# COSA SARÀ

## del nuovo porto commerciale

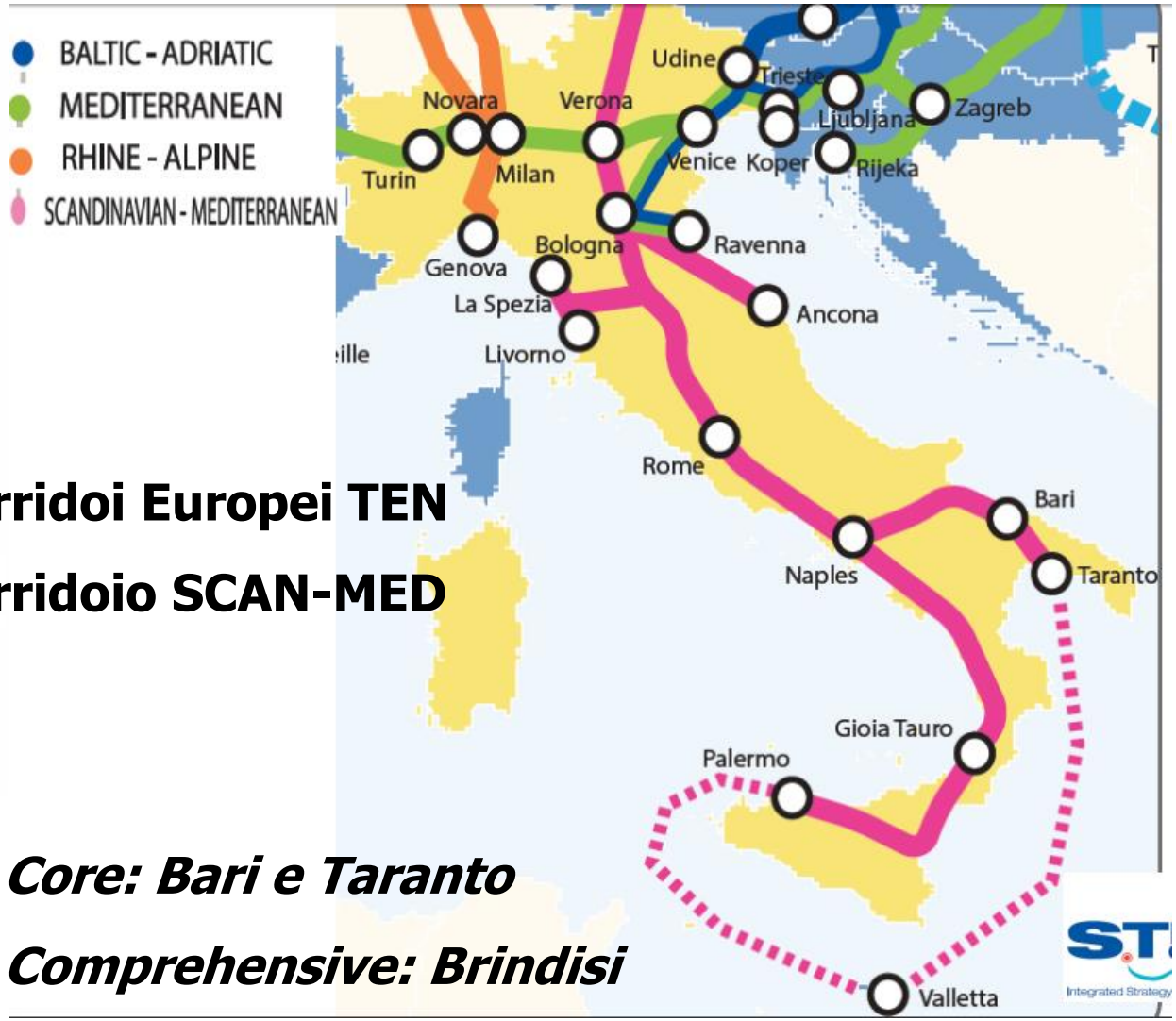
1. **CONTESTO INTERNAZIONALE-NAZIONALE**
2. **CONTESTO REGIONALE**
3. **PORTO di MOLFETTA**

   ***Quadro sinottico***

   ***Analisi SWOT***

   ***Prospettive di sviluppo equilibrate***

# 1. CONTESTO INTERNAZIONALE-NAZIONALE




**Corridoi Europei TEN**

**Corridoio SCAN-MED**

***Rete Core: Bari e Taranto***

***Rete Comprehensive: Brindisi***

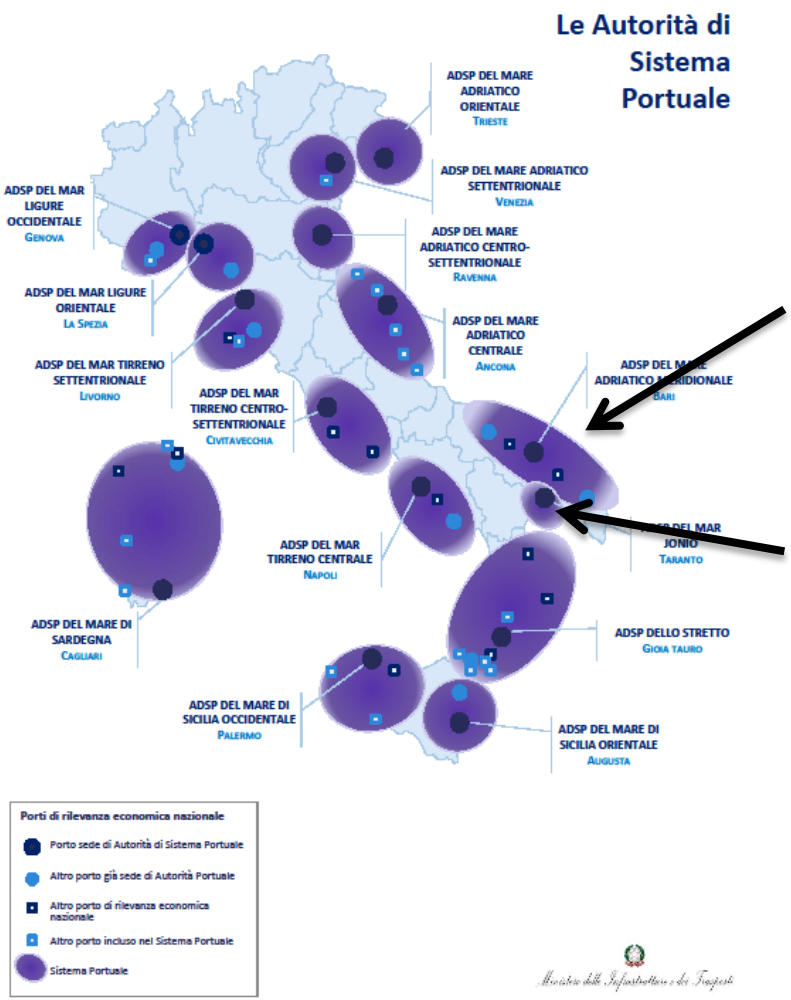
## Corridoio SCAN-MED

Rete “core”: da completarsi entro il 2030 - Finanziamenti europei prioritari
Rete “comprehensive”: da completarsi entro il 2050 - A carico degli Stati

Strumento di finanziamento è il programma “**Connecting European Facilities**”

Autorità portuali possono partecipare alle diverse “call” presentando i progetti ammessi per i porti secondo le Linee Guida diramate dalla Comm.Europea

Prioritari interventi volti:
- efficientamento dei porti, dragaggi
- innovazione tecnologica
- miglioramento collegamenti di ultimo miglio
- politiche di sostenibilità ambientale-energetico




***28 luglio 2016* - Decreto per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali**

# 15 Sistemi portuali

10) Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale:** Bari, sede di Autorità di sistema portuale, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Molfetta

