧院也是最大的游客集中区域，既可以用于应急演习，又可以作为岸上旅游的集合地点。

<Source>^龙京红 2015^: 75

<Concept field>邮轮上休闲娱乐活动

<Related words>^表演^, ^娱乐^, ^观众^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>Casinò

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 75

<Definition>locale dove è consentito giocare d'azzardo; casa da gioco

<Source>^Garzanti^

<Concept field>servizi di intrattenimento a bordo

<Equivalence it-zh> Tra “casinò” e “赌场” sussiste piena identità concettuale.

<zh>赌场

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红 2015^: 75

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮上的赌场是一个充满激情与刺激的场所. 现代邮轮绝大部分的时间都是在公海上航行，各国的法律规则对其没有绝对的约束力，因此，大多数的邮轮上都设有赌场。

<Source>^龙京红 2015^: 75

<Concept field>邮轮上休闲娱乐活动

<Related words>^赌博^, ^娱乐^, ^老虎机^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Nave da crociera

<it>Sistema di gestione della sicurezza

<Morphosyntax> noun s. m.

<Source> ^龙京红 2015^: 144

<Definition>permette ad una società di navigazione di operare in ottemperanza alla propria politica di sicurezza e protezione dell'ambiente, in rispetto al "International Safety Management" (ISM) codice adottato dall'IMO con risoluzione A.741.

<Source>^IMO.org^

<Concept field> Gestione della sicurezza

<Related words>^sicurezza^

<Type of relation> super.

<Equivalence it-zh> Tra “Sistema di gestione della sicurezza” e “邮轮安全管理” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮安全管理

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红 2015^: 144

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮安全管理是指为了保障邮轮安全而进行的一系列计划、组织、协调和控制等活动的总称。邮轮安全管理的目标是在相关安全政策法规的指导下，提高岸上及船上人员的安全管理技能，识别一切可能的安全风险并制定有效的防范措施，为邮轮提供安全的营运环境。

<Source>^龙京红 2015^: 144

<Concept field>安全安管理

<Related words>^安全^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ nave da crociera

<it>Organizzazione marittima internazionale

<Morphosyntax> noun group, f.

<Source> ^龙京红 2015^: 144

<Definition> Agenzia specializzate delle Nazioni Unite, istituita a seguito dell'adozione della Convenzione internazionale marittima di Ginevra del 1948, volta a promuovere la cooperazione marittima tra i paesi membri e a garantire la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino.

<Source> ^Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale^

<Concept field> Gestione della sicurezza

<Related words> ^sicurezza^, ^organizzazione^

<Type of relation> sub.

<Equivalence it-zh> Tra “Organizzazione marittima internazionale” e “国际海事组织” sussiste piena identità concettuale.

<zh>国际海事组织

<Morphosyntax> noun group

<Source> ^龙京红 2015^: 144

<Definition> 国际海事组织分布的《海员培训、发证和值班规则》及其修正案就是用于控制船员职业素质和值班行为，有效减少人为因素对海难事故的影响。

<Source>^龙京红 2015^: 144

<Concept field>安全安管理

<Related words>^安全^, ^组织^

<Type of relation> sub.

**

<Subject>邮轮产业/ Industria crocieristica

<Subfield>邮轮渠道策略/ gestione delle comunicazioni

<it>canale di distribuzione

<Morphosyntax> noun group, m.

<Source>^龙京红 2015^: 126

<Definition>Sequenza di intermediari commerciali (aziende o privati) che provvedono al passaggio dei beni dal produttore all'acquirente finale. Il compito principale dei canali di distribuzione è quello di rendere disponibili i prodotti nei tempi, nei luoghi e secondo le modalità desiderate dai consumatori.

<Source>^glossariomarketing online^

<Context> le strategie di marketing comunemente utilizzate dalle compagnie crocieristiche comprendono: strategia di prodotto, strategia di prezzo, posizionamento della distribuzione, strategia di promozione, persone, processo e percezione (le 7P del marketing).

<Source> ^龙京红 2015^: 126

<Concept field> Marketing e comunicazione

<Related words>^marketing^

<Type of relation> super.

<Equivalence it-zh> Tra “Canale di marketing” e “营销渠道” sussiste piena identità concettuale.

<zh> 营销渠道

<Morphosyntax> noun group

<Source>^龙京红 2015^: 126

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 营销渠道是邮轮旅游产品从邮轮公司到达消费者手中的途径或通路.

<Source>^龙京红 2015^: 126

<Context> 邮轮公司通常采取的经营策略包括产品策略、价格策略、渠道策略、促销策略、人、有形展示及过程7个方面，即“7P”营销组合策略。

<Source>^邮轮运营与管理^: 126

<Concept field>市场营销和新闻策划

<Related words>^营销^

<Type of relation> super.

**

<Subject>邮轮产业/ Industria crocieristica

<Subfield>邮轮渠道策略/ gestione delle comunicazioni

<it>Hotel Director

<Morphosyntax> noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 126

<Definition> L'Hotel director si occupa dell'amministrazione e gestione del personale di camera e cucina, soprintende ai servizi di camera concernente la pulizia, gestisce l'accoglienza dei passeggeri e la loro sistemazione in cabina e tutti i servizi di ristorazione.

<Source>^Collegionazionalecapitani.com^

<Concept field>Gestione del personale

<Equivalence it-zh> Tra "Hotel Director" e "酒店部总监" sussiste piena identità concettuale.

<zh>酒店部总监

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 126

<Lexica>按^邮轮英语词汇手册^: 20

<Definition>整个邮轮上酒店所有部门的总负责，代表邮轮酒店部向总部、和所在地区陆地办公室汇报、沟道、协调、负责总体的宾客满意度、确保船上的收益、支出达标。

<Source>^南星 2017^

<Concept field>人员管理

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Nave da crociera

<it>Gestione della qualità dei servizi

<Morphosyntax>noun group, m.

<Source>^刘艳2018^: 161

<Definition>Insieme di tutte le attività di gestione svolte a bordo di una nave da crociera al fine di ottenere una buona valutazione della qualità del servizio; aiuta a prevenire errori nei processi di gestione dei servizi e aiuta a creare l'immagine della compagnia di crociera.

<Source>^刘艳2018^: 161

<Concept field>Gestione della sicurezza a bordo

<Related words>^gestione^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “Gestione della qualità dei servizi” e “服务质量管理” sussiste piena identità concettuale.

<zh>服务质量管理

<Morphosyntax>noun group

<Source>^刘艳2018^: 161

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮质量管理是为了实现良好的服务质量评价而进行的所有管理活动, 有利于防止服务过程差错, 有利于树立邮轮公司形象, 有利于增强邮轮公司的竞争力。为了更好地提供对客服务、提升服务质量, 有必要对服务质量的结构与评价进行剖析。

<Source>^刘艳2018^: 161

<Concept field>管理保障

<Related words>^管理^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Nave da crociera

<it>lunghezza tra le perpendicolari

<Morphosyntax>noun group f.

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Definition>è la distanza tra perpendicolare avanti e perpendicolare addietro. È una misura convenzionale che caratterizza molto bene una nave: non tiene conto degli slanci di prora e di poppa e viene per questo utilizzata ai fini della resistenza al moto e della robustezza strutturale.

<Source>^Ferraro 2016^: 1

<Definition>rappresenta la distanza tra la perpendicolare avanti PpAV (forward perpendicular), tracciata in corrispondenza della ruota di prua, e la perpendicolare addietro PpAD (aft perpendicular), tracciata in corrispondenza con il dritto di poppa o più spesso coincidente con l'asse di rotazione del timone.

<Source>^A.Vega^

<Concept field>Ingegneria navale

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “lunghezza tra le perpendicolari” e “邮轮长度” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮长度

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Lexica>按^词都网^

<Definition>表示邮轮从首端至尾端的最大水平距离

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Concept field>邮轮的构造

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶结构/ingegneria navale

<it>ponte di passeggiata

<Morphosyntax>noun group m.

<Source>^刘艳 2018^: 25

<Lexica>attestato in ^treccani.it^ ma con significato più ampio

<Definition>spazio libero più o meno coperto e riparato, collocato lungo il margine esterno del ponte superiore di una nave, destinato al diporto dei passeggeri.

<Source>^De Mauro^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^ponte^, ^scafo^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra "ponte di passeggiata" e "上层甲板" sussiste piena identità concettuale.

<zh>上层甲板

<Morphosyntax>noun group

<Source>^刘艳2018^: 25

<Lexica>按^词都网^

<Definition>最上层甲板, 用于游客的娱乐。

<Source>^词都网^

<Context>运动健身是邮轮上休闲娱乐活动项目中非常重要的组成部分，运动空间在邮轮公共区域中占据较大的比重，一般分布在邮轮的露天甲板和上层甲板。

<Source>^刘艳2018^: 25

<Concept field>船舶结构

<Related words>^甲板^

<Type of relation> super.

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Synonyms> 游廓甲板, 散步甲板

<zh>游廓甲板

<Morphosyntax>noun group

<Usage label> common

<Source>^词都网^

<zh>散步甲板

<Morphosyntax>noun group

<Usage label> common

<Source>^词都网^

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Navi da crociera

<it>industria crocieristica

<Morphosyntax>noun group f.

<Source>^龙京红 2015^: 18

<Definition>l'industria crocieristica si occupa delle grandi navi da crociera di lusso destinate al trasporto in mare di passeggeri. In quanto parte importante del turismo turistico marittimo, offre ai passeggeri visite turistiche, ristoranti, alloggi, intrattenimento e altri servizi.

<Source>^龙京红 2015^: 18

<Concept field>Industria crocieristica

<Related words>^nave da crociera^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “industria crocieristica” e “邮轮产业” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮产业

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^龙京红 2015^: 18

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮产业指的是以大型豪华海上邮轮为载体，通过远近洋与环球航行的方式，以海上观光旅游为主要诉求，为游客提供旅游观光、餐饮住宿、娱乐、探险等服务的海上观光与休闲产业。

<Source>^龙京红 2015^: 18

<Concept field>邮轮业

<Related words>^邮轮^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>Tonnellaggio

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Definition>Nel linguaggio marin., termine con cui si designa correntemente sia il peso della nave in tonnellate (dislocamento), se si tratta di unità militari, sia il volume in tonnellate di stazza (stazza lorda), se riferito a navi mercantili (v. dislocamento; stazza). È detto t. globale se riferito a un complesso di navi (il t. della marina mercantile italiana, il t. della marina da guerra americana, ecc.); t. di registro, quello calcolato secondo le norme del Registro Navale Italiano, solo per le navi mercantili. T. di portata, peso delle merci che una nave mercantile può imbarcare: si ottiene moltiplicando il tonnellaggio di stazza lorda per uno speciale coefficiente che varia a seconda della natura del carico e del tipo di nave.

