

# RETE TEMATICA URBACT II



1



Connecting cities  
Building successes



## Traffico crocieristico e rigenerazione urbana (CTUR): genealogia del tema

Il tema "traffico crocieristico e rigenerazione urbana", proposto dalla città di Napoli, è in continuità col lavoro svolto negli anni 2005-2007 nel contesto del Working Group SUDEST, focalizzato sullo studio dello sviluppo sostenibile delle città di mare.

Nel corso dei lavori del gruppo di studio, i partner hanno identificato la tendenza delle città portuali a proporre l'interfaccia città-porto come il luogo dove sono articolate nuove logiche metropolitane e dove allo stesso tempo deve essere organizzato "il futuro delle città portuali":

- nelle periferie delle città, dove sono creati nuovi terminal specializzati ed ampie zone dedicate alla logistica;
- nelle zone più centrali dell'interfaccia città – porto, soggette ad interventi urbani su grande scala. S'intende favorire, tra gli altri obiettivi prioritari, una diversificazione delle funzioni: diversità funzionale come riqualificazione dei sobborghi della città; diversità funzionale come settori di servizio di alto livello e funzioni logistiche; diversità funzionale come turismo, attività dedicate al tempo libero ed allo svago. In molti casi l'intenzione è quella di rafforzare la diversificazione tra funzioni portuali e funzioni urbane.

In molti dei progetti per lo sviluppo del waterfront, le attività di crociera sono considerate come un elemento di forza che può essere usato dalle città portuali per sviluppare/rafforzare l'industria del turismo urbano.

Quello della crociera è diventato un nuovo ed importante elemento del mercato portuale. Negli ultimi 10 anni questo mercato è letteralmente esploso con oltre 10 milioni di passeggeri all'anno che si imbarcano sulle navi da crociera; l'incremento è valutato intorno all'8% annuo fino al 2010 (Seatrade, 2006). Vale la pena di notare che questo fenomeno non interessa solo i porti del sud o quelli poco interessati dai flussi del traffico merci; esso interessa anche i porti del nord e tutti i grandi porti commerciali.

Il traffico crocieristico appartiene ad un genere di attività che implica necessariamente il coinvolgimento sia del porto che della città per la definizione di un'organizzazione spaziale, per le modalità operative, per l'elaborazione di una strategia di sviluppo. Per essere inseriti nei circuiti della crociera è necessario offrire non solo un porto affidabile ma anche una buona qualità dell'accoglienza in città.

Il suo sviluppo assume carattere prioritario nell'ambito delle politiche di intervento locale. Si tratta quindi di un tema di carattere gestionale, tra le autorità pubbliche urbane e territoriali, le autorità portuali, gli attori dell'economia locale e la società civile. Lo sviluppo della crociera assume il carattere di forte legame tra la sfera pubblica locale e quella privata, per la costruzione dell'immagine della città e per lo sviluppo delle

infrastrutture e delle dotazioni urbane: aeroporti internazionali, dimensioni e qualità dell'offerta alberghiera, qualità dei trasporti per la connessione della città con il suo interland. Il turismo legato alla crociera tende anche a favorire all'emergere della cooperazione tra le città portuali. È un fatto importante che il successo delle attività legate al turismo crocieristico dipenda anche dall'inserimento delle città all'interno di un «itinerario» di città che abbiano interessi convergenti.

La crociera ha intimi legami col turismo urbano: il flusso di persone che essa genera è condizionato anche dalla qualità dell'offerta culturale della città. Negli anni passati, molte città portuali, non importa il loro rango all'interno della gerarchia urbana, si sono concentrate sulla creazione di eventi di interesse nazionale e a volte internazionale. Il museo Guggenheim di Bilbao è il migliore esempio di questa strategia.

Il patrimonio urbano-portuale interviene come una componente favorevole all'affermazione dell'unicità dei luoghi e all'offerta di una nuova esperienza per i visitatori. Per alcune città (Napoli, Barcellona, Amsterdam, ecc.), la presenza di un patrimonio storico urbano eccezionale ha permesso la creazione di un'altrettanto eccezionale reputazione dal punto di vista turistico. Ma altre città hanno maggiori difficoltà a caratterizzare in senso artistico/culturale il loro patrimonio edilizio. Per queste città la soluzione può essere quella di valorizzare il loro patrimonio industriale e portuale, investendolo di una forte valenza e identità sociale e trasmettendo a chi visita questi luoghi la sensazione di trovarsi in "territori" esotici e curiosi. È necessario quindi integrarli in una visione di carattere culturale o di svago. Tuttavia, persiste il problema del riuso di queste grandi strutture e della capacità del loro "assorbimento" da parte di una città di media grandezza. Le funzioni commerciali, nei loro aspetti più innovativi, possono aiutare la conservazione e il miglioramento delle più grandi strutture storiche portuali. I magazzini ed i moli possono diventare l'opportunità per rivitalizzare e diversificare le strutture