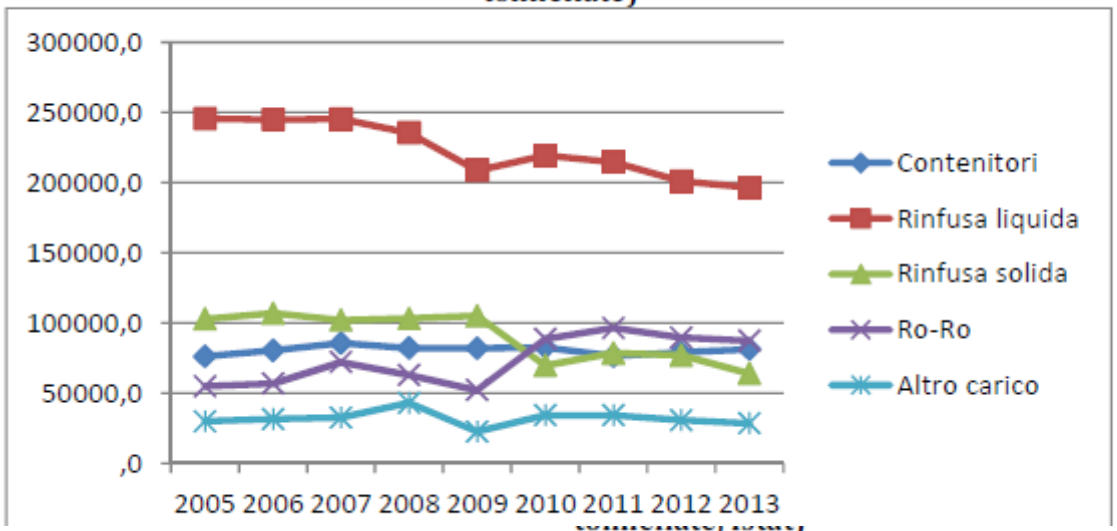
**Scomparsa APL !**

11) Autorità di **Sistema Portuale del Mar Ionio:** Taranto, sede di Autorità di sistema portuale

BARI: linea “feeder” operata dalla MSC.
Traffico container pari 35.000 Teus/anno.
Potenziale: 50.000 Teus/anno.

# TRAFFICI MERCI PORTUALI ITALIA

**Evoluzione delle tipologie di merce trattata nei porti italiani per tipo di carico (migliaia di tonnellate)**




| | Contenitori | Rinfusa liquida | Rinfusa solida | Ro-Ro | Altro carico | Totale |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2005 | 76.064 | 245.446 | 102.670 | 54.841 | 29.925 | 508.946 |
| 2006 | 80.330 | 244.808 | 106.834 | 56.768 | 31.444 | 520.185 |
| 2007 | 85.580 | 245.165 | 101.965 | 72.071 | 32.547 | 537.327 |
| 2008 | 81.932 | 235.376 | 103.083 | 62.849 | 42.979 | 526.218 |
| 2009 | 81.880 | 208.548 | 104.920 | 51.998 | 22.485 | 469.830 |
| 2010 | 82.502 | 219.200 | 69.695 | 88.560 | 34.134 | 494.091 |
| 2011 | 76.311 | 214.603 | 78.413 | 96.356 | 34.202 | 499.885 |
| 2012 | 79.015 | 200.771 | 76.841 | 89.505 | 30.691 | 476.823 |
| 2013 | 81.257 | 196.298 | 63.829 | 87.245 | 28.448 | 457.078 |

# 2. CONTESTO REGIONALE

P.A. PRT 2015-2019

REGIONE PUGLIA

## TRASPORTO MARITTIMO

### LE STRATEGIE GENERALI DI INTERVENTO 1/3

La Puglia è parte del Corridoio Scan-Med, che percorre il continente dalla Finlandia a Malta. Lungo il Corridoio vi sono 9 porti della rete "core" tra cui **Bari e Taranto**

Da questi elementi discendono le seguenti considerazioni:

- la visione di pianificazione **non può che essere di rete** e integrare le modalità ferroviaria, stradale e le aree retroportuali.
- Il **sistema dei corridoi**, basato sui **nodi "core" di Taranto e Bari** deve fungere da rete di trascinamento per un **sistema regionale** che comprende **un porto comprehensive (Brindisi) ed una preziosa rete di porti come Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Gallipoli ed Otranto.**
- La crescita della domanda richiede anche un **riequilibrio modale attraverso la crescita del trasporto combinato**;
- **Le infrastrutture portuali e logistiche devono essere funzionali allo sviluppo territoriale**. La valutazione degli investimenti con impiego di risorse pubbliche, devono essere programmate in funzione dei traffici effettivi, del valore aggiunto creato, di imprese e di occupazione sviluppate, dei processi di innovazione tecnologica.
- **E' necessaria una governance che garantisca un maggiore equilibrio fra le istanze degli armatori e le istanze territoriali** rappresentate dai porti con i loro lavoratori
- Le spinte del mercato chiedono una sempre **maggiore qualità di servizi, processi, efficienza delle imprese e competenza delle risorse umane**. Per questo servono Autorità Portuali dotate di autonomia finanziaria ed amministrativa, poteri di coordinamento e risorse umane qualificate. In particolare, debbono essere perseguite scelte innovativa in funzione di standard internazionali.

P.A. PRT 2015-2019

REGIONE PUGLIA

# TRASPORTO MARITTIMO

## LE STRATEGIE GENERALI DI INTERVENTO 2/3-A

**La competitività del sistema portuale regionale** nello spazio Euro-Mediterraneo **è legata al rafforzamento di tutte le possibili sinergie operative di rete** tra porti e nodi principali e, a livello locale, delle **aggregazioni in subsistemi territoriali portuali** integrati attorno ai porti principali, finalizzate a **sfruttare pienamente le specifiche potenzialità superando approcci di tipo monopolistico o, viceversa, localistico**. Si conferma la previsione di articolazione in tre sub-sistemi:

- **Subsistema del Levante**: composto dai porti di Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli e Bari, coordinati dall'unica Autorità del Levante, integrato con i poli logistici ad essi connessi;
- **Subsistema del Salento**, composto dai porti: Otranto, Gallipoli e Brindisi, coordinati da quest'ultimo ed integrati con i poli logistici ad essi connessi;
- **Subsistema dello Jonio**, composto dal porto di Taranto (Autorità Portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi.

# TRASPORTO MARITTIMO

## QUADRO GENERALE DI ASSETTO ORGANIZZATIVO 2/3-B: I SUB-AMBITI

P.A. PRT 2015-2019

REGIONE PUGLIA

# TRASPORTO MARITTIMO

## LE STRATEGIE GENERALI DI INTERVENTO 3/3

Il Piano Attuativo, facendo proprie le linee guida intorno alle quali si sta definendo la pianificazione a livello nazionale, si muove su due direzioni complementari:

- **Specializzazione delle realtà portuali integrate con i "distretti logistici" di riferimento**;
- **Superamento dei bottlenecks infrastrutturali puntuali, puntando a migliorare l'accessibilità (sia ferroviaria sia stradale)** ai nodi portuali e interportuali, garantendo il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.

P.A. PRT 2015-2019

REGIONE PUGLIA

# TRASPORTO MARITTIMO

## VERSANTE DEL TRASPORTO MERCI

Il Piano Attuativo, propone una serie di azioni prioritarie:

- **Coordinamento imprenditoriale per intercettare quote di mercato nel traffico contenitori legata al cabotaggio ed alla multimodalità verso i Balcani ed il Mediterraneo;**
- **Il potenziamento dell'offerta di rotte RO-RO;**
- **L'organizzazione logistica in grado di ottimizzare l'uso della capacità di traffico intermodale su ferrovia e ad offrire servizi complementari ad operatori dell'autotrasporto che transitano per i porti pugliesi;**
- **L'implementazione dell'uso delle tecnologie a supporto del traffico merci (e-freight).**

# TRAFFICI MERCI PORTUALI X REGIONE

Tabella 7) **Sbarco e imbarco di merci per regione in migliaia di tonnellate,**

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Var% 2007-2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sicilia | 93.048 | 87.828 | 73.608 | 89.390 | 90.257 | 83.677 | 77.727 | -16 |
| Liguria | 81.168 | 79.987 | 73.581 | 70.489 | 71.947 | 69.614 | 66.813 | -18 |
| Sardegna | 58.511 | 62.495 | 52.791 | 51.853 | 55.437 | 53.147 | 52.608 | -10 |
| Friuli-Venezia Giulia | 45.852 | 43.605 | 47.209 | 44.933 | 46.733 | 47.819 | 51.128 | 12 |
| Puglia | 67.668 | 67.217 | 53.824 | 52.656 | 59.671 | 52.689 | 40.028 | -41 |
| Calabria | 31.996 | 32.911 | 35.658 | 44.213 | 35.821 | 34.506 | 35.274 | 10 |
| Toscana | 42.805 | 40.079 | 33.708 | 34.602 | 32.661 | 31.856 | 32.921 | -23 |
| Veneto | 35.553 | 33.320 | 30.835 | 34.528 | 34.951 | 30.840 | 29.627 | -17 |
| Emilia-Romagna | 27.300 | 30.385 | 24.149 | 22.609 | 22.736 | 22.445 | 22.528 | -17 |
| Campania | 21.333 | 17.688 | 16.544 | 21.563 | 21.303 | 20.257 | 21.559 | 1 |
| Lazio | 16.788 | 15.465 | 12.800 | 13.903 | 15.639 | 18.687 | 16.051 | -4 |
| Marche | 10.918 | 11.314 | 10.440 | 10.176 | 9.618 | 8.330 | 7.202 | -34 |
| Abruzzo | 2.764 | 2.553 | 1.832 | 2.341 | 2.749 | 2.107 | 1.856 | -33 |
| Molise | 412 | 349 | 53 | 205 | 254 | 256 | 193 | -53 |
| Altro | 1.213 | 1.022 | 2.799 | 629 | 107 | 593 | 1.563 | 29 |
| TOTALE | **537.327** | **526.218** | **469.830** | **494.091** | **499.885** | **476.823** | **457.078** | **-15** |
| Nord | 189.873 | 187.297 | 175.774 | 172.559 | 176.367 | 170.718 | 170.096 | -10 |
| Centro | 73.275 | 69.411 | 58.780 | 61.022 | 60.667 | 60.980 | 58.030 | -21 |
| Sud | 272.968 | 268.488 | 232.478 | 259.880 | 262.743 | 244.532 | 227.389 | -17 |

