

Numeri da record ma per i trasporti sono necessari i grandi cantieri

Sergio Prontu è stato confermato segretario

Giandomenico Mele Olbia Il quinto congresso della Filt Cgil di Olbia-Tempio ha confermato Sergio Prontu segretario generale per un nuovo mandato. Una linea di continuità in un momento decisivo per il futuro della mobilità per la Gallura e l'intera isola. I finanziamenti del Pnrr rappresentano una grande opportunità, ma il problema dell'isolamento e infrastrutture ottocentesche costruiscono un gap che si deve assolutamente superare per agganciarsi alla Penisola e all'Europa. D'altro canto Olbia ha due scali, porto Isola Bianca e aeroporto Costa Smeralda, che vantano numeri da record, non solo in Italia. «Il porto di Olbia, con oltre tre milioni di passeggeri trasportati, è il primo in Italia e il secondo nel bacino del Mediterraneo dopo quello del Pireo - ha sottolineato Prontu nella sua relazione -.

Urge che i lavori di escavo del porto di Olbia siano portati a termine e che si valuti il ripristino, attraverso l'affidamento per bando, di un servizio di manutenzione ordinaria. Si eviterebbe così che navi di maggiore stazza, crociere o rinfuse, possano essere dirottate in altri porti. La vicinanza fra aeroporto e porto suggerirebbe inoltre l'ipotesi che lo scalo marittimo di Olbia possa essere scelto dalle compagnie come hub portuale per le crociere nel Mediterraneo». Presente al congresso, Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale di Sardegna, ha sottolineato come l'avvio dei lavori di escavo sia stato rallentato dalla burocrazia, ma che questi dovrebbero partire a metà del prossimo anno. Il Piano regolatore portuale attende il via libera dei sindaci, mentre sono previsti lavori di ampliamento del Molo Cocciani: per ora con la pavimentazione, in futuro con nuovi banchinamenti. «I bandi di gara della continuità territoriale 1 dagli aeroporti sardi per Roma e Milano andati deserti sono la cartina di tornasole di come il tema della continuità aerea sia stato affrontato male - ha aggiunto Sergio Prontu -.

Abbiamo già avuto modo di svolgere nei confronti dell'assessorato regionale ai Trasporti una critica severa per l'abbandono della continuità verso gli aeroporti minori, la cosiddetta continuità territoriale 2». Prontu si è soffermato anche sul settore della logistica, che soprattutto ad Olbia ha registrato negli ultimi anni una crescita impetuosa. «Non ho perso occasione per evidenziare a tutti noi che nel settore è presente una forte componente di illegalità e scarsa sindacalizzazione - ha sottolineato -.

Quanta fatica a imporre il rispetto del contratto nazionale anche nelle aziende più strutturate. Figuriamoci nelle realtà dei piccoli padroncini, soprattutto riferendoci all'autotrasporto, a cui i grandi gruppi affidano i viaggi. Il risultato certo è che a ogni passaggio da una azienda all'altra, i lavoratori vengono licenziati e se riassunti vedono peggiorare le loro condizioni di lavoro e retribuzione. In questo ultimo anno però stiamo facendo dei progressi, sono diverse le aziende nelle quali siamo riusciti a fare nuovi iscritti e ad aver incontrato lavoratori capaci e ben disposti nel lavorare per accrescere la nostra presenza a tutela dei diritti in questo settore».

Filt Cgil Gallura Il quinto congresso provinciale Numeri da record ma per i trasporti sono necessari i grandi cantieri

Sergio Prontu è stato confermato segretario

Il Quinto Congresso della Filt Cgil di Olbia-Tempio ha confermato Sergio Prontu segretario generale per un nuovo mandato. Una linea di continuità in un momento decisivo per il futuro della mobilità per la Gallura e l'intera isola. I finanziamenti del Pnrr rappresentano una grande opportunità, ma il problema dell'isolamento e infrastrutture ottocentesche costruiscono un gap che si deve assolutamente superare per agganciarsi alla Penisola e all'Europa. D'altro canto Olbia ha due scali, porto Isola Bianca e aeroporto Costa Smeralda, che vantano numeri da record, non solo in Italia. «Il porto di Olbia, con oltre tre milioni di passeggeri trasportati, è il primo in Italia e il secondo nel bacino del Mediterraneo dopo quello del Pireo - ha sottolineato Prontu nella sua relazione -.



Urge che i lavori di escavo del porto di Olbia siano portati a termine e che si valuti il ripristino, attraverso l'affidamento per bando, di un servizio di manutenzione ordinaria. Si eviterebbe così che navi di maggiore stazza, crociere o rinfuse, possano essere dirottate in altri porti. La vicinanza fra aeroporto e porto suggerirebbe inoltre l'ipotesi che lo scalo marittimo di Olbia possa essere scelto dalle compagnie come hub portuale per le crociere nel Mediterraneo». Presente al congresso, Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale di Sardegna, ha sottolineato come l'avvio dei lavori di escavo sia stato rallentato dalla burocrazia, ma che questi dovrebbero partire a metà del prossimo anno. Il Piano regolatore portuale attende il via libera dei sindaci, mentre sono previsti lavori di ampliamento del Molo Cocciani: per ora con la pavimentazione, in futuro con nuovi banchinamenti. «I bandi di gara della continuità territoriale 1 dagli aeroporti sardi per Roma e Milano andati deserti sono la cartina di tornasole di come il tema della continuità aerea sia stato affrontato male - ha aggiunto Sergio Prontu -.

Abbiamo già avuto modo di svolgere nei confronti dell'assessorato regionale ai Trasporti una critica severa per l'abbandono della continuità verso gli aeroporti minori, la cosiddetta continuità territoriale 2». Prontu si è soffermato anche sul settore della logistica, che soprattutto ad Olbia ha registrato negli ultimi anni una crescita impetuosa. «Non ho perso occasione per evidenziare a tutti noi che nel settore è presente una forte componente di illegalità e scarsa sindacalizzazione - ha sottolineato -.

Cambiano i collegamenti tra Olbia e Livorno varato in Cina il nuovo traghetto Moby Legacy

Insieme alla gemella Fantasy è la più grande del mondo con 257 metri di lunghezza

Olbia-Tempio sarà collegata a Livorno da un nuovo servizio di traghetti. Il nuovo traghetto Moby Legacy, varato in Cina, è la più grande nave del mondo con 257 metri di lunghezza. Cambiano i collegamenti tra Olbia e Livorno. Il nuovo traghetto Moby Legacy, varato in Cina, è la più grande nave del mondo con 257 metri di lunghezza. Cambiano i collegamenti tra Olbia e Livorno. Il nuovo traghetto Moby Legacy, varato in Cina, è la più grande nave del mondo con 257 metri di lunghezza.