### I PARTNER

**NAPOLI (Italia)**

**Città capofila**

**ALICANTE (Spagna)**

**DUBLINO (Irlanda)**

**HELSINKI (Finlandia)**

**AUTORITÀ PORTUALE DI  
LEIXÕES (Portogallo)**

**MATOSINHOS (Portogallo)**

commerciali nel cuore delle città. L'associazione di negozi di "tendenza" di alto e medio livello collocati all'interno di un ambiente fortemente caratterizzato dalla propria identità (patrimonio urbano-portuale), può diventare oggi un nuovo tipo di polo attrattore urbano.

Nello stesso tempo si possono avere ricadute positive sull'occupazione perché la crociera, e il turismo urbano che essa genera, richiede specifiche e qualificate competenze professionali:

- nella formazione di personale di crociera (di bordo e di terra);
- nei servizi urbani (accoglienza, ristorazione, affari, ecc.);
- nel settore dei trasporti a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale;

- nei servizi inerenti il settore navale (vettovagliamento, ecc.)
- nelle attività legate all'industria in generale e a quella navale in particolare (settori attivati dalle linee di crociera).

Ciò presuppone la creazione di specifici corsi di formazione professionale aperti alla popolazione locale così da massimizzare gli effetti sociali sulla città.

*(estratto da "CTUR Baseline Study" di Rachel Rodrigues Malta)*

#### Metodologia di lavoro ed attività

Partendo dai problemi chiave evidenziati dai partner, sono stati identificati tre argomenti generali

da associare al tema del "Traffico crocieristico e rigenerazione del patrimonio urbano-portuale come strumento per lo sviluppo economico, sociale ed urbano sostenibile" nel complesso delle sue possibilità (approccio integrato):

1. trasformare, rigenerare e adattare i componenti fisici ed ambientali del sistema città-porto;
2. traffico crocieristico e patrimonio edilizio portuale come generatori di progresso economico e sociale;
3. pianificare e gestire lo sviluppo del traffico crocieristico all'interno di un progetto globale città-porto.

Per ogni tema principale sono stati inoltre identificati vari sub temi.

La rete, nel periodo gennaio 2009 luglio 2011, ha programmato 9 seminari: il seminario di apertura, sei seminari tematici sull'approccio integrato e i sottotemi principali, un Comitato di sorveglianza (formato da un rappresentante di ogni partner) e una Conferenza finale.

È stata prevista inoltre la partecipazione del comitato di sorveglianza della rete a due conferenze tematiche annuali organizzate dall'AIVP (Associazione internazionale delle città e dei porti con sede a Le Havre) con la collaborazione dalla rete stessa ed il sostegno del segretariato URBACT, su argomenti di specifica rilevanza per tutti i partner nell'ambito del tema di CTUR.

Ogni partner organizza ed anima un Gruppo di Supporto Locale URBACT (ULSG) attraverso una serie di incontri a livello locale.

L'USLG è formato da attori locali sia pubblici che privati coinvolti a vario titolo nel tema della rete. Ogni partner ha il compito di raccogliere intorno a sé questi soggetti perché partecipino, attraverso periodici incontri a livello locale, alla redazione e successivamente, attraverso il continuo coinvolgimento delle Autorità di gestione dei fondi Europei, all'esecuzione del Piano di Azione Locale (LAP) che rappresenta il principale prodotto delle attività della rete.

Ogni partner sviluppa il proprio Piano di Azione Locale come risultato della sua partecipazione alla rete, prodotto delle attività di condivisione e acquisizione. I Piani di Azione Locale sono il risultato di un lavoro condiviso tra i partner e i loro Gruppi di supporto locale.

