

Assemblea MedCruise: Palermo punta sull'homeporting

La 68ª Assemblea riunisce 244 delegati e 27 compagnie: Palermo vuole trasformare i porti da passivi a registi di sviluppo e sostenibilità

- Autore: Redazione NauticaReport
- Data: 10/06/2026 09:00
-

TL;DR/In Sintesi:

La 68ª Assemblea generale di MedCruise si apre a Palermo con 244 delegati, 27 compagnie e 705 incontri previsti. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale spinge per aumentare l'homeporting: oggi l'84% dei passeggeri è in transito, mentre chi imbarca o sbarca spende oltre 90 euro, più del doppio dei 44 euro del passeggero in transito. Il focus dell'Assemblea è su energia, innovazione, sostenibilità e integrazione territorio-porti.

È una contraddizione netta: la 68ª Assemblea MedCruise arriva a Palermo dopo che il porto ha superato il milione di crocieristi nel 2025, eppure l'84% di quel traffico è composto da passeggeri in transito. La cifra fa capire subito dove si concentra il problema: non manca il movimento, manca la capacità di trattenere valore per la città.

La spiegazione è pratica e rapida: il transito riempie le banchine e genera ricavi diretti per la filiera marittima, ma lascia sul territorio una quota ridotta di spesa turistica. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha messo questa discrepanza al centro del dibattito, proponendo di ripensare servizi, modalità di gestione e misurazione dei risultati.

Numeri e calendario: chi c'è e cosa succede

La manifestazione conta la partecipazione di **27 compagnie crocieristiche** e **244 rappresentanti** dei porti del Mediterraneo, con una programmazione che prevede **705 incontri** tra operatori portuali e cruise company. Sul tavolo si alternano tavole rotonde, incontri B2B e sessioni tecniche dedicate ai temi energetici, all'innovazione e alla sostenibilità delle destinazioni.

Il calendario è fitto e pensato per chi opera quotidianamente sulle banchine: mattine dedicate a presentazioni dati e case history, pomeriggi per negoziazioni e contratti commerciali, serate di networking. Tra gli obiettivi pratici c'è mettere a confronto piani d'azione, condividere strumenti di calcolo dell'impatto economico e definire procedure operative replicabili tra porti diversi.

Palermo è partecipante di lunga data a MedCruise e nel 2025 ha registrato due milioni di presenze turistiche complessive, con una quota di visitatori stranieri prossima al 70%. Questo mix di numeri rende la città un banco di prova utile per testare misure che, se efficaci, potrebbero essere adottate in altri scali dell'area.

Il nodo dell'homeporting e la proposta strategica

Al centro delle discussioni c'è il riposizionamento del porto: da spazio di transito a volante di economie locali. La presidente dell'Autorità, **Annalisa Tardino**, ha riassunto la scelta strategica puntando sull'**homeporting** — ovvero sulle operazioni di imbarco e sbarco con permanenze programmate e servizi dedicati — come leva per aumentare la spesa diretta sul territorio.

I numeri a supporto sono chiari: l'84% dei passeggeri è in transito; il restante 16,2% costituisce il segmento homeport, con una spesa media superiore ai **90 euro** a persona, contro i circa **44 euro** del passeggero di transito. La stima della spesa diretta collegata al maritime tourism a Palermo è pari a **101,1 milioni di euro**, ripartita tra turisti, equipaggi e armatori. Tradurre questi importi in politiche operative è la sfida immediata.

La proposta non è teorica: passa per interventi concreti su servizi di terra — gestione imbarchi più rapida, punti di informazione efficaci, offerte di escursioni calibrate — e per infrastrutture che favoriscano soggiorni più lunghi. Si parla anche di accrescere l'integrazione con reti di trasporto locale e di sviluppare pacchetti turistici che mettano insieme ospitalità, ristorazione e attrazioni culturali.

Cooperazione, ruoli e prospettive per l'Italia

La presidente di **MedCruise**, **Theodora Riga**, ha richiamato il valore dell'associazione come piattaforma per definire standard e condividere pratiche che funzionano. Con oltre 160 porti membri, lo scambio di esperienze è uno degli strumenti più immediati per uniformare approcci operativi e dare stabilità alle misure concordate.

Per l'Italia — e la Sicilia occidentale in particolare — l'Assemblea rappresenta un'occasione per inserire le scelte locali in una logica di sistema: il presidente di **Assoporti**, **Roberto Petri**, ha sottolineato come lo sviluppo infrastrutturale in corso possa essere orientato da regole condivise per gestire meglio i flussi e per distribuire benefici sul territorio.

Dal punto di vista urbano, il sindaco di Palermo, **Roberto Lagalla**, ha collegato i flussi turistici a una strategia di città che non si limita agli attrattori monumentali ma che punta su ospitalità, enogastronomia e servizi culturali. L'assessore regionale alle Attività produttive, **Edy Tamajo**, ha insistito sulla necessità di una narrazione unica della Sicilia, capace di mettere insieme turismo, imprese e infrastrutture per attrarre investimenti coerenti.

Nel programma tecnico si affrontano temi concreti: transizione energetica dei terminal crocieristici, efficienza delle banchine e modelli di governance che consentano di distribuire i benefici del turismo alle comunità locali. I tavoli tematici e gli incontri bilaterali proseguiranno nei giorni successivi con l'obiettivo di trasformare le proposte in piani operativi condivisi.

La scommessa implicita nell'Assemblea non è teorica: si tratta di convertire flussi in ricchezza distribuita. Per Palermo, e per altri porti che vogliano seguirne la strada, il lavoro parte da misure pratiche — migliori connessioni tra porto e città, offerte turistiche complementari, normative che facilitino gli imbarchi — e da strumenti che permettano di monitorare gli effetti economici.

Un dettaglio tecnico chiude l'appuntamento con un'eco significativa. Tra le priorità operative è prevista l'implementazione di sistemi di misura e monitoraggio della spesa turistica legata alle crociere: dati più dettagliati e aggiornati serviranno per calibrare politiche tariffarie, definire incentivi agli operatori e valutare l'efficacia degli interventi infrastrutturali. Quel confronto tra **90 euro** di spesa media per l'homeporter e i **44 euro** del transitante non è un semplice raffronto statistico; è la variabile su cui si costruiranno le strategie di governance portuale che mettono la relazione porto-città al centro delle scelte.