

Il traffico dei passeggeri e dei crocieristi nei porti italiani

L'Italia e la Grecia mantengono la **posizione di leadership nel settore del traffico dei passeggeri** (secondo i dati Eurostat, i porti italiani hanno avuto nel 2015 quasi 60 milioni di passeggeri).

Il **traffico passeggeri** interessa quasi tutti i porti italiani, concentrandosi soprattutto sui porti dello stretto di Messina (per la continuità territoriale), del polo campano, del Tirreno centro-settentrionale (Livorno, Piombino e Civitavecchia) che servono la Sardegna (Olbia e Cagliari), ma anche sui porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e centrale (Ancona) per i collegamenti con la Grecia e Croazia. Risulta poi in aumento il *market share* italiano nel **segmento Ro-Pax**.

Nel **settore crocieristico** l'Italia si colloca anche al primo posto in Europa con più di 11 milioni di crocieristi e 4980 accosti nave nell'anno 2016. Sono ben 5 i porti italiani (Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova e Savona) che si collocano tra i primi 10 porti del Mediterraneo.

L'anno 2017 sarà caratterizzato da un calo generalizzato (seppur contenuto) in tutti i porti italiani, mentre le previsioni per l'anno 2018 (secondo anche i dati del rapporto *Italian Cruise Watch 2017* redatto da Risposte Turismo) registrano una crescita del traffico crocieristico in Italia del 7,2% rispetto alle stime di chiusura del 2017 (il porto di Bari registra un aumento del 21,2%; Napoli del 15%; Savona del 12,6% e Civitavecchia dell'11,9%).

Le previsioni 2018 prevedono quasi 2,5 Milioni di crocieristi a Civitavecchia e circa 1,4 Milioni di crocieristi a Venezia che mantiene la sua *leadership di home port* nazionale. Tale andamento altalenante delle variazioni positive e negative confermerebbe, secondo gli analisti, che il comparto crocieristico in Italia ed in Europa è oramai entrato in una fase di maturità.

Si assiste, inoltre, ad un aumento del fenomeno della destagionalizzazione delle crociere anche per assicurare una finestra temporale più ampia per poter dislocare il numero in aumento delle navi crociere.

Per poter meglio gestire sia il traffico passeggeri (compreso quello Ro-Pax) che quello crocieristico è, però, necessario che i porti italiani **svilupino l'offerta infrastrutturale**. Ciò nasce sia da ragioni di carattere ambientale (a) che da ragioni legate alle nuove dimensioni e tipologie delle navi crociere (b).

- a) I principali porti passeggeri e crocieristici italiani saranno confrontati con la necessità di realizzare impianti di **Gas Naturale Liquefatto (GNL)** costruendo depositi e condutture criogenici. Sussiste infatti un obbligo nascente dalla Direttiva (UE) n.2014/94 volta a favorire la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (recepita nell'ordinamento italiano con il D.lgs. n.257/2016). Tale Direttiva muove dalla constatazione, illustrata nella comunicazione della Commissione del 24 gennaio 2013, intitolata "Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi", che l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale e il gas di petrolio liquefatto (GNL e GPL) sono, attualmente, i principali combustibili alternativi con potenzialità di lungo termine in termini di alternativa al petrolio, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato mediante, ad esempio, sistemi che impiegano la tecnologia a doppia alimentazione.