## DI CTUR

**AUTORITÀ PORTUALE  
DI NAPOLI (Italia)**

**RODI (Grecia)**

**ROSTOCK (Germania)**

**TRIESTE (Italia)**

**REGIONE VALENCIANA  
(Spagna)**

**VARNA (Bulgaria)**

**ISTANBUL (Turchia)  
observer partner**



**AIVP supporta e collabora con la rete  
tematica CTUR**

L'AIVP (Associazione internazionale delle città e porti), la rete mondiale delle città portuali, è stata fondata in Francia nella città portuale di Le Havre nel 1988. L'associazione raccoglie oggi quasi 200 porti, città, imprese e organizzazioni pubbliche e conta rappresentanti di 37 Paesi. I suoi membri condividono tutti lo stesso interesse: sviluppare il dialogo tra le città e i porti ed incrementare lo scambio di esperienze tra comunità portuali e città. È quindi più che ovvio per AIVP supportare e collaborare con i membri del progetto CTUR, che si confronta con problematiche che hanno un forte impatto sulle relazioni tra porti e città. AIVP mette a disposizione della rete CTUR esempi complementari di buone pratiche nel campo, tanto diversificate quanto lo sono i problemi dello sviluppo urbano dell'interfaccia città-porto, le politiche di sviluppo urbano, lo sviluppo ambientale sostenibile, le economie delle comunità portuali.....



### **NAPOLI (Italia) – Città capofila** **Il porto nel cuore della città**

Napoli, situata sulla costa tirrenica della penisola è la terza città d'Italia e la più importante del Mezzogiorno, ha avuto ed ha una rilevante importanza nel bacino del Mediterraneo. È il capoluogo della regione Campania e conta con la sua provincia oltre tre milioni di abitanti su una superficie di 1.171 km<sup>2</sup>. Le origini della città risalgono al VI secolo a.C. quando coloni greci provenienti da Cuma fondarono Partenope sull'isoletta di Megaride, cui seguì nel 470 a.C. circa, la fondazione della vera e propria Neapolis. Il tracciato viario della città greco-romana si è preservato fino ai giorni nostri nel centro antico della città che si è arricchito, nel corso dei secoli, di monumenti di altissimo livello. Grazie a questa straordinaria peculiarità il centro storico della città è stato iscritto nel 1995 nella Lista del patrimonio Mondiale dell'UNESCO



### **AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI** **(Italia) - Partner**

Il porto di Napoli ha una considerevole importanza tra quelli del Mediterraneo, confermata dalla positiva tendenza che il traffico commerciale ha registrato negli ultimi anni. La sua posizione strategica tra Europa ed Asia lo caratterizza come un'area ideale di transito per le merci. L'area commerciale ha un buon livello di connessione intermodale in quanto servita direttamente da raccordi alle autostrade ed alle strade ferrate.

Il traffico passeggeri è un'attività fondamentale tra quelle del porto di Napoli, considerando il fatto che esso ammonta (inclusendo i passeggeri delle crociere, quelli diretti alle isole del Golfo e quelli legati alla navigazione costiera) ad oltre 9 milioni di unità. Il traffico crocieristico ha raggiunto eccellenti risultati: i passeggeri nel 2009 sono saliti a 1.300.000 rispetto ai 1.150.000 del 2008. L'incremento è ancora più evidente paragonando il numero di passeggeri sbarcati a Napoli nel 2001 (469.632) con i dati odierni, che evidenziano un incremento del 130%.

#### **Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

- rafforzamento e razionalizzazione delle infrastrutture logistiche del porto, tenendo conto della sua vocazione multifunzionale;
- accrescimento dell'impatto positivo per le imprese commerciali e artigiane che si trovano in prossimità del porto;
- riqualificazione del patrimonio edilizio situato nelle vicinanze del porto e incremento e miglioramento delle strutture dedicate all'ospitalità.
- affrontare il tema delle attività legate al traffico crocieristico come un'opportunità per riconvertire le aree industriali abbandonate in parchi e luoghi dedicati ad attività culturali/ricreative per migliorare la qualità della vita dei residenti.



### **ALICANTE (Spagna) - Partner** **La stazione marittima come ponte verso il centro storico**

La città di Alicante, situata al centro della costa mediterranea spagnola, è una delle mete favorite per il turismo in Spagna. Ha ottimi collegamenti con il resto della Spagna e con l'Europa grazie all'aeroporto internazionale, ad un'estesa rete di autostradale e ad ottimi collegamenti ferroviari con le principali città della Spagna. È il capoluogo di una provincia che vede un rapido sviluppo del settore commerciale, industriale e turistico, è sede di istituzioni universitarie e di centri congressi che favoriscono il turismo culturale.