<Source>^treccani^

<Concept field>ingegneria navale

<Related words>^tonnellata^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “tonnellaggio” e “邮轮吨位” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮吨位

<Morphosyntax>noun group.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮吨位是邮轮大小的计量单位，包括重量吨位和容积吨位两种类型。

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Concept field>船舶结构

<Related words>^吨级^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>dislocamento

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Definition>rappresenta il peso della massa d'acqua spostata dall'imbarcazione (dislocata, appunto) quando galleggia. Il dislocamento è una misura di massa.

<Source>^nauticando.net^

<Concept field>ingegneria navale

<Related words>^linea di galleggiamento^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “dislocamento” e “排水量吨位” sussiste piena identità concettuale.

<zh>排水量吨位

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Lexica>按^词都网^

<Definition>表示邮轮在水中所排开的水的吨数，也是邮轮自身重量的吨数。

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Concept field>船舶结构

<Related words>^吃水线^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>pescaggio

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^

<Definition>Di un qualunque galleggiante (nave, idrovolante, mezzo anfibia, ecc.), il fatto di pescare, di essere cioè immerso con lo scafo per una determinata altezza nell'acqua, e l'altezza stessa della parte che rimane immersa.

<Source>^treccani.it^

<Context>Il pescaggio è l'altezza della parte dello scafo che rimane immersa, considerando tutte le eventuali appendici. In breve, quindi, è la distanza tra la linea di galleggiamento e l'estrema propaggine inferiore dello scafo. Al variare del dislocamento dell'imbarcazione, il pescaggio può aumentare o diminuire e, per tenerlo sotto controllo, in diversi punti delle murate della nave vengono indicate le altezze dal punto più basso dello scafo. In genere le scale di pescaggio si trovano a prua, a poppa e in corrispondenza della sezione maestra.

<Source>^nauticando.net^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^linea di galleggiamento^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “pescaggio” e “吃水” sussiste piena identità concettuale.

<zh>吃水

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>舰船体在水面以下的深度。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>海运

<Related words>^吃水线^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Navi da crociera

<it>itinerario

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 7

<Definition>In marina, la rotta che una nave deve seguire durante il viaggio dal porto di partenza a quello di destino.

<Source>^treccani^

<Concept field>prodotto crocieristico

<Related words>^viaggio^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “itinerario” e “航线” sussiste piena identità concettuale.

<zh>航线

<Morphosyntax>noun group.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 25

<Lexica>按^词都网^

<Definition>是指邮轮从母港出发到结束行程靠岸过程中所航行的路线。邮轮航线是游客选择邮轮旅游时考虑的主要因素。

<Source>^龙京红 2015^: 25

<Concept field>邮轮旅游产品

<Related words>^往返航线^, ^单程航线^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>porto

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>Main term

<Source>^刘艳2018^: 109

<Definition>Il porto è un'insenatura naturale o una costruzione dell'uomo, la cui funzione è quella di proteggere imbarcazioni di varia grandezza dalle correnti e dalle onde e di permettere un sicuro ancoraggio per lo sbarco di uomini e di mezzi.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Context>luogo sulla riva del mare, di un lago o di un fiume che, per configurazione naturale o per le opere artificiali costruite dall'uomo, può ospitare le navi e permettere operazioni di imbarco e di sbarco di merci e passeggeri.

<Source>^[garzantilinguistica.it](http://www.garzantilinguistica.it)^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^arsenale^, ^molo^, ^cantiere navale^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “porto” e “港口” sussiste piena identità concettuale.

<zh>港口

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>Main term

<Source>^刘艳2018^: 109

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 是邮轮航线中供邮轮停靠、补给以及游客上岸观光游览的重要节点。

<Source>^刘艳2018^: 109

<Concept field>海运

<Related words>^军火库^, ^码头^, ^造船厂^

<Type of relation> sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Navi da crociera

<it>Room Service\servizio in camera

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>Main term

<Source>^刘艳2018^: 59

<Definition>Il servizio in camera è disponibile quando gli ospiti effettuano vari tipi di richieste per l'hotel, e queste vengono consegnate direttamente nelle loro stanze.

Nel servizio in camera, gli individui non hanno bisogno di recarsi in un ristorante per mangiare, hotel di lusso o navi da crociera forniscono il servizio per colazione, pranzo, cena, snack e così via.

Oltre al cibo, il servizio in camera ha anche altri servizi, come la consegna di prodotti da bagno, servizi di lavanderia, tra gli altri.

<Source>^刘艳2018^: 59

<Concept field>gestione dei servizi di bordo

<Related words>^cabina^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “servizio in camera” e “客舱送餐” sussiste piena identità concettuale.

<zh>客舱送餐

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>Main term

<Source>^刘艳2018^: 59

<Definition>是指应顾客要求将其所点餐饮送至客舱的一种服务。

<Source>^刘艳2018^: 59

<Concept field>邮轮服务管理

<Related words>^客舱^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Navi da crociera

<it>Hotel Manager

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>Main term

<Source>^刘艳2018^: 76

<Definition>gestisce i reparti alberghieri a bordo, inclusi i servizi di pulizia, ristoranti, bar, gallerie. È responsabile delle pulizie generali della nave e dell'immagine degli interni della nave. Garantisce il rispetto delle procedure di qualità della compagnia in termini di servizio per i passeggeri e del cibo.

<Source>^Cruiseshipjobs.com^

<Concept field>Personale di bordo

<Related words>^manager^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “Hotel manager” e “酒店经理” sussiste piena identità concettuale.

<zh>酒店经理

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^刘艳2018^: 76

<Lexica>按^词都网^

<Definition>是指具有丰富的酒店管理经验和专业知识，从事酒店日常经营管理的专业人员。酒店经理对酒店的各项工作流程、管理流程、工作规范了如指掌，具备很强的组织、管理和协调能力，有应变能力，需要解决突发事件。邮轮上的赌博业务也由酒店经理全权负责。

<Source>^好猎头网^

<Concept field>邮轮上人员

<Related words>^经理^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>船舶工程/ingegneria navale

<Subfield>邮轮/ Navi da crociera

<it>nave

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>attestato in ^Garzanti^, ma con eccezione più ampia.

<Definition>costruzioni di una certa grandezza e capacità, munite di adeguati sistemi di propulsione, adibite al trasporto per acqua di persone e merci.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Context>galleggiante di notevoli dimensioni, fornito di propri mezzi di propulsione e adibito al trasporto di persone e cose, oppure impiegato, con speciali caratteristiche tecniche e d'armamento, in attività belliche: nave passeggeri, da carico, da guerra; nave a vapore; nave ospedale; nave officina, attrezzata per la riparazione, al largo, di altre navi in avaria; nave scuola, per l'addestramento degli equipaggi della marina dim. navicella.

<Source>^[garzantilinguistica.it](http://www.garzantilinguistica.it)^

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^zattera^, ^scafo^, ^traghetto^, ^chiatta^, ^gommone^, ^nave da crociera^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “nave” e “船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>水上主要交通运输工具的统称。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^筏子^, ^船身^, ^渡船^, ^驳船^, ^橡皮艇^, ^邮轮^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/ Industria del turismo

<Subfield>邮轮/ Navi da crociera

<it>Pericoli del mare

<Morphosyntax>noun group m.

<Source>^刘艳2018^: 138

<Definition>Incidenti ed imprevisti tipi della navigazione, come per esempio affondamento, collisione con altra nave, urto con oggetto sommerso, tempo pessimo o altre forze della natura di intensità inusuale.

<Source>^dizionariodellalogistica.it^

<Concept field>Gestione della sicurezza

<Related words>^sicurezza^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “pericoli del mare” e “海上风险” sussiste piena identità concettuale.

<zh>海上风险

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^刘艳2018^: 138

<Lexica>按^词都网^

<Definition>通常又被称为海难，包括海上发生的自然灾害和意外事故。

<Source>^刘艳2018^: 138

<Concept field>邮轮安全管理

<Related words>^风险^, ^安全^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>stiva

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 12

<Definition>Nella costruzione navale, la parte più bassa di una nave. In particolare, ciascuno dei locali destinati a contenere il carico.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>struttura delle navi

<Related words>^sentina^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “stiva” e “船舱” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船舱

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 12

<Lexica>按^词都网^

<Definition>装载货物的各种舱室的统称。不同种类的船舶有不同结构的货舱。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舩^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>comandante

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Benassi 2018^: 30

<Definition>è il capo della nave e la massima autorità a bordo. Il comandante ha l'autorità legale di applicare le leggi marittime nazionali ed internazionali ed è autorizzato a far ciò dal Paese nel quale è stata registrata la nave. Il comandante ha la responsabilità totale sulla nave ed essendo il suo primo obiettivo la sicurezza di tutti a bordo, deve assicurarsi che la nave sia idonea alla navigazione e che siano eseguite correttamente le procedure e le operazioni per la navigazione

<Source>^Benassi 2018^: 30

<Concept field>posizioni lavorative a bordo

<Related words>^ufficiale^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “capitano” e “船长” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船长

<Morphosyntax>noun group

<Source>^Benassi 2018^: 30

<Lexica>按^词都网^

<Definition>船舶的领导人。全面负责一艘船舶日常营运、航行驾驶、行政管理、船舶应变和防污染应急指挥、进出港口、靠离移泊等工作,或认为需要在驾驶台亲自指挥和操纵船舶,其权利和义务由国家法律、船公司规章以及国际惯例确定。船长在航行中因故不能履行职务时,由驾驶员中。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>邮轮岗位

<Related words>^官员^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>nostromo

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 20

<Definition>Nella marina militare e mercantile, il grado più alto dei sottufficiali della categoria nocchieri o del personale di coperta, che, nelle grandi unità, si denominano, in base all'anzianità, 1°, 2°, 3° nostromo.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>posizioni lavorative a bordo

<Related words>^ufficiale^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “nostromo” e “水手长” sussiste piena identità concettuale.

<zh>水手长

<Morphosyntax>noun group

<Source>^郑炜航 2015^: 20

<Lexica>按^词都网^

<Definition>海军舰艇上负责舱面勤务的初级指挥人员,由军士或准尉担任。主职是维护舰体、索具及甲板设备,组织船艺训练和有关日常生活管理勤务等。清朝晚期,舰船上相当水手长的职务称水手头目、水勇头目。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>邮轮岗位

<Related words>^官员^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>commissario di bordo

<Morphosyntax>noun group m.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 20

<Definition>ufficiale della marina militare e mercantile responsabile dell'amministrazione e della contabilità del personale, dei viveri e del materiale di bordo.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Concept field>posizioni lavorative a bordo

<Equivalence it-zh> Tra “commissario di bordo” e “事务长” sussiste piena identità concettuale.