Nel settore della navigazione marittima è in particolare il GNL il combustibile che assicura un elevato livello di abbattimento delle emissioni nocive, in particolare del quasi 100% del PM10 (le polveri sottili che sono quelle più impattanti per la popolazione locale) e dello zolfo (SOx), di circa il 90% le emissioni di ossido di azoto (NOx) e di circa 25% quelle di CO2. A prescindere dagli obblighi europei sopra indicati, la necessità di dotare alcuni porti italiani di impianti di GNL sorge anche dalla constatazione che taluni armatori, anche italiani (es. Caronte&Tourist) hanno già fatto ordini per costruire nuove navi alimentate a GNL o comunque dotate di motori *dual-fuel* (il Gruppo Carnival ha inaugurato la nuova stagione cantieristica orientata al LNG ordinando 4 navi, le prime due per il brand tedesco AIDA e due per Costa; nelle more di tali costruzioni alcune navi della compagnia AIDA hanno aperto la strada con rifornimenti/fuelling di GNL direttamente da appositi camion-ISO container per alimentare i motori). Il ricorso a tale combustibile alternativo si è reso viepiù necessario dal fatto che il 1° gennaio 2020 il contenuto massimo di zolfo consentito nei combustibili utilizzati dalle navi scenderà allo 0,50% e ciò sia dopo l'ormeggio che in navigazione (oggi sussiste un limite dello 0,10% di zolfo all'ormeggio qualora esso sia superiore alle 2 ore). Tali obblighi derivano dalla Direttiva UE n.2012/33 (recepita in Italia con il D.lgs. n.112/2014) e dall'Allegato VI della Convenzione Marpol. Sono stati promossi poi da alcune AdSP accordi volontari che sono stati sottoscritti dagli armatori, come ad esempio il *Venice Blue Flag* e il recente accordo di Civitavecchia *Blue Agreement* del 30.5.17, promosso dall'Autorità marittima di tale porto. Accanto al GNL (la cui fornitura in rimane allo stato difficile), gli armatori possono comunque osservare i sopra indicati limiti alle emissioni nocive nell'atmosfera acquistando del combustibile pulito quale il MDO o il MGO, ma che risulta molto costoso, oppure dotando le loro navi di impianti (segnatamente "torri di lavaggio" o "*scrubbers*") in grado di depurare i gas di scarico della nave. Tali impianti di depurazione generano rifiuti che dovrebbero essere trattati presso gli impianti per il trattamento dei rifiuti prodotti dalle navi (in conformità della Direttiva CE 2000/59). La necessità di creare all'interno del porto siffatti impianti (*reception facilities*) per il trattamento dei rifiuti prodotti dalle navi nasce anche dall'osservanza del principio consolidato a livello europeo di «prossimità ed autosufficienza» che dovrebbe caratterizzare, in linea di principio, la gestione di qualsiasi rifiuto.

- b) Al fine di poter far fronte al gigantismo delle nuove navi da crociera, alcuni porti italiani avranno necessità di aumentare la **disponibilità delle banchine** che hanno una lunghezza superiore a 300 metri e di intervenire per adeguare i fondali (oggi la nave più grande, la *Harmony of the Seas* della *Royal Caribbean* è pari ad una lunghezza di 362,12 metri). Inoltre dove si registra una **forte crescita sia del traffico passeggeri che di quello crocieristico** sarà necessario che in taluni porti vengano realizzati nuovi terminal e nuove banchine. Si fa presente che i porti italiani che hanno un maggior numero di banchine dedicate in via esclusiva alle navi crociere sono Civitavecchia e Livorno con 9 banchine (di lunghezza complessiva pari rispettivamente 2 Km e pescaggio 13 metri e 4,9 Km e pescaggio 12 metri; a seguire Venezia e Porto Torres con 7 banchine), mentre ben 11 scali crocieristici non hanno banchine dedicate¹. La realizzazione di tali interventi non potrà prescindere dalla fragilità ambientali del territorio (es. caso di Venezia) e da considerazioni legate alla sicurezza marittima e alla corretta pianificazione dell'uso degli spazi portuali (l'aumento del

¹ Fonte *Italian Cruise Watch 2017*, realizzato da Risposte Turismo.

traffico in particolare crocieristico potrebbe anche richiedere un'analisi di una corretta gestione degli spazi marittimi alla luce della Direttiva (UE) 2014/89 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo e che prevede una strategia integrata di pianificazione e di gestione in considerazione del rapido ed elevato incremento della domanda di spazio marittimo²);

Merita segnalare che l'Italia, oltre ad essere leader a livello europeo nel settore delle crociere, ha una posizione di leadership a livello mondiale nel **settore della cantieristica navale delle crociere**.

