

**Le crociere in città.
Vantaggi
ed inconvenienti
del turismo
crocieristico
nei centri urbani**



**Le crociere in città.
Vantaggi
ed inconvenienti
del turismo
crocieristico
nei centri urbani**

Il volume inaugura una serie di pubblicazioni che RETE-*Associazione per la collaborazione tra porti e città* intende realizzare nell'ambito della sua attività di approfondimento e promozione delle tematiche urbano-portuali, dando così corpo al dibattito sviluppato nel corso degli incontri e seminari promossi dall'associazione nel corso dell'anno, principalmente nei Paesi dell'Europa mediterranea e in America Latina.

Il volume "Le crociere in città. Vantaggi ed inconvenienti del turismo crocieristico nei centri urbani" si riferisce all'omonimo seminario organizzato da RETE a Genova presso la Stazione Marittima – Ponte dei Mille, nel novembre 2005 in occasione di una delle riunioni annuali del Consiglio di RETE.

- Anna Castellano
5 Le crociere in città
-
- Patrizia De Luise
10 Accoglienza turistica
- Daniela Picco
13 MSC Cruises
- Alberto Cappato
17 Crociere, business per le città portuali
- Ana Cristina Dos Reis e Cunha
20 Cruzeiros Turísticos em Lisboa
- Isabel Déniz de León
25 Arrecife, Lanzarote
- Indrit Puteçi
30 IONAS Project Presentation
- Fausto Arroyo Crejo
34 Sevilla, cruceros en ciudad
- Enrica Capretti
37 Una risorsa per la città
- João Pedro Matos Fernandes
43 Il traffico delle crociere
- Manuel Matoses Rebollo
**46 Puerto de Algeciras, de la singularidad a la oportunidad:
el Llano Amarillo**
-
- 52 RETE**
- 54 Portus**

Le crociere in città

Il porto di Genova costituisce storicamente un accesso preferenziale al territorio ligure. Il ruolo che esso gioca nell'economia del capoluogo permane forte, anche all'interno di una città profondamente rinnovata ed ha una centralità che va ben oltre le dimensioni locali.

Riguardo al traffico delle merci, infatti, il porto di Genova può vantare collegamenti con tutto il mondo grazie ai servizi di linea forniti dalle più importanti compagnie di navigazione, che ne fanno uno degli scali principali lungo tutte le rotte che, attraverso il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra, uniscono il Mediterraneo all'Oriente, all'Australia, all'Africa ed al continente americano.

Dal punto di vista del traffico passeggeri invece, l'ambito geografico di influenza si è andato progressivamente riducendo. Finiti gli anni in cui Genova era *home port* per tutti i grandi transatlantici che facevano rotta verso le Americhe, oggi il porto cittadino è collegato principalmente con l'area mediterranea: Barcellona, Bastia, Olbia, Palau, Palermo, Porto Torres, Tunisi e Tangeri ed è scalo per diverse navi da crociera.

Dopo una triplicazione dei flussi negli ultimi dieci anni, il comparto crocieristico a Genova ha visto nel 2003 una brusca inversione di tendenza (collegata anche allo spostamento della flotta di Costa Crociere a Savona) che ha portato il traffico passeggeri delle navi da crociera dagli oltre 600.000 degli anni precedenti ai poco più di 280.000 del 2004.

Tuttavia il trend positivo di questo segmento a livello mondiale non ha tardato a dare segni di ripresa anche da noi. Le destinazioni che costituiscono attualmente i punti di forza del settore sono identificabili in primo luogo nei Caraibi e nel Bacino del Mediterraneo (meta questa al primo posto per tasso di crescita della domanda), seguite da Alaska, Nord Europa e resto del mondo. Mentre l'offerta caraibica, identificabile con un prodotto *leisure/naturalistico* può essere soggetta ad una saturazione, secondo i macro trend delle vacanze identificati dal WTO, l'area mediterranea al contrario sembra disporre di molte potenzialità legate alla diversità dei paesi che si affacciano su questo bacino e alla alta concentrazione di bellezze artistiche, storiche e naturali che essi sono in grado di offrire, e che sono sempre più richieste.

In quest'ottica Genova rappresenta un porto con grandi potenzialità: la Stazione Marittima, punto di scalo per le navi da crociera, si trova a solo 5 minuti a piedi dal centro storico cittadino, il più vasto d'Europa, e dall'Acquario, 5ª struttura attrattiva più visitata d'Italia.

I dati del 2005 hanno fatto dunque registrare una buona ripresa con un aumen-

to pari ad oltre il 27%, e le previsioni per il 2006 indicano un ulteriore incremento del 7% circa (con l'acquisizione di alcune toccate da parte di navi appartenenti a compagnie prestigiose come la Ocean Village della Carnival, o la Princess Cruise della Royal Caribbean ed il ritorno di alcuni imbarchi/sbarchi importanti della Costa).

Da uno studio commissionato dal mio Assessorato relativamente ai "turismi" di Genova sono emersi alcuni dati assai utili circa il fruitore tipo delle crociere:

- l'età media dei crocieristi a Genova oscilla tra i 30 e i 60 anni per il 61%, mentre la fascia giovanile fino ai 30 anni di età rappresenta una percentuale assai inferiore, pari al 15%.
- La presenza di italiani, tra i passeggeri è andata riducendosi, mentre buona è la componente straniera: americana, francese, tedesca, inglese e spagnola.
- Sebbene la spesa media per lo shopping si sia ridotta, resta alta quella dedicata alla ristorazione e in crescita è quella relativa agli svaghi
- La valutazione dell'interesse per le risorse storiche e artistiche della città ha mostrato nell'ultimo quinquennio un aumento di attenzione, così come il grado di soddisfazione per l'ordine e l'arredo urbano e per la sicurezza e l'ordine pubblico.
- Il centro storico (54%), l'Acquario (34%) e Palazzo Ducale (29%) sono i luoghi più visitati, il che rileva un notevole coinvolgimento della città in quanto tale rispetto a questo segmento di turismo.

Nonostante quindi tutti gli elementi fino a qui elencati facciano ben sperare per un ulteriore sviluppo del segmento crocieristico a Genova, ed indichino un indotto in crescita per la città, va detto che molto resta da fare.

Innanzitutto occorre lavorare con impegno per la creazione di un rapporto più collaborativi con le compagnie che utilizzano Genova come *home port* (3 le grandi compagnie a Genova) al fine di sfruttare maggiormente le opportunità di turismo pre/post cruise, eventualmente con la vendita di pacchetti integrati, cosa questa che poco sembra interessare gli armatori.

Considerati i grandi numeri tuttavia, non bisogna sottovalutare l'importanza del fenomeno dei passeggeri in transito, che alla stregua degli "escursionisti", sono in grado di offrire alla città notevoli indotti, come si evince dai dati forniti sopra e che, non dando occupazione alberghiera non entrano mai in collisione con altri picchi di flussi.

Nonostante la Stazione Marittima sia vicinissima al centro, negli anni passati la città metteva a disposizione uno shuttle, servizio questo che non è più possibile fornire, dati i costi elevati – e che si sta cercando di sostituire con un diverso servizio turistico più completo, a pagamento, che tuttavia stenta a decollare perché talvolta "percepito" come concorrenziale con le escursioni vendute a bordo dagli armatori. La creazione di un'offerta alternativa alle escursioni vendute a bordo, per coloro che desiderano visitare la città individualmente, resta imprescindibile per l'immagine di Genova stessa, e costituisce – stando ai numeri forniti da Stazioni Marittime – un ottimo bacino di utenza per gli operatori del settore.

Altra nota dolente, fortunatamente quasi completamente superata dal nuovo ritmo degli attracchi delle navi, era data dalla chiusura domenicale dei negozi, che coincideva con l'arrivo delle principali navi da crociera e che, oltre a far per-

dere buone occasioni ai commercianti – che dal canto loro non riuscivano a coprire i turni domenicali – finiva per dare un’immagine un po’ desolata del centro, che risultava controproducente per l’intera città.

In conclusione quindi direi che il fenomeno del turismo crocieristico rappresenta per Genova un’ottima risorsa, sulla quale è opportuno investire. Indispensabile è un miglioramento dei servizi di accoglienza offerti dalla città (dai trasporti alla pulizia etc.), mentre soddisfacente, ancorché implementabile, sembra essere il grado di attrattività della città, che per la sua stessa conformazione sembra essere destinazione ideale per i passeggeri in transito che in pochi minuti a piedi o in bus possono raggiungerne il cuore, godendo, nelle poche ore a loro disposizione, di un’alta concentrazione di monumenti, mostre, musei, svaghi, negozi e ristoranti.

Come in tutti i diversi segmenti del turismo, in considerazione della globalizzazione del settore e dell’aumentata competitività delle destinazioni e delle compagnie, occorre un cambio di mentalità fra i soggetti coinvolti, che devono imparare a lavorare in sinergia per aumentare la competitività.

Una maggiore collaborazione tra compagnie navali, porti, autorità cittadine, e privati del settore turistico, sarebbe auspicabile, poiché solo creando una “filiera” saremo in grado di mantenere e migliorare le posizioni raggiunte su un mercato sempre più vasto.

Accoglienza turistica

Programmare una seria politica d'accoglienza turistica risulta fondamentale per un più complessivo sviluppo territoriale. Riteniamo importante sottolineare a tal fine l'opportunità, resa possibile dalla nostra conformazione geografica, di poter implementare un turismo croceristico sino ad oggi, per certi aspetti, scarsamente sviluppato. Modi per concretizzare quanto sopra sono molteplici ed in particolare:

il Turismo Enogastronomico: la nostra città è ricca di centri storici con aree di grande pregio architettonico che risulterebbero ottimali per ospitare manifestazioni per la promozione di prodotti tipici liguri in grado di veicolare anche una forte caratterizzazione storico culturale, cioè la possibilità di raccontare la storia di un quartiere o di una borgata ricche di cultura, monumenti e commercio. Importante sarebbe, in tal senso, visitare negozi storici quali drogherie ed antiche botteghe, che rappresentano per Genova il fiore all'occhiello di uno storico commercio mai tramontato. Per tale attività sarebbe necessario, da parte delle Amministrazioni, una maggiore semplificazione degli adempimenti burocratici riguardanti la possibilità di una occupazione temporanea di suolo pubblico e demaniale e la realizzazione di piccoli laboratori di manipolazione a freddo, che consentirebbero alle attività di valorizzare i prodotti tipici liguri e quindi d'essere maggiormente competitive sul mercato;

i Mercati: l'utilizzo della formula dei mercati "turistici", pensati specificatamente per le festività può essere una prima, concreta risposta al problema delle aperture domenicali.