Il nuovo traghetto Moby Legacy, varato in Cina, è la più grande nave del mondo con 257 metri di lunghezza. Cambiano i collegamenti tra Olbia e Livorno. Il nuovo traghetto Moby Legacy, varato in Cina, è la più grande nave del mondo con 257 metri di lunghezza. Cambiano i collegamenti tra Olbia e Livorno. Il nuovo traghetto Moby Legacy, varato in Cina, è la più grande nave del mondo con 257 metri di lunghezza.



Adsp. Concessi altri 3 anni. Obiettivi: lavoro e sicurezza

Agenzia portuale, sì alla proroga

L' Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna continuerà a operare per altri 3 anni. È quanto ufficializzato nel corso del Comitato di gestione, dopo l' informativa del presidente dell' Adsp sul via libera ottenuto dal ministero per una proroga all' Alps per la fornitura di manodopera temporanea nei porti di competenza dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Un risultato importante, con il lavoro - sottolineano in una nota - che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è esteso anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax. Confermando i valori di crescita degli ultimi anni prima dell' emergenza sanitaria, su tutti i porti sardi. «L' Agenzia, oltre ad aver consentito l' assunzione di nuovi addetti, garantisce anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori», ricorda il presidente dell' Adsp Massimo Deiana, che fa riferimento anche ai provvedimenti al vaglio del comitato di gestione e che «sono la certificazione dello stato di buona salute del lavoro portuale».



Olbia. Aida bloccata in porto: controlli su tutte le attività commerciali a bordo

Conchiglie trafugate, i doganieri setacciano la nave

Prima i controlli dell' Agenzia delle dogane per due crocieristi e poi i doganieri che salgono sulla nave Aida per una verifica a tappeto su tutte le attività commerciali a bordo e altri servizi. È successo ieri pomeriggio nel porto di Olbia per la nave da crociera che di fatto chiude la stagione 2022. E l' Aida è stata di fatto bloccata per ore nel porto gallurese, il personale dell' Agenzia delle Dogane e dell' Autorità portuale ha infatti effettuato una verifica prolungata il cui esito sarà notificato a breve alla società che gestisce il servizio crociere dell' Aida. La vicenda si è sviluppata nell' arco di poche decine di minuti, quando due persone, che stavano rientrando a bordo, sono state trovate in possesso di conchiglie. Si tratta di una situazione che si è verificata decine di volte questa estate. I doganieri, come è sempre successo in passato, hanno proceduto a identificare i crocieristi e ad applicare il massimo delle sanzioni amministrative previste. Le sanzioni avrebbero creato, a quanto pare, una situazione di tensione con il personale delle Dogane. Gli ispettori sono saliti a bordo e hanno iniziato a verificare le operazioni di sdoganamento merci. Intorno alle 19 la nave era ancora ferma nel porto di Olbia. (a. b.)

The collage consists of several elements: a newspaper clipping from 'Olbia e Gallura' dated December 2, 2022, with a main headline 'Nel mirino l'assunzione di Russo' and a sub-headline 'Il dirigente del settore Urbanistica era già indagato in Campania'. Below this is another article titled 'Olbia. Dopo l'assunzione "Sentenza oscura: che cosa significa?". To the right of these articles is a small photograph of a building. The bottom portion of the collage is a poster for the 'SASSARI DAL 4 AL 24 DICEMBRE 2022 TEATRO VERDI' jazz festival, which lists various performances and dates.

Agenzia di lavoro portuale a Cagliari operativa per altri 3 anni

Deiana (Asdp), segnali più che positivi da occupazione imprese (ANSA) - CAGLIARI, 01 DIC - Avanti con l'agenzia per il lavoro portuale della Sardegna per altri 3 anni. È quanto ufficializzato nel corso del Comitato di Gestione. L'agenzia ha operato negli ultimi 3 anni con un organico di 29 unità fornendo manodopera temporanea. Un settore, quello del lavoro portuale che, in base all'aggiornamento del Piano Operativo di Sistema 2022 approvato ieri, gode di ottima salute. Secondo il documento elaborato dalla infatti, più della metà (55,6 %) delle 26 imprese (su 27 totali) che hanno risposto a un questionario ha dichiarato di aver assunto nuovi addetti (lo scorso anno erano il 40%) e che, per un 59,3% (sul 40 % dello scorso anno), nei prossimi due anni è intenzionata a procedere con nuove assunzioni. Occupazione, ma anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori. Argomenti, questi, al centro del Manuale operativo delle ispezioni safety e del Piano Operativo di Intervento (POI), adottati entrambi sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione. "Fermo restando - spiega Massimo Deiana, presidente dell' Authority del Mare di Sardegna - l' intenso e continuo lavoro per una soluzione strutturale alla crisi del comparto contenitori del Porto Canale, il termometro sull' operatività generale delle banchine restituisce segnali più che positivi da parte delle imprese, con prospettive di nuove assunzioni, avvio di nuove iniziative imprenditoriali, formazione continua e crescita della sicurezza sui luoghi di lavoro".



AdSP Mare della Sardegna: Dal Comitato di gestione nuovi provvedimenti per la crescita dell'operatività e della sicurezza in porto