Elaborazioni su dati Istat

# APL POT 2014/16
# PROPOSTE PER SVILUPPO DEI TRAFFICI

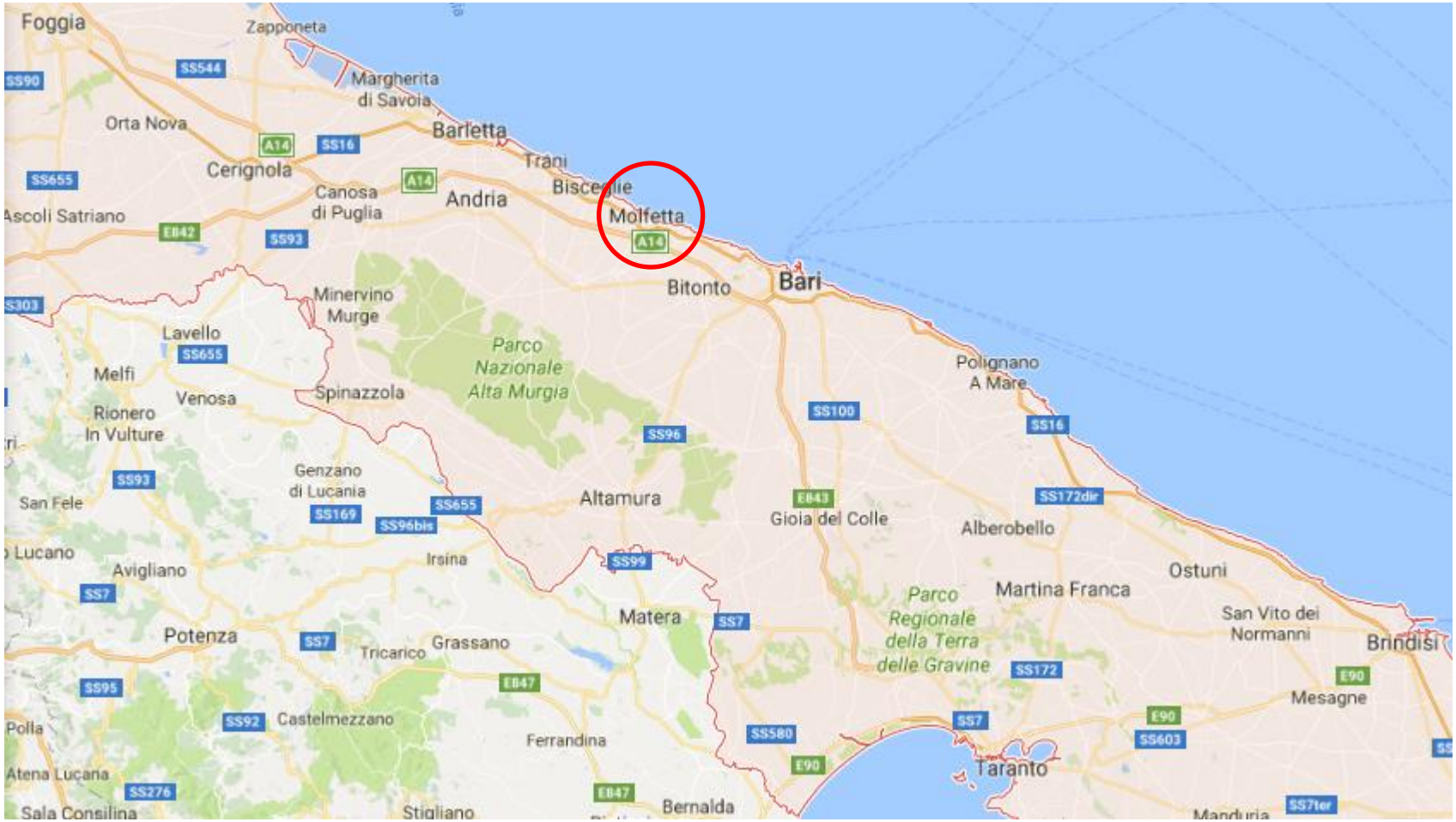
Strategia AP: network come un'unica infrastruttura.
Nuova gestione e regolazione degli spazi dedicati ai diversi traffici

- Bari: Ottimizzazione aree per rinfuse con navi oltre un certo tonnellaggio e navi container;
- Barletta: impiantistica e navi rinfuse di minore tonnellaggio;
- Monopoli: rinfuse liquide, rottami di ferro, rinfuse e linee passeggeri (ferries e crocieristiche) integrative;
- **Molfetta**:
  - Vecchio: pesca, nautica da diporto
  - Nuovo: concessione ad operatore per traffico container (Terminal Medio Oriente o Turchia) o ad altre funzioni mediante gara internazionale

# 3. PORTO di MOLFETTA

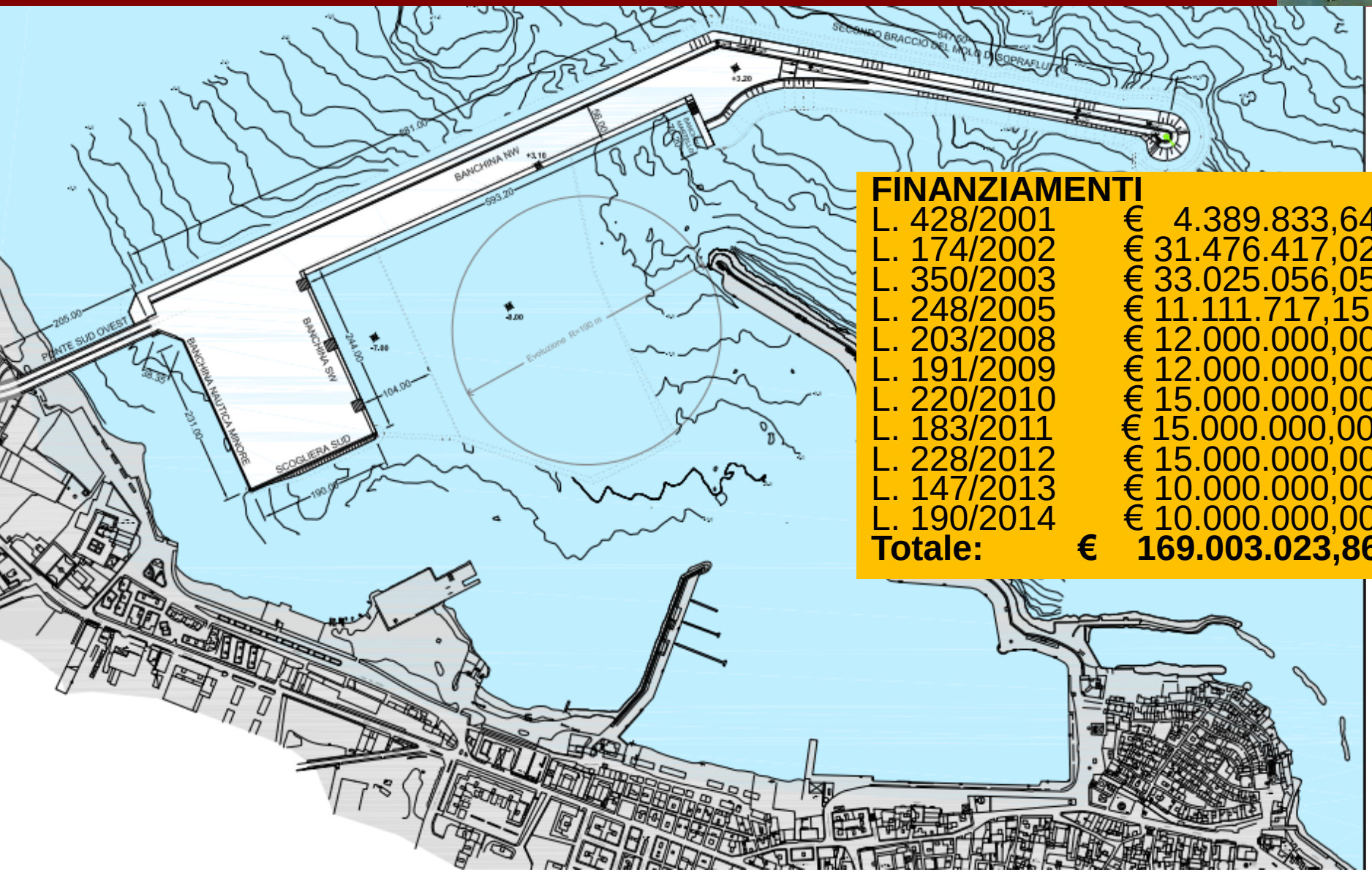
***Quadro sinottico***
***Analisi SWOT***
***Prospettive di sviluppo equilibrate***