L'organizzazione di mercati di medio-grandi dimensioni, ubicati nelle piazze di maggiore affluenza dei croceristi (Caricamento e Matteotti, in particolare) è infatti competitiva in termini di minori costi per la gestione a carico delle imprese interessate e servizi necessari al funzionamento delle stesse.

Dal punto di vista degli operatori - salva la concomitanza con fiere cittadine e/o provinciali di particolare rilevanza, comunque anticipatamente note ed individuabili in fase di programmazione - le domeniche si presentano per gli operatori come una nuova, ulteriore fonte di reddito, con cui integrare gli incassi settimanali derivati dai mercati rionali.

È evidente, d'altronde, che per manifestazioni di questo genere è necessaria un'attenta selezione dei partecipanti per garantire qualità e professionalità alla clientela, in tal senso il consorzio (auto)gestito dall'associazione di categoria rappresenta un elemento di sicurezza fondamentale.

È poi necessario che l'allestimento stesso del mercato, sia dal punto di vista

delle infrastrutture di cui dotare l'area mercatale (es. attacchi per l'elettricità), sia in termini di allestimento dei banchi (per es. ombrelloni dello stesso colore, copriplancia coordinati, logo di riconoscimento) concorra alla creazione di un'immagine di qualità, di integrazione con il territorio, di attrattiva per l'utente. Dal punto di vista del consumatore, invece, il mercato rappresenta certamente una forma immediata e conosciuta di commercio, che si caratterizza oltretutto per l'animazione del territorio e la possibilità di caratterizzazione con elementi di tipicità e specializzazione (con la vendita di prodotti tipici liguri appunto, di artigianato locale, di prodotti di abbigliamento a prezzi scontati);

la Sicurezza: Genova rappresenta - nel panorama delle aree metropolitane italiane - una località relativamente sicura, occorre tuttavia lavorare ancora sulla "percezione della sicurezza", intendendo con questo l'eliminazione delle zone di degrado, in senso lato, che ancora punteggiano l'area del centro storico. Incuria e abbandono sono infatti la causa principale della sensazione d'insicurezza che, specie in chi visita per la prima volta la città, previene dal passaggio e, di conseguenza, dalla fruizione dei servizi, ivi compresi gli esercizi commerciali presenti su quest'ultimo.

Altro elemento da considerare è certamente la presenza e la visibilità delle Forze dell'Ordine a presidio del territorio, in questa direzione l'implementazione del Carabiniere di quartiere e la collaborazione interforze per la massima e capillare copertura delle zone turistiche della città risultano fondamentali;

la Vivibilità Cittadina: la politica di riqualificazione urbana attuata dall'amministrazione comunale risulta un'evidente volano per la crescita commerciale della città e fornisce una naturale accoglienza turistica. Il rilancio urbano è stato ed è attuabile grazie ad una corretta programmazione sia degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, sia grazie ad una oculata comunicazione e gestione degli eventi culturali che hanno fatto in questi ultimi anni da cornice al rilancio strutturale di Genova. È necessario, a questo punto, creare una cabina di regia nella quale sia prevista la concreta possibilità di scambi d'informazioni utili allo sviluppo generale di tutte le componenti d'attrattiva turistiche (informazione ai turisti in arrivo, aperture museali, aperture commerciali). I dati rilevano come questa attività sia necessaria allo sviluppo di questo comparto. A sostegno di quanto sopra è d'obbligo evidenziare che la regione Liguria ha un tasso di occupazione all'interno del settore terziario pari a due terzi del totale, dato che evidenzia anche quanto è e sarà necessaria una formazione volta alla riqualificazione e ricollocazione delle risorse umane;

i Percorsi: la questione logistico-organizzativa è ovviamente un tema centrale per qualsiasi politica dell'accoglienza. In tal senso la costruzione di percorsi turistici ad hoc, all'interno di aree d'interesse, può consentire alle iniziative messe in campo entro le suddette di prendere campo e decollare. I percorsi infatti, oltre ai vantaggi organizzativi di semplicità ed adattabilità, consentono la concentrazione delle iniziative in ben delimitate zone. In questo modo è possibile anzitutto premiare - e quindi favorire - le aperture festive, grazie al passaggio garantito di pubblico ed al conseguente immediato ritorno economico; in secondo luogo, si consente così la turnazione degli esercizi aperti, che vengono messi in condizione di programmarla sulla base degli itinerari individuati; da

ultimo, è resa palesemente più facile l'identificazione ed il relativo posizionamento dell'offerta;

la Concertazione: tutte le attività e le azioni messe in campo per l'accoglienza croceristica devono essere necessariamente improntate alla concertazione tra i diversi soggetti attori. Occorre infatti canalizzare le risorse e coordinare gli sforzi in un'unica direzione.

È pertanto opportuna la costruzione di una "cabina di regia" che abbia la chiara e precisa funzione di strumento, ove tutti abbiano un ruolo definito, obiettivi comuni e siano messi nelle condizioni di poter liberare le proprie risorse, nonché di generare nuove sinergie.

Bisogna assolutamente evitare, come è purtroppo capitato in passato, di dare vita ad una sovrastruttura. Quest'ultima finirebbe inevitabilmente per diventare un inutile aggravio dei costi ed un ostacolo all'efficienza e alla rapidità dell'agire collettivo.

Daniela Picco

Marketing Manager, MSC Crociere, Genova

MSC Cruises

Market analysis

Far from the world economical situation cruise industry is not really suffering any crisis. Since 2003 cruise market is costantly growing up yearly.
New interesting markets: Asia and East Europe

The STRENGTH of a Large Group

MSC Cruises: a division of the MSC Group
MSC = Mediterranean Shipping Company
Over 275 Cargo Vessels
7.5 MM containers shipped in 2005
Private, Family Owned

About the MSC Group

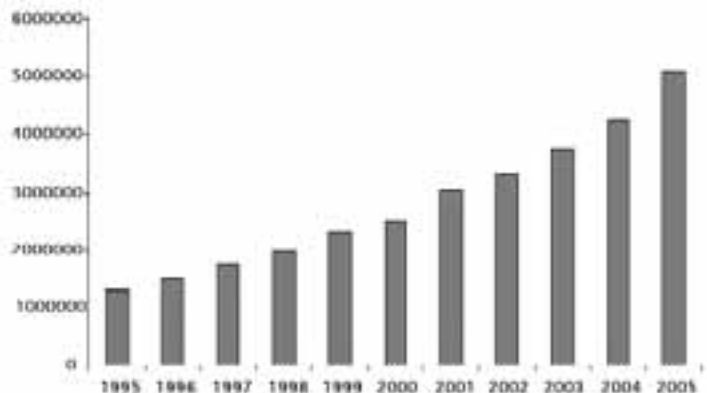
Founded in 1970
Second largest container carrier in the world
25,000 employees 10,000 of which are Italians
Stable, solid & experienced

Bringing your vacation spots closer everyday...

SNAV: #1 Speed Ferry Company in Europe
Fastest growing in size and transportation capacity
Over 3,4MM passengers in 2005

Market analysis

TRAFFICO CROCIERE NEL MEDITERRANEO
(fonte Cemar Agency Network)



MSC Cruises Worldwide

28 Offices Worldwide Global Headquarters in Naples, Italy

Outlook on MSC's Future

2 NEW Ships Under Construction: MSC MUSICA & MSC ORCHESTRA

MSC Fleet totals 9 Vessels by 2007

GRT 89,600 Total PAX 3013

Cabins 1,275 Speed 23 knots

Balconies 827 Length 965 feet

Built at the Chantiers de l'Atlantique

Delivery in June 2006 & Spring 2007

1,000 crew members

80% balcony

Panamax ships

MSC Cruises Worldwide



MSC Cruises in Italy



The future

2 vessels coming in 2008 and 2009

Lenght	333,330 mt
Width	37,920 mt
GRT	133.500
Total cabins	1650
Cabins with balcony	1263
Passengers	3887

MSC Musica

Total lenght	293,800 m
Width	32,2 m
Pescaggio	7,70 m
Gross tonnage	89600 t
Potenza max	58 mw
Potenza propulsione	2 X 17,5 mw
Velocita' max	23 nodi
Bow thrusters	3 X 2000 kw
Aft thrusters	2 X 1400 kw
Numero cabine PAX	1275
Cabine esterne	1000 (78%)
Esterne con balcone	827 (65%)
Numero letti PAX	2250
Pullman Bed	463

Sistema di propulsione

Diesel elettrico costituito da 2 motori sincroni da 17,5 mw a 158 rpm.

Sewage

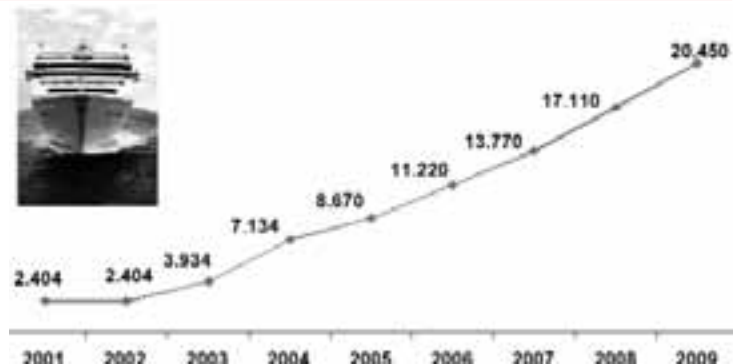
La nave è provvista di impianto di trattamento di acque grigie e acque nere e la possibilità di ritenere a bordo tutto il quantitativo per un massimo di 48 ore.

Outlook on MSC's Future

7 fold MSC Cruises increase in Double Occupancy Berth Capacity during 9 years time

10 fold MSC Cruises increase in Passenger Capacity during 9 years time

Outlook on MSC's Future



MSC product

Product & packaging design
Elegant and fine ships
Italian style and design
Warm hospitality
Mediterranean top quality food
top quality service
wide and various itinerary choice

Itineraries

Western Mediterranean out of Genoa
March-Oct 7 nights – Nov 11 nights

Advertising Investment

Total Marketing Budget 2006:

Europe:	33.750.000 Euro
USA:	9.000.000 Euro
Rest of the World:	2.250.000 Euro
Total:	45.000.000 Euro

MSC Cruises awards

In 2004 MSC LIRICA awards the first chart in the 4 star ships sailing in the Mediterranean Sea from the most famous cruise shipping guide worldwide: the Berlitz Guide.