La Fincantieri detiene, infatti, quasi il 40% delle ordinazioni delle navi crociere (a cui si aggiunge oggi il 12,8% di STX France) con 33 unità in costruzione fino al 2022, seguita da Meyer (25,6%)

Interventi infrastrutturali sono anche richiesti per lo sviluppo delle **Autostrade del Mare** ovvero dello *Short-Sea-Shipping* nei segmenti RO-Pax e Ro-Ro dove l'Italia anche figura leader nel contesto europeo ed in particolare nell'intero Mediterraneo. In diversi porti italiani che si stanno posizionando in questo settore (es. Civitavecchia) risulta necessario effettuare interventi per attrezzare le banchine e realizzare terminal in modo da poter gestire in maniera più efficiente ed ecosostenibile l'afflusso dei rotabili. Andranno promossi i **corridoi euro-mediterranei intermodali** (anche attraverso incentivi, per favorire lo *shift* strada-mare, come il «*marebonus*»³) in cui è prevalente la dimensione marittima (es. il corridoio euro mediterraneo intermodale Barcellona-Civitavecchia- Ancona/Ortona – Croazia: accordi tra AdSP del Tirreno e dell'Adriatico) anche al fine della realizzazione di un sistema di *trailerizzazione* globale e della riduzione delle emissioni nocive. A tale riguardo, come sottolineato da RAM, le AdM assumono la natura di corridoi trasportistici marittimi in linea con la nuova pianificazione europea della rete dei trasporti disegnata in corridoi multimodali e non più in singoli progetti prioritari. Le AdM diventano pertanto una dimensione aggiuntiva integrante ed orizzontale rispetto ai 9 corridoi della rete centrale TEN-T in quanto rappresentano nel contempo esse stesse corridoi di trasporto della rete centrale, hanno funzione di collegamento tra corridoi della rete centrale e rappresentano il principale strumento di ingresso-uscita dei flussi di traffico per ciascun corridoio della rete centrale (es. collegamento tra il sopra citato corridoio Barcellona-Civitavecchia-Ancona/Ortona e il corridoio verticale Scandivano-mediterraneo che passa per il nodo di Roma)⁴.

² In particolare per la realizzazione di impianti di energia da fonti rinnovabili, la prospezione e lo sfruttamento di petrolio e gas naturale, il trasporto marittimo e le attività di pesca, la conservazione degli ecosistemi e della biodiversità, l'estrazione di materie prime, il turismo, gli impianti di acquacoltura e il patrimonio culturale sottomarino (tale direttiva è stata attuata in Italia con il D.lgs. del 17 ottobre 2016, n.201).

³ L'incentivo per le vie del mare in oggetto intende consolidare e rilanciare l'esperienza maturata attraverso precedenti iniziative, quali l'Ecobonus, schema di incentivo rivolto al settore dell'autotrasporto già riconosciuto come best practice dall'Unione Europea e dare nuovo impulso ai progetti di "Autostrade del mare" promuovendo una mobilità sostenibile e sicura nel contesto di un approccio intermodale.

⁴ E' utile evidenziare che nel febbraio 2017 la Commissione Europea ha lanciato un bando CEF Transport Blending 2017 che prevede la combinazione di fondi - strumenti innovativi e grants (sovvenzioni) - lanciato nell'ambito dei finanziamenti TEN-T. Il budget per la priorità Autostrade del Mare è pari a €. 40.000.000. Su tale priorità l'AdSP del Mar Tirreno centro-settentrionale ha presentato in partnership con il Porto di Barcellona un progetto volto alla realizzazione di nuove banchine destinate a potenziare il collegamento Civitavecchia-Barcellona, la cui linea è oggi servita dall'armatore Grimaldi. La Commissione ha accolto interamente, lo scorso 12 dicembre 2017, la richiesta di sovvenzione per Civitavecchia ritenendo che fossero soddisfatti tutti i criteri e requisiti previsti e che fosse corretta l'Analisi Costi Benefici - CBA (economica e finanziaria) contenente il calcolo del «funding gap».