# 3. PORTO di MOLFETTA. *Quadro sinottico*



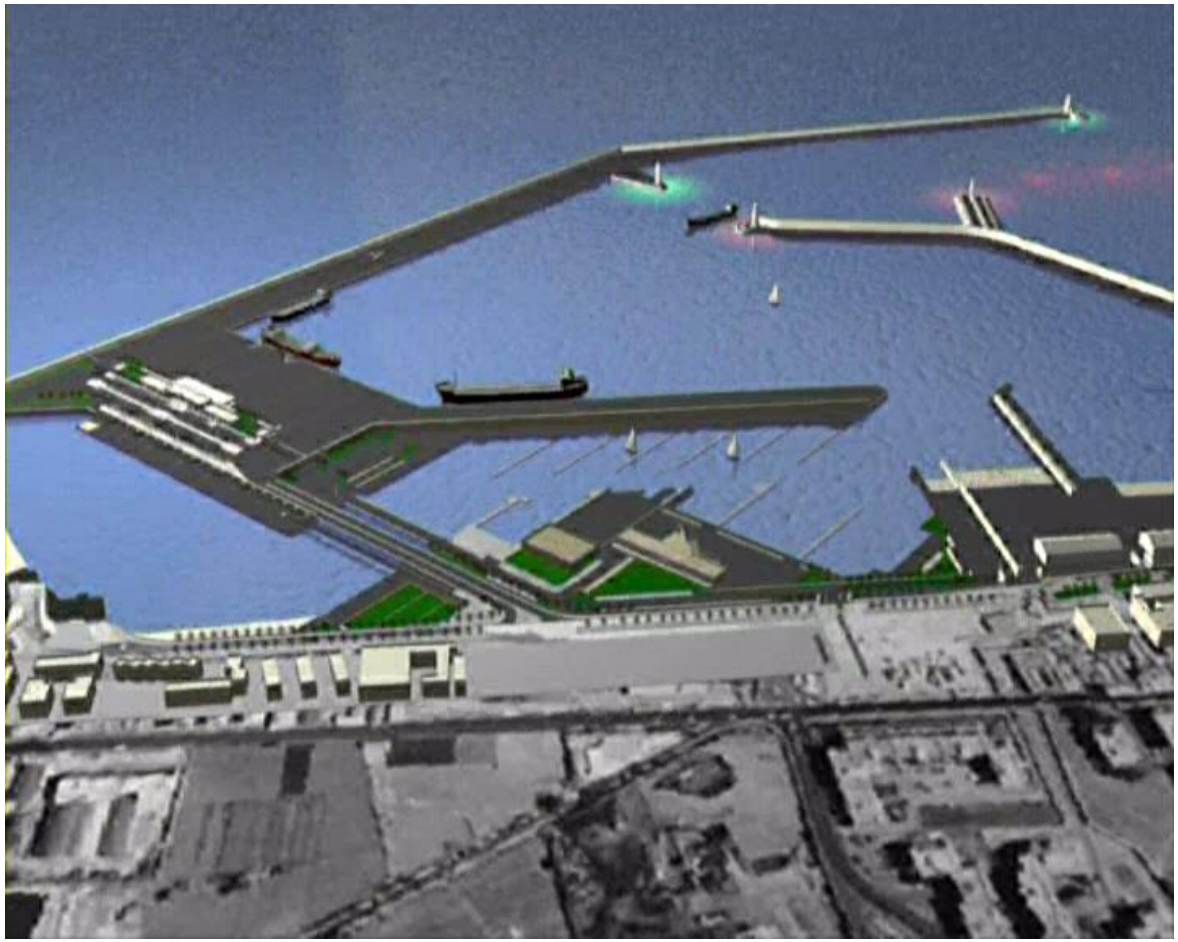
## *Sistema infrastrutturale primario*

# Porto di Molfetta. Prospettive di sviluppo




**FINANZIAMENTI**

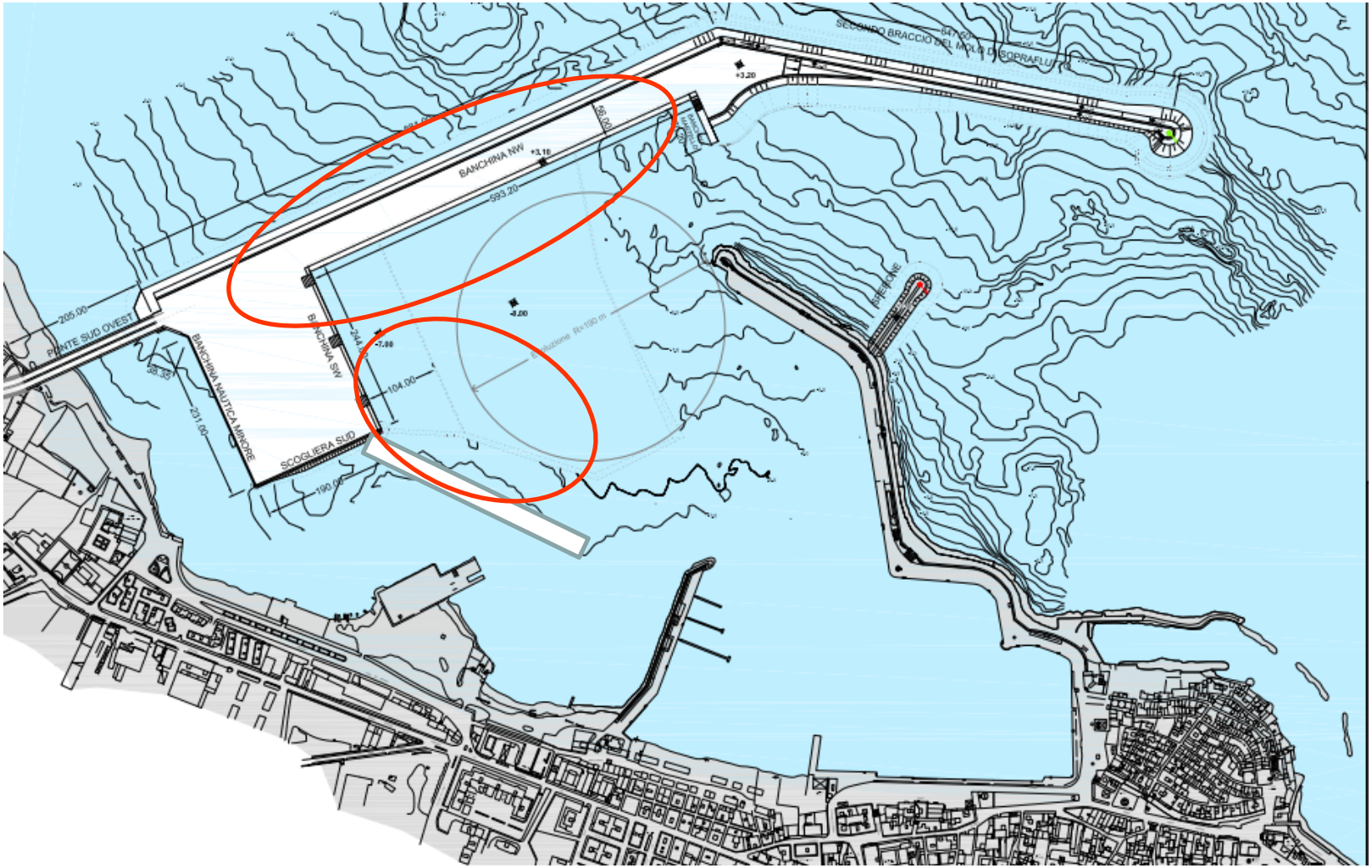
| | |
|---|---|
| L. 428/2001 | € 4.389.833,64 |
| L. 174/2002 | € 31.476.417,02 |
| L. 350/2003 | € 33.025.056,05 |
| L. 248/2005 | € 11.111.717,15 |
| L. 203/2008 | € 12.000.000,00 |
| L. 191/2009 | € 12.000.000,00 |
| L. 220/2010 | € 15.000.000,00 |
| L. 183/2011 | € 15.000.000,00 |
| L. 228/2012 | € 15.000.000,00 |
| L. 147/2013 | € 10.000.000,00 |
| L. 190/2014 | € 10.000.000,00 |
| **Totale:** | **€ 169.003.023,86** |



