

**D**estinato a crescere sia dal punto di vista del numero di navi che relativamente alle dimensioni delle stesse, il settore delle crociere si conferma un fenomeno turistico in grado di generare, anche in tempo di crisi, un flusso economico di cui beneficiano non solo il porto e gli operatori ma, indirettamente, anche il territorio. Negli ultimi anni questo forte incremento è stato registrato sia per gli *home port* (9,6%) che per i *transit port* (14%), e ha indotto le compagnie ad intraprendere una corsa al “gigantismo” con la costruzione di navi capaci di ospitare fino a 4.000 passeggeri e dotate delle più diversificate offerte di servizi.

Tra le destinazioni preferite il Mediterraneo e le Isole Atlantiche (che raccolgono il 57% dei crocieristi per un totale di 2,8 milioni di persone). Seguono i Caraibi e altre destinazioni extraeuropee (con 1,23 milioni di crocieristi) e infine il Nord Europa (con 884 mila crocieristi).

I paesi che si affacciano sul Mediterraneo in particolare si consolidano in questo settore come destinazione privilegiata sia per la ricchezza di risorse culturali e naturalistiche, che per le favorevoli condizioni meteorologiche del territorio.

## **Venezia, Italia**



[More...](#)

## **Porto, attrattività del territorio e turismo crocieristico**

Le aree portuali rappresentano da sempre una risorsa strategica irrinunciabile per lo sviluppo economico e sociale di un territorio, un elemento trainante per molte attività commerciali e industriali in grado di attrarre investimenti, di produrre ricchezza e di favorire la crescita occupazionale.

L'ottimizzazione dell'uso di suolo e degli spazi funzionali sull'interfaccia terra-acqua in relazione alle esigenze attuali e allo stesso tempo alle previsioni future costituisce un elemento fondamentale per lo sviluppo portuale e/o per la riconversione di alcune aree. L'integrazione del disegno delle infrastrutture costiere nella pianificazione portuale, insieme agli investimenti pubblico-privati, assume un ruolo strategico in un contesto di adattamento dei porti alle condizioni socio-economiche che muta rapidamente e che spesso influenza, insieme ad altri fattori, la scelta dei siti da destinare a nuovi sviluppi e delle strutture

esistenti da recuperare e/o adattare a nuove destinazioni d'uso (cultura, turismo, tempo libero, fruizione pubblica, etc.).

## Dublino, Irlanda



[More...](#)

In particolare per i terminal marittimi la collocazione rispetto al territorio circostante, in prossimità o meno di zone urbanizzate o di aree con valenza culturale, naturalistica, ambientale o paesaggistica, risulta determinante. L'esperienza del crocierista, soprattutto

nel contesto europeo, è infatti legata non solo alla qualità dei servizi a bordo e all'accoglienza, ma anche all'interesse nei confronti dei caratteri fisici e funzionali del territorio, nonché delle sue specificità. In molti casi sono proprio le compagnie da crociera a posizionarsi in una certa località, attratte dalle caratteristiche e dai servizi che la località stessa mette a disposizione.

Alcuni fattori risultano essere determinanti nel "successo" e nella competizione dei porti crocieristici, in grado quindi di influenzare le scelte delle compagnie e dei crocieristi, dalle caratteristiche e dotazioni dei porti ai servizi presenti in ambito portuale (gallerie commerciali, servizi di accoglienza, spazi informativi, servizi bancari, parcheggi, etc.), allo sviluppo intermodale e al sistema dei collegamenti (aeroporto, stazione ferroviaria, alta velocità, trasporto pubblico, etc.); dalla disponibilità e qualità dell'offerta alberghiera all'attrattività del territorio limitrofo e dell'area geografica servita turisticamente.

## **Marsiglia, Francia**



[More...](#)

## **Il terminal crociere: competitività, scelte localizzative e rigenerazione urbana**

Per conservare o accrescere la propria competitività i porti del Mediterraneo sono stati necessariamente costretti negli ultimi anni ad adeguarsi ai cambiamenti di scenario legati al trasporto marittimo, dovendo rispondere alle prospettive di sviluppo della domanda e recuperare spazi da adibire al settore crocieristico.

Per migliorare l'accessibilità al luogo e la mobilità sul territorio limitrofo, in particolare verso le porto di accesso alla città e verso gli attrattori dislocati sul tessuto urbano, molti porti crocieristici hanno puntato sul potenziamento infrastrutturale e sull'incremento delle connessioni multi-modali, con un deciso orientamento verso sistemi di trasporto sostenibili. L'integrazione e la connessione del porto crocieristico con il nucleo storico-urbano, nonché la continuità fisica e visiva dei percorsi lungo il fronte d'acqua risultano un fattore determinante per la competitività. L'attrattività del sito può essere potenziata con interventi di riqualificazione urbana e ambientale e mediante la risistemazione paesaggistica delle aree del waterfront.