Ma oltre al tema dell'adeguamento delle infrastrutture portuali e dell'uso che deve essere fatto, il mercato crocieristico e quello dei traghetti risente anche molto della **qualità e dei costi dei servizi portuali, in particolare dei servizi ai passeggeri.**

Occorre innanzitutto ricordare che a livello europeo sussistono **degli standards dei diritti dei passeggeri dei vettori marittimi** che sono stati in particolare sanciti nel Regolamento (CE) n.1177/2010 che istituisce "i diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne». Di rilievo è anche la Comunicazione della Commissione Europea del dicembre 2011 "Una visione europea per i passeggeri: comunicazione sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto" COM(2011)898 def. che prevede che vengano fornite informazioni trasparenti sul prezzo complessivo del biglietto e su quanto sia compreso nel servizio, e ciò al fine di consentire ai passeggeri di fare scelte bene informate prima di procedere all'acquisto dei biglietti, garantendo al tempo stesso la libertà tariffaria dei vettori. Tale obbligo è anche contenuto nella recente Direttiva UE n.2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati (che andrà recepita entro il 1 ° gennaio 2018). Tali diritti dovranno essere naturalmente osservati non solo dai vettori marittimi ma anche dai tour operator che "gestiscono" il viaggio del passeggero o del crocierista. E' inoltre importante sottolineare che l'ESPO ha elaborato nel 2014 delle *best practices* per i porti passeggeri.

E' comunque anche fondamentale che il traffico passeggeri e delle crociere venga accompagnato da politiche di sostegno al turismo intermodale sostenibile door to door, sviluppando i collegamenti ferroviari che giungano il più vicino possibile ai porti oppure la formula fly&cruise (es. collegamento del primo aeroporto d'Italia, quello di Fiumicino, con il Porto di Civitavecchia), in conformità all'azione 2.5 del PSNPL.

Altrettanto importanti, al fine di migliorare l'offerta in favore dei passeggeri e dei crocieristi, sono gli interventi che le AdSP potranno fare **sul waterfront valorizzando i porti storici.** In questo modo si rende più attraente per i passeggeri (soprattutto crocieristi) la permanenza nell'ambito portuale più inserito nel contesto cittadino, consentendo così di avvicinare il porto alla città (relazione porto-città, V. le 10 priorità della portualità nell'Allegato «Connettere l'Italia» al DEF 2017 e Codice ESPO di buone pratiche per i porti passeggeri).

Tra i **servizi di interesse generale in favore dei passeggeri e dei crocieristi** si annoverano: l'organizzazione e la gestione dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, compreso il trattamento dei dati personali e il trasporto dei passeggeri all'interno del terminal dedicato (es. il navettamento, V. Delibera ART n.131/2017 del 31.10.2017). Inoltre nell'ambito portuale devono essere assicurati i servizi di **security** (che trovano in particolare la loro disciplina Codice ISPS dell'IMO ma anche nel Regolamento CE 725/2004 e nella Direttiva CE 2005/65 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti) che trovano nel *Port Security Facility Officers* (PSFC) il punto di riferimento. Molte AdSP stanno implementando, anche attraverso società in *house*, sistemi integrati di sicurezza basati su tecnologie moderne ed affidabili, misure di sicurezza fisica (barriere, recinzioni etc.) e quelle di sicurezza procedurale (risorse umane, procedure etc.). Analogamente sono stati sviluppate nuovi sistemi volti ad assicurare il rispetto delle norme internazionali (SOLAS) in materia di *safety* (SOLAS) ovvero della salvaguardia della vita umana in mare e della sicurezza della navigazione, tenuto conto anche delle nuove esigenze che possono derivare dal gigantismo navale.

I **servizi di interesse generale** vengono assicurati dalle AdSP con proprie strutture oppure attraverso società a cui viene affidato, con procedure ad evidenza pubblica, ai sensi dell'art. 6, comma 4, lett.c) della legge 84/94, l'espletamento di servizi di interesse generale.

Per quanto concerne i servizi ai passeggeri e crocieristi, essi vengono assicurati nella gran parte dei porti italiani dalle società terminaliste che sono concessionarie di aree e banchine ex art.18 della legge 84/94. In particolare nel segmento crocieristico è sempre più frequente la integrazione di carattere verticale tra le compagnie di navigazione e il soggetto gestore dei Terminal, talvolta con la partecipazione di minoranza delle AdSP (es. Trieste, Genova). In alcuni porti i servizi in favore dei crocieristi vengono direttamente erogati dalle AdSP (es. Olbia, Salerno, Bari, Brindisi, Ancona).