**FONDALI**
Canale accesso: da -9 m a -11,50 m
Bacino interno: cerchio di evoluzione (da -7 m a -9 m)
Banchine di riva del porto commerciale: -7 m.
Banchine S.Vincenzo e S.Michele e Sem.e S.Domenico: tra -4 e -8 m.
Bacino antistante gli scali di alaggio: -5 m;

## N. 3 banchine per il porto commerciale

N.3 navi di 125 m sulla banchina del braccio del molo di sopraflutto e sulla banchina di riva a nord
N.2 navi Ro-Ro sulla banchina di riva radicata al molo di sopraflutto.



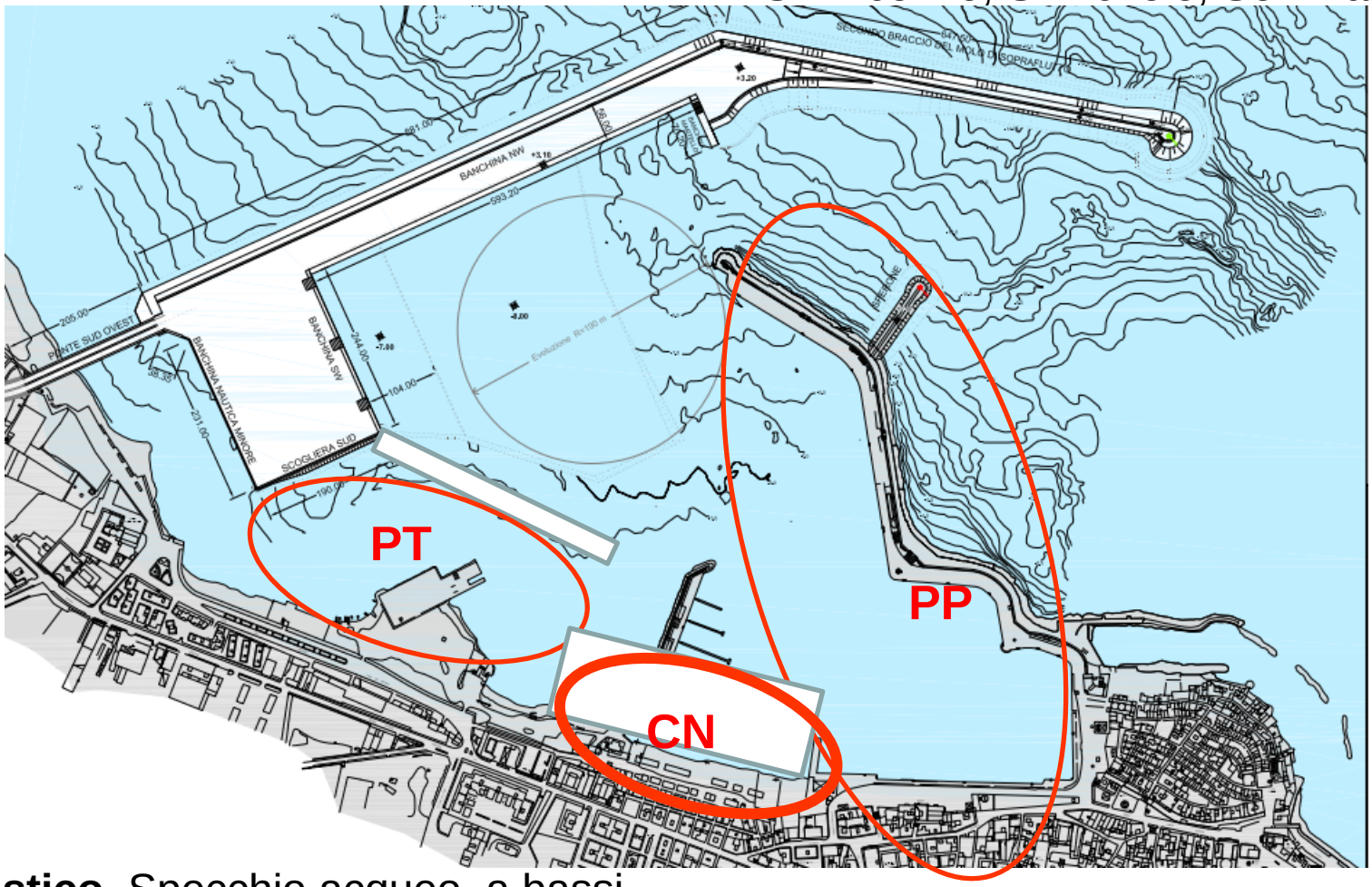
Collegamento alla terraferma mediante ponte stradale a 4 corsie. Raccordo con le principali vie di comunicazione: SS 16, SS 16 bis, ferrovia, autostrada.

Dimensioni in grado di soddisfare operazioni di carico/scarico merci pari a 1,3 Mni ton/anno, 4 volte quasi l'attuale movimento merci che non supera le 372 mila ton/anno

A servizio del molo commerciale è prevista una vasta area (13,5 Ha) per movimentazione e deposito merci, parcheggio dei TIR, tra SS 16 e imbocco ASI. Tale area, vasta quanto 20 campi di calcio viene sottratta alla funzione agricola

Viabilità di scorrimento costiero
(Cala dei Pali – Banchina S.Do

**Porto Peschereccio** (parte orientale)
Banchine 1500 m: S.Domenico, S.Vincenzo, S.Michele, Seminario




**Porto Turistico**. Specchio acqueo, a bassi fondali, tra porto commerciale, a Nord-Ovest e la zona della “Cala dei Pali”, a Sud.

**Cantieri Navali**. Molo Pennello-S.Domenico (2,5 Ha di cemento)

## PRP – Piano Regolatore Portuale

**2004** - Adozione dalla Capitaneria di porto e invio al Consiglio Superiore LLPP per l'acquisizione del prescritto parere tecnico di competenza

Adozione dal Comune di Molfetta, dichiarandone la conformità al PRG. Presentato al Min.Ambiente istanza di pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica

2005 - Min.Ambiente ha pronunciato giudizio positivo, con prescrizioni, di compatibilità ambientale e paesaggistica dell'adottato P.R.P di Molfetta

2006 - PRP approvato dalla Regione Puglia
Progetto definitivo del Nuovo Porto Commerciale approvato dalla Giunta Comunale

2008 - Progetto Esecutivo Porto Commerciale approvato dalla Giunta Comunale
2009 – Consegnati lavori (Agosto 2009)

2010/11 - Perizie di Variante n.1 e 2
2013 - Ottobre: cantiere fermo a seguito sequestro dell'autorità giudiziaria

2015 - Giunta comunale approva Progetto esecutivo di lavori di "***Messa in sicurezza delle opere già realizzate del Nuovo Porto Commerciale***"

Maggio - Tribunale di Trani dispone dissequestro delle aree oggetto dei lavori condizionato al rispetto di prescrizioni. Progetto inviato al Consiglio Superiore LLPP. Richiesto un parere ANAC sull'affidamento dei lavori di messa in sicurezza