<zh>事务长

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 20

<Lexica>按^词都网^

<Definition>又称“管事”,“事务员”。船上管总务的人,事务部(业务部)部门长。在船长(和政委)领导下主管船舶财务,负责全船伙食、对外招待、卧具、分工范围内的卫生和其他后勤工作,办理到、离港手续,完成船长(政委)指派的其他工作。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>邮轮岗位

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>pilota

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 22

<Definition>l'esperto marittimo (generalm. un capitano di lungo corso) che, avendo perfetta conoscenza delle correnti, delle maree, della configurazione subacquea di una zona, è legalmente autorizzato ad assistere il comandante della nave nella determinazione delle manovre necessarie per seguire le rotte di entrata e di uscita dai porti, canali o stretti della zona stessa, nonché nelle manovre di ormeggio e di disormeggio.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Context>Il pilota di porto è indispensabile nelle situazioni difficili, come il passaggio negli stretti, nei canali (ad es.: Canale della Giudecca a Venezia) o in caso di navigazione con nebbia, e viene imbarcato per facilitare l'arrivo e la partenza nei porti.

<Source>^[nauticareport.it](http://www.nauticareport.it)^

<Concept field>nautica

<Equivalence it-zh> Tra “pilota” e “引航员” sussiste piena identità concettuale.

<zh>引航员

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 22

<Lexica>按^词都网^

<Definition>旧称“引水员”,俗称“领港”。熟悉港口航道情况,船东雇来协助船长引导船舶进出港口、靠离移泊、或在海上、江河一定区域内航行的专业人员。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>划船

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>carta nautica

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 24

<Definition>Rappresentazione grafica usata nella navigazione in cui sono riportate le caratteristiche di coste e fondali, le installazioni nautiche, i tratti pericolosi o interdetti e la declinazione magnetica.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^GPS^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “carta nautica” e “海图” sussiste piena identità concettuale.

<zh>海图

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 24

<Lexica>按^词都网^

<Definition>根据航海和开发海洋需要而编制的地图。包括海岸图、港湾图、航海图、总图和各种专用图等。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海设备

<Related words>^全球定位系统^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>scialuppa di salvataggio

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 33

<Definition>imbarcazione a remi o a motore usata per il salvataggio dei naufraghi.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^remo^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “scialuppa di salvataggio” e “救生艇” sussiste piena identità concettuale.

<zh>救生艇

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 33

<Lexica>按^词都网^

<Definition>在船舶遇难时能搭乘一定人数、帮助海上人员脱险待救或自救的小艇。
海船必备的救生设备之一。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海设备

<Related words>^桨^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>suite

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 36

<Definition>appartamento formato di due o più stanze disposte in sequenza, in alberghi di lusso.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^hotel^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “suite” e “套房” sussiste piena identità concettuale.

<zh>套房

<Morphosyntax>noun group.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 36

<Lexica>按^词都网^

<Definition>卧室、客厅、厨房、卫生间组成的成套的住房。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^酒店^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>giubbotto di salvataggio

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 155

<Definition>indumento usato da chi non sa nuotare o per mantenere a galla una o più persone cadute in acqua.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Equivalence it-zh> Tra “giubbotto di salvataggio” e “救生衣” sussiste piena identità concettuale.

<zh>救生衣

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^龙京红 2015^: 155

<Lexica>按^词都网^

<Definition>水上单人制式救生器材之一。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海设备

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>passerella

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 66

<Definition>tipo di ponte leggero e di sezione ridotta, permanente o temporaneo, che permette ai pedoni di transitare su un corso d'acqua, su binari ferroviari o su altri ostacoli.
b. Più in partic., ogni struttura destinata al transito di servizio per sovrastrutture di navi, grandi macchine, impianti industriali, ecc.

<Source>[^][treccani.it](http://www.treccani.it)[^]

<Concept field>struttura della nave

<Related words>[^]ponte[^], [^]nave[^]

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “passerella” e “舷梯” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舷梯

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>[^]郑炜航 2015[^]: 66

<Lexica>[^]按[^]词都网[^]

<Definition>是船岸之间主要通道设备之一。跳板可设置在跳台的一侧或两侧。

<Source>[^]mall.cnki.net[^]

<Concept field>船舶结构

<Related words>[^]甲板[^], [^]船[^]

<Type of relation>super.

**

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>attracco

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 67

<Definition>il luogo destinato all'attracco della nave.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>porti

<Related words>^molo^, ^porto^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “attracco” e “锚地” sussiste piena identità concettuale.

<zh>锚地

<Morphosyntax>noun group.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 67

<Lexica>按^词都网^

<Definition>港口中供船舶安全停泊和进行过驳作业的水域。又称锚泊地、泊地。

作为锚地的水域要求水深适当，底质为泥质或砂质，有足够的锚位(停泊一艘船所需的位置)，不妨碍其他船舶的正常航行。

<Source>^词都网^

<Concept field>港口

<Related words>^码头^, ^港口^

<Type of relation>super.

**

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>porto franco

<Morphosyntax>noun s. m.

<Source>^郑炜航 2015^: 69

<Definition>zona del porto in cui le merci possono sostare ed essere rispediti all'estero senza dover pagare l'imposta doganale

<Source>^De Mauro^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “porto franco” e “免税港” sussiste piena identità concettuale.

<zh>免税港

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^郑炜航 2015^: 69

<Lexica>按^词都网^

<Definition>是指经国务院批准，设立在国家对外开放的口岸港区和与之相连的特定区域内，具有口岸、物流、加工等功能的海关特殊监管区域。

<Source>^qqct.com.cn^

<Context>香港是一个免税港，不收进口税。

<Source>^词都网^

<Concept field>海运

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>destinazione turistica

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^刘艳2018^: 121

<Definition>una destinazione geografica verso cui una persona viaggia, che differisce dal suo abituale luogo di residenza.

<Source>^Dredge, Jenkins, 2007^

<Context>La Commissione concorda con la relazione del Parlamento secondo cui si dovrebbe fare di più per promuovere l'Europa come destinazione turistica sicura ed interessante.

<Source>^Parlamentoeuropo.it^

<Concept field>Gestione della destinazione

<Related words>^turismo^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “destinazione turistica” e “旅游目的地” sussiste piena identità concettuale.

<zh>旅游目的地

<Morphosyntax>noun group

<Source>^刘艳2018^: 121

<Lexica>按^词都网^

<Definition>是吸引旅游者作短暂停留、参观游览的地方。

<Source>^刘艳2018^: 121

<Context>目的地旅游环境质量是旅游者在进行旅游目的地决策时需要着重考虑的因素,也是拥有不同旅游环境质量的目的地间一种重要的竞争力因素。

<Source>^词都网^

<Concept field>旅游目的地管理

<Related words>^旅游^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>secondo ufficiale di coperta

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 23

<Definition>ufficiale sulla nave, secondo in gerarchia di comando dopo il primo ufficiale, solitamente il terzo grado più alto nella gerarchia degli ufficiali di bordo. Il Secondo Ufficiale assisterà il Comandante sul ponte o se ordinatogli in altro luogo durante gli incidenti e le situazioni di emergenza di bordo.

<Source>^Collegio Nazionale Capitani^: 96

<Concept field>posizioni lavorative di bordo

<Related words>^comandante^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “secondo ufficiale” e “二副” sussiste piena identità concettuale.

<zh>二副

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 23

<Lexica>按^词都网^

<Definition>职位仅低于大副的船舶驾驶员。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>邮轮岗位

<Related words>^船长^

<Type of relation> super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>oblò

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^: 19

<Lexica>attestato in ^Garzanti^

<Definition>apertura rotonda o rettangolare posta sui fianchi delle navi e delle imbarcazioni per dare luce ed areazione all'interno. È dotata di uno spesso vetro che può essere fisso o apribile.

<Source>^dizionario di terminologia nautica^: 42

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^murata^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “oblò” e “舷窗” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舷窗

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^: 19

<Lexica>按^词都网^

<Definition>舰船上开设于船体载重水线以上、甲板以下舱室的船壳上或第一层上层建筑的舱室外围壁上的船窗。用于采光和通风,具有船体密性和抗风暴性能。

<Source>^mall.cnki.net^

<Context>阳台海景房适合追求较高邮轮生活品质的游客，价格也高于内舱房和舷窗海景房。

<Source>^刘艳 2018^

<Concept field>邮轮结构

<Related words>^舷墙^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>prora

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 8

<Lexica> attestato in ^garzanti^

<Definition>Estremità anteriore della nave o dell'imbarcazione, destinata a fendere il mare. Ha approssimativamente la forma di un cuneo che nella parte immersa si assottiglia gradualmente fino a raccordarsi con la chiglia. La parte emersa ha forme diverse a seconda del tipo di imbarcazione.

<Source>^paolociraci.it^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Synonyms>prua

<Equivalence it-zh> Tra “prora” e “船首” sussiste piena identità concettuale.

<it>prua

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label> common

<Source>^paolociraci.it^

<zh>船首

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^: 8

<Lexica>按^词都网^

<Definition>船的前端称为船首

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船尾^

<Type of relation>ant.

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>poppa

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source> ^郑炜航 2015^: 18

<Definition>Parte posteriore di una nave o imbarcazione. La parte immersa della poppa ha normalmente forme sottili (stellate) e ben raccordate, per favorire il più possibile lo scorrimento dell'acqua in uscita dallo scafo, diminuendo per quanto possibile le turbolenze che degraderebbero le prestazioni dell'imbarcazione, soprattutto se a vela. La parte emersa è normalmente molto ampia, con forma quadrata o arrotondata.

<Source>^paolociraci.it^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^sinistra^, ^dritta^

<Type of relation>coord.

<Related words>^prora^

<Type of relation>ant.

<Equivalence it-zh> Tra “poppa” e “船尾” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船尾

<Morphosyntax>noun group

<Source>^郑炜航 2015^: 18

<Lexica>按^词都网^

<Definition>船的后端称为船尾

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^左舷^, ^右舷^

<Type of relation>coord.

<Related words>^船首^

<Type of relation>ant.

**

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>banchina

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Benassi 2018^: 44

<Lexica> attestato in ^Garzanti^ ma con accezione più ampia

<Definition>un luogo per attraccare la nave.

<Source>^Benassi 2018^: 44

<Context>Ogni tratto delle rive dei porti e delle rade, con opere murarie o palafitte (in legno o in cemento armato), dove è possibile accostare le navi o i galleggianti in modo che il fianco sia a contatto con la terraferma, per lo sbarco e l'imbarco diretto delle persone o dei materiali.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>servizi portuali

<Related words>^molo^, ^pontile^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “banchina” e “码头” sussiste piena identità concettuale.

<zh>码头

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^Benassi 2018^: 44

<Lexica>按^词都网^

<Definition>供船艇停靠、人员上下和物资装卸的水工建筑物。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>港口设施

<Related words>^船埠^, ^港埠^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>reception

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^: 21

<Lexica>attestato in ^Treccani^

<Definition>in alberghi, strutture turistiche e sim., ufficio addetto all'accoglienza di clienti e visitatori.

<Source>^De Mauro^

<Concept field>aree comuni della nave

<Related words>^hotel^

<Type of relation>super.

<Related words>^receptionist^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “reception” e “前台” sussiste piena identità concettuale.

