

TRASPORTI

& cultura

61

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



NUOVE FORME DI TURISMO

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2021
anno XXI, numero 61

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 NUOVE FORME DI TURISMO

di Laura Facchinelli

7 QUALE TURISMO NEL NOSTRO FUTURO PROSSIMO VENTURO?

di Michelangelo Savino

17 NUOVE TENDENZE DEL TURISMO POST COVID-19 E INSEGNAMENTI PER UN TURISMO "SEMPRE MENO DI MASSA"

di Magda Antonioli Corigliano

25 TURISMO E TRASPORTO AEREO: QUALI PROSPETTIVE DOPO LA PANDEMIA DA COVID-19?

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

35 IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE: PER I PORTI ITALIANI È ARRIVATA L'ORA (E LE RISORSE) PER LA RIPRESA

di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti

41 CAPUT MUNDI. ROMA DOPO DUE ANNI DI PANDEMIA

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

47 LA COSTRUZIONE DI UN CAMMINO DI PELLEGRINAGGIO PER SANT'ANTONIO DI PADOVA, DA CAPO MILAZZO E DA GEMONA DEL FRIULI A PADOVA

di Sabrina Meneghelo e Pompeo Volpe

55 VECCHIE STRADE PER NUOVE PRATICHE. IL RUOLO DEI TRACCIATI MINORI NELLE CONFIGURAZIONI FUTURE DEL TERRITORIO VENETO

di Luca Velo

63 TURISMO IN MOVIMENTO. IL CASO DELLA SARDEGNA

di Cristian Cannaos e Giuseppe Onni

71 PAESAGGI MINERARI IN SARDEGNA E TURISMO

di Nada Beretic

79 USO E RIUSO DEI TRACCIATI FERROVIARI: NUOVE OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO SOSTENIBILE

di Bruno Borri

87 PAESAGGI D'ACQUA E MOBILITÀ LENTA: OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO FLUVIALE SOSTENIBILE

di Francesco Vallerani

93 VIAGGIO SULLE TRACCE DELLA GRANDE GUERRA

di Claudia Pirina

101 TERRITORIO, IDENTITÀ, TURISMO

di Alessandro Bove

cultura

109 LUOGHI DELLA CONSERVAZIONE. LA BIBLIOTECA CESARE POZZO DI MILANO

di Alessandra P. Giordano e Stefano Maggi

115 LA NARRAZIONE AUDIOVISIVA NEL MARKETING URBANO E TERRITORIALE

di Fabrizio Violante

121 GUIDA AL TURISMO INDUSTRIALE, UN LIBRO DI JACOPO IBELLO

di Laura Facchinelli

125 PER ANTICHE STRADE, UN LIBRO DI MATIJS DEEN

di Giovanni Giacomello

Nuove forme di turismo

di Laura Facchinelli

La pandemia è un fenomeno di portata così vasta e pervasiva e persistente, che i suoi effetti sono destinati a durare per un tempo al momento non definibile, modificandosi in relazione alla situazione sanitaria e alle conseguenti norme per il contenimento del contagio; influenzando lo stato d'animo, le disponibilità economiche e quindi le condizioni di vita delle persone. Il numero scorso della nostra rivista era dedicato alle conseguenze della pandemia da COVID-19 sull'organizzazione dei trasporti e sulla mobilità. In questo contesto fluido anche il turismo, ovviamente, è investito in pieno e sopravvive, al momento, in un clima di incertezza. Da un lato, i decisori mettono in atto misure volte a recuperare via via la normalità, e molte persone sembrano attendere null'altro che il ritorno al "prima". Dall'altro lato, però, si vanno affermando situazioni e scelte nuove, insolite, impreviste.

Per le restrizioni conseguenti alla pandemia, sono cambiate le città. Si è creato un vuoto, e non solo per la riduzione dei turisti, ma anche per la diversa organizzazione del lavoro. Un vero e proprio terremoto, che ha portato a una generale riduzione dei servizi di trasporto e ha messo in crisi la rete del commercio e della ristorazione.

