

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Porti di Venezia, Civitavecchia, Livorno, Napoli, Genova e La Spezia tra i più inquinati al mondo”

Nicola Capuzzo · Friday, August 9th, 2024

Il turismo crocieristico, settore in crescita significativa a livello mondiale, è stato oggetto di uno [studio](#) che ne ha analizzato tutti gli aspetti, fra i quali anche il suo impatto sull'ambiente. Dal rapporto emerge che i porti più inquinati risultano essere Civitavecchia e Napoli, porti che rientrano fra i primi cinque dei più attivi nel mercato delle crociere, seguiti da quelli di Venezia, Livorno, Genova e La Spezia.

La crescita a livello mondiale del turismo crocieristico, secondo lo studio, vede un tasso medio annuo del 5,4% nell'ultimo decennio, raggiungendo circa 30 milioni di passeggeri rispetto ai 17,8 milioni di passeggeri nel 2009 e calcola inoltre che l'Italia, nel 2022/2021 abbia accolto quasi 9,3 milioni di passeggeri (+257,5%) con Civitavecchia e Napoli ai primi posti nella classifica europea dei porti che movimentano maggiori crocieristi. Dopo i Caraibi è il bacino del Mediterraneo a riscuotere maggior successo per gli operatori del settore, con il 17% della capacità totale mondiale ospitata nelle sue acque e il 61% dell'offerta totale di posti letto localizzati in Europa (33 milioni).

Lo [studio](#) intitolato “Turismo crocieristico italiano: scenari e trend dopo la pandemia globale. Il test case di Msc”, è stato curato da Antonio Coviello economista, ricercatore Cnr-Iriss e docente del Dipartimento di Economia/Green Economy nell'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, e da Renato Somma, ricercatore Ingv e associato al Cnr-Iriss e al Cnr-Ismar, ed è pubblicato nel volume “Sostenibilità. Contributi per il I Rapporto SuLab” edito nei Quaderni della Ricerca del Dipartimento di Scienze Giuridiche ed Economiche dell'Università degli Studi Suor Orsola Benincasa di Napoli.

«Pur rappresentando solo il 2% del turismo mondiale, il settore crocieristico occupa una posizione strategica nello scenario economico internazionale, con effetti positivi diretti, indiretti e indotti – spiega Coviello -. Infatti, il contributo totale del settore crocieristico all'economia globale nell'ultimo anno considerato (somma degli effetti diretti, indiretti e indotti) è stato di circa 160 trilioni di dollari, a fronte di circa 30 milioni di crocieristi imbarcati e di una stima di circa 96 milioni di passeggeri in transito nei vari scali del pianeta.»

Più nel particolare per comprendere la portata del fenomeno lo studio dettaglia: “i posti letto sulle navi sono passati da 185.000 nel 1998 a circa 685.000 nel 2021, e la previsione è di un ulteriore aumento, con la creazione di circa 160.000 nuovi posti barca (tra il 2022 e il 2027) grazie alla

costruzione di 76 nuove navi già commissionate, per un valore complessivo di circa 50 trilioni di dollari.

L'industria cantieristica europea, con i suoi numerosi cantieri navali specializzati sia nella costruzione che nella riparazione e manutenzione, ha una posizione di leadership a livello mondiale. Su 141 navi entrate in servizio tra il 2010 e il 2021, ben 130 sono state costruite in Europa (il 93%), mentre altre 69 (il 91% del portafoglio ordini globale) saranno consegnate tra il 2022 e il 2027 per un valore stimato di circa 48 trilioni di dollari».

Le note dolenti arrivano quindi sul tema dell'impatto ambientale: «Le navi da crociera hanno un impatto ambientale negativo sulle città portuali. Mentre i porti per navi da crociera più inquinati in Europa sono Barcellona e Palma di Maiorca, i porti italiani di Venezia, Civitavecchia, Livorno, Napoli, Genova e La Spezia sono tra i più inquinati al mondo (Asero and Skoniexzny 2018; AISBL, 2019)».

Gli autori sottolineano comunque “il grande cambiamento in un momento in cui la sostenibilità del viaggio è diventata una condizione sempre più richiesta nelle scelte dei viaggiatori”. Fra le scelte Barcellona si distingue al primo posto e Civitavecchia al secondo posto. I due porti condividono cambiamenti simili rispetto all'anno precedente: +320-325% di passeggeri movimentati e +190% di navi toccate. Seguono Marsiglia (1,4 milioni di passeggeri), Palma di Maiorca (1,3 milioni di crocieristi). Al 5° posto c'è il porto di Napoli, con una crescita che appare in costante aumento: circa 1 milione e 150 mila passeggeri nel 2022 (+354% sul 2021) e circa 500 ormeggi (+200% rispetto al 2021)».