Comune attende le risposte di questi due organi per procedere

# 3. PORTO di MOLFETTA. *Analisi SWOT*

***S (Strengths) - Punti di forza***

***W (Weaknesses) - Punti di debolezza***

***O (Opportunities) - Opportunità***

***T (Threats) - Minacce***

## *W (Weaknesses) - Punti di debolezza*

1. Lavori mai finiti, PRP sospeso….VARIABILE TEMPO IMPORTANTE
2. Mancanza di un Progetto di sviluppo condiviso, chiaro e semplice, fondato su SERVIZI INTEGRATI E COORDINATI
3. Conflittualità sociale e politica: Bene collettivo deve superare visioni parziali
4. Tessuto economico, produttivo e commerciale fragile
5. Tessuto urbano destrutturato e disperso, patrimonio edilizio inutilizzato
6. Trend demografico negativo

## *T (Threats) - Minacce/Rischi*

1. Indecisione/disorganizzazione: **ruolo primario?** Non si può fare tutto e bene
2. Nuove polarità forti SCAN-MED (Bari, Brindisi,Taranto). Logiche dei corridoi primari può indurre marginalizzazione
3. Schiacciamento tra Grande Porto di BARI a Sud e Porti dinamici a Nord
4. Degrado strutture portuali esistenti e invecchiamento precoce nuove
5. Traffico merci nei porti con trend negativo
6. Residui bellici. Effetto immagine negativa

## *S (Strengths) - Punti di forza*

1. Ruolo di **porto peschereccio**. Molfetta è tra i primi porti dell'Adriatico e come mercato ittico mantiene saldamente il secondo posto. Seguire dinamiche
2. SISTEMA INFRASTRUTTURALE. Buona dotazione
3. PORTO INSERITO IN AMBITO URBANO, MA LIBERO A NORD-OVEST

## *O (Opportunities) - Opportunità*

1. TERRITORIO ED ECONOMIA LOCALE. Quali Opportunità ?
   - **Agri-food**. Granaglie. Settore ittico. Settore del freddo e del congelato
   - **Turismo**. Filiera lunga: Centro storico, Nautica, pescherecci ad uso turistico, Eno-gastronomia, Parco Nazionale Alta Murgia, …
2. ESPERIENZE E BEST PRACTICES (da altri porti)
3. **PACCHETTO DI BUONE IDEE** ELABORATE dalla COMUNITA'

## 3. PORTO di MOLFETTA. *Prospettive di sviluppo equilibrate*

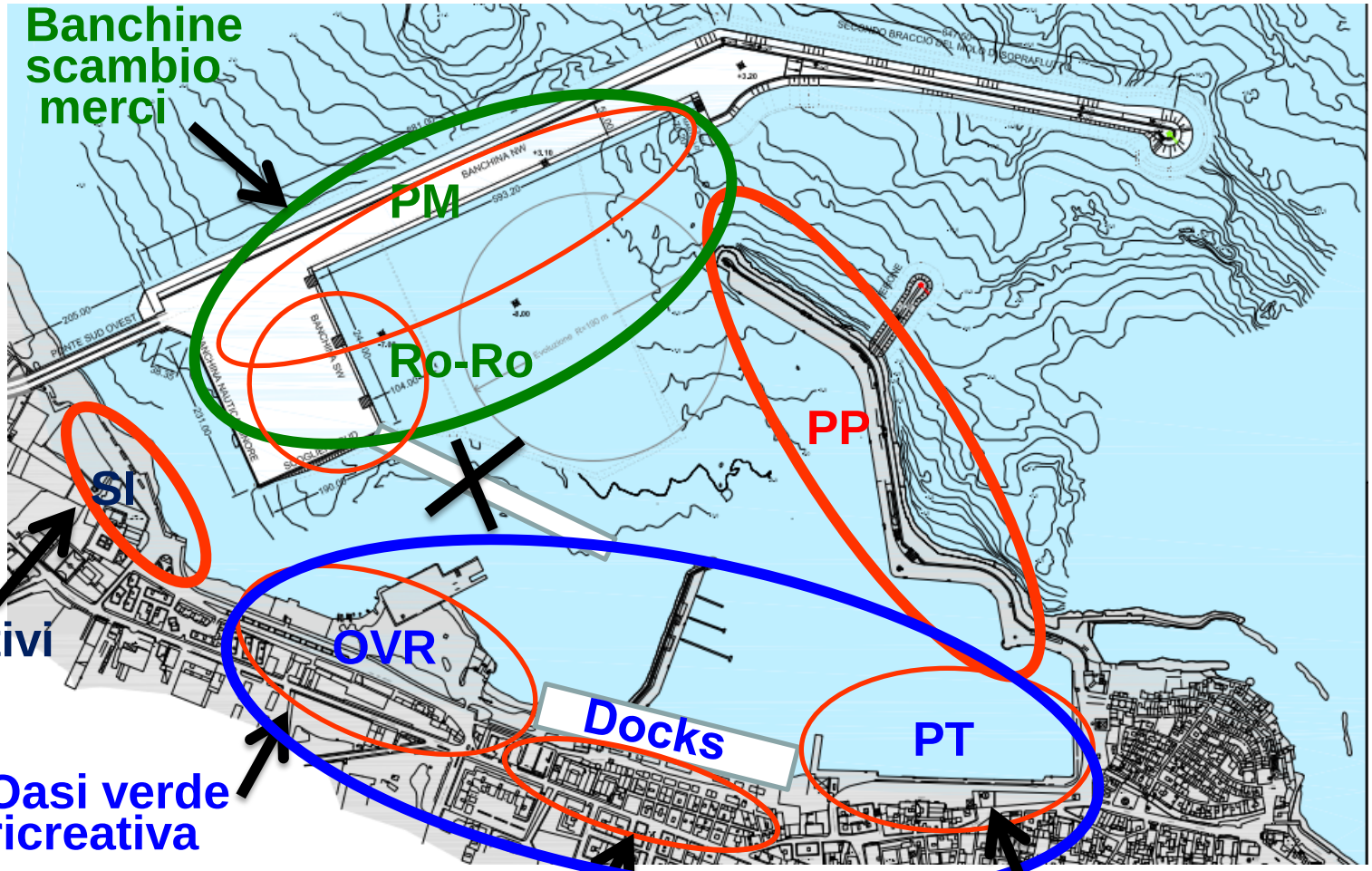
## LINEE DI INDIRIZZO GENERALI

1. Fare delle scelte partendo dalla consapevolezza che **non si può offrire tutto** e **non si possono intercettare tutti i segmenti di domanda**.

2. Sarebbe bene comprendere il **ruolo** che si può realisticamente ricoprire, e lavorare per coprire quel ruolo senza “manie” di grandezza.

3. **Parola d’ordine**: offrire quel che è richiesto (la domanda di trasporto questa sconosciuta) e offrirlo bene, evitando di puntare ad offrire molto per poi finire con l’offrire poco e male.

# FUNZIONI DISTRIBUITE IN MODO COERENTE



# IPOTESI DI FONDO

**Funzioni primarie**:
- TURISMO di ELEVATO LIVELLO
- PESCA

**Funzioni commerciali:**
- SCAMBIO MERCI
- FILIERA AGRI-FOOD
- SERVIZIO Zona Industriale

**Funzione SERVIZI integrativi:**
- Cantieri navali
- Manutenzione/riparazione/assistenza natanti
- Oasi ecologica

**Ridisegno del waterfront**
- Fronte mare aperto e continuo
- Separazione flussi veicolari e flussi pedonali

**Impulso nuove attività**
- Azioni sul sistema economico
- Separazione flussi veicolari e flussi pedonali
- Logistica

# FUNZIONI PRIMARIE

**PORTO TURISTICO**:

A. Banchine “Seminario” e “San Domenico”. Bassi fondali, moto ondoso contenuto, Vicinanza alla zona Centro città e del centro storico (cornice “Vecchio Duomo”, Palazzo della Dogana, altri stupendi edifici storici).
B. Periodi di “fermo biologico” che le imbarcazioni da pesca sono tenute a rispettare: creazione di itinerari turistici marini (sfruttando ad esempio l'Oasi protetta di Torre Calderina), con la conversione stagionale dei pescherecci alla ricezione di turisti.
C. Riconversione dell'edilizia povera retrostante la zona dei cantieri navali, come cittadella culturale, luogo a forte valenza culturale sull’esempio dei docks di Marsiglia (scuole-museo dei saperi per la cantieristica e la marineria, spazi per mostre d’arte, aree ristoro e di degustazione, spazi sociali autogestiti, biblioteche e librerie, botteghe artigianali leggere, laboratori, ecc.).
D. Spianata antistante di dimensioni ridotte rispetto alle previsioni di progetto, per attività all’aperto (esposizioni, spettacoli, fiere, ecc.).
E. Oasi verde a destinazione ricreativa. Verde attrezzato per attività sportive, parco giochi, orto botanico mediterraneo,….