L'Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS) continuerà ad operare per altri 3 anni. È quanto ufficializzato nel corso del Comitato di Gestione, dopo l'informativa all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Seduta, quella di mercoledì 30 novembre, dedicata principalmente all'operatività degli scali di Sistema, con 9 punti su 18 riferiti alla complessa materia del lavoro e della safety portuale. A partire, appunto, dall'informativa del Presidente dell'AdSP che, lo scorso 10 novembre, ha ottenuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per una proroga all'autorizzazione, alla ALPS Srl appunto, per la fornitura di manodopera temporanea nei porti di competenza dell'Ente. L'Agenzia ex art. 17 della legge 84/94, costituita nel mese di maggio 2018, dopo il riassorbimento di gran parte degli operatori dell'ex CLP di Cagliari nel mese di febbraio 2019, ha operato negli ultimi 3 anni con un organico di 29 unità full time equivalent, fornendo manodopera temporanea in un crescendo di giornate lavoro in virtù dei picchi di traffico che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è esteso anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax. Un settore, quello del lavoro portuale che, in base all'aggiornamento del Piano Operativo di Sistema 2022 approvato ieri, gode di ottima salute. Secondo il documento elaborato dalla Direzione Occupazione ed Impresa dell'AdSP, infatti, più della metà (55,6 %) delle 26 imprese (su 27 totali) che hanno risposto al questionario somministrato dall'Ente ha dichiarato di aver assunto nuovi addetti (lo scorso anno erano il 40 per cento) e che, per un 59,3 per cento (sul 40 % dello scorso anno), nei prossimi due anni è intenzionata a procedere con nuove assunzioni. Prospettiva, questa, sostenuta, non tanto dalla sostituzione di dipendenti in pensionamento o da copertura lavorativa stagionale, ma da nuove dinamiche del settore tra cui, ad esempio, il miglioramento della qualità e dell'efficienza aziendali (per il 33 %) e, aspetto di rilievo, da una domanda di servizi in crescita (per il 30% delle imprese) legata all'incremento dei volumi del traffico merci che, anche in periodo covid, ha mantenuto, nei porti di Sistema, un trend comunque positivo. In tale ottica, dopo il via libera delle Commissioni Consultive Locali, rimarrà invariato, anche per il 2023, il numero massimo delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi specialistici portuali in conto proprio e in conto terzi (art. 16 e 18 della legge 84/94) negli scali. Numeri che confermano, su tutti i porti, i valori di crescita degli ultimi anni prima dell'emergenza sanitaria. Occupazione, ma anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori. Argomenti, questi, al centro del Manuale operativo delle ispezioni safety e del Piano Operativo di Intervento (POI), adottati entrambi sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione. Vademecum, il primo, mirato a fornire un aggiornamento sulle vigenti normative in materia di sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale e sulle regole comportamentali da osservare durante i sopralluoghi e le ispezioni. Un piano, il secondo, nel quale viene, invece, delineata l'attività di formazione operativa 2023 (con oneri a carico dell'AdSP) per il personale delle imprese, come corsi per il rinnovo delle abilitazioni e delle patenti in scadenza, formazione per operatori meccanici e lezioni di lingua inglese. Sempre in tema di occupazione ed impresa, tra gli altri punti all'ordine del giorno, l'approvazione dei nuovi Regolamenti per l'esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici e per il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali. Ma anche l'esame di due nuove istanze per il rilascio di autorizzazioni ex art. 16 (legge 84/94) su Oristano. I provvedimenti al vaglio delle sedute dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione sono la certificazione dello stato di buona salute del lavoro portuale spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Fermo restando l'intenso e

continuo lavoro per una soluzione strutturale alla crisi del comparto contenitori del Porto Canale, il termometro sull'operatività generale delle banchine restituisce segnali più che positivi da parte delle imprese, con prospettive di nuove assunzioni, avvio di nuove iniziative imprenditoriali, formazione continua e crescita della sicurezza sui luoghi di lavoro. Punti chiave che l'AdSP sostiene direttamente con strumenti, quali, ad esempio, l'Agenzia per il lavoro Portuale della Sardegna (ALPS), che fornisce lavoro temporaneo alle imprese ex art. 16 con personale sempre formato e aggiornato e che, insieme, alla Kalport, sta garantendo, oltre ad una migliore e più ordinata operatività portuale, una copertura reddituale e strumenti incentivanti per l'insediamento futuro di nuove imprese e attività portuali nei nostri porti di Sistema.



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

L' Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna continuerà ad operare per altri tre anni

L' AdSP della Sardegna afferma che quello del lavoro portuale è un settore che gode di ottima salute L' Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS), la società per la fornitura di lavoro portuale temporaneo costituita a maggio 2018 e partecipata da imprese portuali di Cagliari e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, ha avuto una proroga all' autorizzazione ad operare di 36 mesi. Lo ha deliberato ieri il Comitato di gestione dell' AdSP sarda. L' Autorità di Sistema Portuale ha ricordato che l' Agenzia, ex art. 17 della legge 84/94, era stata costituita dopo il riassorbimento di gran parte degli operatori dell' ex CLP di Cagliari nel mese di febbraio 2019 ed ha operato negli ultimi tre anni con un organico di 29 unità full time equivalent, fornendo manodopera temporanea in un crescendo di giornate lavoro, in virtù dei picchi di traffico. Attività che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è estesa anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax. L' AdSP ha evidenziato che quello del lavoro portuale, in base alle risultanze dell' aggiornamento del Piano Operativo di Sistema 2022 approvato ieri, è un settore che gode di ottima salute: secondo il documento, più della metà (55,6%) delle 26 imprese (su 27 totali) che hanno risposto al questionario somministrato dall' ente ha dichiarato di aver assunto nuovi addetti (lo scorso anno erano il 40%) e che, per un 59,3% (rispetto al 40% dello scorso anno), nei prossimi due anni è intenzionata a procedere con nuove assunzioni. Prospettiva, questa - ha precisato l' authority portuale - sostenuta, non tanto dalla sostituzione di dipendenti in pensionamento o da copertura lavorativa stagionale, ma da nuove dinamiche del settore tra cui, ad esempio, il miglioramento della qualità e dell' efficienza aziendali (per il 33%) e, aspetto di rilievo, da una domanda di servizi in crescita (per il 30% delle imprese) legata all' incremento dei volumi del traffico merci che, anche in periodo Covid, ha mantenuto un trend comunque positivo. L' ente portuale ha specificato che, in considerazione di tale scenario, dopo il via libera delle Commissioni Consultive Locali, anche per il 2023 rimarrà invariato il numero massimo delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi specialistici portuali in conto proprio e in conto terzi (art. 16 e 18 della legge 84/94).



Dal Comitato di gestione nuovi provvedimenti per la crescita dell' operatività e della sicurezza in porto