MSC Cruises awards the Quality certifications ISO 9002 and VISION 2000 received by RINA in february 2004: this certification confirms the leadership of msc cruises for the best Italian hospitality.

MSC Cruises receives one more award from USPHS United States Public Health Service.

The score is assigned by evaluating the total dedication, constant training, understanding and professionalism by the Company, its Officers and its crew.

Of the 480 ship inspections since January 1st 2004, until July 1st, 2005 only 18 ships including MSC LIRICA scored 100 points.

Brandy Identity

MSC Cruises' image WorldWide: Beauty, Elegance, Italian...

Itineraries



Crociere, business per le città portuali

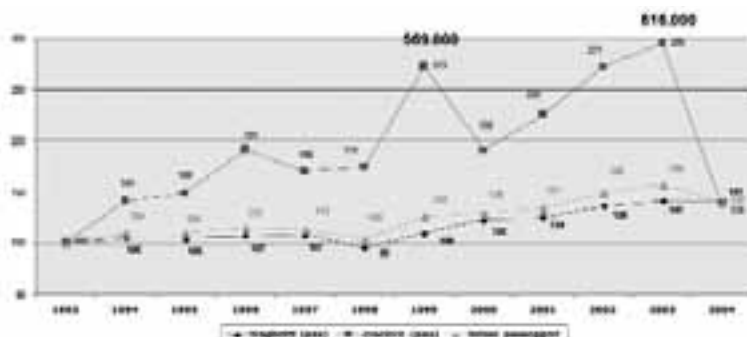
Per il quinto anno consecutivo l'IIC ha realizzato uno studio che mira ad indagare il comportamento dei crocieristi cosiddetti free in transito nel porto di Genova, cioè coloro che non acquistano i tour proposti a bordo direttamente dalle compagnie, ma preferiscono effettuare l'escursione a terra in maniera autonoma.

L'obiettivo dello studio è quello di determinare la rispondenza dell'offerta della città rispetto alle aspettative dei crocieristi individuando le mete e le attrazioni turistiche maggiormente visitate (abbinate al livello di soddisfazione che ciascuna di esse offre al visitatore), ma soprattutto l'ammontare delle spese effettuate con una ripartizione per tipologia - ingresso in musei, attrazioni turistiche, shopping, ristorazione -.

L'impatto economico generato, considerando soltanto le spese a terra dei crocieristi, comincia a rappresentare importi di tutto rispetto, anche se si è ancora lontani dal potenziale del fenomeno. In molte occasioni le città-porto non sono ancora sufficientemente preparate a questa nuova tipologia di turisti, con poco tempo a disposizione, talvolta scarsa conoscenza dell'offerta artistico culturale della città, sempre più numerosi e anche sempre meno disposti a spendere grandi cifre, data la tendenza in atto nel comparto che, negli ultimi anni, privilegia i grandi numeri in termini di passeggeri. Le ricadute economiche complessive si generano quindi sulla base del modello, bassa spesa media individuale moltiplicata per un numero di passeggeri sempre più alto, che sbarcano tutti insieme e spesso in città non ancora attrezzate a tale nuova tipologia di clienti.

I dati rilevati dall'indagine dell'IIC relativi alla ripartizione della spesa media effettuata da ciascun crocierista sono rappresentati per il 62% da shopping, per il 48% da visite e svaghi, per il 59% da ristorazione, e per il 7% da altre spese (in prevalenza di trasporto).

Andamento passeggeri nel Porto di Genova 1993 - 2004

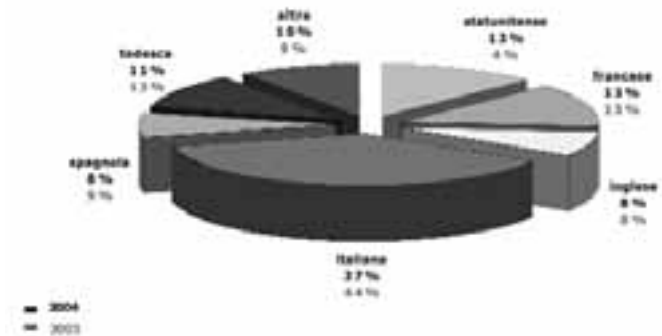


L'andamento della spesa media per ciascun crocierista rispecchia il fenomeno sopradescritto.

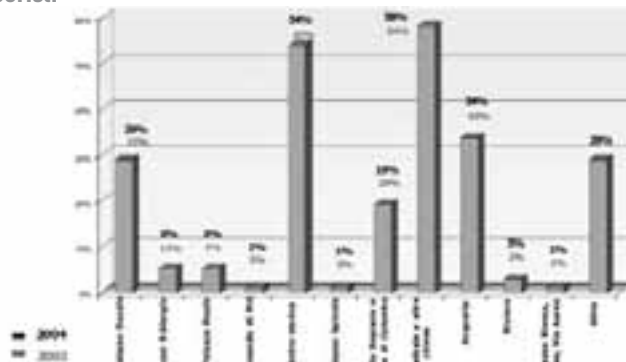
Nel caso di Genova, che ha avuto molte toccate di navi nei giorni festivi, la spesa a terra è stata sicuramente ridotta dal fatto che gli esercizi commerciali delle città spesso sono rimasti chiusi la domenica; soddisfacenti sono stati i risultati di alcune iniziative attivate per ridurre questo inconveniente da parte degli organismi preposti all'accoglienza dei crocieristi.

A questo punto appare spontaneo porsi una domanda. In un mercato, fino ad oggi, trainato dall'offerta nel quale le previsioni del numero di navi in continuano a crescere fino a che punto le nostre città saranno in grado di "assorbire con profitto" e non subire il fenomeno?

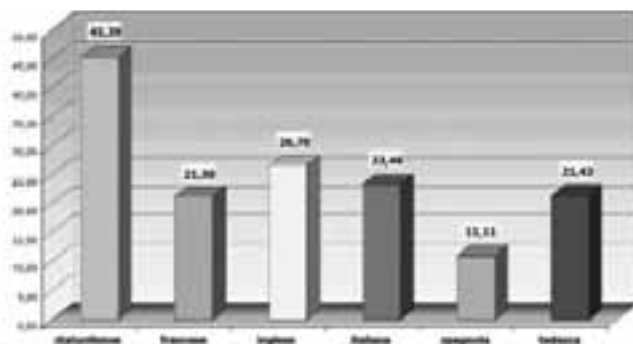
Nazionalità dei crocieristi ed età



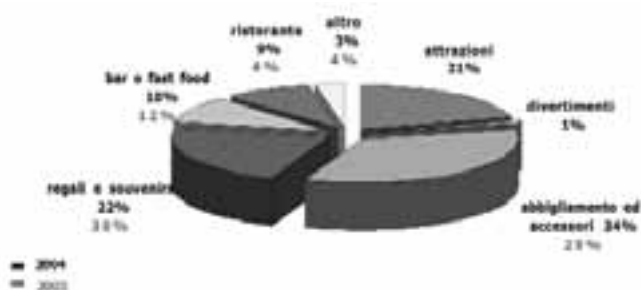
Luoghi maggiormente visitati dai crocieristi



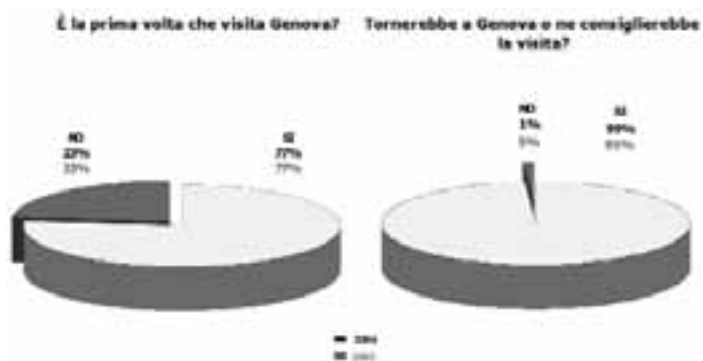
Spesa media sostenuta da ciascun crocierista nel 2004 distinta per nazionalità in euro



Ripartizione dettagliata della spesa complessiva effettuata dai crocieristi intervistati



Percentuali di visita in città



Cruzeiros Turísticos em Lisboa

Lisboa foi, tradicionalmente, um importante porto no transporte regular de passageiros. Dos registos de 1883 constam já 96953 tripulantes e passageiros. Essa situação reforçou-se progressivamente, com relevo a partir de 1918, devido à melhoria das condições então oferecidas aos passageiros e navios. No período da Segunda Guerra Mundial, devido ao não envolvimento de Portugal, Lisboa tornou-se um porto de passagem obrigatória na Europa. Mesmo depois de o avião ter absorvido definitivamente o transporte regular de passageiros nas médias e longas distâncias, o porto manteve essa função, que só viria a extinguir-se com o fim das Colónias, na década de 70.

Hoje em dia, Lisboa é um dos mais importantes portos de cruzeiros na fachada Atlântica europeia.

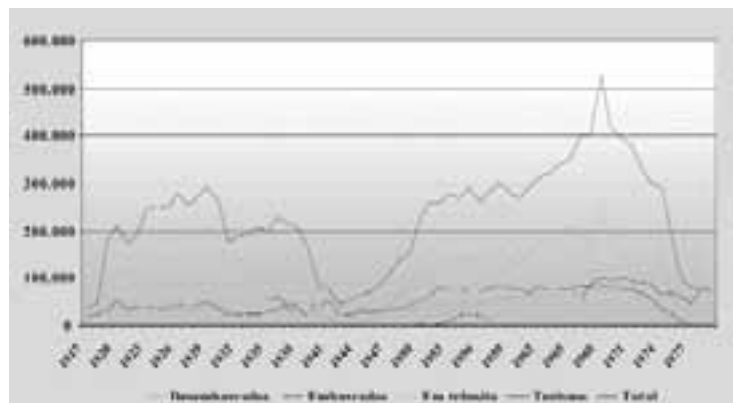
Devido à sua posição geográfica, Lisboa é integrada em vários itinerários-tipo, nomeadamente:

- navios em cruzeiro na zona do Mediterrâneo Ocidental;
- navios nos circuitos das ilhas Atlânticas e do Norte de África;
- navios em viagens de reposicionamento para o Norte da Europa ou vice-versa para o Mediterrâneo;

mais esporadicamente, e sobretudo na Primavera e no Outono, navios em viagens de reposicionamento, mas desta vez dos EUA ou do Brasil para a Europa ou vice-versa.