**PORTO PESCHERECCIO**

A. Intero molo foraneo “San Michele”, dalla sede della Capitaneria di porto in poi, riservato al solo attracco delle imbarcazioni da pesca
B. Rinnovo graduale flotta vetusta e dotazione Sistemi di comunicazione avanzati
C. Incentivo alla cooperazione ed aggregazione (**Contratti di rete**)

# FUNZIONI COMMERCIALI

**TRAFFICO MERCI**

A. Diga foranea di sopraflutto dedicata all'attracco di navi merci:
   - Trasporto prodotti agro-alimentari (granaglie, prodotti agricoli, prodotti del freddo e del congelato, pesce, floricoltura,…)
   - Trasporto materiali e prodotti finiti da/per Zona industriale

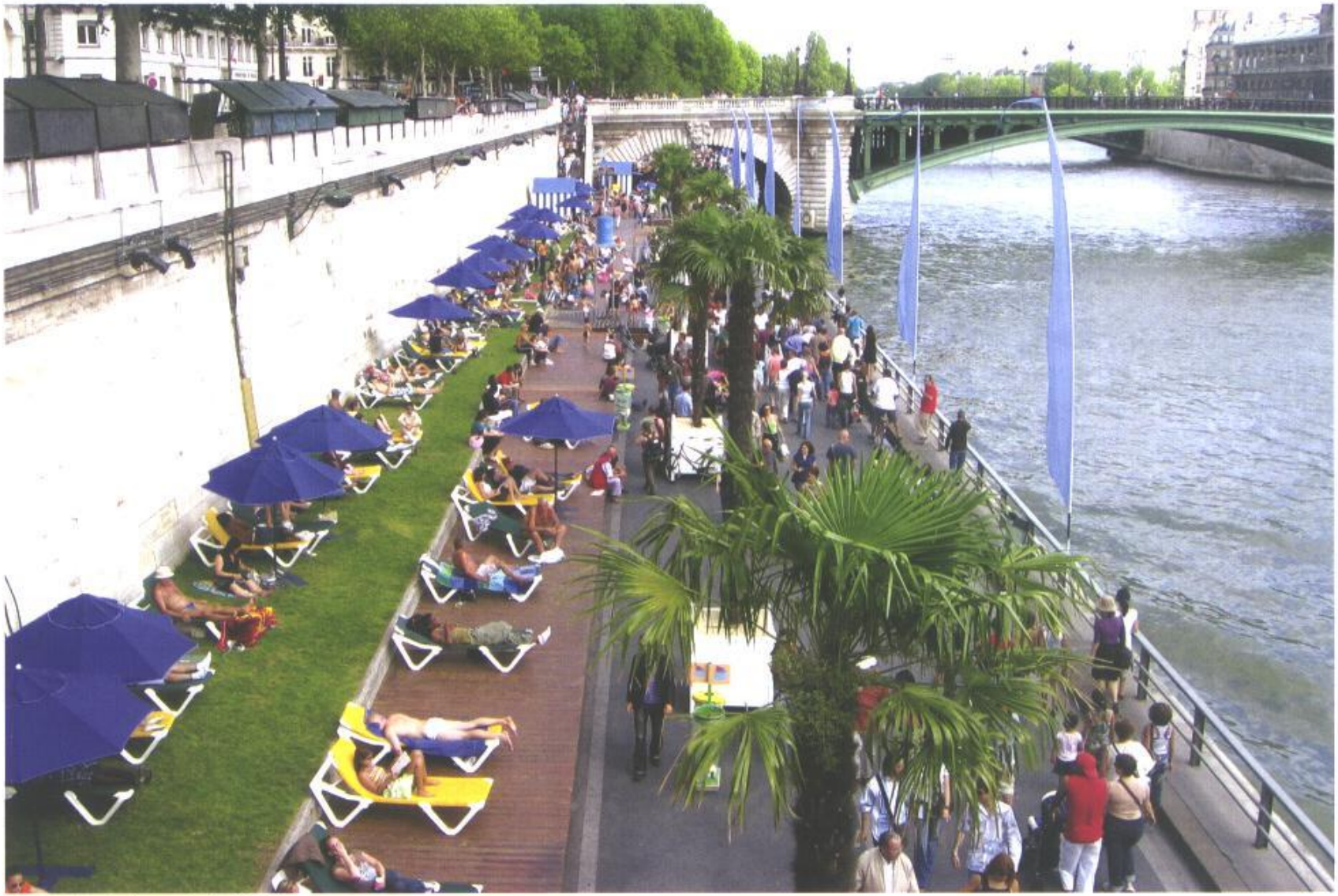
B. Banchine Ro-Ro
   - Navi traghetto eventuali per traffico semirimorchi, casse mobili, container

**SERVIZI INTEGRATIVI**

A. Capannoni per cantieri navali
B. Officine di manutenzione/riparazione/assistenza alla nautica
C. Oasi ecologica per la raccolta differenziata e il riciclo dei rifiuti portuali

## Ridisegno del waterfront

- Fronte mare aperto e continuo
- Rigenerazione fronte costiero
- Separazione flussi veicolari portuali e urbani
- Separazione flussi veicolari e flussi pedonali



Veduta di *Paris plage* a Parigi (2006)

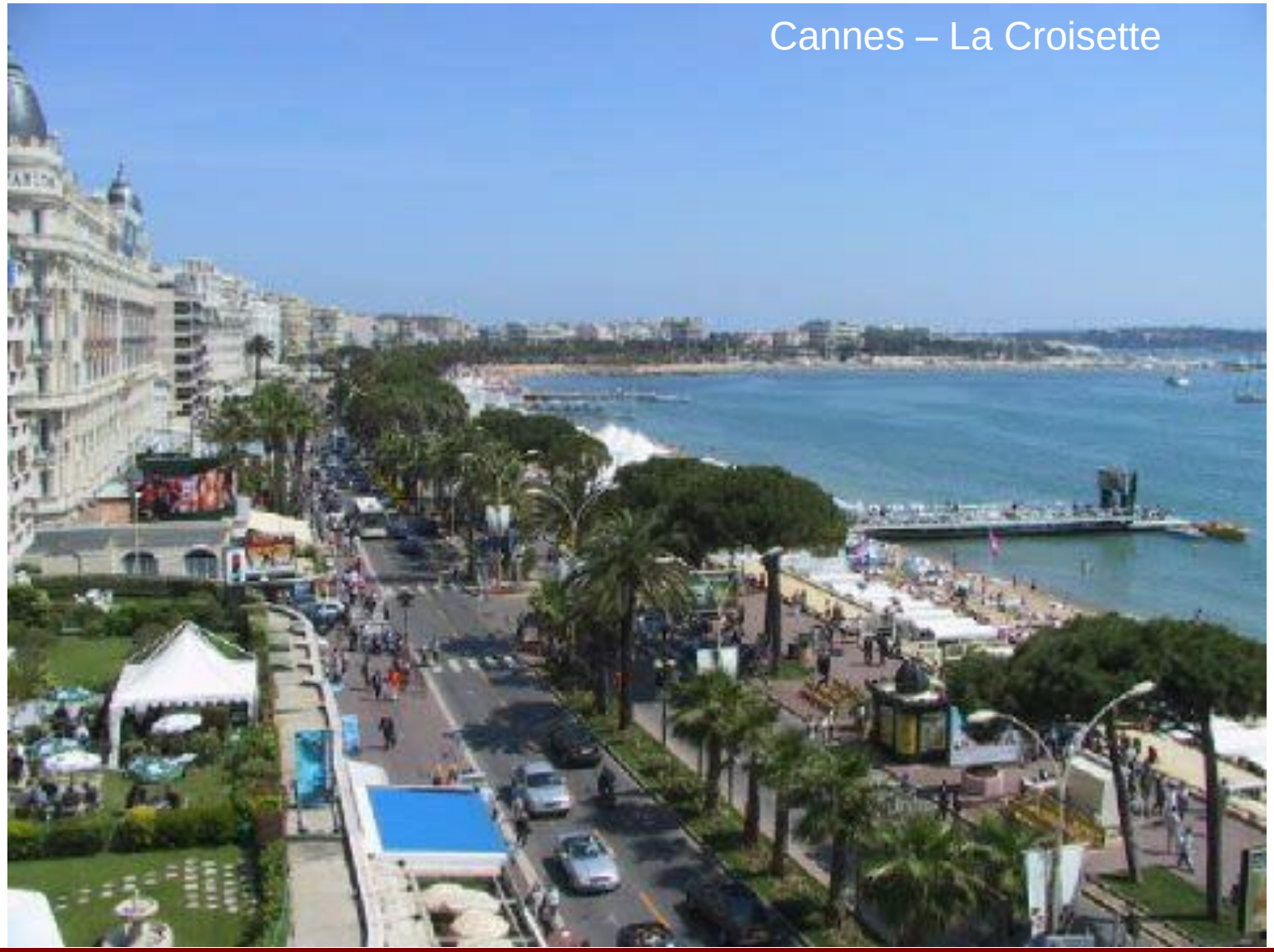
Render di progetto del Plateau Arnozan

1 - Michel Corajoud, *Aménagement des quais rive gauche de la Garonne. Les quais jardinés: eaux, ombres et lumières*, relazione del progetto, Paris 2001, p. 1.