Attualmente la situazione del turismo sta migliorando. I viaggi a lunga distanza possono di nuovo fare affidamento sul servizio di trasporto aereo. Anche il turismo via mare sta recuperando la sua vitalità, fondamentale in un Paese come il nostro che ha un grande sviluppo delle coste e diversi porti molto attivi per il movimento dei passeggeri. Nel frattempo, hanno un importante risvolto economico anche le attività di promozione del territorio svolte, presso gli enti locali, per attirare produzioni cinematografiche e televisive. Queste accresceranno, infatti, la popolarità dei luoghi e li renderanno attrattivi nei confronti dei turisti (soprattutto quelli sensibili alle "mode").

Il "turismo di massa" però, oltre a omologare gusti e conoscenze delle persone, provoca effetti negativi in termini di pericolosa congestione delle strade e di impatto ambientale: la smania consumistica che induce a divorare in fretta il maggior numero possibile di luoghi (si pensi ai classici weekend all'estero, agevolati dai voli low cost) provoca infatti inquinamento, e in tal senso è negativa per il pianeta e per il futuro di tutti noi.

Il pericolo di contagio ci ha insegnato ad evitare le folle (e le diffuse banalità) del turismo di massa? In parte, dipende dalla sensibilità del singolo individuo. Ci sono molte opzioni "alternative" alla concentrazione nei soliti luoghi. Un pellegrinaggio, per esempio: tra fede e ricerca di sé attraverso l'atto del camminare. Ci sono moltissime strade secondarie da conoscere. Ci sono aree ex-productive (miniere, per esempio), ora trasformate in percorsi di conoscenza inseriti in ambiti museali. Ci sono sedi ferroviarie abbandonate che sono già state valorizzate, o possono esserlo in futuro per la cosiddetta "mobilità dolce". È possibile persino avventurarsi alla ricerca delle tracce lasciate dalla Grande Guerra. Sono da scoprire i paesaggi d'acqua, apprezzabili sia dal punto di vista naturalistico, sia perché connotano l'identità storica e culturale delle varie aree regionali. Con le nuove formule il "turista" (volto a raggiungere i luoghi noti) può diventare "viaggiatore", capace di vivere nuove esperienze, che fanno crescere.

Particolare interesse riveste per noi la presentazione, in questo numero, della biblioteca Cesare Pozzo di Milano, specializzata per lo studio dei trasporti come fatto rilevante non solo tecnico, ma anche storico, culturale e sociale.



Il turismo che viene dal mare: per i porti italiani è arrivata l'ora (e le risorse) per la ripresa

di Alessandro Panaro e Anna Arianna Buonfanti

Il mare rappresenta da sempre una porta d'accesso privilegiata per coloro che intendono visitare un Paese.

In Europa, con quasi 3,2 milioni di addetti, il turismo costiero e marittimo genera complessivamente un valore aggiunto lordo di 183 miliardi di euro; se si analizzano poi nel dettaglio le aree in cui si estende il turismo costiero, emerge che la metà dei posti di lavoro e del valore aggiunto gravita sul Mediterraneo, la restante parte si divide nelle regioni dell'Atlantico, del Baltico e del Mar Nero.

Questi i numeri che identificavano il valore del turismo marittimo pre-COVID 19. L'industria turistica internazionale è stata fortemente penalizzata dalla pandemia e dalle severe misure di contenimento del virus e, naturalmente, ne ha risentito anche il segmento del turismo marittimo: nel 2020 i passeggeri nei porti europei sono stati 230,1 milioni, quasi la metà dell'anno precedente (418,5 milioni). L'industria croceristica in particolare - che a livello globale vale 154,5 miliardi di dollari e impiega 1,2 milioni lavoratori - è stato uno dei settori più colpiti dalla pandemia.