## Malaga, Spagna



[More...](#)

Quello delle crociere si attesta inoltre come un settore capace di attivare processi di rigenerazione urbana, agendo da un lato sulla creazione di strutture e servizi dedicati principalmente ai turisti (ma fruibili anche da altri tipi di utenza) e dall'altro sulla risistemazione urbanistica di alcune aree industriali e portuali inutilizzate e scarsamente permeabili, in quanto in stato di degrado o difficilmente accessibili, con ricadute positive per il sistema locale.

Per generare ricadute interessanti sul territorio viene tendenzialmente favorito l'inserimento di attività compatibili con il contesto storico e di servizi di qualità elevata, possibilmente legati alle pratiche della popolazione residente ed eventualmente a quelle dei visitatori non crocieristi; si punta a privilegiare il mix funzionale e sociale (recupero del patrimonio storico e culturale, riqualificazione degli spazi pubblici, *social housing*, rivitalizzazione delle attività commerciali, supporto all'imprenditorialità innovativa, riscoperta delle tradizioni locali e valorizzazione delle attività legate al mare, etc.), nell'ottica di una fruizione intensiva degli spazi ed evitando la presenza di aree eccessivamente connotate e monofunzionali.

### **I costi delle crociere: esternalità negative e politiche per la sostenibilità**

L'infrastruttura portuale e il complesso delle attività ad essa collegate, producono un impatto sul territorio circostante, la cui dimensione è variabile in relazione a molteplici fattori: la dimensione del porto, le sue caratteristiche funzionali (porto passeggeri, porto peschereccio, porto per contenitori, porto industriale, ecc.) e i volumi di traffico.

Il settore crocieristico produce un significativo impatto ambientale e sociale sui luoghi di destinazione, pur offrendo senza dubbio interessanti opportunità economiche dovuti ai ricavi legati alle spese dei crocieristi in città e a quelle sostenute dalle compagnie di crociera.

I costi, misurabili e non, sono prevalentemente legati alle esternalità negative determinate dal traffico navale (contaminazione del suolo e dell'acqua, inquinamento atmosferico e acustico, effetto dei gas serra sul cambiamento climatico, etc.) e generate all'interno del porto (derivate dal processo di costruzione, legate alle attività portuali, connesse con

operazioni portuali, attribuibili a processi di degrado e di abbandono, determinate da eventi eccezionali o comunque accidentali).

## La Coruña, Spagna



[More...](#)

Per tali ragioni alcune tra le principali città portuali a livello europeo stanno affrontando questa problematica scegliendo tra due possibili alternative. Da un lato lo spostamento del porto lontano dal centro urbano, verso le periferie, dotando tali aree di adeguate infrastrutture e servizi in modo da garantire la fruizione delle stesse e da favorire la

sviluppo delle attività che vi si insediano; scelta che se consente il recupero dei vecchi porti storici a nuove funzioni urbane necessita di forme di finanziamento delle opere e di ingenti investimenti. Dall'altro il mantenimento delle attività crocieristiche in prossimità del centro urbano, in modo da garantire forme di sinergia e di interazione tra attività portuali e urbane, condivisione di spazi e utilizzo comune di sistemi infrastrutturali e servizi; questo comporta tuttavia l'assunzione di maggiori responsabilità in termini di sviluppo sostenibile e l'adozione di politiche e di azioni finalizzate a garantire sia la compatibilità tra funzioni portuali e urbane che la riduzione di eventuali criticità e inefficienze, quindi di misure volte alla riduzione dei costi e delle esternalità negative prodotte dalla presenza del porto crocieristico in città.

### **Santander, Spagna**



[More...](#)

Occorre segnalare che numerosi terminal marittimi realizzati di recente sono stati progettati come veri e propri “prodotti” turistici, quindi con una particolare attenzione da un lato alla localizzazione sul territorio, all’accessibilità e alle connessioni intermodali, alla disponibilità di infrastrutture, alla qualità di servizi specifici offerti sia ai crocieristi che alla comunità locale, e dall’altro all’immagine dei manufatti in quanto “porte d’acqua” della città. Tutti questi aspetti hanno indotto in numerose esperienze, in particolare nel contesto europeo, ad optare tendenzialmente per la scelta di localizzare il porto crocieristico in città.