Il molo Marzana come appare oggi; sullo sfondo si intravvede la passerella pedonale Uribitarte di S. Calatrava

Nizza
Promenade
des Anglais

POSTE
DE
SECOURS
LIDO PLAGE

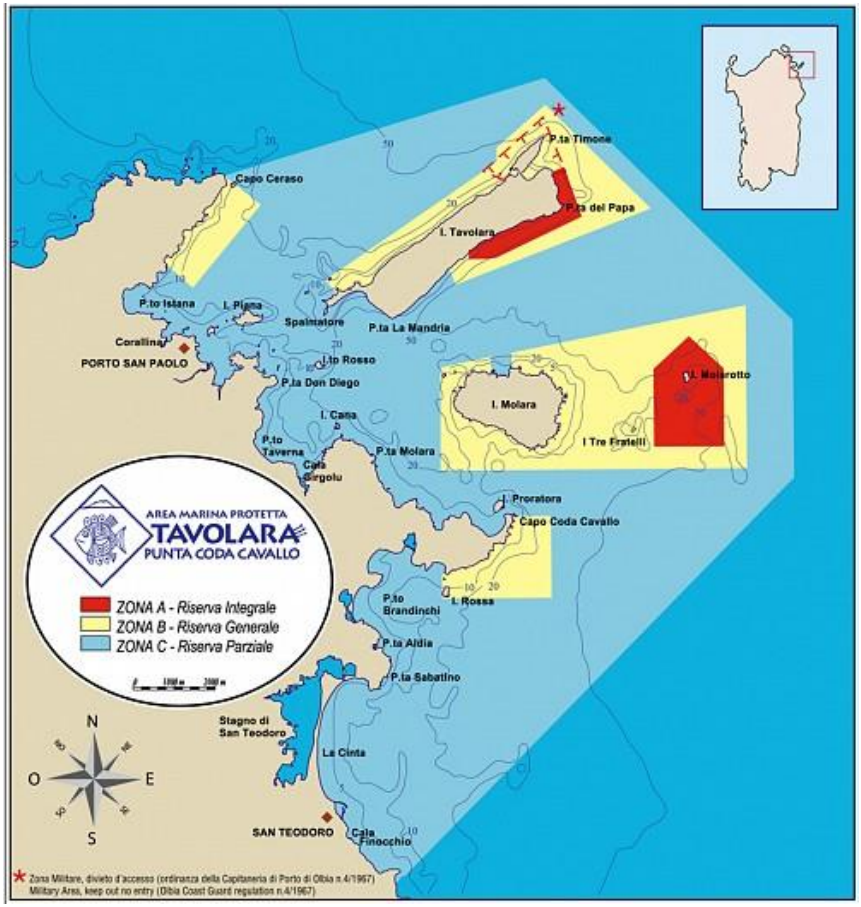

Cannes – La Croisette

Montecarlo - Monaco

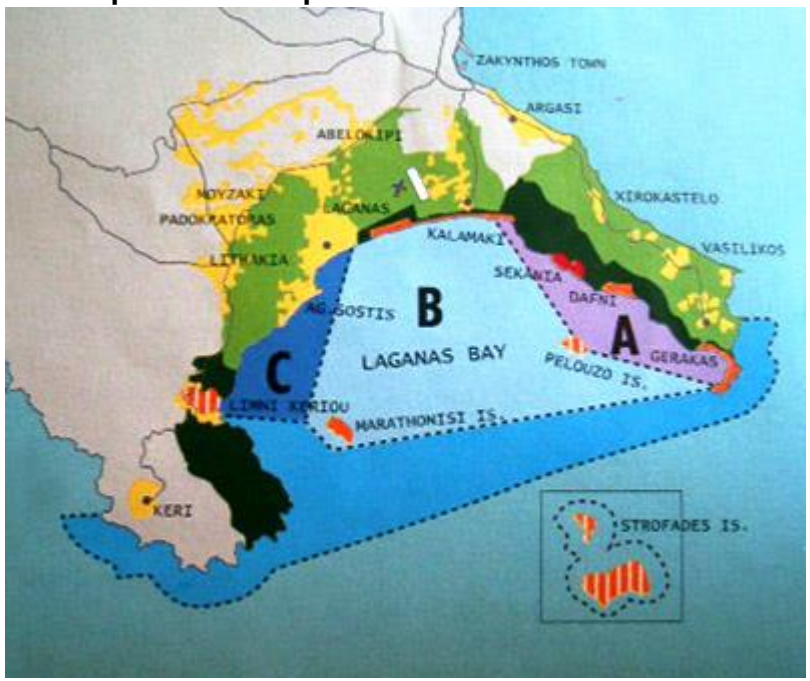
Veduta del lungomare di Reggio Calabria (Manfredi Nicoletti, 1989-1992)

# AZIONI SUL SISTEMA ECONOMICO-TERRITORIALE

A. Bonifica zone di mare inquinate; **Area Marina Protetta**
B. Sistema innovativo di informazione, comunicazione, allerta a servizio della comunità portuale (**ICT**)
C. Promozione/marketing su attività turistiche, nautica da diporto
D. Attività educative: Centro Educazione Ambientale (CEA), Corsi di Biologia Marina, Attività di tutela,…
E. Pratica ospitalità diffusa: rendere fruibile patrimonio immobiliare
F. Promozione agricoltura: colture di pregio autoctone, Olio di qualità. Agro-alimentare
G. Puntare su **Logistica e Marketing**
H. Promozione reti di impresa ispirate a principi etici e di qualità (es. Calabria Solidale)
I. Promuovere lavoro qualificato e condizioni lavorative «pulite»




Parco marino di Zante: 14,2 kmq di terreno, 89,2 kmq di mare e 31,2 kmq di zona periferica




Area Marina Protetta “Tavolara – Punta Coda Cavallo (Olbia). 150 kmq
Consorzio di Gestione nel 2005 ha ottenuto la certificazione EMAS.
Grazie ai valori naturalistici che racchiude, nel 2007 l’AMP ha ottenuto il riconoscimento di ASPIM (Area Specialmente Protetta d'Importanza Mediterranea) e comprende, nel suo territorio, un 'Sito d‘Interesse comunitario' (S.I.C.) e la Z.P.S. (Zona di Protezione Speciale),

Vela, escursioni, birdwatching, immersioni e pesca sportiva. Sono davvero molte le attività libere e da sperimentare che si possono svolgere una volta arrivati nel comprensorio dell' **Area Marina Protetta**, purchè condotte insieme alle guide ed alle associazioni di esperti presenti sul territorio, nel rispetto dell'ambiente

CALABRIA SOLIDALE

# CONTRATTO DI RETE

# NOTE CONCLUSIVE

Riforma delle Autorità Portuali (Art.14 del D.L.169 del 2016)
**Nuovo Organismo di Partenariato della Risorsa Mare**

Rappresentanti armatori, industriali, operatori, spedizionieri, operatori logistici intermodali, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale, operatori del turismo e del commercio operanti in porto, lavoratori delle imprese che operano in porto

**Gruppi di lavoro (senza oneri ) impegnati in approfondimenti tecnici relativi alle tematiche portuali.**

Esempio. Bando CE dal titolo “Rotte marittime per l’Europa”, per lo sviluppo di prodotti turistici marittimi e di sport acquatici.
Finanziamenti a sostegno di prodotti turistici tematici transnazionali nelle regioni costiere nei settori del turismo nautico e degli sport acquatici in mare.

In sinergia con altri segmenti turistici importanti come l’eno-gastronomia, il turismo culturale, la salute e il benessere, la crocieristica.

Budget; 1,5 Mni euro; contributo finanziario per progetto fino a 80% dei costi ammissibili; Progetti di 250-300 mila euro. Scadenza bando: 15 Marzo 2017.