Além disso, o porto tem uma excelente acessibilidade marítima durante todo o ano (estuário amplo e abrigado) e infra-estruturas com capacidade para receber grandes navios.

Lisboa foi um importante porto regular de passageiros (1917-1977)



Lisboa tem actualmente três gares marítimas de passageiros: a mais recente decorre da adaptação de antigos armazéns de carga (Cais de Carvão) – St^o Apolónia (1995); as outras duas, Alcântara e Rocha do Conde d’Óbidos, com mais de cinco décadas de existência, sempre foram gares de passageiros. Estas, construídas segundo traço do Arqto Pardal Monteiro e decoradas, no átrio do 2^o piso, com frescos de Almada Negreiros, tornaram-se um ex libris do porto. Mais recentemente, foram objecto de intervenções de modernização, possibilitando às infra-estruturas de cais hoje existentes a recepção de vários navios em simultâneo, com a prestação dos necessários serviços portuários.

Conhecida pela sua beleza, clima ameno e hospitalidade, Lisboa possui, ainda, uma grande riqueza histórica, cultural e gastronómica, dispendo também de boas ligações aéreas às principais capitais europeias e de uma excelente oferta hoteleira.

Ser a cidade-capital confere também a Lisboa o grau de notoriedade internacional que em geral é exigido a um local de escala de qualquer navio de cruzeiro, e, para além disso, a cidade em si mesma e os arredores, a uma distância compatível com o tempo de estadia dos navios, têm numerosos pontos de interesse para o programa turístico em terra. Este aspecto é particularmente importante para os fly-cruise, já que, após uma viagem longa de avião (quando a origem é os EUA), os passageiros querem em geral permanecer algum tempo em terra.

Navios em cruzeiro no Mediterraneo Occidental e Ilhas Atlânticas e do Norte de África



Navios em viagens entre o Norte da Europa, Mediterrâneo e os EUA ou o Brasil e a Europa



As revistas da especialidade, a propósito de Lisboa, usualmente salientam como factores positivos:

- a existência de um aeroporto com boas ligações internacionais;
- a grande capacidade hoteleira;
- a possibilidade de, pela sua localização, poder ser incluída em vários itinerários de 7 dias;

a existência de gares marítimas espaçosas, dentro da cidade, com todos os serviços necessários;

património histórico e cultural da cidade próximo das gares marítimas, num país que é o mais antigo da Europa;

a possibilidade de um programa em terra diversificado, sendo os destinos mais requisitados: Cascais, Sintra, Óbidos, Fátima e, a sul, a Arrábida;

o clima ameno e a hospitalidade.

Em 2004 registaram-se no porto de Lisboa 270 escalas de navios de cruzeiro, a que corresponderam 241557 passageiros, dos quais 17809 embarcados, 17464 desembarcados e 206284 em trânsito.

Estes valores colocaram-no nos primeiros lugares entre os mais de 80 portos que constituem a Cruise Europe – associação de que é membro e que integra a maioria dos portos europeus da fachada ocidental, isto é, os que se situam desde o Cabo Norte ao estreito de Gibraltar.

Porto	País	Escalas	
S. Petersburgo	Rússia	303	
Lisboa	Portugal	270	
Copenhaga	Dinamarca	264	
Tallin	Estónia	230	
Bergen	Noruega	222	
Helsínquia	Finlândia	208	
Southampton	Inglaterra	205	<i>Dados referentes a 2004</i>

Principais portos de cruzeiro



A nível nacional, o porto de Lisboa detém o primeiro lugar relativamente a escalas. Num mercado que totalizou 673 escalas, em 2004, Lisboa captou 40%. Relativamente ao movimento total de passageiros, que em 2004 foi de 639886, Lisboa deteve o 2º lugar, cabendo ao porto do Funchal a primeira posição. A distribuição por meses mostra que em Lisboa há uma considerável concentração entre Abril e Outubro, e que, dentro deste período, se dá uma quebra a partir de finais de Junho até ao início de Setembro, o que se explica pelo facto de ser nestas datas que, respectivamente, os navios saem do Mediterrâneo para a Europa do Norte, para usufruir das oportunidades de um Verão curto, e vice-versa.

Dada a sazonalidade do tráfego de cruzeiros, o porto tem vindo a afectar os espaços disponíveis nas gares marítimas (e até os terraplenos adjacentes) a outros usos: “usos permanentes” – instalação de associações e de empresas do sector portuário, sempre seleccionadas pela sua representatividade sectorial, dada a dignidade dos edifícios em causa; e “eventos temporários” de cariz cultural ou apenas social.

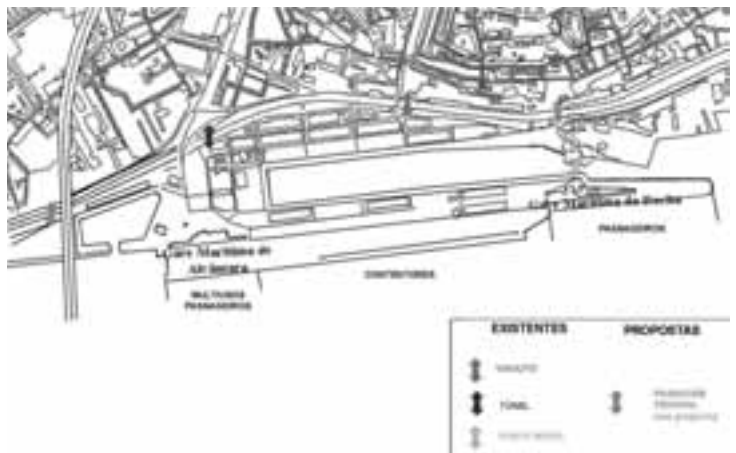
A partilha de utilização destes espaços, para além de ter um efeito equilibrador em termos económicos, contribui também para uma melhoria da relação cidade-porto, até porque se tem praticado uma política diferenciada de taxas conforme o tipo de instituição e natureza da ocupação, promovendo, por este meio, e em prol da referida relação, algum mecenato, sobretudo em relação a instituições de ensino e manifestações culturais.

Esta lógica de complementaridade e rentabilização está também presente no ordenamento de uma envolvente (na área portuária) com capacidade de atracção para os visitantes.

A recuperação das frentes ribeirinhas já efectuada, ao criar um conjunto de espaços comerciais e lúdicos, agradáveis para o turista que prefere não se integrar em visitas programadas, insere-se também nessa perspectiva.

O sector dos cruzeiros é um dos que maior impacte tem no desenvolvimento sócio-económico da grande Lisboa devido ao seu elevado efeito multiplicador no que se refere aos impactes indirecto e induzido na economia da região e mesmo do país.

Ligações na zona de Alcântara/Rocha



Além disso, é por todos reconhecida a importância do sector dos cruzeiros para um maior protagonismo das cidades portuárias, sendo inegável que o desenvolvimento desta actividade, no porto de Lisboa, tem contribuído, de forma significativa, para a internacionalização da cidade, facto que nos leva a procurar oferecer serviços de maior qualidade a um mercado cada vez mais exigente, prevendo-se, para breve, a criação de um novo terminal de cruzeiros, moderno e eficiente, que, pela sua localização, entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco, garantirá uma melhor relação dos turistas com a cidade.

À luz das novas tendências mundiais segundo as quais as gares marítimas se estão a transformar, cada vez mais, em pólos de lazer e de comércio, contribuindo para a valorização de porto enquanto destino de cruzeiro, pelo seu conforto e atractivos, o projecto do novo terminal de cruzeiros do porto de Lisboa contempla, na sua envolvente, a criação de um conjunto de espaços lúdico-comerciais que lhe permitirão uma maior rentabilização, colmatando, assim, os problemas inerentes à sazonalidade deste tipo de tráfego em Lisboa.

Tres terminais de cruzeiros



Novo Terminal de cruzeiro Jardim do Tabaco



Isabel Déniz de León

Alcaldesa, Ayuntamiento de Arrecife, Lanzarote (Islas Canarias)

Arrecife, Lanzarote

Arrecife es la capital de Lanzarote, la más oriental de las Islas Canarias. Sus señas de identificación aparecen por primera vez en planos y cartas marinas de Angelino Dulcert en 1339 en el que puede verse sobre la isla un cruz de gules sobre un campo blanco, escudo de armas de la República de Génova. Se denomina a esta isla, en un rótulo adyacente, Lanzaroturs marocellus, apellido latino que corresponde a la familia genovesa de Malocello.

Lancelotto o Lanzarote Malocello estuvo en la isla allá por 1312 viviendo en ella al menos veinte años y dando nombre a la misma, es por tanto, el topónimo de la isla una herencia genovesa. Y la presencia en ella de Lancelot, puesta en boca y cartografía de la época, vendría a significar el interés de futuros navegantes en visitarla.

Como Alcaldesa de Arrecife me congratulo en estar hoy aquí y conocer directamente la ciudad que hace tantos siglos dejó impresa en la cartografía de Lanzarote sus señas identificativas.

Arrecife es desde el principio de esta odisea europea en el Atlántico el puerto natural con mejores condiciones de la isla y de Canarias en general. De hecho se ha dicho y se dice que Arrecife nació primero puerto y luego ciudad, y es el puerto ahora quien desea integrar a la ciudad.

Arrecife



Jean de Bethencourt, caballero normando que junto a Gadifer de la Salle inicia la conquista y posterior colonización, tras regresar de la isla a Sevilla remitió desde allí una fragata con víveres y gente de socorro que llegó al Rubicón la víspera de Pentecostés de 1402, la misma que salió para España algunos meses después, efectuando su salida desde el Puerto de Arrecife, siendo ésta la primera ocasión que se haya mencionado en la Historia. Lo cierto es que, desde ese momento, Arrecife iba a jugar un papel importante en el desarrollo de la isla, convirtiéndose con el devenir del tiempo en la capital insular.

Las excelencias de este puerto, formado por una diversidad de barreras naturales que lo protegen, no han pasado desapercibidas por los marinos y viajeros. El frente de Arrecife lo forman dos puertos, el de Naos y el de Arrecife, llamado también este último en la antigüedad "Puerto Caballo". George Glas en 1767 lo define como el mejor puerto de Canarias, diciendo de Naos que por sus características de abrigo puede albergar una flota protegida de la furia de los elementos y de la vista de las flotas enemigas siendo muy apropiado para carenar las embarcaciones.