Alicante ha compreso che il traffico crocieristico può fornire un nuovo strumento per indirizzare i flussi turistici verso la città e, anche per questo, cinque anni fa è stata realizzata una nuova stazione marittima. Il porto della città ha conosciuto una buona evoluzione durante gli ultimi 10 anni ed ha accresciuto i suoi impianti per diventare non solo un porto di "scalo" ma anche un porto di "imbarco". Il centro storico, che si trova a poche centinaia di metri dalla stazione marittima, è stato oggetto di un grosso sforzo dell'amministrazione per il miglioramento ed il restauro di molti edifici ed aree pubbliche. Anche i dintorni sono stati oggetto di iniziative di rivitalizzazione fornendo supporto alle nuove imprese ed in particolare a quelle gestite da giovani.

#### **Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

- Riattivare e riusare l'area del porto come luogo dedicato anche al commercio ed allo svago;
- Trasformarsi in un "porto di imbarco" in quanto destinazione attraente per il turismo;
- Il centro storico della città deve diventare una nuova meta per le escursioni organizzate nell'ambito del turismo da crociera;
- Valorizzare il centro storico ed il patrimonio edilizio.



### **DUBLINO (Irlanda) – Partner** **Il turismo crocieristico come legame tra città, porto e zone portuali**

Dublino è stato il centro della fenomenale crescita economica dell'Irlanda degli ultimi 10 – 15 anni. Gli standard del tenore di vita si sono elevati di molto: nel 2008, la città era una delle cinque più ricche del mondo. Gli anni del boom economico hanno generato un forte incremento dell'edilizia, che è ancor oggi uno dei settori con la maggiore occupazione. La riqualificazione sta prendendo sempre più piede in ampi progetti come quello per i "Dockland", che intende trasformare aree industriali degradate in un nuovo quartiere di livello internazionale. Dublino è una delle città del "corridoio" Dublino - Belfast, regione che conta poco meno di 3 milioni di abitanti. Nel complesso del turismo cittadino, quello derivante dalla crociera è un settore in forte espansione. Gli scali

delle navi da crociera sono aumentati dai 20 del 1994 agli 80 del 2008. Il porto di Dublino è il principale scalo d'Irlanda per le navi che effettuano crociere a tema o crociere nell'Europa del nord-ovest. Attualmente al turismo da crociera sono offerti vari servizi quali "sightseeing", tour culturali, shopping e attività sportive, generalmente organizzati e gestiti dagli operatori della crociera.

#### Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR

- Sviluppo di un piano locale di area condiviso per lo sviluppo del turismo da crociera e delle infrastrutture associate;
- Sviluppo di un "parco" di proposte progettuali condivise ed individuazione delle risorse necessarie;
- Facilitare i collegamenti tra la città, il porto e le aree portuali;
- Rigenerazione degli edifici storici nell'area Poolbeg;
- Prevedere un ampio spettro di impianti (infrastrutture e servizi) a supporto del turismo crocieristico;
- Migliorare il coordinamento e la cooperazione tra le 3 organizzazioni coinvolte nel progetto.



#### HELSINKI (Finlandia) - Partner *Una casa per tutte le navi*

Helsinki è la capitale della Finlandia, è situata sulla costa meridionale del Paese ed ha circa 577.000 abitanti. L'area metropolitana, che comprende anche le vicine città di Espoo, Vantaa e Kauniainen, ne conta circa 1.300.000.

Helsinki è la principale città finlandese per quel che riguarda i trasporti, le attività portuali, il numero di turisti ed è anche un polo universitario che ospita un gran numero di atenei ed istituzioni di istruzione superiore.

Dal 2005 il traffico crocieristico ha registrato un forte incremento e, nel 2009, sono stati 270 gli scali di navi da crociera con circa 360.000 passeggeri. Le navi da crociera ormeggiano al porto Ovest o al porto Sud, che è anche il più grande porto passeggeri della Finlandia. Quasi cinque milioni di passeggeri vi transitano annualmente. Il porto Ovest, attraverso il quale transitano annualmente quasi quattro milioni di passeggeri, serve anche il traffico diretto a Tallin e Rostock e ogni giorno vi sono più di 8 partenze per queste città.

#### Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR

- Soluzioni a breve termine per i prossimi 5/10 anni per ampliare il numero degli edifici industriali dismessi trasformati ad uso ricreativo per turisti che e residenti. Attenzione si porrà alle connessioni tra terminal e città, all'attrattività del porto e aree circostanti, ai servizi dedicati ai turisti ed ai residenti;
- Soluzioni a lungo termine per riuscire ad armonizzare in maniera sostenibile una nuova area residenziale, che accoglierà 4.600 nuovi residenti e 2.000 posti di lavoro, con le attività marittime e il porto crocieristico.