L'impatto sull'economia dovuta alla frenata del turismo è stato notevole e si auspica che con l'accelerazione della campagna vaccinale e il maggiore controllo sulla diffusione della pandemia, sebbene non stia avvenendo con la stessa velocità in tutte le parti del mondo, si possa assistere ad una ripresa che consenta di tornare a conoscere le dimensioni che hanno caratterizzato il settore fino al 2019. In quell'anno a livello globale i turisti sono stati 1,5 miliardi: è evidente che per vedere nuovamente quei numeri sarà necessario che le condizioni economiche (il potere di acquisto), sociali (tassi di occupazione e contenimento delle emergenze) e psicologiche (una più serena valutazione della situazione attuale e futura) possano consentire la ripresa dei viaggi; inoltre dal punto di vista delle destinazioni sarà fondamentale recuperare quell'ampia libertà di scelta che è anche fat-

Tourism from the sea: the time (and the resources) for the recovery of Italian ports has arrived

by Alessandro Panaro and Anna Arianna Buonfanti

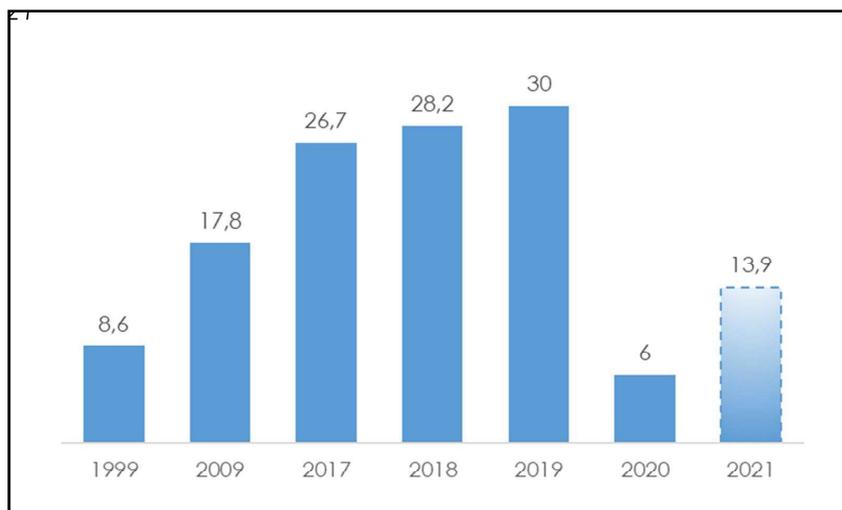
The sea has always represented a privileged gateway to visit a country. In Europe, with almost 3.2 million employees, coastal and maritime tourism generate a gross added value of 183 billion euro. Half of the jobs and the added value revolve around the Mediterranean. These are the figures for pre-Covid 19 maritime tourism. In the European context, Italy ranks first, with a 24% share of European maritime passenger transport. In the cruise sector as well, Italy ranked first in Europe through 2019, with more than 12 million cruise ship passengers and 4930 ship moorings, with as many as 4 Italian ports (Civitavecchia, Venice, Naples, Genoa) ranked among the top 10 ports in the Mediterranean.

The international tourist industry was strongly penalized by the pandemic and the strict measures imposed to contain the virus, and naturally the maritime tourist industry suffered as well.

The first signs of recovery for maritime passenger traffic came in 2021. In 2022, there will be 13 Italian ports involved in handling more than 100 thousand passengers annually. 77 new ships will arrive on the market during the two-year period 2021-2023. The market is therefore moving and offering new opportunities for the growth of maritime tourism.

To seize these opportunities, it will be important to proceed with infrastructural projects in the ports to support the development of ferries, as well as the cruise and leisure boating industries.

Nella pagina a fianco, in alto: nave da crociera. In basso: nave traghetto in acque scozzesi.