Lo más importante de esta peculiaridad orográfica y de su innegable belleza es que Arrecife ha mantenido en su litoral prácticamente el mismo paisaje marítimo que tenía cuando apenas era un pequeño enclave, salvando, eso sí, los actuales y modernos puntos de atraque que lo hacen merecedor de ser una de las ciudades canarias que más visitas de cruceros recibe.

La historia de Arrecife es la historia de su puerto, pues ayudó a mantener en pie a una isla que hasta transcurridos los años 60 del reciente pasado siglo no tenía resuelto el problema del agua potable. La bahía de Arrecife y Puerto de Naos albergaron la flota artesanal pesquera más importante y numerosa de Canarias.

Una flota que operó en las vecinas aguas africanas y estableció una relación significativa con diversos enclaves del continente, especialmente con Marruecos, Mauritania y Senegal. La navegación y especialmente la pesca formalizó en Arrecife los perfiles de identidad y cultural más relevantes.

Arrecife y su puerto



La cultura porteña que por naturaleza está en constante relación con el exterior, diseñó una ciudad abierta, solidaria y dispuesta a recorrer el camino de la modernidad sin menoscabo de todo aquello que ha venido siendo su bagaje histórico.

Le debe Lanzarote a Arrecife su modernización y los avances más importantes y mejor estructurados en el mundo del comercio, además de ser, hasta la actualidad, el principal espacio administrativo de la isla y el centro de operaciones económicas. Papel que juega como capital insular y como el mayor enclave social, representación también de los intereses globales de Lanzarote.

Dejando ya de lado este recorrido por lo que ha sido la historia de Arrecife como puerto y ciudad podemos pasar a describir la situación geográfica.

Conexión puerto y ciudad



Plan Especial de Ordenación



Las Islas Canarias se ubican en el Océano Atlántico. Situadas en la región africana a 1100 km de Europa (Península Ibérica) en el paralelo 27 zona subtropical, a unos 100 km de África en el punto más cercano. Arrecife es la capital de Lanzarote la más oriental de las Islas Canarias.

La Autoridad Portuaria propone en su Plan Director de Infraestructuras del Ayuntamiento de Arrecife la ordenación general en la actuación Puerto Ciudad. Es un instrumento urbanístico que busca estudiar el encaje urbano de los proyectos en las ciudades que los acogen.

En este marco se establece un concurso de ideas para el desarrollo de la actuación Puerto Ciudad en Arrecife con el fin de obtener una propuesta ganadora que sirva de referencia y al tiempo como directriz para la ordenación de una parte de la zona portuaria localizada en el borde marítimo de la ciudad de Arrecife, consiguiendo la transformación hacia el uso urbano del sector portuario, señalado en el área de intervención. (Castillo de San José y Muelle Comercial Antiguo).

Se trata de concentrar la ubicación y tamaño de los volúmenes edificativos. Estos objetivos se recogen en el Plan Especial del Puerto de Arrecife y el Plan General de Ordenación.

Por tanto el objetivo de todas estas actuaciones no es otro que pretender poner a disposición de los ciudadanos la posibilidad de disfrutar de esta zona del borde marítimo, de poder establecer un contacto físico con el mar y con el puerto a través de una serie de actuaciones urbanísticas de alto nivel, que prioricen ante todo la calidad ambiental y paisajística y que consigan estar debidamente conectadas a la ciudad. Esto implica un desarrollo del espacio portuario con actuaciones que introduzcan una mejor diversificación de actividades de índole: cultural, ocio, lúdico, comercial y servicios, que en sí mismas además, constituyen un atractivo turístico, principal fuente de ingresos de Arrecife.

Proyecto



Estas actuaciones deben poder generar espacios para el encuentro entre la ciudad y el puerto, cualificar la calidad urbana de Arrecife y dotar a la ciudad de una nueva centralidad, conjugando su pasado histórico con su naturaleza geográfica y sus infraestructuras portuarias además de resolver el problema de la conexión viaria del puerto, facilitando la movilidad tanto de los habitantes de la ciudad como la de los miles de visitantes que llegan a nuestro puerto a través de los grandes cruceros.

Será necesario establecer un estudio de accesos y mecanismos peatonales y de tráfico rodado con los sistemas del frente marítimo y la marina náutica deportiva.

Para lograr la transformación al uso urbano de ese sector portuario que tiene una posición estratégica en la ciudad de Arrecife, será necesario acercar y conectar el tráfico de cruceros al núcleo urbano, mejorar la comunicación y relacionar e integrar los puertos en los espacios urbanos que los acogen.

Los condicionantes básicos para lograr estos objetivos pasa por una reordenación de los usos de las distintas áreas cosmopolitas, evitando interferencias y optimizando las instalaciones ya existentes, mejorando la calidad de las instalaciones y servicios, mejorando la operatividad y prestaciones del servicio del puerto, buscando la adecuación de accesos y conexión a la red viaria, y potenciando nuevos usos, la regeneración de zonas degradadas y la recuperación de zonas infrutilizadas.

Para la consecución de estos objetivos no hay que perder de vista que se deberá minimizar los efectos perjudiciales sobre áreas medioambientales tan sensibles como las que bordean la ciudad de Arrecife e integrar y mejorar la relación Puerto Ciudad.

Intervención en el concurso Puerto Ciudad



Indrit Puteci

Director, Department for Foreign Affairs & Development Coordination,
Durrës Municipality

IONAS Project Presentation

Main Features

The IONAS Project – Ionian and Adriatic Cities and Ports joint Cooperation aims at improving the cooperation among ports and between ports and cities in the Adriatic and Ionian area by:

- sharing experience in the implementation of INTERREG projects
- facilitating the participation of partners from new Member States and from new neighbouring countries in Interreg programmes
- developing common actions in the fields of transport&logistics and environment with a learning by doing approach

Financial Aspect & Project Duration

Total cost of the Project: 980.000,00 euro

ERDF contribution: 420.000,00 euro

EU partners funding : 420.000,00 euro

Non-EU partners funding: 140.000,00 euro

Duration of the Project

30 months (1/05/04 – 31/10/06)

The Partnership

One of the key elements of the IONAS Project lays in its large Partnership, which includes 24 public and private/technical actors in the Adriatic and Ionian area, both from the EU and from Neighbouring Countries, as well as 3 Networks of Ports and Cities, acting as subcontractors:

UE Partners

City of Venice (IT) LEAD PARTNER; International Centre Cities on Water (IT); Eurosportello Veneto (IT); OkoB. Plan Wien (AU); City of Ancona (IT); City of Bari (IT); City of Brindisi (IT); City of Pescara (IT); City of Thessaloniki (EL); City of Koper (SI); Port Authority of Venice (IT); Port Authority of Bari (IT); Port Authority of Brindisi (IT); Port Authority of Gioia Tauro (IT); Port Authority of Thessaloniki (EL); Port Authority of Corfu (EL); EIC Koper (SI)

Neighbouring Countries Partners

City of Split (HR); City of Bar (Serbia&Montenegro); City of Durres (AL); Port Authority of Split (HR); Port Authority of Dubrovnik (HR); Port Authority of Bar (Serbia&Montenegro); Port Authority of Durres (AL)



Subcontractors

Forum of Adriatic and Ionian Cities; Marco Polo System GEIE; Adriatic Ports Community

Overall Objectives

Improving the INTERREG Community performance and promoting the involvement of new actors in the INTERREG Community Initiative by:

- Dissemination of Know-how on Interreg project management
- Assessment of the needs and problems that Partners from new EU Countries and from Neighbouring Countries face when they participate in Interreg Community Initiatives

Specific Objectives

OBJECTIVE 1

Better transport and logistics services in ports.

OBJECTIVE 2

Improvement of the environment impact of port activities and promotion of a sustainable development.

OBJECTIVE 3

Joint cooperation among ports and cities.

Actions

In order to achieve each specific objective, the project foresees the realisation of three main actions:

ACTION 1

Development of a Port Community which cooperates and works in order to give efficient and effective answers to the demand for the mobility of people and goods within the Adriatic and Ionian area.

Progress report

Setting up of a database on port facilities and infrastructures, to be used as a common platform for the exchange of information, the development of networking activities among ports and the elaboration of new project ideas to be submitted in future Interreg call for proposals by IONAS partners and/or new actors from the Adriatic and Ionian area.

Next Steps

Database implementation and possible involvement of new actors in the IONAS community.

ACTION 2

Awareness raising process on the EMAS certification – Eco-Management and Audit Scheme – aimed at Adriatic and Ionian Ports and Cities.

Progress report

Distribution among the Ports involved in the project of a preliminary survey with the aim of collecting data on the environment impact of port activities in their surrounding area.

Organisation of three National Technical Workshops on the Environmental Management System, held in Ancona, Bar and Thessaloniki.

Next Steps

Definition of guidelines for a sustainable management of port activities (ECO-MAPS) for each IONAS Partner

Realisation of an EMS-IONAS handbook

Definition of a IONAS environment quality label

Organisation of the last National Technical Workshop in Koper

ACTION 3

Creation of a permanent Forum for Ionian and Adriatic Cities and Ports and definition of new project ideas for the next Interreg Programming Period 2007-2013.

Progress report

Distribution and collection of an Interreg questionnaire among the Project Partners

Approval and subscription by the Project Partners of the Declaration "Towards the New Cohesion Policy 2007 – 2013", to be addressed to the EU Commission

Definition of new project ideas to be submitted in future Interreg call for proposals

Implementation of the IONAS website

Production of information leaflets and newsletters about the project activities

Next Steps

Further work on the definition of new project ideas

Further implementation of the IONAS website

Promotion and dissemination activities

Expected Results

RESULT 1

Better information, communication and cooperation between ports and cities.

RESULT 2

Definition of common challenges on transport, logistics and environmental protection (sustainable development).

RESULT 3

Recommendations for the design of the future phase of the INTERREG Community Initiative.

RESULT 4

Definition of project ideas to be submitted within the INTERREG Community Initiative.

Project Extension

The IONAS Partners are presently submitting a project extension of 5 months to the INTERACT Secretariat, with the aim of further developing the following 3 actions:

→ The enlargement of the Project Partnership to two new actors, namely:

1. the Port of Koper, which will set up a City-Port Integrated System with the City of Koper, thus reinforcing the presence of a Partner from a New Member Country.