<zh>前台

<Morphosyntax>noun group.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^: 21

<Lexica>按^词都网^

<Definition>也叫做总服务台，是为游客提供综合服务的场所。

<Source>^刘艳2018^: 21

<Context>在新型的邮轮上，会在前台和岸上观光咨询台旁边设置台式电脑或平板电脑等电子查询与预定设备。

<Source>^刘艳2018^: 21

<Concept field>邮轮公共区域设施

<Related words>^酒店^

<Type of relation>super.

<Related words>^接待员^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>Direttore di macchine

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Benassi, 2016^

<Definition>è a capo del reparto di macchine della nave ed è responsabile della manutenzione dei motori principali e ausiliari, del reparto elettrico, idraulico e di refrigerazione.

<Source>^Benassi, 2016^: 30

<Concept field>posizioni lavorative a bordo

<Equivalence it-zh> Tra “Direttore di macchine” e “总程师 ” sussiste piena identità concettuale.

<zh>总程师

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^Benassi, 2016^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>负责船只的各种引擎、机 维护、维修、监管等等。

<Source>^南星，2017^

<Concept field>邮轮岗位

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>murata

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^treccani^

<Lexica>attestato in ^Treccani^ ma con significato più ampio

<Definition>ciascuno dei due fianchi della nave, l'uno di dritta e l'altro di sinistra, al di sopra del galleggiamento.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^linea di galleggiamento^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “murata” e “舷墙” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舷墙

<Morphosyntax>noun group

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>甲板上沿两舷所装设的围板。

<Source>^词都网^

<Context>甲板上沿两舷所装设的围板。高度一般为0□75~1□2米。用以拦护甲板上的人员和货物，并减少甲板上浪。

<Source>^词都网^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation> super.

<Related words>^吃水线^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>sala macchine

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^刘艳2018^: 27

<Definition>l'ambiente in cui sono sistemate le macchine a bordo di una nave.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^motore^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “sala macchine” e “轮机舱” sussiste piena identità concettuale.

<zh>轮机舱

<Morphosyntax>noun group

<Source>^刘艳2018^: 27

<Lexica>按^词都网^

<Definition>是装载船舶动力装置以及附属设备的舱室，是船舶的动力中心。

<Source>^刘艳2018^: 27

<Concept field>船舶结构

<Related words>^发动机^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>Inventory Manager

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^南星，2017^

<Definition>è responsabile delle attività finalizzate a minimizzare i costi di gestione delle scorte, al tempo stesso mantenendo una fornitura adeguata di beni che sia in grado di soddisfare i bisogni dei clienti.

<Source>[^]glossariomarketing.it[^]

<Concept field>Management

<Equivalence it-zh> Tra “Inventory Manager” e “仓储部经理” sussiste piena identità concettuale.

<zh>仓储部经理

<Morphosyntax>noun group

<Source>[^]南星，2017[^]

<Lexica>按[^]词都网[^]

<Definition>总负责邮轮的仓储。由于 业的特殊性，需要提前半 、 与邮轮总部协调，规划、安排船上 物 的供给，以及仓储空间的安排、定时清 。 的港 、 港港的上下货安排。航线改 时，与相关 沟通， 改上下货物流。

<Source>[^]南星，2017[^]

<Concept field>管理

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>Assistant Systems Manager

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^南星，2017^: 6

<Definition>assiste il responsabile dei sistemi di bordo nella manutenzione di tutti i sistemi e apparecchiature informatiche a bordo della nave, gestisce hardware, sistemi di cablaggio, networks, software ed altri elementi tecnici.

<Source>^allcruisejobs.com^

<Concept field>Management

<Equivalence it-zh> Tra “Assistant Systems Manager” e “信息部副经” sussiste piena identità concettuale.

<zh>信息部副经

<Morphosyntax>noun group

<Source>^南星 2017^: 6

<Lexica>按^词都网^

<Definition>负责邮轮上的办公室电脑系统的维护、维修。酒店内部办公系统的报修、维护、更新。

<Source>^南星 2017^

<Concept field>管理

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>Food&Beverage Manager

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^南星，2017^: 6

<Definition>è responsabile di tutte le attività di ristorazione, dalle risorse economiche dei servizi alla gestione del personale, dall'approvvigionamento al controllo qualitativo della produzione e della distribuzione di cibi e bevande. Definisce i prezzi di vendita delle pietanze e delle bevande, la porzionatura ed il food-cost. Cura i rapporti con i fornitori, gestisce ed analizza i dati di fatturato e definisce gli acquisti. Cura l'igiene degli impianti, delle attrezzature da cucina e dei luoghi dove i cibi e le bevande vengono preparati e conservati. Definisce i budget, il controllo dei costi, il mantenimento degli standard di qualità dei prodotti/servizi, ottimizza l'uso degli spazi.

<Source>^aifbm.com^

<Concept field>management

<Related words>^controllo qualità^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “Food&Beverage Manager” e “餐饮部总监” sussiste piena identità concettuale.

<zh>餐饮部总监

<Morphosyntax>noun group

<Source>^南星，2017^: 6

<Lexica>按^词都网^

<Definition>了解烹饪知识，包括食品准备及原材料加工制作知识等。具有餐饮所用原料，物品的价格制定的全部知识。全面了解餐饮部的服务程序及餐厅服务的标准和要求。善于同其它部门进行联系与合作，熟知推销技巧。负责酒店餐饮部全面工作，对驻店总经理负责；认真执行驻店总经理下达的各项工作任务和工作

指标，对餐饮部经营管理目标实施完成情况负有重要的责任；制定餐饮部的经营计划和工作计划并落实实施；审阅营业日报表，进行经营分析，提出调整经营方案，上报驻店总经理；组织召开日常餐饮部例会，协调平衡安排部门工作；协调出品部，研究如何提高食品的质量。参加驻店总经理召开的酒店例会及业务专题会，密切与客户联系，拓展与客户的关系；负责本部门员工的培训和考评工作，不断提高服务技能和服务水平；定期走访重要客户，征求他们对服务质量的意见，虚心接受批评、不断改进和完善；建立客户投诉档案，在第一时间处理落实；负责检查餐饮部环境的美化工作；遵守职业道德，做好保密工作；完成驻店总经理临时交办的其它工作。

<Source>^写写帮文库 Online^

<Concept field>管理

<Related words>^检查质量^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>abbandono nave

<Morphosyntax>noun group, m.

<Source>^Machinery Service Corporation (MSC) Online^

<Definition>il comandante può ordinare l'abbandono della nave in caso di pericolo, dopo esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti

componenti dell'equipaggio. Il comandante deve abbandonare la nave per ultimo, provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

<Source>^Codice della Navigazione Online^

<Concept field>navigazione

<Related words>^nave abbandonata^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “abbandono nave” e “弃船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>弃船

<Morphosyntax>noun group

<Source>^Machinery Service Corporation (MSC) Online^

link: <http://www.msckobe.com>

<Lexica>按^词都网^

<Definition>当船舶处于危急状态,船长认为自救和他救均无希望,船舶沉没或毁灭已不可避免的情况下,为了旅客和船员的生命安全决定弃置船舶的行为。应由船长决定,但除紧急情况外,在决定弃船前应报经船舶所有人同意。弃船时,船长应组织旅客、船员依次安全、有序离船,指挥船员带好航海

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海管理

<Related words>^废弃船舶^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>Facility Manager

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^南星，2017^: 2

<Definition>è responsabile di attività relazionali e decisionali, quali definire le strategie e le politiche di gestione delle facility e di individuare le necessità di servizio; Gestione economico finanziaria, ovvero previsioni di spesa, stesura budget, benchmarking, analisi degli scostamenti budget-consuntivo, definizione modalità di ripartizione costi, ecc; Controllo ovvero analisi dei risultati della gestione (attraverso la reportistica fornita dai fornitori di servizio), visite ispettive allo scopo di monitorare la qualità dei servizi, riunioni con i fornitori, ecc.

<Source>^ifma.it^

<Concept field>management

<Equivalence it-zh> Tra “Facility Manager” e “设施部经理” sussiste piena identità concettuale.

<zh>设施部经理

<Morphosyntax>noun group

<Source>^南星，2017^: 2

<Lexica>按^词都网^

<Definition>负责整个设施部的管理。包括邮轮酒店部公共设施设备、客房内部、员宿舍等等的维护维修管理、公共区域的卫管理。与酒店各个部门协调、配合，实现宾客对邮轮内部设施、卫的满意度达标。

<Source>^南星，2017^: 2

<Concept field>管理

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>porto di origine/ home port

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^刘艳2018^: 112

<Definition>è il porto che una compagnia sceglie come capolinea delle sue navi, per determinate crociere. È solitamente uno scalo di partenza e di arrivo nel quale viene imbarcato e sbarcato un gran numero di passeggeri.

<Source>^ilsole24ore.com^

<Concept field>porti

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “porto di origine” e “母港” sussiste piena identità concettuale.

<zh>母港

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^刘艳2018^: 160

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮母港是邮轮游客规模更大、服务功能更加完备和城市邮轮相关产业集聚度较高的始发港，是邮轮公司的运营基地，除具备始发港基本功能外，还具备邮轮维修保养、邮轮公司有效运营等功能。

<Source>^刘艳2018^: 112

<Context>深圳蛇口客运港区邮轮母港建设规模研究。

<source>^词都网^

<Concept field>港口分类

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>porto di scalo/ Port of call

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^Penco, 2013^

<Definition>è il porto nel quale la nave da crociera si ferma momentaneamente durante il viaggio di crociera.

<Source>^Penco, 2013^

<Definition>quelli che la nave tocca nel suo itinerario.

<Source>^larepubblica.it^

<Concept field>porti

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “porto di scalo” e “访问港” sussiste piena identità concettuale.

<zh>访问港

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^刘艳2018^: 112

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮访问港是以挂靠航线为主的邮轮港口。访问港一般分布在旅游资源丰富的城市或岛屿，具备邮轮停泊、游客和船员上下船等基本功能。

<Source>^刘艳2018^: 112

<Concept field>港口分类

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>crocerista

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Benassi, 2018^

<Definition> Chi prende parte a una crociera.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Concept field> industria del turismo

<Related words>^turista^ , ^nave da crociera^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “crocerista” e “邮轮旅客” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮旅客

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^汪泓, 2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>邮轮的旅客。

<Source>^词都网^

<Concept field>旅游业

<Related words>^游客^ , ^邮轮^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it> economia delle crociere

<Morphosyntax>noun group, f.

<Source>^汪泓, 2018^

<Definition> si intende la promozione e lo sviluppo delle industrie correlate grazie al funzionamento e allo sviluppo dell'industria delle crociere, un fenomeno economico in cui più industrie si sviluppano insieme.