1 - Numero di crocieristi trasportati nel mondo (milioni). Anni 1999, 2009, 2017-2020 e stime 2021. Fonte: SRM su Risposte Turismo e Cruise Market Watch.

tore di spinta all'acquisto di una vacanza. Nel contesto del turismo marittimo europeo l'Italia assume le vesti di protagonista in quanto, concentrando il 24% del trasporto marittimo passeggeri d'Europa (55,2 milioni nel 2020), ne detiene la leadership. Il traffico passeggeri interessa quasi tutti i porti italiani, concentrandosi soprattutto sui porti dello stretto di Messina (per la continuità territoriale), del polo campano, del Tirreno centrosettentrionale (Livorno, Piombino e Civitavecchia) che servono la Sardegna (Olbia e Cagliari), ma anche sui porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e centrale (Ancona) per i collegamenti con la Grecia ed Europa balcanica.

Anche nel settore crocieristico l'Italia fino al 2019 si collocava al primo posto in Europa con più di 12 milioni di crocieristi e 4.930 accosti nave; ben 4 porti italiani (Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova) si posizionavano tra i primi 10 porti del Mediterraneo, superando ciascuna la soglia del milione di movimenti passeggeri. L'Italia è il paese europeo che nel tempo più ha beneficiato dell'impatto della crocieristica: il settore vale circa 13 miliardi di euro e, grazie ad una catena del valore molto lunga, genera complessivamente 30 miliardi di euro di fatturato all'anno, 120 mila posti di lavoro, salari per 3,6 miliardi di euro e una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro.

D'altronde il nostro è un Paese ad alta vocazione turistica, così come sottolineato dalla Banca d'Italia, le cui stime affermano che il settore turistico genera direttamente più del 5% del PIL nazionale. L'Italia nel 2019 è stata il quarto Paese più visitato al mondo con 94 milioni di visitatori secondo l'ENIT, con un numero pari a 217,7 milioni di presenze straniere e con 432,6 milioni di presenze totali. L'industria crocieristica, nel tempo, è stata tra i settori oggetto di maggiore espansione e

ha visto il numero di passeggeri annui passare da 2 a 30 milioni tra la fine degli anni '80 e il 2019. La domanda di crociere è quindi aumentata a un'intensità tale da non risentire del ciclo economico, mantenendo un andamento positivo durante tutte le crisi degli scorsi decenni.

L'arrivo del Covid-19 ha tuttavia cambiato le prospettive determinando un calo drastico della domanda mondiale (Tab. 1).

Nel 2019 il Mediterraneo rappresenta la 2° area al mondo per capacità schierata di posti letto con una quota pari al 17,3%, (i Caraibi, top area al mondo, hanno una quota del 34,4%).

In quello stesso anno sono stati 31,5 milioni i passeggeri movimentati dai porti del Mediterraneo, il valore più alto di sempre. Scendendo nel dettaglio delle diverse aree del Med, il versante occidentale registra il maggior numero di passeggeri, con una quota del 75% (+5% rispetto al 2010), seguito dal Mar Adriatico con il 17,4% (-2,6%) e dal versante orientale con il 7,6% (+2,6%). Poco significative le performance del Mar Nero (Medcruise).

L'Italia è leader per flussi crocieristici nel Mediterraneo, intercettando il 40% del traffico dell'area (Tab. 2).

Il 2019 si era chiuso con un totale movimenti passeggeri nei porti nazionali superiore, per la prima volta, alla soglia dei 12 milioni. Più compagnie avevano scalato nei porti italiani premiandoli con le scelte di *deployment*, tanto la componente in imbarco o sbarco quanto quella in transito avevano chiuso in crescita sull'anno precedente (Tab. 2).

