

Federagenti, le crociere non possono né devono diventare il bersaglio di una campagna di odio indiscriminato

Proposto un “Patto per il mare” con soluzioni per affrontare un overtourism di cui le navi passeggeri non sono colpevoli

*Roma*

*25 giugno 2025*



*infosMARE* - «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». Lo ha sottolineato il presidente di Federagenti, Paolo Pessina, nel corso dell'assemblea pubblica della federazione, che rappresenta gli agenti raccomandatari marittimi e i mediatori marittimi, tenutasi oggi a Roma presso la sala Orlando di Confcommercio.

Riferendosi alla “demonizzazione” delle crociere, Pessina ha precisato che «oggi parliamo di segnali, ma - ha avvertito - le campagne di ostilità e di “respingimento” maturano alla svelta e producono spesso risultati incontrollati e incontrollabili». «Di fronte a un trend che, in modo talora grottesco, tende a identificare nelle navi passeggeri il simbolo del lusso che calpesta i diritti (sulla falsariga della contestazione per le nozze di Jeff Bezos) - ha denunciato il presidente di Federagenti - è necessario intervenire subito e con decisione».

In occasione dell'assemblea, Federagenti ha lanciato un “Patto per il mare” che propone 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 Pessina - 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.

La federazione degli agenti marittimi italiani ha ricordato, inoltre, che, su oltre 460 milioni di presenze turistiche che scelgono la nostra Penisola, le crociere incidono per meno del 3%, con 15 milioni di transiti. Federagenti ha tracciato una mappa delle località in cui in modo crescente le crociere vengono contestate, a partire da Portofino che ha 528 abitanti e una media di 12mila turisti al giorno. Poi le Cinque Terre, con 4mila abitanti a fronte di quattro milioni di turisti all'anno; Costiera Amalfitana 34mila abitanti e una pressione di oltre due milioni di turisti all'anno; Capri con 7.300 abitanti e una media di 50.000 turisti al giorno. E poi Venezia, che - ha rilevato la federazione - è la madre di tutte le battaglie, la città porto, l'ex Repubblica Marinara che ha scacciato le navi da crociera dalla Laguna e dove, senza navi - ha osservato Federagenti - 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.

Tuttavia Federagenti è consapevole che le crociere costituiscano comunque una parte del problema, tanto che il suo “Patto per il mare”, che propone il coinvolgimento di territori, comunità, compagnie crocieristiche, operatori turistici sotto la regia degli agenti marittimi, parte dalla proposta di una

calendarizzazione intelligente degli accosti delle navi da crociera e il 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.

Inoltre il Patto propone 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; la messa a punto e differenziazione di itinerari sostenibili co-progettati; il coinvolgimento delle pubbliche amministrazioni e degli stakeholder locali; la valorizzazione anche dei porti minori o secondari con piani di sviluppo sostenibile; la valorizzazione di destinazioni alternative per le escursioni a terra; la progettazione e valorizzazione delle risorse prodotte dalle comunità locali attraverso intese condivise sullo shopping a terra; l'armonizzazione del sistema di regole portuali; l'armonizzazione delle norme relative alla gestione dell'accosto: i rifiuti, la sicurezza, i permessi e 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. Infine, è proposta la trasformazione di questo sistema di regole, spesso caratterizzate da grande rigidità, da fattore di costo a valore aggiunto per il territorio e gli armatori. (14)