2. AICCRES - Italian Association of the Council of European Municipalities and Regions - as a technical Partner specialised in organising training courses

→ The organisation of the Conference "Structural Funds 2007 - 2013: perspectives on the new Priority 3 European Territorial Cooperation"

→ The organisation of online training courses about the management of future INTERREG projects, in charge of AICCRES and addressed to the Project Partners

(The announced extension has been accepted in January 2007)

Fausto Arroyo Crejo

Director, Autoridad Portuaria de Sevilla

Sevilla, cruceros en ciudad

Introducción

El puerto en la ciudad

Sevilla, ciudad de larga tradición portuaria

El puerto nació en el Arenal y se desarrolló en San Telmo y Delicias

Reflexiones

El puerto

Características del mercado

Estabilizado en 3.000 pasajeros en 25 escalas

Tráfico de escala

Potencial hasta 100.000 pasajeros

Análisis

Sobrecoste de la escala

Carencia de producto/puerto diferenciado

Cercanía al núcleo de atracción (CHA)

Desarrollo Sostenible



Plan de acción

Optimización de costes

Desarrollo de producto diferenciado

Fase 1

La visita comienza en el barco

Integración del muelle en el CHA

(Puerto de las Delicias)

Fase 2

Ámbito Ría del Guadalquivir

Marismas/Doñana

(Puerto de Doñana)

La ciudad

Ámbito físico

Superficie de 100.000 m²

800 m de frente de agua

Desnivel de 5 metros

Cualificación

Último retazo del Conjunto Histórico Artístico susceptible de ser urbanizado

Incluido en el Parque de María Luisa, activo turístico de primer orden

Declarado Bien de Interés Cultural

Ribera del río (calle ancha de Sevilla)

El acuerdo

Los acuerdos sobre los elementos del diseño

Crucelistas

Carácter portuario

Singularidad

Llegada al CHA

Integración plena en el parque de María Luisa

Espacio libre de paseo

Espacio cualificado

Espacio Público equipado

Ocio cualificado

Espacio "vivo"

Arquitectura de continuidad

El ciudadano pasea

El puerto en la Ciudad, 1960-1977-2000



El consenso

Proceso y principales hitos

Revisión PGOU (1989)	No	Planteamiento
PE Puerto (1994)	No	Parámetros de diseño macro
PE Puerto Delicias (2003)	Si	Parámetros de diseño de detalle
Proyecto urbanización (2004)	Si	Construcción
Inicio explotación (2006)	Si	El ciudadano pasea

Diseño-Acuario Nuevo Mundo



El diseño - Elementos



Enrica Capretti

Responsabile Commerciale e Marketing, Venezia Terminal Passeggeri

Una risorsa per la città

Il Porto Passeggeri di Venezia tra tradizione marinara e innovazione

La grande tradizione marinara che ha reso Venezia per secoli regina incontrastata dei traffici commerciali dell'Adriatico e accesso privilegiato all'Europa continua oggi rinnovata grazie al suo Porto Passeggeri. Una realtà che negli ultimi anni ha registrato significativi cambiamenti in risposta alle crescenti esigenze della domanda turistica internazionale.

Il Porto oggi

Attualmente, il Porto Passeggeri di Venezia si estende su una superficie complessiva di area a terra di oltre 260.000 mq di cui 21.000 coperti, nonché di area a mare di 156.000 mq (bacino di Marittima). La Venezia Terminal Passeggeri S.p.A¹, società creata dall'Autorità Portuale di Venezia nel 1997 per promuovere e incrementare il traffico passeggeri, dispone oggi di circa 3.833 metri lineari di banchine e di quattro terminal², che assicurano l'ormeggio e lo svolgimento regolare delle operazioni di sbarco/imbarco di navi da crociera, navi traghetto e aliscafi. Sette ormeggi di circa 45m ciascuno (Riva San Biagio, Riva Sette Martiri, San Basilio) e nove ormeggi fra le "briccole", di fronte alla Punta della Salute, consentono invece lo stazionamento di yacht.

Dispone inoltre di ampi parcheggi per auto, bus e veicoli commerciali³ che unitamente all'efficiente connessione acqua-gomma-ferro agevolano la circolazione dei passeggeri in partenza e arrivo⁴.

Il porto di Venezia



Nel Porto Passeggeri di Venezia operano oltre 100 società specializzate, tra cui anche numerose agenzie marittime e turistiche, che offrono servizi di vario tipo alle navi: dalle riparazioni navali al rifornimento di carburante, dal servizio di dotazioni di bordo al servizio di carico-scarico trailer, dal servizio portabagagli all'organizzazione di tour e transfer a terra.

Sinergie con la Città e ricaduta economica

Dal 1997 anno di fondazione della Venezia Terminal Passeggeri S.p.A si è passati dai complessivi 708.047 passeggeri, suddivisi tra settore crociere⁵, traghetti e aliscafi, ai 1.365.375 del 2005 con una crescita del 93%.

Anno	1997	1998	1999*	2000	2001	2002**	2003	2004	2005
Crociere	206	227	98	200	308	332	450	405	447
Passeggeri	299.450	335.483	97.398	337.475	526.436	507.547	689.836	677.617	815.153
Traghetti	440	474	547	606	624	462	423	285	516
Passeggeri	331.950	365.207	361.296	468.026	415.541	389.635	340.970	251.502	446.376
Aliscafi	451	261	199	296	343	468	533	465	451
Passeggeri	76.647	58.514	43.514	67.738	80.819	93.011	93.407	108.336	103.846
Totale Toccate	1.097	962	844	1.102	1.275	1.262	1.406	1.155	1.414
Totale Passeggeri	708.047	759.204	502.208	873.239	1.022.796	990.193	1.124.213	1.037.455	1.365.375

*Nel 1999 il traffico passeggeri ha subito i contraccolpi della situazione politica nella ex-Jugoslavia

** Nel 2002 il traffico croceristico ha subito i contraccolpi dell'11 settembre 2001.

Distribuzione funzionale nel bacino del porto



Un risultato significativo che corona gli sforzi congiunti compiuti in questi anni dall’Autorità Portuale e dalla Venezia Terminal Passeggeri S.p.A per rinnovare il volto del Porto Passeggeri accrescendone e modernizzandone le infrastrutture. Il Porto Passeggeri di Venezia è una realtà dinamica in continua evoluzione, che in questi anni si è integrata sempre più nel territorio riuscendo a stabilire una stretta collaborazione con gli operatori pubblici e privati del territorio. Una collaborazione che ha saputo trovare un punto di equilibrio tra le esigenze della domanda turistica e la valorizzazione delle qualità intrinseche dell’offerta locale, consentendo in tal modo un posizionamento vincente di Venezia nel settore del turismo marittimo⁶.

Essendo infatti per 80% home port, ovvero porto di sbarco/imbarco, la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A ha dovuto porre in essere tutta una serie di infrastrutture e servizi che facilitassero il raggiungimento delle strutture terminalistiche e consentissero sia una piacevole sosta del passeggero all’interno dell’ambito portuale, sia la possibilità per l’utente di visitare comodamente la città lagunare ed il entroterra.

Il Terminal crociere di Venezia



All'interno dei vari terminal, è stata predisposta tutta una serie di attività commerciali mirate, in grado di soddisfare le esigenze più immediate del passeggero, quali aree bar, duty free, servizio autonoleggio, servizio lost & found, deposito portabagagli, sportello bancomat, minimarket. I punti informazioni nei vari terminal distribuiscono materiali promozionale in più lingue dedicato all'offerta turistica non solo di Venezia, ma anche del resto del Veneto.

Per quel che riguarda la zona esterna, la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A ha predisposto nel bacino di Marittima, per la precisione lungo la banchina Palazzo, tutta una serie di pontili galleggianti per l'attracco di taxi acquei, lanciazioni e battelli. L'implementazione di tali infrastrutture ha consentito alla Venezia Terminal Passeggeri S.p.A di instaurare una stretta collaborazione con alcuni operatori locali che si è tradotta fra l'altro nell'attivazione di collegamenti acquei di linea tra il Porto, l'Aeroporto e Piazza San Marco e nell'organizzazione di escursioni nella laguna e lungo la riviera del Brenta.

Per quanto riguarda i collegamenti a terra, la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A ha attivato in accordo con alcune agenzie marittime un collegamento con shuttle bus da e per Piazzale Roma. Il servizio, gratuito sia per i croceristi sia per i passeggeri dei traghetti, è operativo nei giorni in cui è prevista attività navale (per lo più il sabato, la domenica ed il lunedì) e consente ad esempio ai passeggeri che sbarcano di raggiungere in tutta tranquillità piazzale Roma⁷.

Non bisogna infine dimenticare che una percentuale altissima di croceristi, prima di partire in crociera o immediatamente al rientro, sceglie di trascorrere qualche giorno a Venezia, apportando un significativo contributo al turismo di fascia medio alta della città. Basti pensare che nel 2005 la ricaduta economica diretta su Venezia da parte del solo traffico croceristico è stata pari a euro 148.075.039⁸.

Cantiere nell'ex-chiesa di Santa Marta (un tempo magazzino portuale)



Il Porto Passeggeri può essere considerato un vero e proprio motore dell'economia veneziana e ciò non solo grazie alla sua attività navale. La stagionalità del settore crociere (da marzo a novembre) ad esempio ha indotto la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A in collaborazione con l'Autorità Portuale di Venezia a concepire nuove forme di utilizzo degli spazi terminalistici nei periodi tradizionalmente di bassa stagione. Le stazioni crociere sono state infatti concepite come strutture polifunzionali in grado di ospitare convegni e manifestazioni di carattere fieristico, quando non sono interessate da attività navale.

Da fine novembre a inizio marzo, il terminal 107/108 cambia radicalmente volto, divenendo sede di eventi di grande richiamo per la città e la regione quale ad esempio il "Salone Nautico Internazionale di Venezia" o il "Salone dei Beni e delle Attività Culturali", mentre il terminal 103 ospita meeting, convegni e convention di vario tipo.

L'organizzazione di simili manifestazioni necessariamente beneficia la realtà veneziana. È sufficiente pensare ai soggetti economici che un'esposizione fieristica è in grado di coinvolgere: alberghi, società di transfer, servizi di ristorazione, fioristi, società di allestimenti ecc.. Inoltre, arricchisce decisamente l'offerta turistica veneziana: durante lo svolgimento di eventi il Porto Passeggeri, zona ad accesso limitato, ritorna alla Città aprendo le proprie strutture alla comunità locale.