<Source>^assoparti.it^

<Concept field> industria crocieristica

<Related words>^economia^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “industria delle crociere” e “邮轮经济” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮经济

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^汪泓, 2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 邮轮经济是指由于邮轮产业的运行和发展而推动和拉动相关产业的发展，形成多产业共同发展的经济现象。

<Source>^专一网^

<Concept field>邮轮产业

<Related words>^经济^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it> Terzo ufficiale di coperta

<Morphosyntax> noun s.m.

<Usage label>main term

<Source> ^汪泓, 2018^

<Definition> Al terzo ufficiale di coperta è affidato il servizio di guardia, il controllo ed aggiornamento idrografia. Sono affidate al terzo ufficiale anche le pratiche amministrative inerenti all’equipaggio e la preparazione dei documenti nave di arrivo e partenza. In base alla logica della gerarchia, il terzo ufficiale eseguirà anche i compiti a lui delegati dai suoi superiori. Infine, esegue i controlli e le prove delle sistemazioni ed attrezzature di emergenza di sua competenza.

<Source>^Benassi, 2018^

<Concept field> posizioni lavorative a bordo

<Related words>^ufficiale^, ^comandante^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “terzo ufficiale di coperta” e “三副” sussiste piena identità concettuale.

<zh> 三副

<Morphosyntax>noun group.

<Usage label>main term

<Source>^汪泓, 2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 船员的职务名称。次于二副，一般掌管航用仪器、图书等，航行时轮流值班驾驶。

<Source>^词都网^

<Concept field>邮轮上职位

<Related words>^官员^, ^船长^

<Type of relation> super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>gestione delle risorse umane

<Morphosyntax>noun group, f.

<Source>^刘艳2018^

<Definition> si vuole indicare quell'insieme di politiche che, se pensate e sviluppate in maniera adeguata, contribuiscono a rendere maggiormente efficaci in termini di rendimento le prestazioni del personale dipendente.

<Source>^<https://www.risorseumane-hr.it/risorse-umane-competenze-direzione-hr/>^

<Concept field>management

<Related words>^risorse umane^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “gestione delle risorse umane” e “邮轮人力资源管理” sussiste piena identità concettuale.

<zh>邮轮人力资源管理

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 人力资源管理就是对人的管理。是指将管理中入的因素视为最积极、最活跃的因素,并在此基础上,有效地激励组织成员的行为,合理配置人力资源,使之为实现组织目标而协同工作的过程。人力资源管理是管理组织职能的重要问题

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>管理

<Related words>^人力资源^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>gestione degli acquisti

<Morphosyntax> noun group, f.

<Source>^刘艳2018^

<Definition> ha il compito di garantire l'approvvigionamento. È in diretto contatto con il magazzino e ricerca le soluzioni più convenienti in termini di quantità e qualità. Nelle compagnie di piccole dimensioni gli approvvigionamenti sono stabiliti dal titolare o da uno dei soci. Nelle grandi compagnie invece sono gestiti dall'ufficio acquisti e suo responsabile.

<Source>^Brero, Bertoglio 2001^

<Concept field> Management

<Related words>^acquisti^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “Gestione degli acquisti” e “采购管理” sussiste piena identità concettuale.

<zh>采购管理

<Morphosyntax>noun group.

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>采购管理是计划下达、采购单生成、采购单执行、到货接受、检验入库、采购发票的收集到采购结算的采购活动的全过程，对采购过程中物流运动的各个环节状态进行严密的跟踪、监督、实现对采购活动执行过程的科学管理。

<Source>^刘艳2018^

<Concept field>管理

<Related words>^采购^

<Type of relation> sub.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>paratia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳 2018^

<Definition> Nelle costruzioni navali, elemento di lamiera piana o ondulata, rinforzato da montanti e da traverse, che viene posto trasversalmente o longitudinalmente nella struttura degli scafi, spec. di quelli metallici; disposto in vario numero a seconda del tipo di navi e delle sue dimensioni, serve non solo come parete divisoria e fattore di robustezza, ma anche come fondamento della compartimentazione stagna dello scafo.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Concept field> struttura delle navi

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^paratia di collisione^

<Type of relation> sub.

<Equivalence it-zh> Tra “paratia” e “舱壁” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舱壁

<Morphosyntax> noun group

<Usage label>main term

<Source> ^刘艳 2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>在舰船上,指用以将船体内部空间分隔成舱室的竖壁和斜壁的统一称。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^防撞舱壁^

<Type of relation> sub.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>Ponte principale

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Definition>È il ponte che chiude completamente tutta la struttura principale dello scafo senza interruzioni da prua a poppa e da dritta a sinistra; è anche il ponte il più robusto dell'intera imbarcazione, può trovarsi in diverse posizioni a secondo del tipo di nave (ponte di coperta, Il ponte III ponte e così via).

<Source>^ispira.gov.it^

<Concept field>struttura delle navi

<Related words>^ponte^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “ponte principale” e “主甲板” sussiste piena identità concettuale.

<zh>主甲板

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 主船体最上一层自首至尾贯通全船的甲板。亦称上甲板。它保证船体顶部的水密性及遮蔽下面的空间，是主船体抵抗总纵弯曲的重要构件之一。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^甲板^

<Type of relation> super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>bussola nautica

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source> ^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Definition> Un piccolo pezzo di metallo all'interno di un contenitore coperto da un vetro: materiali apparentemente banali, che hanno avuto una enorme importanza nella storia umana. Dal punto di vista pratico, la bussola è stata uno strumento fondamentale per la navigazione.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^bussola azimutale^, ^carta nautica^

<Type of relation> coord.

<Equivalence it-zh> Tra “bussola nautica” e “航海罗盘” sussiste piena identità concettuale.

<zh> 航海罗盘

<Morphosyntax> noun group

<Usage label>main term

<Source> ^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>由指南针和有方位刻度的圆盘构成的测定方向的仪器。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海设备

<Related words>^方位罗盘^, ^海图^

<Type of relation> coord.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>manovrabilità

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Definition> L'essere manovrabile; capacità di un autoveicolo, di un'imbarcazione, di un aeromobile, ecc., di compiere manovre con determinate caratteristiche. In partic., per una nave, l'insieme degli accorgimenti costruttivi dello scafo e degli organi di governo e di propulsione che la rendono docile alla manovra e capace di evolvere anche in acque ristrette: insieme alla stabilità, alla regolarità delle oscillazioni e alla velocità, è una delle qualità nautiche che deve possedere uno scafo destinato alla navigazione, in aggiunta a

quelle essenziali per strutture idonee a galleggiare (galleggiabilità, impermeabilità, solidità).

<Source>^treccani.it^

<Concept field> navigazione

<Related words>^stabilità^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “manovrabilità” e “机动性” sussiste piena identità concettuale.

<zh>机动性

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>舰艇、飞机或车辆等取向的变化率。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海

<Related words>^船舶稳性^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>stabilità

<Morphosyntax> noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Definition> Nell'architettura navale, attitudine di una nave o di un'imbarcazione a riprendere la sua posizione normale di equilibrio quando ne sia scostata a causa delle oscillazioni (rollio o beccheggio) provocate dal moto ondoso; in partic., s. di rotta, l'attitudine a mantenere la rotta senza continue correzioni del timone, dipendente dalla forma dello scafo di deriva, dalla lunghezza della chiglia, dalle dimensioni del timone, ecc.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Concept field>navigazione

<Related words>^manovrabilità^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “stabilità” e “船舶稳性” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船舶稳性

<Morphosyntax> noun group

<Usage label>main term

<Source> ^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 又称“复原性”，指受外力作用偏离其正浮平衡位置而倾斜的船舶，当外力消失后能恢复到原平衡位置的能力。具有这种能力的船是稳定的，否则是不稳定的或随遇平衡（即能停留在任何倾斜角状态）的。

<Source>^[MBALib.com](http://www.MBALib.com)^

<Concept field>航海

<Related words>^机动性^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>rollio

<Morphosyntax> noun s.m.

<Usage label>main term

<Source> ^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Definition> Movimento oscillatorio di rollata di una nave o di un aeromobile, cioè il moto oscillatorio intorno al proprio asse longitudinale, provocato dall'alternativo contrasto di una coppia sbandante che tende a fare inclinare la nave (per es. per il moto ondoso) o l'aeromobile, e una coppia raddrizzante (coppia di stabilità) che tende a riportarla nella sua posizione normale, caratterizzato dall'ampiezza (angolo di rollata) e dal periodo, cioè dal tempo intercorrente fra l'istante della massima inclinazione da un lato e l'istante della successiva massima inclinazione dal lato opposto (per le alette di r., v. aletta, n. 5 c).

<Source>^treccani.it^

<Concept field> navigazione

<Related words>^manovrabilità^, ^stabilità^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “rollio” e “橫搖” sussiste piena identità concettuale.

<zh>橫搖

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 浮式钻井船或平台围绕其纵轴轴线的旋转运动。横摇也是浮式钻井船或平台的六种运动之一,它与纵摇均属比较重要的运动,有时将纵摇与横摇两种运动统称为摇摆。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海

<Related words>^机动性^, ^船舶稳性^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>varo

<Morphosyntax>m.

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Definition>Eeguire l'operazione del varo di una nave, facendola scorrere, sostenuta da apposita invasatura, sui vasi dello scalo dove è stata costruita.

<Source>^treccani.it^

<Definition>Dare acqua a un bacino di costruzione, quando la nave, ultimata, viene trasferita in mare.

<Source>^treccani.it^

<Definition>spingere in acqua qualunque imbarcazione, da una riva inclinata (sia del mare, sia di un lago o di un fiume) dove si trovava a secco.

<Source>^[treccani.it](http://www.treccani.it)^

<Concept field> navigazione

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “varò” e “下水” sussiste piena identità concettuale.

<zh>下水

<Morphosyntax>noun group

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>使船下水, 发动, 开展。

<Source>^词都网^

<Concept field>航海

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>cabina

<Morphosyntax> noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^

<Definition> piccola stanza a uno o più letti a bordo delle navi o in altri mezzi di trasporto:
cabina di prima, di seconda classe.

<Source>^garzantilinguistica.it^

<Concept field> struttura della nave

<Related words>^cucetta^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra “cabina” e “舱” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舱

<Morphosyntax> noun

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 在邮轮上用以满足游客或者人员住宿这一最基本的需要。

<Source>^刘艳2018^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^床位^

<Type of relation>sub.

**

<Subject>旅游业/Industria del turismo

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>cuccetta

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^

<Definition> Piccola cuccia, lettino. In partic., ciascuno dei lettini, a ordini sovrapposti, destinati al riposo notturno di più persone in ambienti relativamente ristretti, quali navi, scompartimenti ferroviari, rifugi alpini e sim.

<Source>^treccani.it^

<Concept field> struttura della nave

<Related words>^cabina^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “cuccetta” e “床位” sussiste piena identità concettuale.

<zh>床位

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 医院、轮船、集体宿舍等为病人、旅客、住宿者设置的床。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舱^

<Type of relation> super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>cantiere navale

<Morphosyntax>noun group, m.