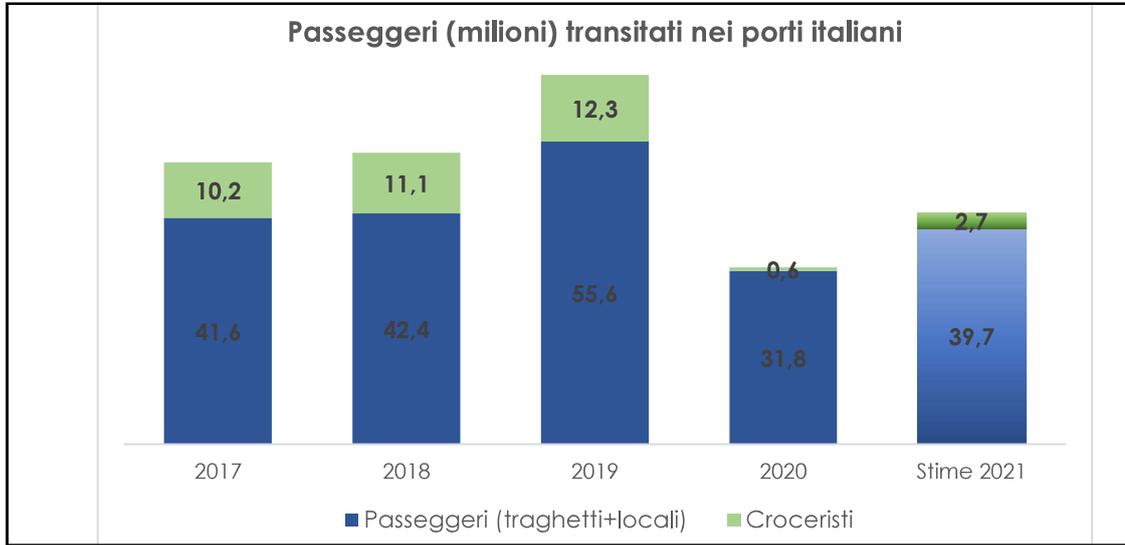
La pandemia nel 2020 ha significato, per l'Italia, 219 milioni di presenze in meno negli esercizi ricettivi, pari a -52,2% (stime Istat) e un forte calo (-52%) sui traffici portuali delle crociere e dei traghetti con un consuntivo di circa 32,4 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti dello Stivale. Nell'anno che avrebbe dovuto registrare un ulteriore record di presenze, il turismo crocieristico ha fatto rilevare invece un crollo superiore al 94% con 645 mila vacanzieri transitati.

La frenata dovuta alla pandemia, secondo stime compiute da Risposte Turismo, ha portato ad indicare in quasi 1 miliardo di euro il mancato contributo della crocieristica all'economia turistica italiana (€ 925 milioni di euro) nel 2020 (Tab. 3).

Nell'analizzare le potenzialità del turismo marittimo e costiero dell'Italia non si può non sottolineare il ruolo della nautica da diporto, un settore che merita attenzione per i suoi

	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri per accosto
Mediterraneo	31.505.878	14.955	2.107
Italia	12.267.283	4.931	2.488
Peso Italia/Med	39%	33%	

2 - Dati del traffico passeggeri. Fonte: SRM su Risposte Turismo.



3 - Passeggeri transitati nei porti italiani. Anni 2017,stime 2021. Fonte: SRM su Assoporti e Risposte Turismo

elevati effetti moltiplicativi sull'occupazione e sul valore aggiunto e sulle interconnessioni produttive con gli altri comparti, dal manifatturiero ai servizi. Uno studio condotto da UCINA mostra come il turismo nautico sia un settore trainante per l'economia costiera e l'entroterra, con un totale nazionale annuo di spese dei diportisti superiore a 1,1 miliardi di euro nei porti italiani, ripartito al 44% per le spese portuali e la gestione della barca e per il 56% per spese sul territorio. L'Italia, con i suoi 8.300 km di costa, conta ben 285 porti e 2.090 accosti, che la rendono una meta perfetta per il turismo nautico. Complessivamente il nostro Paese vanta una dotazione di 162.455 posti barca di cui 67.983 nei porti turistici, 44.805 in approdo e 49.667 punti di ormeggio. I porti turistici non rappresentano solo un luogo di attracco per barche da diporto e yacht per passare la notte, sono anche l'accesso a servizi per un'esperienza di viaggio completa e il punto di connessione all'entroterra. Sono molti i servizi che vengono offerti in aggiunta a quelli base: servizi tecnologici, spa e centri massaggi, *clubhouse* ma anche servizi di *sharing* per visitare i centri dei paesini vicini e uffici turistici per l'organizzazione di tour per valorizzare le eccellenze locali. Il livello quantitativo (oltre a quello qualitativo) delle infrastrutture da diporto influenza nettamente lo sviluppo del settore: la scarsa o abbondante disponibilità di posti barca può rappresentare un ostacolo o un incentivo alla diffusione del diportismo. Occor-

