

Federagenti: un “patto per il mare” per difendere le crociere. Pessina: «Sono una risorsa turistica importante per il Paese»

di Antonino Pane

Le crociere hanno una programmazione che viaggia con due anni di anticipo. Oggi, ad esempio, si può sapere che il 26 giugno del 2027 arriverà nel porto di Civitavecchia, alle 8,15 del mattino, la Msc World America con 6243 passeggeri e 1881 persone di equipaggio. Non numeri approssimativi, ma precisi all'unità. E si può sapere anche da quale nazionalità provengono i turisti, che escursione prediligono, dove vogliono andare. E si sa anche che torneranno tutti a bordo per le 18 dello stesso giorno perché la nave salperà alle 18,45.



Gli esperti lo hanno ripetuto all'unisono: dopo Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio, sono intervenuti Fabio Candiani, direttore vendite di Msc Crociere; Alessandro Carollo, associate vice presidente di Royal Caribbean; Roberto Martinoli, cruise e yachting advisor. Alessandro Santi, past presidente di Federagenti; Anthony La Salandra, direttore di Risposte Turismo e Barbara Carabetti, vice presidente di Federagenti.

E allora si può mai parlare di overtourism legato alle crociere? All'assemblea nazionale di Federagenti il tema è stato sviscerato a dovere. “Chi mette insieme crociere e overtourism o è in malafede o pratica quell'ambientalismo integrale che preferisce il no a qualsiasi riflessione”. Paolo Pessina, il presidente degli agenti marittimi raccomandatori è stato netto: “le crociere sono una risorsa turistica importante per il Paese, uno strumento di promozione del Sistema Italia e non possono né devono diventare il bersaglio di una campagna di odio indiscriminato che tende a individuare nelle grandi navi bianche il nuovo nemico per i territori per le comunità e per l'ambiente”.

Paolo Pessina, Presidente della Federazione Nazionale degli Agenti, Raccomandatari e Mediatori Marittimi, lancia così un guanto di sfida non tanto e non solo alla cultura del “No”, ma anche alla deriva ormai in atto da anni e innescata dall’espulsione delle navi da crociera dalla Laguna di Venezia. Pessina ha lanciato il “Patto per il mare”, prima di tutto un’operazione verità sull’impatto delle navi bianche e dei crocieristi, quindi una vera e propria “formula” di coordinamento del turismo che arriva dal mare. Un turismo – ha ricordato il Presidente di Federagenti – che genera un posto di lavoro ogni venti crocieristi trasportati, che produce un fatturato totale di 168,6 miliardi di dollari, che in Europa raggiunge i 55,3 miliardi e in Italia i 15 miliardi.

“Difronte a un trend che, in modo talora grottesco – afferma Pessina – tende a identificare nelle navi passeggeri il simbolo del lusso che calpesta i diritti (sulla falsariga della contestazione per le nozze di Jeff Bezos), è necessario intervenire subito e con decisione.



Su oltre 460 milioni di presenze turistiche che scelgono la nostra Penisola, le crociere incidono per meno del 3%, con 15 milioni di transiti. Ed ecco alcuni dati relativi alle località in cui in modo crescente le crociere vengono contestate”.

Pessina ha fatto degli esempi. “Portofino 528 abitanti, una media di 12mila turisti al giorno; Cinque Terre, 4mila abitanti a fronte di 4 milioni di turisti all’anno; Costiera Amalfitana 34mila abitanti e una pressione di oltre 2 milioni di turisti all’anno; Capri 7.300 abitanti e una media di 50.000 turisti al giorno. E poi Venezia, la madre di tutte le battaglie, la città porto, l’ex Repubblica Marinara che ha scacciato le navi da crociera dalla Laguna. Senza navi 60.000 turisti al giorno sciamano per le calli con punte di 150.000, a fronte di una popolazione autoctona che nel centro storico non supera i 49mila abitanti”.

Un sì netto a Federagenti è arrivato dal ministro della Risorsa Mare, Nello Musumeci che ha proposto un tavolo permanente da subito “per rispondere a queste logiche distruttive”, e dal vice ministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi che ha ricordato come questi temi saranno oggetto anche della riforma della legge 84/94.

Ma vediamo cosa è nel dettaglio il “Patto per il mare”. Deve coinvolgere i territori, le comunità, le compagnie crocieristiche, gli operatori turistici. Per gli Agenti Marittimi bisogna centrare questi risultati:

- Calendarizzazione intelligente degli accosti;
- Varo di misure per evitare sovraccarichi nei picchi stagionali e migliorare l’accettazione sociale, anche attraverso una calendarizzazione nazionale condivisa tra tutti i porti e le principali compagnie crocieristiche;
- Tavoli di lavoro permanenti tra porti, agenti e compagnie per tracciare e rispettare un calendario di arrivi e partenze che impedisca la concentrazione degli stessi in singole date e singoli orari;
- Messa a punto e differenziazione di itinerari sostenibili co-progettati
- Coinvolgimento delle pubbliche amministrazioni e degli stakeholder locali;
- Valorizzazione anche dei porti minori o secondari con piani di sviluppo sostenibile;
- Valorizzazione di destinazioni alternative per le escursioni a terra;
- Progettazione e valorizzazione delle risorse prodotte dalle comunità locali attraverso intese condivise sullo shopping a terra;
- Armonizzazione del sistema di regole portuali;
- Armonizzazione delle norme relative alla gestione dell’accosto: i rifiuti, la sicurezza, i permessi le dichiarazioni amministrative;
- L’applicazione omogenea e sistematica in tutti gli scali italiani di procedure ESG Environmental, Social, and Governance che comportino il massimo livello di sostenibilità per i territori, i loro cittadini, i lavoratori e le imprese economiche coinvolte;
- Trasformazione di questo sistema di regole, spesso caratterizzate da grande rigidità, da fattore di costo a valore aggiunto per il territorio e gli armatori;

“ Gli Agenti Marittimi - ha ricordato Pessina - nonostante oggi siano spesso costretti a operare in posizioni di forte marginalità economica e di compressione della remunerazione delle loro funzioni, sono gli unici in grado di gestire le connessioni, e quindi a gestire (all’interno di un nuovo dialogo con le compagnie) una problematica complessa in quanto:

1. Facilitatore di governance locale;
2. Coprogettista con le compagnie di azioni sociali congiunte nei territori (educazione, impatto ambientale, welfare portuale);
3. Regista di azioni sociali congiunte nei territori (educazione, impatto ambientale, welfare portuale);

4. Ponte tra industria e territori

5. Formazione continua;

6. Digitalizzazione e tracciabilità.