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^

<Definition> dove si costruiscono e si varano le navi, provvedendo a quanto occorre per il loro allestimento, e dove si riparano navi già in esercizio.

<Source>^treccani.it^

<Concept field> ingegneria navale

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Related words>^molo^, ^arsenale^, ^bacino di carenaggio^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “cantiere navale” e “造船厂” sussiste piena identità concettuale.

<zh> 造船厂

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^刘艳2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition> 建造和安装舰船的工厂。

<Source>^mall.cnki.net^

<Context> 分为造船厂和舰船装配厂。造船厂规模较大,能制造所有的船体构件、
主辅机和舾装件等。装配厂的任务是在船台上装配船体,按设计规定安装武器装备、
技术器材、各种设备和系统;舰船主辅机、部分舾装件和其他设备,由承制厂协作
供应。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶工程

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

<Related words>^码头^, ^军火库^, ^船坞^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>arsenale

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>Main term

<Source>^汪泓 2018^

<Definition>il complesso dei cantieri e delle officine in cui si costruiscono e si riparano
le navi da guerra.

<Source>^garzantilinguistica.it^

<Concept field> ingegneria navale

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “arsenale” e “军火库” sussiste piena identità concettuale.

<zh>军火库

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^汪泓 2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>制造武器装备的工厂。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶工程

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>faro

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^garzantilingustica.it^

<Definition>apparecchio di segnalazione luminosa, posto su apposite costruzioni in località particolari (lungo le coste o su scogli affioranti, all’ingresso di porti, in prossimità di aeroporti ecc.) per guidare la navigazione di notte o in condizioni di scarsa visibilità.

<Source>^garzantilingustica.it^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^porto^, ^molo^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “faro” e “灯塔” sussiste piena identità concettuale.

<zh>灯塔

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^汪泓 2018^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>建于航道关键部位附近的一种塔状发光航标。灯塔是一种固定的航标，用以引导船舶航行或指示危险区。

<Source>^词都网^

<Context> 现代大型灯塔结构体内有良好的生活、通信设施，可供管理人员居住，但也有重要的灯塔无人看守。早在公元前数百年就已使用灯塔。

<Source>^词都网^

<Concept field>海运

<Related words>^港口^, ^码头^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>dritta

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition>indica la parte destra della nave o di un'imbarcazione in genere, rispetto a chi guarda verso prora, e tutto quanto si trova da quella parte; tribordo.

<Source>^treccani.it^

<Concept field> struttura della nave

<Related words>^poppa^, ^prora^.

<Type of relation>coord.

<Related words>^sinistra^

<Type of relation>ant.

<Equivalence it-zh> Tra “dritta” e “右舷” sussiste piena identità concettuale.

<zh>右舷

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>首尾线的右边

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^艉^, ^艏^

<Type of relation>coord.

<Related words>^左舷^

<Type of relation>ant.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>sinistra

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition>in una nave o un'imbarcazione, la parte sinistra per chi guarda verso prua; equivale a babordo.

<Source>^garzantilinguistica.it^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^dritta^

<Type of relation>ant.

<Related words>^poppa^, ^prora^.

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “sinistra” e “左舷” sussiste piena identità concettuale.

<zh>左舷

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>船或飞机的左侧。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field> 船舶结构

<Related words>^右舷

<Type of relation>ant.

<Related words>^艉^, ^艏^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>carena

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition>Parte immersa dello scafo di una nave, detta anche opera viva.

<Source>^treccani.it^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^carena ordinaria^, ^carena slittante^, ^carena sottomarina^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “carena” e “船底” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船底

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>船底结构是船体的基础，它参与总纵弯曲，承受水压力，机器设备和货物的重力进坞时又承受的墩反力等。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>linea di galleggiamento

<Morphosyntax>noun group f.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition>È l'intersezione del piano del livello dell'acqua con la superficie esterna dello scafo; essa varia a seconda dello stato in cui si trova la nave (in zavorra, a pieno carico, vuota).

<Source>^Veneruso 2014^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^scafo^, ^pescaggio^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “linea di galleggiamento” e “吃水线” sussiste piena identità concettuale.

<zh>吃水线

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>出水高度船的吃水线与最高层甲板之间的距离

<Source>^dictall.com^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^, ^吃水^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>chiglia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition>È una robusta trave a sezione rettangolare che corre lungo il fondo dello scafo in senso longitudinale (da poppa a prua) senza interruzioni, è il primo elemento che si imposta quando si inizia la costruzione di una nuova nave.

<Source>^Veneruso 2014^

<Concept field>struttura della nave

<Related words>^scafo^, ^pescaggio^

<Type of relation>super.

<Note>Se la nave è molto grande la chiglia viene costruita con più travi unite tra loro con un particolare incastro detto parella. Nei due lati viene effettuata una scanalatura chiamata battura che serve sia per incastrare che da guida per le prime assi del fasciame esterno. Al di sotto della chiglia per tutta la sua lunghezza in genere viene applicata un'altra asse più piccola chiamata sottochiglia, è un'asse di legno che si applica per proteggerla dagli urti e dall'usura, nelle piccole imbarcazioni di solito vi è un ulteriore rivestimento con un lamierino metallico in genere di bronzo o di ottone.

<Equivalence it-zh> Tra “chiglia” e “龙骨” sussiste piena identità concettuale.

<zh>龙骨

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>连接船只的直立龙骨的顶部和内龙骨的平板。

<Source>^dictall.com^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>radar

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition>Apparato elettronico impiegato per rivelare e determinare, istante per istante, la posizione di oggetti nello spazio rispetto al luogo in cui l'apparato è installato, e quindi il loro eventuale spostamento (direzione e velocità).

<Source>^treccani.it^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^scafo^, ^pescaggio^

<Type of relation>super.

<Note>è costituito essenzialmente da un trasmettitore, dotato di antenna direttiva orientabile, che emette verso l'oggetto un fascio di radioonde, generalm. microonde a impulsi (dette talvolta, impropriamente, onde r.) agenti anche oltre l'orizzonte (nei radar per la navigazione marittima), e da un ricevitore che capta i segnali di ritorno (radioechi) riflessi dall'oggetto per trasformarli nelle informazioni necessarie alla localizzazione, visualizzate sullo schermo di un tubo a raggi catodici (indicatore r.): la direzione lungo la quale si trova l'oggetto è individuata, in un riferimento altazimutale, dall'asse del fascio

di radioonde emesso, mentre la distanza risulta dall'intervallo di tempo intercorrente fra l'emissione di un impulso e la ricezione dell'eco.

<Equivalence it-zh> Tra “radar” e “雷达” sussiste piena identità concettuale.

<zh>雷达

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>利用无线电波发现目标并测定其位置、速度以及其他特性的电子设备。

“雷达”一词是英文radar (radio detection and ranging的缩写)的音译,其含义是利用无线电波对目标进行探测和定位。雷达覆盖域中物体的回波或应答器信号可揭示该物体的。

<Source>^mall.cnki.net^

<Context>运用各种无线电定位方法,探测、识别各种目标,测定目标坐标和其他情报的装置。雷达的基本单元有:天线系统、发射装置(在无源雷达中无发射装置)、接收装置、防干扰设备、输出装置(显示器)、用于控制雷达工作和处理信号的电子计算机。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>航海设备

**

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>bacino di carenaggio

<Morphosyntax>noun group.m.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition> specchio d'acqua artificiale da cui l'acqua può essere fatta defluire per consentire la pulizia e le operazioni di manutenzione della carena delle navi.

<Source>^De Mauro^

<Concept field>ingegneria navale

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Related words>^arsenale^, ^cantiere navale^

<Type of relation>coord.

<Note>Le dimensioni principali assegnate al bacino sono le seguenti: Il fondo del bacino, tra la soglia della camera d'entrata e la soglia della camera intermedia, si trova a quota - 14,00, lasciando così uno spazio sufficiente per poter accedere e lavorare al disotto della chiglia delle navi da carenare o da riparare. I gargami esterni di riserva, situati oltre quelli esterni normali alla distanza di m. 10 da essi, distano fra loro m. 341: la loro previsione è stata fatta sia per rendere possibile, in caso di avarie o deterioramento la riparazione dei gargami normali, sia per disporre, in casi eccezionali, anche di una conca superiore a m. 321 o di due conche parziali di lunghezza maggiore a m. 200 e m. 121.

<Equivalence it-zh> Tra “bacino di carenaggio” e “船坞” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船坞

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^郑炜航 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>一种可将船艇置于干处，便于对其水下部分进行检查、清理、涂漆或修理的建筑物。有干船坞和浮船坞之分。干船坞是建于水域岸边地面以下的矩形深坑状水工建筑物。干船坞由坞首、坞门、坞室、坞墙、灌水系统、排水系统和其他附属设施组成。

<Source>^mall.cnki.net^

<Context>为建造或检修船舶用的“水工建筑物”。有干船坞、灌水船坞和浮船坞三种类型。其中干船坞又简称为船坞,是运用最广的船坞,由坞门、坞室、灌泄水系统、拖曳系缆设备等组成。修船时,将坞门打开后引船入坞,关闭坞门,用泄水系统将坞室水排空,船坐落在龙骨墩上,即可进行修船。

<Source>^mall.cnki.net^

<Concept field>船舶工程

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

<Related words>^军火库^, ^造船厂^

<Type of relation>coord.

**

<Subject>划船/nautica

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>vigile del fuoco

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Ferraro, 2016^

<Definition>squadre di specialisti “portuali”; Vigili del Fuoco brevettati nautici, impiegati nelle attività di soccorso in mare, a terra, a bordo delle navi e dei galleggianti e presso i porti.

<Source>^vigilfuoco.it^

<Concept field> posizioni lavorative a bordo

<Related words>^nave^, ^porto^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra “vigile del fuoco” e “消防员” sussiste piena identità concettuale.

<zh>消防员

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^Ferraro, 2016^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>消防队员消防队中灭火的成员。

<Source>^词都网^

<Concept field>船上岗位

<Related words>^船^, ^港口^

<Type of relation>super.

**

<Subject>划船/nautica

<Subfield>邮轮/Navi da crociera

<it>marinaio

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Veneruso 2014^

<Definition>è qualifica professionale del personale di coperta con più di 18 anni d'età e almeno 24 mesi di navigazione.

<Source>^treccani.it^

<Definition>chi lavora a bordo di una nave, chi fa parte dell'equipaggio di un bastimento.

<Source>^treccani.it^

<Context>persona che svolge la propria attività nel governo o nella manutenzione di una nave in navigazione; militare di marina non graduato.

<Source>^garzantilinguistica.it^

<Concept field>posizioni lavorative a bordo

<Related words>^marina^

<Type of relation>super.

<Related words>^mozzo^, ^marittimo^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh> Tra “marinaio” e “水手” sussiste piena identità concettuale.