Sempre con riguardo alla sostenibilità: «E' stato stimato che entro il 2027 la flotta di navi da crociera oceaniche rifletterà progressi significativi nella ricerca del settore crocieristico per un futuro più pulito ed efficiente. Nel dettaglio: 174 navi da crociera saranno dotate di impianti elettrici da terra, 26 navi da crociera saranno alimentate a gas naturale liquefatto e l'81% della capacità globale sarà dotata di sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue, perseguendo l'obiettivo di crociere a zero emissioni di carbonio entro 2050. Riguardo all'inquinamento dei porti Somma sottolinea che «Diverse compagnie di crociera stanno lavorando in una direzione più ecologiche (Msc Crociere e Costa Crociere, principalmente per gli italiani) ” e prende come caso studio la Msc: “nel 2021, ad esempio, a seguito di studi avanzati sulle misure di efficienza energetica su Msc Grandiosa, le emissioni sono state ridotte dell'8% rispetto alle prestazioni di progettazione. A partire dalla fine del 2021, 14 navi da crociera sono dotate di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico, che hanno ridotto le emissioni di SOx del 98%. Inoltre, le tre navi più nuove sono dotate di convertitori catalitici selettivi, che convertono gli NOx in azoto e acqua innocui.”

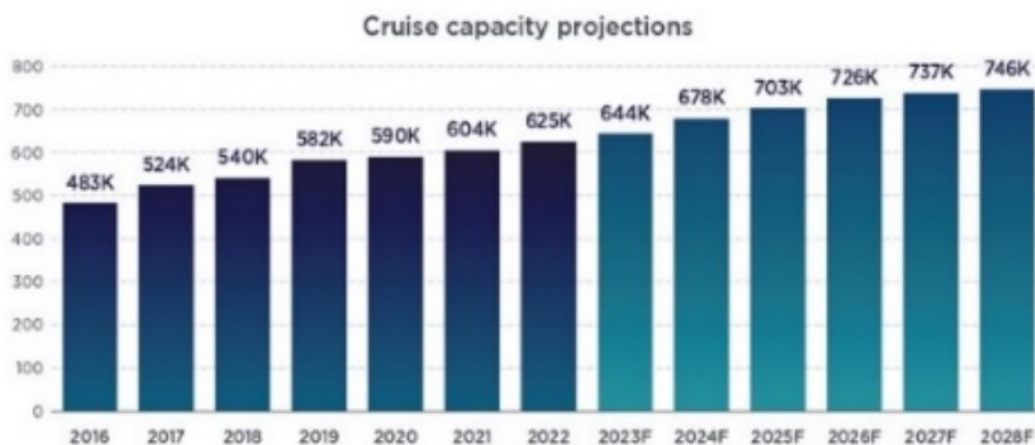
Naturalmente, sottolinea l'autore, questi benefici sarebbero massimizzati se applicati all'intera flotta crocieristica di Msc e in ugual misura a quelle attualmente in attività.

“L'efficienza energetica delle flotte da crociera appartenenti alle diverse compagnie rappresenta un importante passo avanti per la sostenibilità ambientale anche con l'obiettivo di raggiungere un budget di emissioni prossimo allo zero. Questa è iniziata nell'ultimo decennio su scala planetaria e sta facendo passi da gigante, e negli ultimi cinque anni sono stati raggiunti notevoli risultati in termini di emissioni in atmosfera. Il fattore decisivo a tal fine è il passaggio a tecnologie di propulsione a impatto climatico zero entro il 2040 o prima. Allo stesso tempo, la capacità innovativa delle misure di protezione può diventare il modello per tutta la navigazione marittima “.

Nella conclusione il rapporto riporta come le navi da crociera incidano sull'ambiente ricordando infine le normative internazionali mirate all'abbattimento delle emissioni «Lo studio dell'impatto ambientale del turismo crocieristico su scala planetaria è focalizzato principalmente sulle seguenti matrici ambientali: terra, mare e atmosfera. Per quanto riguarda l'impatto sul sistema terrestre, esso si concentra principalmente sul corretto smaltimento dei rifiuti delle navi e dei rifiuti generati dai turisti durante le visite turistiche a terra. D'altra parte, l'ambiente marino è fortemente influenzato dallo scarico di liquami e rifiuti delle navi da crociera, che possono compromettere seriamente la sopravvivenza dell'ecosistema marino. Infine, il turismo crocieristico ha anche una forte impronta sull'ambiente atmosferico a causa delle emissioni di gas delle navi da crociera, come le emissioni di gas serra, PM10, PM2,5, NO2 e SO2. Per far fronte all'impatto ambientale delle navi da crociera e di altre imbarcazioni, i paesi internazionali e portuali hanno promulgato una serie di normative pertinenti. Ad esempio, il Regolamento internazionale per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (Marpol) prevede che, dopo il 2020, l'olio combustibile con un contenuto di zolfo non superiore allo 0,5% e non superiore allo 0,1% nella zona di controllo delle emissioni (Eca)»

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARRE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Source: CLIA Cruise Forecast / Tourism Economics Note: Capacity measured at the beginning of the year.

This entry was posted on Friday, August 9th, 2024 at 10:30 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.