Altri 36 mesi di proroga per l' ALPS - Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna L' Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS) continuerà ad operare per altri 3 anni è quanto ufficializzato nel corso del Comitato di Gestione, dopo l' informativa all' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Seduta, quella di mercoledì 30 novembre, dedicata principalmente all' operatività degli scali di Sistema, con 9 punti su 18 riferiti alla complessa materia del lavoro e della safety portuale. A partire, appunto, dall' informativa del Presidente dell' AdSP che, lo scorso 10 novembre, ha ottenuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per una proroga all' autorizzazione, alla ALPS Srl appunto, per la fornitura di manodopera temporanea nei porti di competenza dell' Ente. L' Agenzia ex art. 17 della legge 84/94, costituita nel mese di maggio 2018, dopo il riassorbimento di gran parte degli operatori dell' ex CLP di Cagliari nel mese di febbraio 2019, ha operato negli ultimi 3 anni con un organico di 29 unità full time equivalent, fornendo manodopera temporanea in un crescendo di giornate lavoro - in virtù dei picchi di traffico - che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è esteso anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax. Un settore, quello del lavoro portuale che, in base all' aggiornamento del Piano Operativo di Sistema 2022 approvato ieri, gode di ottima salute. Secondo il documento elaborato dalla Direzione Occupazione ed Impresa dell' AdSP, infatti, più della metà (55,6 %) delle 26 imprese (su 27 totali) che hanno risposto al questionario somministrato dall' Ente ha dichiarato di aver assunto nuovi addetti (lo scorso anno erano il 40 per cento) e che, per un 59,3 per cento (sul 40 % dello scorso anno), nei prossimi due anni è intenzionata a procedere con nuove assunzioni. Prospettiva, questa, sostenuta, non tanto dalla sostituzione di dipendenti in pensionamento o da copertura lavorativa stagionale, ma da nuove dinamiche del settore tra cui, ad esempio, il miglioramento della qualità e dell' efficienza aziendali (per il 33 %) e, aspetto di rilievo, da una domanda di servizi in crescita (per il 30% delle imprese) legata all' incremento dei volumi del traffico merci che, anche in periodo covid, ha mantenuto, nei porti di Sistema, un trend comunque positivo. In tale ottica, dopo il via libera delle Commissioni Consultive Locali, rimarrà invariato, anche per il 2023, il numero massimo delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi specialistici portuali in conto proprio e in conto terzi (art. 16 e 18 della legge 84/94) negli scali. Numeri che confermano, su tutti i porti, i valori di crescita degli ultimi anni prima dell' emergenza sanitaria. Occupazione, ma anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori. Argomenti, questi, al centro del Manuale operativo delle ispezioni safety e del Piano Operativo di Intervento (POI), adottati entrambi sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione. Vademecum, il primo, mirato a fornire un aggiornamento sulle vigenti normative in materia di sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale e sulle regole comportamentali da osservare durante i sopralluoghi e le ispezioni. Un piano, il secondo, nel quale viene, invece, delineata l' attività di formazione operativa 2023 (con oneri a carico dell' AdSP) per il personale delle imprese, come corsi per il rinnovo delle abilitazioni e delle patenti in scadenza, formazione per operatori meccanici e lezioni di lingua inglese. Sempre in tema di occupazione ed impresa, tra gli altri punti all' ordine del giorno, l' approvazione dei nuovi Regolamenti per l' esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici e per il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali. Ma anche l' esame di due nuove istanze per il rilascio di autorizzazioni ex art. 16 (legge 84/94) su Oristano. "I provvedimenti al vaglio delle sedute dell' Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione sono la certificazione dello stato di buona salute del lavoro portuale - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Fermo restando l' intenso e continuo lavoro per una soluzione strutturale alla crisi del comparto contenitori del Porto Canale, il

termometro sull' operatività generale delle banchine restituisce segnali più che positivi da parte delle imprese, con prospettive di nuove assunzioni, avvio di nuove iniziative imprenditoriali, formazione continua e crescita della sicurezza sui luoghi di lavoro. Punti chiave che l' AdSP sostiene direttamente con strumenti, quali, ad esempio, l' Agenzia per il lavoro Portuale della Sardegna (ALPS), che fornisce lavoro temporaneo alle imprese ex art. 16 con personale sempre formato e aggiornato e che, insieme, alla Kalport, sta garantendo, oltre ad una migliore e più ordinata operatività portuale, una copertura reddituale e strumenti incentivanti per l' insediamento futuro di nuove imprese e attività portuali nei nostri porti di Sistema".



01 dicembre 2022, Aggiornato alle 17,51

Informazioni Marittime

Sardegna, altri tre anni di agenzia del lavoro portuale

Dopo i buoni risultati degli ultimi anni, il Comitato di gestione dell' autorità portuale approva una proroga. In futuro verrà esteso anche a Portovesme Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax L' Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna continuerà ad operare per altri tre anni. È quanto ufficializzato nel corso del Comitato di gestione dell' Autorità portuale dopo l' informativa all' Organismo di partenariato della risorsa mare. L' Agenzia del lavoro portuale (ex art. 17 della legge 84/94) è stata costituita in Sardegna a maggio 2018 dopo il riassorbimento di gran parte degli operatori dell' ex Compagnia Lavoratori Portuali di Cagliari a febbraio 2019. Ha operato negli ultimi tre anni con un organico di 29 unità full time equivalent fornendo manodopera temporanea in un crescendo di giornate lavoro - in virtù dei picchi di traffico - che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è esteso anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax. Un settore, quello del lavoro portuale che, in base all' aggiornamento del Piano Operativo di Sistema 2022 approvato mercoledì scorso dal Comitato di gestione dell' autorità portuale sarda, gode di ottima salute. Secondo il documento elaborato dalla direzione occupazione ed impresa dell' autorità portuale, infatti, più della metà (55,6%) delle 26 imprese (su 27 totali) che hanno risposto al questionario somministrato dall' autorità portuale ha dichiarato di aver assunto nuovi addetti (lo scorso anno erano il 40 per cento) e che, per un 59,3 per cento (sul 40% dello scorso anno), nei prossimi due anni è intenzionata a procedere con nuove assunzioni. Prospettiva sostenuta non tanto dalla sostituzione di dipendenti in pensionamento o da copertura lavorativa stagionale ma da nuove dinamiche del settore tra cui, ad esempio, il miglioramento della qualità e dell' efficienza aziendali (per il 33%) e, aspetto di rilievo, da una domanda di servizi in crescita (per il 30% delle imprese) legata all' incremento dei volumi del traffico merci che anche in periodo covid ha mantenuto nei porti sardi una tendenza comunque positiva. In tale ottica, dopo il via libera delle commissioni consultive locali, rimarrà invariato anche per il 2023 il numero massimo delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi specialistici portuali in conto proprio e in conto terzi (art. 16 e 18 della legge 84/94) negli scali. La seduta di mercoledì scorso del Comitato di gestione dell' autorità portuale della Sardegna dedicata principalmente all' operatività degli scali di sistema, di cui la metà dei 18 punti all' ordine del giorno sul lavoro e la safety portuale. A partire, appunto, dall' informativa del presidente dell' autorità portuale, Massimo Deiana, che lo scorso 10 novembre ha ottenuto il via libera del ministero delle Infrastrutture per una proroga all' autorizzazione della fornitura di manodopera temporanea nei porti di Cagliari, Olbia e Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme, Santa Teresa di Gallura e Arbatax. Occupazione, ma anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori. Argomenti, questi, al centro del Manuale operativo delle ispezioni safety e del Piano Operativo di Intervento (POI), adottati entrambi sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione. Vademecum, il primo, mirato a fornire un aggiornamento sulle vigenti normative in materia di sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale e sulle regole comportamentali da osservare durante i sopralluoghi e le ispezioni. Un piano, il secondo, nel quale viene, invece, delineata l' attività di formazione operativa 2023 (con oneri a carico dell' AdSP) per il personale delle imprese, come corsi per il rinnovo delle abilitazioni e delle patenti in scadenza, formazione per operatori meccanici e lezioni di lingua inglese. Sempre in tema di occupazione ed impresa, tra gli altri punti all' ordine del giorno, l' approvazione dei nuovi Regolamenti per l' esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici e per il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali. Ma anche l' esame di due nuove istanze per il rilascio di autorizzazioni ex art. 16 (legge 84/94) su Oristano. «I provvedimenti al vaglio delle sedute dell' Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione sono la