<zh>水手

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^龙京红, 刘利娜, 2015^

<Lexica>按^词都网^

<Definition>全体水手除高级船员外的全体水手。

<Source>^词都网^

<Concept field>船上岗位

<Related words>^海军^

<Type of relation>super.

<Related words>^海员^, ^水兵^

<Type of relation>coord.

**

<source>汪泓 2018

<Reference>汪泓 (2018): *Zhongguo Youlun Chanye Fazhan Baogao* 中国邮轮产业发展报告, 北京, 社会科学文献出版社.

**

<source>刘艳 2018

<Reference>刘艳 (2018): *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理, Beijing, Huaxue Gongye Chubanshe.

**

<source>Veneruso 2014

<Reference>Veneruso E. (2014): *Arte marinaresca e tecnica navale*, Tortona, Mursia.

**

<source>杨星 2016

<Reference>杨星, (2016): *Chuanbo Jiegou Yu Shebei* 船舶结构与设备 (Struttura e componenti delle navi), Wuhan, Wuhan Ligong Daxue Chubanshe.

**

<source>郑炜航 2015

<Reference>郑炜航, (2015): *Guoji Youlun Chengwu Guanli Zhuanye Xilie Jiaocai* 国际邮轮乘务管理专业系列教材, Dalian, Dalian Haishi Daxue Chubanshe.

**

<source>龙京红, 刘利娜, 2015

<Reference>龙京红, 刘利娜 (2015): *Youlun Yuning Yu Guanli* 邮轮运营与管理, Zhongguo Luyou Chubanshe.

**

<source>Ferraro, 2016

<Reference>Ferraro L. (2016): Scienze e tecnologie applicate settore nautico, 2016, Luciano Ferraro, Di Franco, Lorenzo, HOEPLI.

**

<source>Benassi, 2018

<Reference> Benassi P. (2018): Manuale del Commissario di Bordo, 2018, 1. Edizione, Franco Angeli.

**

<source>Dredge, Jenkins, 2007

<Reference>Dredge D., Jenkins J. (2007): Tourism planning and policy, 2007, John Wiley and Sons Ltd.

**

<source>Treccani

<Reference>Treccani enciclopedia online

Consultabile online: <http://www.treccani.it/>

**

<source>Garzanti

<Reference>Garzanti linguistica online

Consultabile online: <https://www.garzantilinguistica.it>

**

<source>Garnier 2000

<Reference>GARNIER, Jean-luc, Dizionario marittimo quadrilingue; Italiano-inglese-spagnolo-francese, Milano, De Vecchi editore, 2000

**

<source>mall.cnki.net

<Reference>mall.cnki.net

在线参考: http://mall.cnki.net/reference/searchresult_entry.aspx

**

<source>词都网

<Reference>词都网

在线参考: <http://www.dictall.com/dictall/result.jsp>

**

<source>Hipenpal

<Reference>it.hipenpal.com

在线参考: <http://it.hipenpal.com/tool/chinese-simplified-and-traditional-characters-to-pinyin-converter-in-italian.php>

**

<source>南星

<Reference>南星. (2017): *Youlun Zhiwei Jiemi* 邮轮职位揭秘。

在线参考: <https://zhuanlan.zhihu.com/p/28411344>

TABELLA DI CONSULTAZIONE ITALIANO-CINESE

<it>	<zh>	Pīnyīn
Abbandono nave	弃船	Qìchuán
Ancora	锚	Máo
Arsenale	军火库	Jūnhǒkù
Assistant Systems Manager	信息部副经	Xìnxībù fùjīng
Assistente di bordo	乘务人员	Chéngwù rényuán
Attracco	锚地	Máodi
Bacino di carenaggio	船坞	Chuánwù
Banchina	码头	Mǎtòu
bussola nautica	航海罗盘	hánghǎilúopán
Cabina	舱	cāng
Canale di distribuzione	营销渠道	Yíngxiāo qúdào
Cantiere navale	造船厂	Zàochuánchǎng
Carena	船底	Chuándǐ
Carta nautica	海图	Hǎitú

Casinò	赌场	Dǔchǎng
Chiglia	龙骨	Lónggǔ
Comandante	船长	Chuánzhǎng
Commissario di bordo	事务长	Shìwùzhǎng
Crocerista	邮轮旅客	Yóulún lǚkè
Cuccetta	床位	Chuángwèi
Destinazione turistica	旅游目的地	Lǚyóu mùdìdì
Direttore di macchine	总程师	Zǒngchéngshī
Dislocamento	排水量吨位	Páishuǐliàng dūnwèi
Dritta	右舷	Yòuxián
Economia delle crociere	邮轮经济	Yóulún jīngjì
Facility Manager	设施部经理	Shèshībù jīnglǐ
Faro	灯塔	Dēngtǎ
Food&Beverage Manager	餐饮部总监	Cānyǐnbù zǒngjiān
Gestione degli acquisti	采购管理	Cǎigòu guǎnlǐ
Gestione della qualità dei servizi	服务质量管理	Fúwù zhìliàng guǎnlǐ

Gestione delle risorse umane	邮轮人力资源管理	Yóulún rénli zīyuán guǎnlǐ
Hotel Director	酒店部总监	Jǐudiàn bù zǒngjiān
Hotel Manager	酒店经理	Jǐudiàn jīnglǐ
Industria crocieristica	邮轮产业	Yóulún chǎnyè
Inventory Manager	仓储部经理	Cāngchǔ bù jīnglǐ
Itinerario	航线	Hángxiàn
Linea di galleggiamento	吃水线	Chīshuǐxiàn
Lounge bar	鸡尾酒廊	Jīwěijǐuláng
Lunghezza tra le perpendicolari	邮轮长度	Yóulún chángdù
Manovrabilità	机动性	Jīdòngxìng
Marinaio	水手	Shuǐshǒu
Murata	舷墙	Xiánqiáng
Nave	船	Chuán
Nave da crociera	邮轮	Yóulún
Nostromo	水手长	Shuǐshǒuzhǎng
Oblò	舷窗	Xiánchuāng

Organizzazione marittima internazionale	国际海事组织	Gúoji hǎishì zǔzhī
Paratia	舱壁	Cāngbì
Passerella	舷梯	Xiántī
Pericoli del mare	海上风险	Hǎishàng fēngxiǎn
Pescaggio	吃水	Chīshuǐ
Pilota	引航员	Yǐnhángyuán
Ponte di comando	驾驶甲板	Jiàoshǐ jiǎbǎn
Ponte di coperta	上甲板	Shàng jiǎbǎn
Ponte di passeggiata	上层甲板	Shàngcéng jiǎbǎn
Ponte principale	主甲板	Zhǔ jiǎbǎn
Poppa	船尾	Chuánwěi
Portata passeggeri	载客量	Zǎikèliàng
Porto	港口	Gǎngkǒu
Porto di origine	母港	Mǔgǎng
Porto di scalo	访问港	Fǎngwèngǎng
Porto franco	免税港	Miǎnshuìgǎng

Prora	船首	Chuánshǒu
Pulizia delle cabine	客舱清扫	Kècāng qīngsǎo
Radar	雷达	Léidá
Reception	前台	Qiántái
Rollio	横摇	Héngyáo
Sala macchine	轮机舱	Lúnjīcāng
Scialuppa di salvataggio	救生艇	Jiùshēngtǐng
Secondo ufficiale di coperta	二副	Erfù
Servizio in camera	客舱送餐	Kècāngsòngcān
Sinistra	左舷	Zǔoxián
Sistema di gestione della sicurezza	邮轮安全管理	Yóulún ānquán guǎnlǐ
Stabilità	船舶稳性	Chuánbó wěnxìng
Stazza lorda	总吨位	Zǒngdūnwèi
Stiva	船舱	Chuáncāng
Suite	套房	Tàofáng
Teatro	剧院	Jùyuàn

Tonnellaggio	邮轮吨位	Yóulún dūnwèi
Varo	下水	Xiàshuǐ
Vigile del fuoco	消防员	Xiāofángyuán

TABELLA DI CONSULTAZIONE CINESE-ITALIANO

Pīnyīn	<zh>	<it>
Cǎigòu guǎnlǐ	采购管理	Gestione degli acquisti
Cāng	舱	Cabina
Cāngbì	舱壁	Paratia
Cāngchǔbù jīnglǐ	仓储部经理	Inventory Manager
Cānyǐnbù zǒngjiān	餐饮部总监	Food&Beverage Manager
Chéngwù rényuán	乘务人员	Assistente di bordo
Chīshuǐ	吃水	Pescaggio
Chīshuǐxiàn	吃水线	Linea di galleggiamento
Chuán	船	Nave
Chuánbó wěnxìng	船舶稳性	Stabilità
Chuáncāng	船舱	Stiva

Chuándǐ	船底	Carena
Chuángwèi	床位	Cuccetta
Chuánshǒu	船首	Prora
Chuánwěi	船尾	Poppa
Chuánwù	船坞	Bacino di carenaggio
Chuánzhǎng	船长	Comandante
Dēngtǎ	灯塔	Faro
Dǔchǎng	赌场	Casinò
Erfù	二副	Secondo ufficiale di coperta
Fǎngwèngǎng	访问港	Porto di scalo
Fúwùzhiliàng guǎnlǐ	服务质量管理	Gestione della qualità dei servizi
Gǎngkǒu	港口	Porto
Gúoji hǎishì zǔzhī	国际海事组织	Organizzazione marittima internazionale
Hǎishàng fēngxiǎn	海上风险	Pericoli del mare
Hǎitú	海图	Carta nautica
Hánghǎi lúopán	航海罗盘	Bussola nautica

Hángxiàn	航线	Itinerario
Héngyáo	横摇	Rollio
Jiàshǐ jiǎbǎn	驾驶甲板	Ponte di comando
Jīdòngxìng	机动性	Manovrabilità
Jiǔdiàn jīnglǐ	酒店经理	Hotel Manager
Jiǔdiàn bù zǒngjiān	酒店部总监	Hotel Director
Jiùshēngtǐng	救生艇	Scialuppa di salvataggio
Jīwěijǔláng	鸡尾酒廊	Lounge bar
Jūnhǔokù	军火库	Arsenale
Jùyuàn	剧院	Teatro
Kècāng qīngsǎo	客舱清扫	Pulizia delle cabine
Kècāng sòngcān	客舱送餐	Servizio in camera
Léidá	雷达	Radar
Lónggǔ	龙骨	Chiglia
Lúnjīcāng	轮机舱	Sala macchine
Lǚyóu mùdìdì	旅游目的地	Destinazione turistica

Máo	锚	Ancora
Máodi	锚地	Attracco
Mǎtòu	码头	Banchina
Miǎnshuìgǎng	免税港	Porto franco
Mǔgǎng	母港	Porto di origine
Páishuǐliàng dūnwèi	排水量吨位	Dislocamento
Qiántái	前台	Reception
Qìchuán	弃船	Abbandono nave
Shàng jiǎbǎn	上甲板	Ponte di coperta
Shàngcéng jiǎbǎn	上层甲板	Ponte di passeggiata
Shèshībù jīnglǐ	设施部经理	Facility Manager
Shìwùzhǎng	事务长	Commissario di bordo
Shuǐshǒu	水手	Marinaio
Shuǐshǒuzhǎng	水手长	Nostromo
Tàofáng	套房	Suite
Xiánchuāng	舷窗	Oblò