re poi tener conto, come illustrato dall'Enit, del contributo alla destagionalizzazione del turismo nautico che è caratterizzato da una domanda *all the year round*, specialmente sul segmento lusso che ricerca destinazioni nuove e quindi fuori dagli itinerari tradizionali, con un indotto economico allargato rispetto alle classiche destinazioni. L'alta disponibilità economica e di tempo consente a questo segmento di viaggiare tutto l'anno. È interessante notare come il comparto della nautica da diporto abbia superato la crisi del 2020 mostrando, in controtendenza, performance positive, premiate dalle nuove necessità di distanziamento sociale che hanno consentito alla nautica di vivere un periodo di forte interesse e attrattiva. Situazione diversa per l'indotto generato dal turismo nautico, dove nel corso del 2020 sono emersi gli effetti della pandemia sugli spostamenti internazionali, anche nel Mediterraneo con la mancanza di clientela extra UE: per la portualità e i servizi un'indagine di Confindustria Nautica ha mostrato che circa il 57% del campione analizzato abbia segnalato una riduzione di fatturato.

I primi, timidi ma confortanti, segnali di una ripresa del traffico passeggeri nel 2021, con il virus sotto controllo ma ancora in circolazione, ci sono stati. Le statistiche sulle movimentazioni portuali fornite da Assoporti illustrano per i primi 9 mesi del 2021 un traffico passeggeri pari a 25,4 milioni in crescita



4 - Traghetto nel Geirangerfjord, in Norvegia.

del 17% rispetto al 2020, sebbene ancora in perdita (-38%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Riguardo alle crociere, secondo le stime di Risposte Turismo, l'anno dovrebbe chiudere a 2,7 milioni di passeggeri per poi già nel 2022 tornare a sfiorare quota 6 milioni. La percentuale di riempimento delle navi sarà maggiore ai livelli odierni ma non ancora prevista al 100%. Quei circa 6 milioni di crocieristi attesi rappresentano praticamente il 50% di quei 13 milioni di passeggeri attesi nel 2020 se non fosse scoppiata l'emergenza pandemica.

Nel nostro Paese gli scali di Civitavecchia, Napoli, Genova e Spezia guideranno la classifica nazionale delle crociere dopo un 2021 nel quale si sono messi in mostra 'nuovi entranti' come Taranto e Monfalcone, mentre Venezia mostra il rallentamento in termini di tocche nave per evidenti motivi legati alle ultime limitazioni imposte per legge all'accesso in laguna di unità di grande stazza. Nel 2022 saranno 13 i porti italiani che torneranno a movimentare più di 100mila passeggeri su base annua.

Ancora, nel biennio 2021-2023 arriveranno sul mercato 77 nuove navi, delle quali il 60% saranno di taglia medio-piccola, quindi con capacità unitaria inferiore ai 1.000 crocieristi. Una tipologia di naviglio, frutto di una progressiva polarizzazione dell'offerta di crociere, che farà crescere il numero di porti e destinazioni in grado di accoglierle e servirle. Il mercato stesso dunque si sta muovendo e sta offrendo nuove opportunità di crescita del turismo marittimo al nostro Paese, "crescita" con la quale non si intende solo recuperare le perdite importanti registrate

durante la pandemia ma anche saper creare e rispettare i presupposti per uno sviluppo sostenibile, in quella accezione allargata ormai sempre più adottata che vede a fianco della dimensione ambientale anche quelle economica e sociale.