certificazione dello stato di buona salute del lavoro portuale - spiega Deiana- fermo restando l' intenso e continuo lavoro per una soluzione strutturale alla crisi del comparto contenitori del Porto Canale, il termometro sull' operatività generale delle banchine restituisce segnali più che positivi da parte delle imprese, con prospettive di nuove assunzioni, avvio di nuove iniziative imprenditoriali, formazione continua e crescita della sicurezza sui luoghi di lavoro. Punti chiave che l' AdSP sostiene direttamente con strumenti, quali, ad esempio, l' Agenzia per il lavoro Portuale della Sardegna (ALPS), che fornisce lavoro temporaneo alle imprese ex art. 16 con personale sempre formato e aggiornato e che, insieme, alla Kalport, sta garantendo, oltre ad una migliore e più ordinata operatività portuale, una copertura reddituale e strumenti incentivanti per l' insediamento futuro di nuove imprese e attività portuali nei nostri porti di Sistema».

Comitato di gestione nuovi provvedimenti per la crescita dell' operatività e della sicurezza in porto

Altri 36 mesi di proroga per l' Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna L' Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS) continuerà ad operare per altri 3 anni. è quanto ufficializzato nel corso del Comitato di Gestione, dopo l' informativa all' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Seduta, quella di mercoledì 30 novembre, dedicata principalmente all' operatività degli scali di Sistema, con 9 punti su 18 riferiti alla complessa materia del lavoro e della safety portuale. A partire, appunto, dall' informativa del Presidente dell' AdSP che, lo scorso 10 novembre, ha ottenuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per una proroga all' autorizzazione, alla ALPS Srl appunto, per la fornitura di manodopera temporanea nei porti di competenza dell' Ente. L' Agenzia ex art. 17 della legge 84/94, costituita nel mese di maggio 2018, dopo il riassorbimento di gran parte degli operatori dell' ex CLP di Cagliari nel mese di febbraio 2019, ha operato negli ultimi 3 anni con un organico di 29 unità full time equivalent , fornendo manodopera temporanea in un crescendo di giornate lavoro - in virtù dei picchi di traffico - che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è esteso anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax. Un settore, quello del lavoro portuale che, in base all' aggiornamento del Piano Operativo di Sistema 2022 approvato ieri, gode di ottima salute. Secondo il documento elaborato dalla Direzione Occupazione ed Impresa dell' AdSP, infatti, più della metà (55,6 %) delle 26 imprese (su 27 totali) che hanno risposto al questionario somministrato dall' Ente ha dichiarato di aver assunto nuovi addetti (lo scorso anno erano il 40 per cento) e che, per un 59,3 per cento (sul 40 % dello scorso anno), nei prossimi due anni è intenzionata a procedere con nuove assunzioni. Prospettiva, questa, sostenuta, non tanto dalla sostituzione di dipendenti in pensionamento o da copertura lavorativa stagionale, ma da nuove dinamiche del settore tra cui, ad esempio, il miglioramento della qualità e dell' efficienza aziendali (per il 33 %) e, aspetto di rilievo, da una domanda di servizi in crescita (per il 30% delle imprese) legata all' incremento dei volumi del traffico merci che, anche in periodo covid, ha mantenuto, nei porti di Sistema, un trend comunque positivo. In tale ottica, dopo il via libera delle Commissioni Consultive Locali, rimarrà invariato, anche per il 2023, il numero massimo delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi specialistici portuali in conto proprio e in conto terzi (art. 16 e 18 della legge 84/94) negli scali. Numeri che confermano, su tutti i porti, i valori di crescita degli ultimi anni prima dell' emergenza sanitaria. Occupazione, ma anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori. Argomenti, questi, al centro del Manuale operativo delle ispezioni safety e del Piano Operativo di Intervento (POI), adottati entrambi sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione. Vademecum, il primo, mirato a fornire un aggiornamento sulle vigenti normative in materia di sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale e sulle regole comportamentali da osservare durante i sopralluoghi e le ispezioni. Un piano, il secondo, nel quale viene, invece, delineata l' attività di formazione operativa 2023 (con oneri a carico dell' AdSP) per il personale delle imprese, come corsi per il rinnovo delle abilitazioni e delle patenti in scadenza, formazione per operatori meccanici e lezioni di lingua inglese. Sempre in tema di occupazione ed impresa, tra gli altri punti all' ordine del giorno, l' approvazione dei nuovi Regolamenti per l' esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici e per il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali. Ma anche l' esame di due nuove istanze per il rilascio di autorizzazioni ex art. 16 (legge 84/94) su Oristano. I provvedimenti al vaglio delle sedute dell' Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione sono la certificazione dello stato di buona salute del lavoro portuale - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - . Fermo restando l' intenso

e continuo lavoro per una soluzione strutturale alla crisi del comparto contenitori del Porto Canale, il termometro sull' operatività generale delle banchine restituisce segnali più che positivi da parte delle imprese, con prospettive di nuove assunzioni, avvio di nuove iniziative imprenditoriali, formazione continua e crescita della sicurezza sui luoghi di lavoro. Punti chiave che l' AdSP sostiene direttamente con strumenti, quali, ad esempio, l' Agenzia per il lavoro Portuale della Sardegna (ALPS), che fornisce lavoro temporaneo alle imprese ex art. 16 con personale sempre formato e aggiornato e che, insieme, alla Kalport, sta garantendo, oltre ad una migliore e più ordinata operatività portuale, una copertura reddituale e strumenti incentivanti per l' insediamento futuro di nuove imprese e attività portuali nei nostri porti di Sistema '.

L' Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS) continuerà ad operare per altri 3 anni

La notizia è stata ufficializzata dal Comitato di Gestione dell' AdSP Cagliari - L' Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS) continuerà ad operare per altri 3 anni . è quanto ufficializzato nel corso del Comitato di Gestione, dopo l' informativa all' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Seduta, quella di mercoledì 30 novembre, dedicata principalmente all' operatività degli scali di Sistema, con 9 punti su 18 riferiti alla complessa materia del lavoro e della safety portuale. A partire, appunto, dall' informativa del Presidente dell' AdSP che, lo scorso 10 novembre, ha ottenuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per una proroga all' autorizzazione, alla ALPS Srl appunto, per la fornitura di manodopera temporanea nei porti di competenza dell' Ente. L' Agenzia ex art. 17 della legge 84/94, costituita nel mese di maggio 2018, dopo il riassorbimento di gran parte degli operatori dell' ex CLP di Cagliari nel mese di febbraio 2019, ha operato negli ultimi 3 anni con un organico di 29 unità full time equivalent, fornendo manodopera temporanea in un crescendo di giornate lavoro - in virtù dei picchi di traffico - che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è esteso anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax. Un settore, quello del lavoro portuale che, in base all' aggiornamento del Piano Operativo di Sistema 2022 approvato ieri, gode di ottima salute. Secondo il documento elaborato dalla Direzione Occupazione ed Impresa dell' AdSP, infatti, più della metà (55,6 %) delle 26 imprese (su 27 totali) che hanno risposto al questionario somministrato dall' Ente ha dichiarato di aver assunto nuovi addetti (lo scorso anno erano il 40 per cento) e che, per un 59,3 per cento (sul 40 % dello scorso anno), nei prossimi due anni è intenzionata a procedere con nuove assunzioni. Prospettiva, questa, sostenuta, non tanto dalla sostituzione di dipendenti in pensionamento o da copertura lavorativa stagionale, ma da nuove dinamiche del settore tra cui, ad esempio, il miglioramento della qualità e dell' efficienza aziendali (per il 33 %) e, aspetto di rilievo, da una domanda di servizi in crescita (per il 30% delle imprese) legata all' incremento dei volumi del traffico merci che, anche in periodo covid, ha mantenuto, nei porti di Sistema, un trend comunque positivo. In tale ottica, dopo il via libera delle Commissioni Consultive Locali, rimarrà invariato, anche per il 2023, il numero massimo delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi specialistici portuali in conto proprio e in conto terzi (art. 16 e 18 della legge 84/94) negli scali. Numeri che confermano, su tutti i porti, i valori di crescita degli ultimi anni prima dell' emergenza sanitaria. Occupazione, ma anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori. Argomenti, questi, al centro del Manuale operativo delle ispezioni safety e del Piano Operativo di Intervento (POI), adottati entrambi sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione. Vademecum, il primo, mirato a fornire un aggiornamento sulle vigenti normative in materia di sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale e sulle regole comportamentali da osservare durante i sopralluoghi e le ispezioni. Un piano, il secondo, nel quale viene, invece, delineata l' attività di formazione operativa 2023 (con oneri a carico dell' AdSP) per il personale delle imprese, come corsi per il rinnovo delle abilitazioni e delle patenti in scadenza, formazione per operatori meccanici e lezioni di lingua inglese. Sempre in tema di occupazione ed impresa, tra gli altri punti all' ordine del giorno, l' approvazione dei nuovi Regolamenti per l' esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici e per il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali. Ma anche l' esame di due nuove istanze per il rilascio di autorizzazioni ex art. 16 (legge 84/94) su Oristano. "I provvedimenti al vaglio delle sedute dell' Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione sono la certificazione dello stato di buona salute del lavoro portuale - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - . Fermo restando l' intenso e continuo lavoro per una soluzione strutturale alla crisi del comparto contenitori del Porto Canale, il

termometro sull' operatività generale delle banchine restituisce segnali più che positivi da parte delle imprese, con prospettive di nuove assunzioni, avvio di nuove iniziative imprenditoriali, formazione continua e crescita della sicurezza sui luoghi di lavoro. Punti chiave che l' AdSP sostiene direttamente con strumenti, quali, ad esempio, l' Agenzia per il lavoro Portuale della Sardegna (ALPS), che fornisce lavoro temporaneo alle imprese ex art. 16 con personale sempre formato e aggiornato e che, insieme, alla Kalport, sta garantendo, oltre ad una migliore e più ordinata operatività portuale, una copertura reddituale e strumenti incentivanti per l' insediamento futuro di nuove imprese e attività portuali nei nostri porti di Sistema".



Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il fornitore di manodopera dei porti sardi autorizzato per altri tre anni

L' Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (Alps) ha ottenuto la necessaria proroga da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e continuerà quindi ad operare per altri 3 anni. È quanto ufficializzato nel corso del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale della Sardegna. "L' Agenzia ex art. 17 della legge 84/94, costituita nel mese di maggio 2018, dopo il riassorbimento di gran parte degli operatori dell' ex Clp di Cagliari nel mese di febbraio 2019, ha operato negli ultimi 3 anni con un organico di 29 unità full time equivalent , fornendo manodopera temporanea in un crescendo di giornate lavoro - in virtù dei picchi di traffico - che, dalle imprese portuali che operano nello scalo del capoluogo sardo, si è esteso anche su Portovesme e, nei prossimi mesi, potrebbe interessare anche i porti di Olbia, Oristano, Porto Torres ed Arbatax" ha fatto sapere l' ente in una nota, evidenziando anche che "dopo il via libera delle Commissioni Consultive Locali, rimarrà invariato, anche per il 2023, il numero massimo delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi specialistici portuali in conto proprio e in conto terzi (art. 16 e 18 della legge 84/94) negli scali". Occupazione, ma anche sicurezza sui luoghi di lavoro e formazione continua per gli operatori, con l' adozione da parte del Comitato del Manuale operativo delle ispezioni safety e del Piano Operativo di Intervento. Sempre in tema di occupazione ed impresa, tra gli altri punti all' ordine del giorno, l' approvazione dei nuovi Regolamenti per l' esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici e per il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali. Ma anche l' esame di due nuove istanze per il rilascio di autorizzazioni ex art. 16 (legge 84/94) su Oristano. "I provvedimenti al vaglio delle sedute dell' Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione sono la certificazione dello stato di buona salute del lavoro portuale - ha spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP: "Fermo restando l' intenso e continuo lavoro per una soluzione strutturale alla crisi del comparto contenitori del Porto Canale, il termometro sull' operatività generale delle banchine restituisce segnali più che positivi da parte delle imprese, con prospettive di nuove assunzioni, avvio di nuove iniziative imprenditoriali, formazione continua e crescita della sicurezza sui luoghi di lavoro. Punti chiave che l' AdSP sostiene direttamente con strumenti, quali, ad esempio, l' Agenzia per il lavoro Portuale della Sardegna (Alps), che fornisce lavoro temporaneo alle imprese ex art. 16 con personale sempre formato e aggiornato e che, insieme, alla Kalport, sta garantendo, oltre ad una migliore e più ordinata operatività portuale, una copertura reddituale e strumenti incentivanti per l' insediamento futuro di nuove imprese e attività portuali nei nostri porti di Sistema". Da ricordare come, a latere dell' articolo 17 Alps - agenzia di fornitura di manodopera temporanea (partecipata, in minoranza, direttamente dall' ente) a tutti gli effetti, compresi quelli Ima (Indennità di mancato avviamento) - a Cagliari esista da qualche mese anche Kalport, agenzia creata con la scorsa finanziaria sul modello di quelle di Gioia Tauro e Taranto per il riassorbimento dei lavoratori del transhipment, per la copertura della cui Ima i fondi sono stati appunto stanziati dalla passata legge di bilancio. Se Alps fornisce manodopera temporanea a 360 gradi, Kalport (a cui sono registrati attualmente 178 lavoratori) provvede alle richieste di avviamento in ambito container.