Il **sistema tariffario** è molto variegato nel panorama della portualità italiana ma dovrebbe essere basato e correlato al costo dei servizi resi (ha quindi natura di corrispettivo e non di tributo). In tal senso si è espressa chiaramente la giurisprudenza amministrativa sulla base del principio consolidato, anche a livello europeo, di "chi usa paga". In particolare il Consiglio di Stato nella sentenza n. 586 del 2014 (relativa ai diritti autonomi riscossi dall'AP di Civitavecchia), chiarisce che i sopra citati servizi di interesse generale *"non essendo servizi fondati su meccanismi di prezzo a consumo per il concreto uso da parte di ogni singolo fruitore, i rispettivi prelievi neanche possono essere predeterminati secondo criteri legali, se non in base a scelta discrezionale legata ai costi effettivi sopportati per l'approntamento del particolare servizio d'interesse pubblico a favore della generalità degli utenti"*⁵;

Sulla materia è intervenuto recentemente il **Regolamento (UE) n. 352 del 15 febbraio 2017 sulla fornitura di servizi portuali e la trasparenza finanziaria** tenuto conto della necessità di avere **servizi portuali moderni che contribuiscano all'uso efficiente dei porti** e che consentano di sviluppare i porti in linea con le esigenze attuali e future in materia di logistica e trasporti. Il legislatore europeo ha constatato che l'attrattività del trasporto marittimo dipende dalla disponibilità, efficienza e affidabilità dei servizi portuali (V. primo e terzo considerando del Regolamento UE n.352/2017 ed Obiettivo ed azione n.2 del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica) e che deve essere in particolare assicurata **continuità ed efficienza ai servizi in favore dei passeggeri** (obblighi di servizio pubblico). Inoltre le imprese concessionarie che forniscono tali servizi devono anche garantire un adeguato livello di protezione sociale al loro personale (V. anche clausola sociale in caso di nuovi affidamenti in conformità con l'art.50 del DLgs n.50/2016).

⁵ Il Consiglio di Stato nella citata sentenza n.586 del 2014 ha peraltro ritenuto legittimo l'addebito dell'onere di esazione dei diritti autonomi (imputabili ai passeggeri) alle compagnie di navigazione, in base all'argomentazione che tale obbligazione incombe alle predette compagnie *"nella qualità di gestori (vettori o noleggiatori) dei servizi marittimi (direttamente o tramite raccomandatari), alla stregua dello speciale vincolo intercorrente tra l'armatore e l'utente nelle operazioni di imbarco e sbarco passeggeri o veicoli, quale delineato dalla legge 4 aprile 1977, n.135 (artt.2 e 3) («Disciplina della professione di raccomandatario marittimo») in ordine alla corresponsabilità per l'adempimento delle obbligazioni assunte suo tramite in occasione dell'approdo della nave, in cui la rappresentanza sostanziale costituisce nella specie un elemento naturale del rapporto di viaggio (Cass. III, 13 luglio 2004, n.12904)"*;

Il legislatore europeo è anche intervenuto nella disciplina **dei sistemi tariffari portuali** (diritti portuali o di porto o diritti autonomi) relativi all'uso dell'infrastruttura portuale e ai sopra indicati servizi portuali, sancendo il principio generale che le tariffe devono essere **trasparenti, eque e non discriminatorie**. Ciò è anche fondamentale per garantire che la strategia commerciale e i piani di investimento dei porti rispettino pienamente le norme in materia di concorrenza (V. sesto considerando del Regolamento 352). L'art.13 del Regolamento UE n.352/2017 ha così stabilito che gli Stati membri possano introdurre dei **diritti d'uso dell'infrastruttura** (art.13) riscossi a beneficio diretto o indiretto dell'AdSP che devono essere trasparenti, chiaramente identificabili e non discriminatori, e contribuire alla manutenzione e allo sviluppo dell'infrastruttura portuale nonché, all'occorrenza, alla prestazione dei servizi necessari a compiere o facilitare le operazioni di trasporto, comprese la gestione passeggeri (il pagamento del tale diritto può in tal caso essere integrato con i diritti per i servizi portuali). I predetti diritti possono tuttavia essere ridotti per le navi che assicurano una **maggiore efficienza energetica ed ambientale (V. anche considerando 49)**. Tale criterio è già in atto in alcuni porti europei attraverso il meccanismo dell'*Environmental Ship Index* (ESI). In Italia tale meccanismo è applicato dall'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale.