#### MATOSINHOS (Portogallo) - Partner *Un nuovo terminal crocieristico. Sfide ed opportunità per l'area circostante e per il Portogallo settentrionale*

Situata sulla costa atlantica, Matosinhos è l'ottava più popolosa città del paese (la terza se si considera l'intera area metropolitana) e concentra l'11% della popolazione nel 3,9% del territorio metropolitano. La città è cresciuta da 25.000 a 169.000 abitanti dal 1900 al 2006.

Il principale problema di Matosinhos è la mancanza di luoghi significativi che attraggano i passeggeri delle crociere i quali ignorano e "saltano" la città in favore di Porto e di altri luoghi della regione. La sfida è quindi incrementare l'attrattività della città attraverso la rivitalizzazione delle strutture del commercio e della ristorazione, la creazione di attrezzature culturali e servizi urbani nelle aree svantaggiate.

#### AUTORITÀ PORTUALE DI LEIXÕES (Portogallo) - Partner



Il porto di Leixões è la più grande infrastruttura portuale del Portogallo settentrionale e uno dei più importanti del paese. Esso è servito da un'ottima rete stradale e ferroviaria, ha eccellenti accessi marittimi ed è equipaggiato con progrediti sistemi informatici per il controllo e la gestione del traffico navale.

Fin dalla sua inaugurazione (1892), il porto di Leixões ha influenzato lo sviluppo della città di Matosinhos. Una molteplicità di interazioni ha avuto, e tuttora ha, riflessi sul territorio, sull'economia e sulla società.

L'intensità dei rapporti instauratesi tra municipalità ed Autorità Portuale ha permesso scelte condivise che hanno avuto riflessi positivi e significativi sullo sviluppo economico e sociale di ambedue le istituzioni.

#### Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR

- Potenziare le relazioni tra città e porto anche in relazione alla costruzione del nuovo terminal crocieristico;
- Sviluppare una rete di relazioni con i partner della rete CTUR per incrementare il giro di affari legato al traffico crocieristico e le sue ricadute sul territorio;
- Favorire l'identificazione della città di Matosinhos come meta turistica.



#### RODI (Grecia) – Partner *Approccio moderno in un porto medioevale*

La città di Rodi è la capitale della Prefettura del Dodecaneso e dell'isola omonima che si trova nel sud-est del mar Egeo. Essa è, per superficie, la terza più importante isola di quel mare. La città è dotata di un aeroporto internazionale che, soprattutto nel periodo estivo, registra l'arrivo

di un elevatissimo numero di passeggeri provenienti da tutto il mondo. Il centro storico medioevale, che è situato al centro del tessuto urbano della città, è iscritto nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO.

La città ospita due dipartimenti dell'Università dell'Egeo: il "Dipartimento per l'Insegnamento" e il "Dipartimento per gli Studi del Mediterraneo".

Rodi è da decenni un'importante meta turistica ma il traffico crocieristico non produce ancora un grosso incremento del turismo urbano nonostante il settore stia registrando una rapida e vigorosa crescita.

Negli ultimi anni l'isola di Rodi sta cominciando a conquistarsi una propria posizione nel mercato crocieristico ed uno dei traguardi da raggiungere è quello di far sì che questa posizione diventi sempre più importante.

#### **Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

- La città di Rodi si propone di sviluppare un piano generale del turismo all'interno della rete CTUR;
- Il progetto CTUR sarà una buona opportunità per scambiare con gli altri partner informazioni su buone pratiche per la migliore integrazione del turismo crocieristico nella vita economica e sociale della città.



#### **ROSTOCK (Germania) - Partner** *Risvegliare la bella addormentata*

Grazie alle sue alte qualità urbane, la città di Rostock è stata classificata dai pianificatori come "Regio Pole" (metropoli regionale). L'accessibilità di Rostock è assicurata da due autostrade, da buone connessioni ferroviarie, un porto industriale e passeggeri con la nuova stazione marittima di Rostock-Warnemuende e un moderno aeroporto regionale.

Rostock affonda le propri radici storiche nella Lega Anseatica, all'interno della quale aveva un ruolo preminente anche a causa della peculiarità del suo porto sul fiume Warnow caratterizzato l'accesso sempre libero da ghiacci. È il centro intorno al quale ruotano le relazioni d'affari con la Scandinavia, i Paesi Baltici, la Russia, l'Europa dell'est e dell'ovest. Tradizionalmente è considerata la città delle sette torri, delle sette chiese e dei sette ponti che collegano al centro storico.