Xiánqiáng	舷墙	Murata
Xiántī	舷梯	Passerella
Xiāofángyuán	消防员	Vigile del fuoco
Xiàshuǐ	下水	Varo
Xìnxībù fùjīng	信息部副经	Assistant Systems Manager
Yíngxiāo qúdào	营销渠道	Canale di distribuzione
Yǐnhángyuán	引航员	Pilota
Yóulún	邮轮	Nave da crociera
Yóulún ānquán guǎnlǐ	邮轮安全管理	Sistema di gestione della sicurezza
Yóulún chángdù	邮轮长度	Lunghezza tra le perpendicolari
Yóulún chǎnyè	邮轮产业	Industria crocieristica
Yóulún dūnwèi	邮轮吨位	Tonnellaggio
Yóulún jīngjì	邮轮经济	Economia delle crociere
Yóulún lǚkè	邮轮旅客	Crocerista
Yóulún rénlì zīyuán guǎnlǐ	邮轮人力资源管理	Gestione delle risorse umane
Yòuxián	右舷	Dritta

Zǎikèliàng	载客量	Portata passeggeri
Zàochuánchǎng	造船厂	Cantiere navale
Zhǔ jiǎbǎn	主甲板	Ponte principale
Zǒngchéngshī	总程师	Direttore di macchine
Zǒngdūnwèi	总吨位	Stazza lorda
Zǔoxián	左舷	Sinistra

BIBLIOGRAFIA

BENASSI, Paolo, Manuale del Commissario di Bordo, Franco Angeli, 2018.

DREDGE, Dianne; JENKINS, John, Tourism planning and policy, John Wiley and Sons Ltd., 2007.

FERRARO, Luciano, DI FRANCO, Lorenzo, Scienze e tecnologie applicate settore nautico, Hoepli, 2016.

HONG Longjing 龙京红; LIU Linuo 刘利娜, *Youlun Yunying Yu Guanli* 邮轮运营与管理 (Cruise ship operation and management), Zhongguo Luyou Chubanshe, 2015.

LIU Yan 刘艳, *Youlun Yunying Guanli* 邮轮运营管理 (Cruise ship operation and management), Pechino, Huaxue Gongye Chubanshe, 2018.

PENCO, Lara, Il business crocieristico. *Imprese, strategie e territorio*, Milano, Franco Angeli, 2013.

QIAN, Yongchang, Annual Report on China's Cruise Industry, Pechino, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, 2017.

VENERUSO, Enrico, Arte marinaresca e tecnica navale, Tortona, Mursia, 2014.

WANG Hong 汪泓, *Zhongguo Youlun Chanye Fazhan Baogao* 中国邮轮产业发展报告 (Report annual sull'industria crocieristica cinese), Pechino, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, 2018.

YANG Xing 杨星, *Chuanbo Jiegou Yu Shebei* 船舶结构与设备 (Struttura e componenti delle navi), Wuhan, Wuhan Ligong Daxue Chubanshe, 2016.

ZHENG Weihang 郑炜航, *Guoji Youlun Chengwu Guanli Zhuanye Xilie Jiaocai* 国际邮轮乘务管理专业系列教材, Dalian, Dalian Haishi Daxue Chubanshe, 2015.

DIZIONARI

Dizionario online chazidian.com URL <https://www.chazidian.com/>

Dizionario online De Mauro URL <https://dizionario.internazionale.it>

Dizionario online della logistica URL <http://www.dizionariologistica.com/index.html>

Dizionario online dictall.com URL <http://www.dictall.com>

Dizionario online Garzanti.it URL <https://www.garzantilinguistica.it>

Dizionario online mall.cnki.net URL <http://mall.cnki.net/index.aspx>

Dizionario online Treccani.it URL <http://www.treccani.it/vocabolario/>

GARNIER, Jean-luc, *Dizionario marittimo quadrilingue: Italiano-inglese-spagnolo-francese*, Milano, De Vecchi editore, 2000

JIN Shunze 靳顺则, *chuanbo cidian* 船舶词典 (English-Chinese/Chinese-English Ship Dictionary), Shanghai, China Ocean Press, 2014.

Treccani 2017 dizionario della lingua italiana, Firenze, Giunti editore, 2017.

ZHENG Weihang 郑炜航, *Youlun Yingyu Cihui Ce* 邮轮英语词汇册: Vocabolario di crociera Inglese-cinese.

SITOGRAFIA

<https://www.fincantieri.com/it/gruppo/controllate-collegate/fincantieri-shanghai/>

<https://www.fincantieri.com/it/>

<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

http://www.turismo.provincia.tn.it/binary/pat_turismo_new/presentazioni_materiale_interni/Turismo_Sostenibile.1203518114.pdf

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionResponse/Pages/Default.aspx>

<https://sustainabletourism.net/case-studies/companies-and-organizations/cruise-ships/>

<https://en.nabu.de/news/2019/26855.html>

<http://jotr.eu/index.php/volume14/127-the-cruise-industry-past-present-and-future>

https://www.worldsleadingcruiselines.com/en_US.html

https://www.nxtbook.com/nxtbooks/ncl/annualreport_2018/index.php#/6

<https://cruising.org>

<https://www.mct.gov.cn>

<https://www.msccrociere.it>

<https://www.royalcaribbean.com>

<https://www.costacrociere.it>

<http://www.istitutoeuroarabo.it/DM/crociéristi-e-destinazione-una-etnografia-delle-interazioni/>

https://www.fincantieri.com/globalassets/comunicati-stampa/non-price-sensitive/2018/2018-08-28-cssc-fc-mou-accordo-cooperazione-cina_ita.pdf

https://www.fincantieri.com/globalassets/comunicati-stampa/non-price-sensitive/2018/2018-08-28-cssc-fc-mou-accordo-cooperazione-cina_ita.pdf

https://www.ansa.it/mare/notizie/rubriche/shippingcantieri/2018/08/28/fincantieri-intesa-con-cssc-amplia-collaborazione-in-cina_300b18c1-ac96-4bfa-8465-3f85379894c6.html

<http://en.cssc.net.cn>

<https://www.ship-technology.com/features/worlds-busiest-cruise-ports/>

<https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news.html?start=30>

<https://www.corrieremarittimo.it/cruise-ferries/>

<https://www.travelchinaguide.com/tourism/2019statistics/>

<https://www.rina.org/en/media/news/2019/05/23/china-cruise-market>

<https://argomenti.ilsole24ore.com/china-state-shipbuilding-corporation-cssc.html>

<https://www.unwto.org>

<http://www.travelguide.com>

<http://www.at0086.com/CNTA/>

www.chinadaily.com.cn

www.cnki.net

www.sina.com.cn

www.zdic.net

<https://www.ilsole24ore.com/art/navi-crociera-ecco-perche-vento-cina-soffia-forte-mercato-ABIUCfB>

<http://www.cinaforum.net/economia-intervista-professor-cai-238-accademia-scienze-sociali/>

https://www.unite.it/UniTE/Engine/RAServeFile.php/f/File_Prof/ALUNNO_759/Mktg_pdt_crocieristico.pdf

https://www.nxtbook.com/nxtbooks/ncl/annualreport_2018/index.php#/6

<http://www.crocierecunard.it/flotta/>

https://www.worldsleadingcruiselines.com/en_US.html

<http://jotr.eu/index.php/volume14/127-the-cruise-industry-past-present-and-future>

<https://www.istat.it/it/files//2019/03/Principali-risultati-e-nota-metodologica.pdf>

<https://en.nabu.de/news/2019/26855.html>

<https://sustainabletourism.net/case-studies/companies-and-organizations/cruise-ships/>

<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

https://www.istruzione.it/allegati/2014/Convenzione_STCW_2010_IT_traduzione_Confitarma.pdf

<http://www.istitutonauticokr.gov.it/wp-content/uploads/2016/10/Generalità-sulla-nave-NEW.pdf>

<https://www.globalportsholding.com/admin/uploads/Global-Ports-Holding-PLC-Annual-Report-2018-WebGPH.pdf>

<http://www.isprambiente.gov.it/files/eventi/eventi-2016/trasporto-marittimo-e-gestione-ambientale-nelle-aree-portuali-italiane/PresentazioneMassimilianoBultriniISPR.pdf>

https://www.lescienze.it/news/2019/06/21/news/inquinamento_grandi_navi-4453766/?refresh_ce

http://www.turismo.provincia.tn.it/binary/pat_turismo_new/presentazioni_materiale_interni/Turismo_Sostenibile.1203518114.pdf

http://www.cvtlp.it/doc/PDF_vari/Vocabolario%20Inglese%20Nautico.pdf

<http://www.windrosenetwork.com/The-Cruise-Industry-Types-of-Cruise-Ships>

https://www.askanews.it/economia/2019/02/28/arriva-costa-venezia-prima-nave-costa-crociere-per-mercato-cina-pn_20190228_00205/

<http://www.themeditelegraph.com/it/shipping/cruise-and-ferries/2019/05/26/crociere-cina-avverte-occidente-cantiere-prime-quattro-navi-lusso-e9xbhlBIR2CYeQ8uQkxDtL/index.html>

<https://www.corriereasia.com/notizie/la-nuova-via-della-seta-tra-politica-e-finanza-globale>

http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-08/08/c_1123238090.htm

<https://zhuanlan.zhihu.com/p/28411344>

https://web.uniroma1.it/masterprogeo/sites/default/files/allegati_notizie/2%20%20DE%20GIROLAMO.pdf

<http://www.naviacapitani.it/Navi%20e%20Capitani/SCUOLA/Sicurezza/Gestione%20della%20sicurezza%20a%20bordo.pdf>

<https://www.cruisemapper.com/deckplans/Costa-Venezia-1651>

<https://www.cruiseindustrynews.com/store/product/digital-reports/2019-china-market-report/>

<https://skift.com/2019/04/07/costa-cruises-new-china-bound-ship-is-afloat-with-luxury-retail/>

<https://www.shine.cn/biz/economy/1811205376/>

<https://www.shine.cn/news/metro/1807168763/>

<http://www.iaw.uni-bremen.de/downloads/ShipbuildingChina2006.pdf>

<https://www.prnewswire.com/news-releases/chinas-shipbuilding-industry-2018-2022-increasing-global-investment-in-oil--gas-development-300689204.html>

<https://www.linkiesta.it/it/article/2017/11/16/made-in-china-2025-il-progetto-che-rivoluzionera-lindustria-cinese-e-l/36162/>

<https://www.ice.it/it/sites/default/files/inline-files/Scheda%20Shanghai.pdf>