Per poter cogliere a pieno tali opportunità di crescita sarà necessario procedere con interventi infrastrutturali nei porti a supporto dello sviluppo dei traghetti, della crocieristica e del diporto, in primo luogo per far fronte alle dimensioni e alle nuove tipologie di navi (aumentare la disponibilità delle banchine superiori ad una lunghezza 300 metri; costruzione di nuovi terminal ed adeguamento dei fondali) tenendo conto delle fragilità ambientali del territorio e della sicurezza marittima.

Nell'ottica della sostenibilità occorre procedere con diversi interventi, tra cui la realizzazione nei porti di punti di rifornimento di Gas Natural Liquefatto per consentire la circolazione di navi alimentate a GNL o con motori dual-fuel. Inoltre, servono adeguamenti delle strutture (banchine e terminal attrezzati per gestire l'afflusso dei rotabili) a supporto dello sviluppo delle Autostrade del Mare (e *Short-Sea-Shipping*) nel segmento Ro-Pax e creazione di corridoi mediterranei intermodali (anche attraverso incentivi come «marebonus») in cui è prevalente la dimensione marittima.

Anche per questo comparto i fondi stanziati nel PNRR appaiono come una opportunità irripetibile di rilancio e sostegno per gli operatori del settore. È stato approvato il decreto che sblocca 2,4 miliardi del Recovery Plan per il Turismo, risorse che con la leva



5 - Piccola nave da crociera.

finanziaria salgono a quasi 7 miliardi di euro destinati, tra le varie cose, ad ammodernare le strutture ricettive di tutti i livelli; con ricadute positive, quindi, anche per il settore del turismo marittimo. Sono state inoltre stanziare risorse in settori strettamente correlati come, ad esempio, quello delle infrastrutture (31,5 miliardi per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili) con l'obiettivo di arrivare ad una sostanziale riduzione del traffico stradale. Allo stesso tempo, tali fondi contribuiranno alla creazione di posti di lavoro, non solo nelle aree portuali ma anche nell'entroterra, stimolando lo sviluppo economico sia a livello locale che nazionale. La capacità di spendere tali fondi sarà un banco di prova per il nostro Paese spesso accusato di non valorizzare al meglio l'enorme patrimonio artistico, culturale e naturale a disposizione, e questi investimenti possono rappresentare l'occasione per migliorare il settore e avere le potenzialità di recuperare presto le posizioni pre-pandemia. Ma le opere devono essere terminate entro il 2026 quindi occorre una celere pianificazione. Il PNRR riuscirà nel suo intento? Certamente si pone il tema obiettivo di capire se, a legislazione invariata, con una scadenza così stringente, l'obiettivo sarà raggiungibile. Sarebbe molto importante una semplificazione normativa e burocratica, non per evitare procedure, che sono doverose, ma per evitare sovrapposizioni e agire in tempo.

Cominciano ad apparire i primi segnali della spinta agli investimenti: i dati di Risposte Turismo con riferimento al segmento delle crociere mostrano che nel triennio 2022-2024 sono in programma in Italia oltre 821 milioni

di euro di investimenti portuali sulla crocieristica – valore più che triplicato rispetto al triennio in corso -, di cui 258 milioni di euro nell'area delle infrastrutture (31,4%), 231 milioni di euro per interventi di dragaggio (pari al 28,2%) e 210 milioni di euro per nuove strutture e terminal crociere (il 25,7%). Per la prima volta superano la doppia cifra sul totale gli investimenti specifici riconducibili alle tematiche ambientali (oltre 107 milioni di euro, il 13,1%) mentre pesano meno del 2% le altre voci. A livello geografico, il report di Risposte Turismo evidenzia investimenti significativi programmati da nord a sud, dal Mar Tirreno all'Adriatico. La Spezia, Brindisi, Trapani, Porto Empedocle e Venezia sono i porti che registreranno i maggiori investimenti nel prossimo triennio.

© Riproduzione riservata