Il porto e l'Università sono sempre state tra le principali funzioni economiche della città oltre a rappresentare la spina dorsale del sistema economico e dello sviluppo a scala regionale e locale. Le imprese marittime sono la fonte di un sempre crescente numero di offerte lavorative e si stima che il comparto marittimo assorba tra i 10.000 e i 15.000 posti di lavoro. Attualmente uno dei settori in maggiore crescita è quello crocieristico; nel 2010 la città sarà toccata da 33 linee con 13 scali e oltre 200.000 turisti.

Nel 2009 il giro d'affari degli operatori della crociera ha toccato i 773 Mio €, l'attività impiega 4.765 addetti di cui 665 a terra.

#### **Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

- Informazioni utili per avviare un processo di cambiamento nella strategie di marketing tese ad incrementare la permanenza dei croceristi in città;
- Raccomandazioni atte ad elevare la qualità dell'ospitalità internazionale (diffusione delle lingue straniere tra gli addetti al turismo, mappe multilingue ecc.)
- Scambio di esperienze con gli altri partner della rete per acquisire nuove competenze.



#### **REGIONE VALENCIANA** **(Spagna) – Partner** *Un porto, molte mete*

La Regione Valenciana è una comunità autonoma della Spagna orientale, conta oltre cinque milioni di abitanti su una superficie totale di circa 23.255 km<sup>2</sup>. La città più importante e capitale della Regione è Valencia che è la terza città della Spagna e si trova al centro della costa mediterranea del Paese. Il suo centro storico è uno dei più estesi d'Europa, ma per vari anni ha sofferto un grave processo di degrado. Il Piano RIVA, attraverso successivi accordi di collaborazione con i governi regionali e locali, culminati con significativi interventi, cura la riabilitazione di vaste aree e il restauro di monumenti non solo nel centro storico della città ma anche in altri distretti storici e marittimi.

Valencia è uno dei maggiori centri industriali del Mediterraneo e gode di ottime comunicazioni con il resto del Paese e le principali destinazioni internazionali. È dotata di un aeroporto internazionale, una stazione ferroviaria situata al centro della città con connessioni nazionali ed internazionali, linee di traghetti per le isole Baleari e linee di crociera, due autostrade la collegano con la rete delle autostrade europee.

La città sta diventando un centro europeo per congressi e fiere di prodotti internazionali, un importante centro di affari e, nello stesso tempo, un centro di scambi culturali.

Per alcuni anni i rapporti tra la città ed in porto sono stati piuttosto trascurati ma oggi la città sta di nuovo guardando verso il mare. Il porto gode di un'ampia area di influenza diretta e copre un raggio di 350 Km, la sua localizzazione e connessione, ne fanno il porto ideale della città di Madrid e una struttura essenziale per la penisola Iberica.

Grazie alla sua esperienza nell'organizzazione di eventi internazionali ed agli sforzi dei governi centrale, regionale e locale, Valencia è stata scelta tra 65 città di tutto il mondo per ospitare la 32° e 33° edizione dell'America's Cup.

#### **Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

- Ottenere un "catalogo" di buone pratiche nell'ambito del tema del traffico crocieristico con il supporto dei partner della rete;

- Focalizzare l'attenzione sull'impatto del turismo crocieristico sui centri storici e promuovere il turismo culturale;
- Creare nuove attrezzature nei centri storici;
- Far progredire le attività legate alla crociera in quanto attività fortemente dinamiche.



**TRIESTE (Italia) – Partner**  
**Un ponte verso il Mediterraneo nel cuore dell'Europa**

Trieste è la capitale della regione Friuli Venezia Giulia ed un porto chiave sia per la regione che per i paesi dell'Europa centrale. Dal 1960 ad oggi, Trieste si è sviluppata come importante centro per la ricerca scientifica grazie alla presenza di molti istituti internazionali (ICTP, ISAS-SISSA, AREA SCIENCE PARK).

Il porto di Trieste è il più importante della regione ed è anche il porto più importante a livello nazionale per il traffico petrolifero, per le linee di traghetti che collegano l'Italia alla Turchia e per il commercio del caffè.

Trieste ha sviluppato il turismo di crociera fin dal 2003. Durante il 2008 più di 100.000 passeggeri hanno raggiunto Trieste su una nave da crociera. Nel 2007 e 2008 Trieste è stata "porto di partenza" per le più importanti compagnie di crociera nazionali: Costa Crociere e MSC. Trieste è anche un porto di scalo per molte compagnie internazionali (Canard, Crystal...).

**Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

- Scambiare esperienze con i partner della rete CTUR per apprendere nuove competenze e sviluppare efficienti strategie per attrarre le compagnie di crociera al fine di incrementare il traffico da crociera;
- Apprendere strategie di marketing per promuovere Trieste come porto di crociera e destinazione turistica.



**VARNA (Bulgaria) - Partner**  
**Un ponte attraverso 3.500 anni di storia**

Varna è la seconda città della Bulgaria, è situata nella Regione nord orientale del Paese di cui è capitale amministrativa. Ha il più grande porto della Bulgaria e movimentata il maggior traffico cargo. Negli ultimi anni sono stati fatti importanti investimenti nel campo delle infrastrutture del porto rinnovando i collegamenti ferroviari e consentendone la crescita e lo sviluppo.

Il porto è stato il maggior generatore di posti di lavoro della città ma dalla caduta dell'era comunista la transizione economica si è orientata nella direzione di favorire attività come il turismo. Nonostante questo l'area del porto e le industrie ad esso associate, come la costruzione delle navi e la loro

manutenzione, rimangono ancora una fondamentale fonte di lavoro.

Nel corso dell'era comunista il porto di Varna era una tra le mete favorite delle crociere e degli spostamenti a breve raggio (traghetti) e molte navi approdavano durante la stagione turistica al terminal costruito apposta e tuttora in funzione.

Varna comincia ad essere considerata una città da visitare, ad essere fortemente promossa dagli operatori della crociera e ad essere inclusa nei loro itinerari. Attualmente il processo è ancora in evoluzione ma la municipalità è intenzionata a focalizzare la propria attenzione sul problema in quanto parte di una più ampia strategia tesa alla crescita economica del comparto turistico legato allo sviluppo del settore culturale e alla riqualificazione del patrimonio monumentale.

**Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

- L'identificazione di buone pratiche messe in atto da altri partner sarà molto utile a Varna per programmare la crescita del traffico crocieristico, del porto e della città in una visione di sviluppo sostenibile condivisa da quanti sono coinvolti a vario titolo nel tema della rete.



**ISTANBUL (Turchia) Observer partner**

Istanbul, oltre ad essere la più grande città della moderna Turchia ne è anche il centro finanziario, economico e culturale. Molte delle maggiori industrie manifatturiere del paese sono localizzate in città o nelle sue immediate vicinanze che sono considerate ancora parte dell'area metropolitana che è una delle venti più grandi del mondo. Istanbul ha più di un porto, in particolare quelli di Haydarpaşa e Ambarli che sono dedicati al traffico merci ed il porto di Galata che è particolarmente dedicato alle linee da crociera.

**Aspettative dalla partecipazione alla rete CTUR**

Lo sviluppo dei porti da crociera è uno dei temi di maggiore interesse per la municipalità ed è strettamente legato al tema della rigenerazione urbana così caro alla rete CTUR. La crescente domanda del settore, indotta dalla visione turistica della città e le sfide legate alla rigenerazione urbana richiedono conoscenze avanzate basate su esperienze simili fatte da altre città. Per questo, lo scambio di conoscenze che avviene tra le città e gli organismi che partecipano alla rete CTUR, focalizzato proprio su queste problematiche, può portare significative informazioni per le scelte in divenire della città.

## CONTATTI

### **NAPOLI (Italia) lead partner**

Comune di Napoli - V Direzione  
Centrale – Infrastrutture  
Unità di progetto URBACT, reti  
nazionali ed internazionali.  
Via Speranzella, 80 – 80132 Napoli  
tel. +39 081 7958932/34/17  
fax +39 081 7958938/39

#### **Gaetano MOLLURA**

Responsabile del Progetto  
[gaetano.mollura@comune.napoli.it](mailto:gaetano.mollura@comune.napoli.it)

**Cristina FATO** Project officer  
**Giovanni HOFFMANN** Project officer  
[urbactnapoli@comune.napoli.it](mailto:urbactnapoli@comune.napoli.it)

### **ALICANTE (Spagna)**

**Gaspar MAYOR PASCUAL**  
[gaspar.mayor@alicante-ayto.es](mailto:gaspar.mayor@alicante-ayto.es)  
**Sara PRIETO VIDAL**  
[sara.prieto@alicante-ayto.es](mailto:sara.prieto@alicante-ayto.es)