Sviluppi futuri

Da un punto di vista navale, seppur soddisfatto per gli ottimi risultati fino a qui raggiunti, il Porto di Venezia non può ignorare la concorrenza sempre più pressante di porti vicini e frontalieri che cercano di sfruttare le grandi potenzialità legate a questo comparto. In tal senso la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A ha già avviato una prima serie di interventi potenziativi, deliberando investimenti per circa 10 milioni di Euro. Nell'estate del 2006 sarà inaugurato un nuovo terminal crociere, il fabbricato 117. Nel 2007 il fabbricato 109/110 sarà operativo come parcheggio coperto portando a complessivi 1.250 i posti auto per i croceristi.

Per quanto riguarda gli sviluppi nel settore congressuale e fieristico, entro la fine del 2006 la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A disporrà di un ulteriore nuovo spazio ristrutturato nell'area di Santa Marta che potrà ospitare eventi in una cornice del tutto inusuale, mentre il già citato fabbricato 117 potrà accogliere manifestazioni fieristiche nei periodi di bassa stagione.

È fuor dubbio che alla luce di quanto precedentemente detto, l'implementazione di nuove infrastrutture e servizi consentirà di accrescere l'apporto economico che il Porto Passeggeri di Venezia dà alla città lagunare e al suo entroterra.

Note

1. La compagine societaria della Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. è costituita da: APV Investimenti S.p.A., Finpax S.r.l., SAVE S.p.A., Veneto Sviluppo S.p.A., Camera di Commercio di Venezia e Comune di Venezia.

2. I terminal gestiti dalla Venezia Terminal Passeggeri S.p.A sono i seguenti: il Terminal Traghetti 123 specializzato nei collegamenti comunitari e con l'Est Mediterraneo; il Terminal San Basilio che ospita, oltre a navi da crociera di media grandezza, mega-yacht e aliscafi high speed; i due Terminal Crociere 103 e 107/108 nella zona di Marittima che oltre ad ospitare, l'attività crocieristica,

sono sedi di convegni, eventi, e rassegne fieristiche.

3. Per la precisione, la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A dispone per il settore crociere di ca. 800 posti auto e 80 posti bus; per il settore traghetti dispone di un parcheggio in grado di accogliere sino a 450 auto e 250 trailers (semi-rimorchi).

4 Il Porto di Venezia si trova a soli 15 km dall'aeroporto Marco Polo di Venezia, a 1 km dalla Stazione Santa Lucia di Venezia, a 15 km dal casello autostradale Venezia-Mestre. La felice localizzazione consente rapidi collegamenti con tutte le principali mete turistiche locali e regionali.

5. Un risultato al di là di ogni più rosea aspettativa è stato registrato in particolare nel settore crociere con una crescita del 172%. Ciò ha consentito al Porto di Venezia di diventare il primo home port del Mediterraneo. Si veda a tal riguardo il sito dell'Associazione MedCruise (Mediterranean Cruise Ports): www.medcruise.com

6. Oggi il Porto Passeggeri di Venezia rappresenta l'ingresso ad una realtà culturalmente variegata. La fitta concorrenza di altri porti e le pressanti richieste di nuovi prodotti culturali da parte degli armatori hanno indotto gli stessi operatori locali e non a diversificare, ad inserire nei circuiti turistici usuali centri minori estendendo in tal modo i benefici derivanti ad esempio dall'attività crocieristica ad un raggio e quindi ad un'utenza più ampia. Al passeggero che s'imbarca o che sbarca gli operatori del settore sono in grado di offrire un prodotto duttile capace di soddisfare anche i gusti più esigenti: accanto ai consueti itinerari culturali (visita ai gioielli architettonici della città) vengono proposti tour a terra inusuali come escursioni "culinarie" alle scoperte dei sapori tradizionali locali, visite guidate a cantine e vigneti dei dintorni, corsi di artigianato e tanti altro ancora.

7. Piazzale Roma è la porta d'ingresso alla città di Venezia, unica zona raggiungibile dalla terraferma con l'auto. Qui si trovano il Punto Informazioni Bus/Vaporetti, la Stazione taxi, l'approdo di vaporetti, la stazione autobus e diversi parcheggi custoditi.

8. L'Importanza della crocieristica per Venezia, a cura di Centro IDEAS (Università di Venezia, Ca' Foscari) e Risposte Turismo, Febbraio 2006.

João Pedro Matos Fernandes

Administrador, Administração dos Portos do Douro e Leixões

Il traffico delle crociere

Quattro grandi caratteristiche

Localizzato in pieno spazio urbano consolidato (Area Metropolitana di Porto);

Volume di carico stabilizzato (@ 14 milioni di tonnellate);

Grande diversità della tipologia dei carichi e dei servizi;

Contentori 228.000 Unità

Carico Generale 467.000 Tonellate

Solidi alla Rinfusa 2.378.000 Tonellate

Liquidi alla Rinfusa 7.298.000 Tonellate

Servizi quasi tutti alle concessioni (eccetto Ro-Ro, Viaggiatori)

Localizzazione



Strada litorale di Leça da Palmeira e di Matosinhos



L'importanza del traffico dei viaggiatori come una scommessa dell'amministrazione portuale?

- Aumentare l'utilizzazione della infrastruttura portuale
- Contribuire alla strategia turistica del paese e della regione
- Provocare l'inserimento urbanistico del porto stesso

Sulla utilizzazione della infrastruttura

Anno	Numero Navi Crociera	Numero Viaggiatori
2005*	50 *	18.000 *
2004	66	21.883
2003	60	22.764
2002	46	17.901
2001	35	11.617
2000	43	15.065
1999	30	9.011
1998	36	12.435
1997	31	11.695
1996	31	8.206

* *Previsione*

La stazione marittima per viaggiatori di Leixões



Ribeira di Porto



I presupposti della localizzazione della nuova stazione marittima per viaggiatori

- Costruire un nuovo edificio con migliori condizioni d'accoglienza
- Sviluppare l'inserimento del porto nella città di Matosinhos
- Diventare permeabili "Le vedute" sul porto

La strategia per la tipologia della stazione marittima per viaggiatori

Il nostro dubbio

1. Porto di Scalo
2. Porto di Turnaround

La nostra opzione

Rinforzare Leixões come destino di scalo ed attraverso del miglioramento della qualità delle sue installazioni e della visibilità internazionale, conquistare gli operatori per il turnaround, nel contesto della nuova strategia turistica metropolitana.

Proposta di rivitalizzazione del molo e degli spazi adiacenti



Manuel Matoses Rebollo

Jefe de Departamento de Ordenación y Urbanismo, Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Puerto de Algeciras, de la singularidad a la oportunidad: el Llano Amarillo

El puerto de Algeciras tiene ya consolidado un importante tráfico de pasajeros con las ciudades de Tánger y Ceuta. Dicho tráfico, en función de su temporalidad, tiene dos denominaciones bien diferenciadas.

El conjunto de dichos tráficos arroja en el año 2004 las cifras siguientes:

- Pasajeros 4.600.000.
- Vehículos 1.000.000.

El tráfico O.P.E. (Operativa)

A finales de los años '70 y principio de los '80, el tráfico de inmigrantes magrebíes se hace tan intenso y masivo que obliga a que en 1987 se ponga en marcha un dispositivo especial coordinado por las autoridades central y local, que se dio en llamar Operación Paso del Estrecho (O.P.E.).

Algunas de las características más importantes de esta singularidad, denominada O.P.E., son las siguientes:

- Presenta sus puntas de embarque de finales del mes de julio a principios de agosto.
- Las rotaciones entre continentes son las 24 horas.
- Se agota la capacidad de la flota puesta a disposición por las navieras.
- Supone un 60% del total del tráfico durante el verano.
- Se produce al día una evacuación de unos 11.000 vehículos y unos 40.000 pasajeros.

El puerto de Algeciras



Como consecuencia de esta singular operación es necesario, para la distribución y ordenación de tal número de pasajeros y vehículos, disponer:

- Necesidad de amplios espacios para garantizar su desarrollo.
- Se ocupa una superficie de unas 20Ha., dentro del recinto portuario (Incluyendo las 9.8Ha. del Llano Amarillo).

El carácter de excepcionalidad del tráfico durante la O.P.E. hace que la coordinación sea a nivel nacional y desde Protección Civil, organismo dependiente del Ministerio del Interior. Intervienen, además, los siguientes organismos y administraciones:

- Guardia Civil y Policía Nacional.
- Servicio Andaluz de Salud (SAS) - Servicio Asistencial.
- Cruz Roja - Servicio Asistencial.
- Bomberos.
- Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (A.P.B.A.), que presta los siguientes servicios:
 - Proporciona 20.000 m² de sombra.
 - Limpieza, bancos para sentarse y puntos de cafetería.
 - Vigilancia: control de tráfico interior y de los viales.
 - Personal específico para control y ordenación de las parcelas de vehículos en espera.
 - Psicólogos, especializados en tratamiento de grupos en espera.
 - Pantallas con información con tiempos de espera y otras dos con programas de entretenimiento.
 - Sistema de megafonía en el recinto portuario.

En el año 1992 se inician las obras del nuevo puente del Acceso Norte al recinto portuario, con el consiguiente gran logro que en infraestructura de comunicaciones entre el puerto y la ciudad viene a suponer.

Dicho puente del Acceso Norte entra en servicio en 1999, permitiendo el acceso de los pasajeros directamente al recinto portuario sin necesidad de atravesar la ciudad de Algeciras. Este acceso directo ha supuesto la eliminación de cualquier afección a la ciudad en un 95%.

Dentro de la nueva logística derivada del puente del Acceso Norte, se han establecido diferentes puntos.

Área de proyecto



Hay un 1er Control en las instalaciones de control, creadas a tal efecto antes del Acceso Norte. Aquí se produce:

1er Punto de Control:

- A los viajeros con billete se le asigna tarjeta identificativa.
- Se produce una primera selección en función de si el destino es Tánger o Ceuta. A continuación se accede a una 1ª área de recepción de pasajeros situada en el tramo final del puente del Acceso Norte y en su encuentro con el recinto portuario. Está básicamente orientada a los vehículos con dirección Tánger, que suponen en los días punta el 80% del total de vehículos.

Los vehículos con dirección a Ceuta van directamente a la Estación Marítima, ya que es un tráfico que no produce esperas importantes, dada la capacidad de la flota puesta a su disposición.

En esta 1ª área de recepción de pasajeros se realizan las siguientes operaciones:

- Identificación del destino del vehículo.
- Asignación de tarjetas con distintos colores identificativos en función de sus destinos:
 - Blanca: sin billetes.
 - Roja: con billete destino Tánger.
 - Amarilla: con billete destino Ceuta.
- Hay una zona de comercialización por parte de las agencias y navieras al venir un 30% sin billete.
- El flujo de vehículos es de 700 vehículos/hora (admite hasta 1.000 vehículos/hora).