Massimo Deiana parla del futuro del porto. Sui ritardi dei lavori dell'escavo: "Colpa della burocrazia"

OL di **Mauro Orrù** — 1 Dicembre 2022 in **In evidenza, Trasporti** Tempo di lettura 1 min.



[Condividi su Facebook](#)

[Condividi su Twitter](#)

[Condividi su Telegram](#)

[Condividi su WhatsApp](#)

★VIDEO★ OLBIANOVA. Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, ospite del congresso provinciale della Filt CGIL Gallurese che si è svolto quest'oggi in città, in relazione ai lavori di escavo della canaletta del porto di Olbia ha detto che "scontiamo un'atavica e imbarazzante lentezza nei processi amministrativi".

In altre parole, è ancora tutto fermo per colpa di una burocrazia lumaca che non rilascia per tempo le autorizzazioni. E ha aggiunto: "Il dragaggio è il male di tutti i porti, non solo a Olbia ma i lavori potrebbero concludersi entro il 2023".

In ogni caso Deiana ha voluto specificare che "nessuna nave ha mai rifiutato l'approdo all'Isola Bianca per questione di sicurezza rispetto al fondale marino".

Al termine del suo intervento lo abbiamo intervistato per fare il punto sugli aspetti generali della gestione portuale: dal traffico crocieristico nei rapporti tra i tre scali del nord Sardegna e l'unico porto del sud, allo spostamento delle merci al porto industriale di Cocciani. **Di seguito il video ▼**

Porto di Olbia. "Merci a Cocciani, raddoppio delle banchine per le crociere all'Isola bianca"

Powered by

Abbattuta l'ex officina dei Vigili del fuoco, l'area sarà riconvertita

I fabbricati del porto che una quarantina di anni fa ospitavano il deposito dell'Esso e dopo, per parecchi anni, l'officina dei Vigili del fuoco, sono stati in gran parte demoliti. Le ruspe stanno operando in viale La Playa, nella zona di Sa Perdixedda, per completare la bonifica dell'area per poi attrezzarla e metterla nelle condizioni di ospitare i semi rimorchi e i mezzi pesanti del traffico ro-ro. I lavori sono stati affidati dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, titolare dell'area, alla Ditta Edile Vna Società Cooperativa per un importo complessivo di 490mila euro. Un intervento necessario per ampliare l'offerta e soddisfare la forte richiesta di spazi delle società impegnate nella movimentazione del traffico pesante che ancora insiste nell'area portuale. Sarà così ancora per alcuni anni, fino a quando l'intero comparto verrà trasferito al porto canale. Una decisione presa da tempo e in via di programmazione (la nuova zona ro-ro sarà completata entro il prossimo quadriennio) che consentirà anche di liberare definitivamente il porto vecchio di Cagliari da camion, rimorchi e semirimorchi. Proprio per accoglierli l'Authority aveva anche riqualificato anche altre zone dell'approdo, compresa la banchina del molo Rinascita, dove sono stati abbattuti i silos ex Consorzio agrario. Il definitivo trasferimento delle aree sosta dei rimorchi aprirà la strada alla completa riqualificazione e alla nuova destinazione che vede lo scalo cittadino come una grande e unica marina dove potranno attraccare le imbarcazioni da diporto così da incentivare quel turismo nautico che chiede sempre più spazi per barche a vela, cabinati e maxi yacht.



«Il terminal crociere ? Urge ultimarlo subito oppure va demolito»

Il sindaco sollecita la conclusione dell'opera

Gavino Masia Porto Torres «Contiamo di riuscire a ultimare il terminal crociere del porto commerciale in tempi ragionevoli anche perché, se continua a rimanere in balia dei vandali, corriamo in rischio che vada irrimediabilmente danneggiato, e a quel punto sarebbe più facile demolire il tutto che completare i lavori». Il sindaco Massimo Mulas ha risposto così, durante il consiglio comunale di lunedì sera, alla segnalazione del consigliere Quirico Bruzzi (Porto Torres al Centro) che chiedeva lo stato dell' arte di una delle incompiute più datate del porto.

«Il mese scorso - ha detto il primo cittadino - sono venuti in città i dirigenti del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche accompagnati dall' Autorità di sistema portuale, che hanno manifestato la loro difficoltà a rimodulare le attività necessarie al completamento della struttura portuale. Il terminal è ora cannibalizzato brutalmente dai vandali - ha aggiunto - e comincia a perdere qualche pezzo di troppo». Il capo dell' amministrazione comunale si riferisce alla recinzione divelta all' ingresso del terminal e ai bivacchi al suo interno, con un cantiere mai portato a termine e un' area diventata ormai

terra di nessuno. La tensostruttura Lunardi porta il nome del ministro dei Lavori pubblici che finanziò l' opera, mai terminata a causa dell' insolvenza della ditta che aveva vinto la gara d' appalto. La stessa società, Lakit srl, aveva comunicato l' intendimento di portare a conclusione i lavori entro il 31 luglio 2021. Assicurazioni vane, comprese quelle successive del Provveditorato interregionale, con la situazione di oggi che appare ancora di più ingarbugliata e di difficile soluzione. Il sindaco Mulas ha avuto l' occasione di incontrare il nuovo assessore regionale ai Trasporti, Antonio Moro, durante l' incontro dei rappresentanti sassaresi della giunta Solinas con la Rete metropolitana di Sassari. «Con l' assessore ho avuto modo di interloquire a proposito del terminal, situazione che già conoscevo, e continuerò a farlo per cercare di venire a capo di un problema che riguarda la viabilità intorno al porto civico. L' Autorità di sistema portuale, seppur non competente su quell' opera pubblica, ha manifestato la disponibilità di mettere in sicurezza la struttura quando partiranno i lavori di completamento del mercato ittico». La cosa più importante dell' intera vicenda del terminal crociere è che ora la situazione è monitorata da più enti, perché solo attraverso la loro collaborazione si potrà mettere la parola fine in termini positivi. La zona portuale dove è stata costruita la tensostruttura è quella che si affaccia al centro urbano, area dove dovrebbe nascere quel centro intermodale tanto auspicato per consentire lo scambio ordinato dei mezzi di trasporto per i passeggeri che arrivano e partono nello scalo marittimo. Lo sviluppo della viabilità portuale è infatti condizione necessaria per interfacciare nel migliore dei modi il porto alla cinta urbana.