### **DUBLINO (Irlanda)**

**Eileen QUINLIVAN**  
[eileen.quinlivan@dublincity.ie](mailto:eileen.quinlivan@dublincity.ie)  
**Jim KEOGAN**  
[jim.keogan@dublincity.ie](mailto:jim.keogan@dublincity.ie)

### **HELSINKI (Finlandia)**

**Marianna KAJANTIE**  
[marianna.kajantie@hel.fi](mailto:marianna.kajantie@hel.fi)

**Tuija AAVIKKO**  
[tuija.aavikko@hel.fi](mailto:tuija.aavikko@hel.fi)

**Jari HUHTANIEMI**  
[jari.huhtaniemi@hel.fi](mailto:jari.huhtaniemi@hel.fi)

### **MATOSINHOS (Portogallo)**

**Joana MOREIRA**  
[joana.moreira@cm-matosinhos.pt](mailto:joana.moreira@cm-matosinhos.pt)

**Elsa SEVERINO**  
[elsa.severino@cm-matosinhos.pt](mailto:elsa.severino@cm-matosinhos.pt)

### **AUTORITÀ PORTUALE DI LEIXÕES (Portogallo)**

**Joao Pedro MATOS FERNANDES**  
[matos.fernandes@apdl.pt](mailto:matos.fernandes@apdl.pt)

**Amelia CASTRO**  
[amelia.castro@apdl.pt](mailto:amelia.castro@apdl.pt)

### **AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI (Italia)**

**Fiorinda CORRADINO**  
[f.corradino@porto.napoli.it](mailto:f.corradino@porto.napoli.it)

**Barbara CASOLLA**  
[b.casolla@porto.napoli.it](mailto:b.casolla@porto.napoli.it)

### **RODI (Grecia)**

**Voula MORAITOU**  
[parmoraitou@gmail.com](mailto:parmoraitou@gmail.com)  
**NECTARIOS SANTORINIOS**  
[santorinios@rhodes.gr](mailto:santorinios@rhodes.gr)

### **ROSTOCK (Germania)**

**Andreas SCHUBERT**  
[Andreas.Schubert@rostock.de](mailto:Andreas.Schubert@rostock.de)

### **TRIESTE (Italia)**

**Edgardo BUSSANI**  
[BUSSANI@comune.trieste.it](mailto:BUSSANI@comune.trieste.it)

**Elisabetta BOGLICH**  
[BOGLICH@comune.trieste.it](mailto:BOGLICH@comune.trieste.it)

**Carlotta CESCO GASPERE**  
[CESCO@comune.trieste.it](mailto:CESCO@comune.trieste.it)

### **REGIONE VALENCIANA (Spagna)**

**César JIMENEZ ALCANIZ**  
[jimenez\\_ces@gva.es](mailto:jimenez_ces@gva.es)

**Marta GALBIS ROCHER**  
[galbis\\_marroc@gva.es](mailto:galbis_marroc@gva.es)

### **VARNA (Bulgaria)**

**Georgi GILEV**  
[georgi\\_gilev@abv.bg](mailto:georgi_gilev@abv.bg)  
**Bistra DIMOVA**  
[bdimova@varna.bg](mailto:bdimova@varna.bg)

### **ISTANBUL (Turchia)**

**observer partner**  
**Metin CANCI**  
[canci@ibb.gov.tr](mailto:canci@ibb.gov.tr)

### **AIVP (Associazione internazionale dei porti e delle città)**

**Olivier LEMAIRE**  
[olemaire@aivp.org](mailto:olemaire@aivp.org)  
**Greta MARINI**  
[gmarini@aivp.org](mailto:gmarini@aivp.org)  
**Olivier FORGET**  
[oforget@aivp.org](mailto:oforget@aivp.org)

### **LEAD EXPERT**

**Vittorio Alberto TORBIANELLI**  
[Vittoriot@econ.units.it](mailto:Vittoriot@econ.units.it)

### **ESPERTO TEMATICO**

**Pauline GEOGHEGAN**  
[pauline.geoghegan@skynet.be](mailto:pauline.geoghegan@skynet.be)

### **WEBSITES**

**Programma URBACT II**  
[www.urbact.eu/ctur](http://www.urbact.eu/ctur)

### **SITI NAZIONALI DI DISSEMINAZIONE PER IL PROGETTO CTUR**

#### **ITALIA**

<http://www.unich.it/dart/urbact/urbactII.html>

#### **GERMANIA**

<http://www.oerok.gv.at/contact-point/urbact.html>

#### **SPAGNA**

<http://www.ecosistemaurbano.com/urbact>

#### **BULGARIA**

<http://www.namcb.org>