A continuación se accede a una "2ª área de recepción de pasajeros" denominada área de pre-embarque, previa al embarque propiamente dicho.

Estas grandes áreas de Pre-Embarque presentan como características:

- Se van llenando de forma similar a como se llena un "almacén" (sistema Fifo). El que primero llega, antes sale.
- Se evidencia por parte de los pasajeros éste proceso de llenado de parcelas.
- Reducción de tiempos de espera a un máximo de 3 horas (antes de 1999 eran 3 días)

Áreas de Pre-Embarque



El llano amarillo: Una oportunidad de relación Puerto-Ciudad

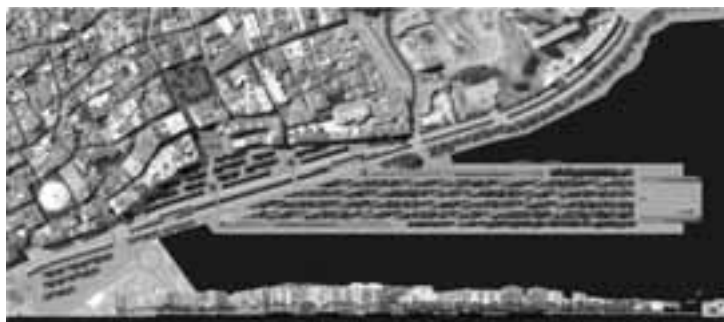
Esta nueva operativa en el tráfico de pasajeros ha permitido la transformación del espacio portuario denominado “Llano Amarillo” y anteriormente utilizado como área de espera, en fundamento para su incorporación a la ciudad, lo que era una plataforma portuaria ha pasado a tener la condición de lugar. Lo que era singular a pasado a oportunidad.

En base a esta oportunidad, se convocó el pasado mes de abril de 2005 un concurso de ideas para la ordenación del Llano Amarillo de Algeciras, promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Algeciras y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, a través de la gestión de la Empresa Pública del Suelo de Andalucía.

Los ganadores del concurso fueron los arquitectos sevillanos Cruz-Ortiz:

En dicha propuesta se introduce una recuperación parcial de la primitiva línea de costa, al igual que un rectificación del trazado de la Avenida Virgen del Carmen, así como las alineaciones del arbolado que la acompañan, generándose una gran acera a modo de “salón urbano” que actuará como elemento recalificador del sector, y en particular del comercio que ocupa los bajos de las edificaciones. En el extremo de la nueva plataforma resultante se propone un edificio, cuyos usos están abiertos y pendientes de ser definidos, pero de unas enormes posibilidades.

El proyecto del Llano Amarillo





RETE - *Associazione per la collaborazione tra porti e città* è un'organizzazione internazionale il cui obiettivo è di sviluppare e migliorare le reciproche relazioni e la mutua collaborazione tra città portuali e porti dell'Europa meridionale e dell'America Latina.

le finalità

RETE intende valorizzare e sviluppare la cooperazione tra porti e città portuali dei due continenti nel campo della riqualificazione dei waterfront urbano-portuali e, più in generale, della relazione porto-città.

La **missione** dell'Associazione è di costruire una rete internazionale di città portuali e di porti, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a quelli dell'Europa meridionale e dell'America Latina, al fine di conseguire uno sviluppo equilibrato e qualificato degli ambiti urbani e portuali.

Gli **obiettivi** dell'Associazione riguardano la promozione, lo sviluppo e la realizzazione di programmi, progetti, attività e iniziative di formazione, studio, ricerca e diffusione che favoriscano:

- la cooperazione tra le amministrazioni portuali e quelle locali, regionali e statali, così come i soggetti pubblici e privati interessati;
- la migliore integrazione dei porti nei loro contesti territoriali, economici, sociali, culturali e ambientali;
- la prosperità e il miglioramento della qualità della vita delle città portuali

l'organizzazione

La vita organizzativa di RETE è regolata dalle norme del suo Statuto.

L'Associazione è governata dal Consiglio, cui partecipano tutti i Soci, ed è diretta dalla Giunta di Governo, con a capo il Presidente.

Della gestione dell'Associazione è responsabile il Coordinatore.

gli strumenti

Le finalità di RETE vengono perseguite attraverso:

- l'organizzazione di seminari, convegni e corsi di formazione, con il coinvolgimento diretto dei partner della RETE
- la pubblicazione della rivista semestrale **Portus**
- il sito web della RETE: www.rete2001.org

RETE - *Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades* es la organización internacional sin ánimo de lucro, cuyo objetivo es la mejora de las relaciones recíprocas y lamutua colaboración entre ciudades portuarias y puertos de la Europa meridional y de América Latina.

los fines

La RETE pretende poner en valor y desarrollar la cooperación entre puertos y ciudades portuarias en el campo de la transformación de los frentes urbano-portuarios y, en general en el de la relación puerto-ciudad.

La **misión** de la Asociación es construir una red internacional de ciudades portuarias y de puertos, con especial referencia, aunque no exclusiva, a los de Europa meridional y de América Latina, para conseguir un desarrollo equilibrado y cualificado de los ámbitos urbanos y portuarios.

Los **objetivos** de la Asociación persiguen la promoción, desarrollo y ejecución de programas, proyectos, actividades e iniciativas de formación, investigación, estudio y difusión, que favorezcan:

- la cooperación entre las Administraciones portuarias y las Administraciones locales, regionales y estatales, así como con otros agentes públicos y privados interesados;
- la mejor integración de los puertos en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental;
- la prosperidad y mejora de la calidad de vida de las ciudades portuarias.

la organización

La organización de RETE viene regulada en su Estatuto. La Asociación está gobernada por el Consejo, en el que participan todos los socios, y está dirigida por la Junta de Gobierno, encabezada por el Presidente. De la gestión de la Asociación es responsable el Coordinador.

los instrumentos

Las finalidades de RETE se llevan a cabo a través de:

- la realización de seminarios, congresos y cursos de formación, con la participación directa de los socios de la RETE
- la publicación de la revista semestral **Portus**
- el sitio web de RETE: www.rete2001.org

RETE - *Associação para a colaboração entre portos e cidades* é uma organização internacional sem fins lucrativos, cujo objectivo é a melhoria das relações recíprocas e a mútua colaboração entre cidades portuárias e portos da Europa meridional e da América Latina.

os fins

A RETE pretende valorizar e desenvolver a cooperação entre portos e cidades portuárias no campo da transformação das frentes urbano-portuárias e, em geral, no da relação porto-ciade.

A **missão** da Associação é construir uma rede internacional de cidades portuárias e de portos, com especial referência, ainda que não exclusiva, à Europa meridional e à América Latina, para conseguir um desenvolvimento equilibrado e qualificado das áreas urbanas e portuárias.

Os **objectivos** da Associação procuram a promoção, desenvolvimento e execução de programas, projectos, actividades e iniciativas de formação, investigação, estudo e difusão, que favoreçam:

- A cooperação entre as Administrações portuárias e as Administrações locais, regionais e estatais, assim como com outros agentes públicos e privados interessados;
- A melhor integração dos portos na sua envolvente territorial, económica, social, cultural e ambiental;
- A prosperidade e melhoria da qualidade de vida nas cidades portuárias.

a organização

A organização da RETE é regulada pelo seu Estatuto.

A Associação é governada pelo Conselho, no qual participam todos os sócios, e é dirigida pela Junta de Governo, encabeçada pelo Presidente.

A gestão da Associação é responsabilidade do Coordenador.

os instrumentos

As finalidades da RETE são levadas a cabo através:

- da realização de seminários, congresos e cursos de formação, com a participação directa dos sócios da RETE
- da publicação da revista semestral **Portus**
- do sitio web da RETE: www.rete2001.org

portus

Portus è la rivista semestrale di RETE - Associazione per la collaborazione tra porto e città, dedicata alla relazione porto-città e alla riqualificazione dei waterfront urbano-portuali marittimi e fluviali.

Portus rivolge uno sguardo attento alle città delle coste del Mediterraneo e dell'America Latina che hanno visto in questi anni crescere e consolidare le ragioni di scambio e collaborazione commerciale e culturale.

Portus intende accompagnare e amplificare questo percorso di comunicazione, facilitando la diffusione delle esperienze di tutte città portuali di grandi, medie e piccole dimensioni.

Portus parla le lingue dei Paesi nei quali intende sviluppare il dibattito e lo scambio 'naturale' di informazioni: lo spagnolo, il portoghese, l'italiano e il francese, a seconda della lingua madre di ciascun autore. Tutti i testi sono poi tradotti in inglese, al fine di assicurare una maggiore diffusione delle informazioni.

Portus es la revista semestral de RETE - Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades, y está dedicada a la relación puerto-ciudad y al análisis de las transformaciones de los frentes urbano-portuarios marítimos y fluviales.

Portus dedica una atención preferente a las ciudades portuarias del Mediterráneo y de América Latina, que han visto crecer y consolidar en los últimos años multitud de intercambios de experiencias y programas de colaboración comercial y cultural.

Portus pretende promover, en particular, la difusión de las experiencias de las ciudades portuarias de medianas y pequeñas dimensiones.

Portus se edita en los idiomas de los países en los que desarrolla el debate y el análisis de experiencias: español, portugués, italiano y francés, según el idioma de origen de cada autor. Los textos están siempre traducidos al inglés.

Portus é a revista semestral da RETE - Associação para a colaboração entre portos e cidades, e é dedicada à relação porto-cidade e à análise das transformações das frentes urbano-portuárias, marítimas e fluviais.

Portus dedica uma atenção preferencial às cidades portuárias do Mediterrâneo e da América Latina, que viram crescer e consolidar nos últimos anos uma multiplicação de intercâmbios de experiências e programas de colaboração comercial e cultural.

Portus pretende promover, em particular, a difusão das experiências das cidades portuárias de médias e pequenas dimensões.

A Portus é editada nas línguas dos países nos quais se desenvolve o debate e a análise de experiências: espanhol, português, italiano e francês, conforme o idioma de origem de cada autor. Os textos são sempre traduzidos para inglês.



redazione

Oriana Giovinazzi

Federica Marafante

Marta Moretti

Centro Internazionale Città d'Acqua

San Marco 4149

I - 30124 Venezia

tel +39 041 5230428

fax +39 041 5286103

citiesonwater@iuav.it

www.citiesonwater.com

progetto grafico

peppe clemente, studio cheste venezia

finito di stampare maggio 2006

peruzzo industrie grafiche spa