I diritti d'uso dell'infrastruttura possono essere integrati anche dai diritti per i servizi portuali (es. ormeggio, servizio di rimorchio, raccolta rifiuti etc.) che vengono forniti da un operatore interno in regime di obbligo di servizio pubblico. Il predetto Regolamento dovrebbe consentire di giungere ad una **maggiore uniformità delle tariffe per i citati servizi** nel panorama della portualità italiana anche al fine della promozione del sistema portuale italiano nel suo complesso.

Il settore crocieristico necessita di una trattazione separata per quanto riguarda i servizi commerciali e di mercato che sono collegati a questo settore. Innanzitutto occorre muovere dalla distinzione tra *Home port* (porti di partenze ed arrivo) e *port of call* (scali intermedi). Sussistono diversi **vantaggi in termini economici-logistici se prevale la funzione di Home port**, quali ad esempio servizi di *bunkeraggio*; attività di cantieristica navale per la manutenzione; *ship chandler* per le provviste di bordo; doppia movimentazione di turisti - alla partenza e all'arrivo- capace di generare ritorni per i sistemi di collegamenti di trasporto - bus, ferrovie, aeroporto- e per il sistema turistico locale; alberghi e ristoratori della città e vicini luoghi di interesse. Ebbene solo 3 porti in Italia sono classificabili «*Home port*» (Venezia, Genova e Savona). Il posizionamento di un porto in tale settore deriva da scelte commerciali delle compagnie basate sul livello delle infrastrutture portuali e retroportuali ma anche dalla **capacità di costruire catene logistiche efficienti ed affidabili**. In particolare assicurando l'intero *supply chain*: dagli approvvigionamenti e standardizzazione dei prodotti alimentari, fino all'assistenza alla consegna a bordo; e assicurando i rifornimenti a prescindere dalle stagioni e dai periodi dell'anno (ruolo dei «provveditori navali» e valorizzazione della gastronomia italiana; specializzazione in alcuni servizi). Il valore aggiunto è direttamente collegato alla capacità del territorio di riferimento del porto a fornire gli elementi produttivi necessari alla filiera (aumento delle capacità logistiche di un porto).

Prima di effettuare gli interventi infrastrutturali prima analizzati e gli investimenti per migliorare l'offerta dei servizi commerciali, ciascuna porto dovrebbe procedere ad una **analisi costi/benefici in base anche alla misurazione della redditività di tale settore per il porto stesso** (es. somme

spese dalle compagnie, dai crocieristi e dell'equipaggio ed impatto indiretto in termini di indotto⁶). Si dovrebbe poi giungere ad una gestione condivisa, tra le AdSP (e dell'amministrazione comunale) e le compagnie e/o i terminalisti, delle problematiche e delle esternalità positive (economia e lavoro) e negative (ambientali; *carrying capacity* etc.) sul territorio derivanti dalla crocieristica. Infine, un altro aspetto che ciascuna AdSP dovrebbe affrontare prima di procedere ai predetti interventi ed investimenti è la valutazione della **compatibilità del settore crocieristico con le altre attività portuali** seguendo, in caso di limitazioni di spazi, un approccio di *trade-off* tra crocieristica e altri comparti portuali. L'inserimento della crocieristica all'interno delle proprie attività potrebbe, infatti, comportare la rinuncia ad ospitare e gestire altri traffici.

A tale fine, in coerenza con quanto indicato nell'allegato "Connettere l'Italia" al DEF 2017, si propone che venga fatto uno studio in riferimento al settore crocieristico e quello dei passeggeri (Ro-Pax) in modo da *"definire puntualmente fabbisogni e criticità"* in tali settori, *"ed in base ad esse definire visione, opere prioritarie e pianificazione di settore di medio-lungo periodo"*.

Presidente AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale Avv. Francesco Maria di Majo

⁶ V. impatto del settore crocieristico per la città di Barcellona e la quota parte che le compagnie pagano all'Autorità Portuale: http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/2cb1c7a3-58c1-4911-8902-b28c8f76ebfe/Informe_ACPBCN_2014_ENG.pdf