LA NUOVA *Giornale*
PORTO TORRES
Sabato 7 Dicembre 2022 **49**

«Il terminal crociere? Urge ultimarlo subito oppure va demolito»

Il sindaco sollecita la conclusione dell'opera



Il sindaco Mulas
Il sindaco Massimo Mulas ha risposto così, durante il consiglio comunale di lunedì sera, alla segnalazione del consigliere Quirico Bruzzi (Porto Torres al Centro) che chiedeva lo stato dell' arte di una delle incompiute più datate del porto.

Il terminal è ora cannibalizzato brutalmente dai vandali - ha aggiunto - e comincia a perdere qualche pezzo di troppo».

Il capo dell' amministrazione comunale si riferisce alla recinzione divelta all' ingresso del terminal e ai bivacchi al suo interno, con un cantiere mai portato a termine e un' area diventata ormai terra di nessuno.

La tensostruttura Lunardi porta il nome del ministro dei Lavori pubblici che finanziò l' opera, mai terminata a causa dell' insolvenza della ditta che aveva vinto la gara d' appalto.

La stessa società, Lakit srl, aveva comunicato l' intendimento di portare a conclusione i lavori entro il 31 luglio 2021.

Assicurazioni vane, comprese quelle successive del Provveditorato interregionale, con la situazione di oggi che appare ancora di più ingarbugliata e di difficile soluzione.

Il sindaco Mulas ha avuto l' occasione di incontrare il nuovo assessore regionale ai Trasporti, Antonio Moro, durante l' incontro dei rappresentanti sassaresi della giunta Solinas con la Rete metropolitana di Sassari.

«Con l' assessore ho avuto modo di interloquire a proposito del terminal, situazione che già conoscevo, e continuerò a farlo per cercare di venire a capo di un problema che riguarda la viabilità intorno al porto civico.

L' Autorità di sistema portuale, seppur non competente su quell' opera pubblica, ha manifestato la disponibilità di mettere in sicurezza la struttura quando partiranno i lavori di completamento del mercato ittico».

La cosa più importante dell' intera vicenda del terminal crociere è che ora la situazione è monitorata da più enti, perché solo attraverso la loro collaborazione si potrà mettere la parola fine in termini positivi.

La zona portuale dove è stata costruita la tensostruttura è quella che si affaccia al centro urbano, area dove dovrebbe nascere quel centro intermodale tanto auspicato per consentire lo scambio ordinato dei mezzi di trasporto per i passeggeri che arrivano e partono nello scalo marittimo.

Lo sviluppo della viabilità portuale è infatti condizione necessaria per interfacciare nel migliore dei modi il porto alla cinta urbana.

Discariche abusive scattano nuove multe
I baraccelli individuano i responsabili: 600 euro per l'abbandono di rifiuti

Se non si porta a termine l'opera...

Pina Mancheddu "Donna turritana 2022"
Assegnato alla presidente di Agad il premio della Fidapa per l'impegno sociale

Energia: salvo il progetto terminal gas al porto di Cagliari

(ANSA) - ROMA, 06 DIC - Resta in vigore il decreto con il quale il Ministero della Transizione Ecologica nel marzo dello scorso anno ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale per il progetto di un "Terminal GNL nel Porto Canale di Cagliari - Impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL" proposto dalla società Sardinia LNG. Così il Tar del Lazio in una sentenza con la quale ha respinto un ricorso proposto da Grandi Trasporti Marittimi -società che da oltre un ventennio gestisce una linea di trasporto merci tra il Porto Canale di Cagliari e quello di Marina di Carrara - per contestate il provvedimento governativo e i connessi pareri tecnici espressi in senso favorevole. Secondo la prospettazione della ricorrente tra l' altro ci sarebbe stata una "carenza sul piano motivazionale" che "avrebbe viziato l' intero procedimento di VIA" con conseguente illegittimità del decreto contestato e "una evidente violazione del principio di tutela della salute, individuale e pubblica, nonché del principio di libertà di impresa e di iniziativa economica". In più, Grandi Trasporti Marittimi deduceva anche l' inidoneità dell' area prescelta a ospitare un Terminal GNL "perché collocata in un contesto di estrema rilevanza ambientale connesso al tessuto economico-sociale preesistente" e perché ha costituito un "irreparabile pregiudizio per l' operatività degli utenti del Porto Canale sui terminali confinanti con la banchina dell' impianto GNL". Quanto alle censure che investivano la Valutazione d' impatto ambientale, il Tar ha rilevato che "gli elementi dedotti in ricorso a fondamento dei vizi denunciati non configurano macroscopici difetti di istruttoria ovvero carenza di idonea motivazione, né tantomeno integrano ipotesi di manifesta illogicità e incongruità ovvero di travisamento fattuale in ordine alla compiuta valutazione di impatto ambientale, nei limiti del sindacato ammesso in sede giudiziale a fronte di atti connotati da ampia discrezionalità amministrativa". In più i giudici hanno rilevato come "lo studio di impatto ambientale predisposto dal soggetto proponente reca l' espressa indicazione delle alternative prese in esame, unitamente alla relativa analisi"; e gli elementi raccolti "valgono ad escludere l' asserita irragionevolezza delle soluzioni alternative proposte". Quanto alla ritenuta mancata considerazione degli effetti negativi dell' opera sull' ambiente circostante, secondo il Tar gli elementi dedotti "non trovano alcuna corrispondenza nel complesso degli atti procedurali né tantomeno valgono ad integrare vizi suscettibili di controllo in sede giudiziale". (ANSA).

Porto canale e sviluppo

Reshoring, nearshoring, dual sourcing. Parole inusuali, astruse persino. Che tradotte hanno un significato: il baricentro del traffico merci mondiale sta tornando nel Mediterraneo. Entro dieci anni l'Estremo Oriente, Cina in particolare, non avranno più la leadership della produzione e della distribuzione delle merci. L'analisi è di Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Trieste e di Espo (European sea ports organization), che afferma: «Entro dieci anni la Cina non avrà più il ruolo centrale che ha oggi con il reshoring delle attività manifatturiere». Temi niente affatto lontani dalla realtà sarda, perché il Porto canale di Cagliari, ormai in crisi nera, potrebbe inserirsi nel grande cambiamento che si intravede all'orizzonte. D'Agostino parla con cognizione di causa. Ecco ancora le sue parole: «Siamo di fronte a una regionalizzazione della globalizzazione, che porta a catene logistiche più corte rispetto a quelle a cui eravamo abituati finora». In parole più semplici, la tendenza è a non accentrare la produzione in un solo Paese, così come accade adesso con la Cina. Pechino continuerà a avere un ruolo importante ma non sarà monopolista della produzione né della distribuzione. A spingere in tale direzione sono soprattutto gli Stati Uniti, impegnati in un braccio di ferro con la Cina per la supremazia economica. Gli americani stanno stimolando la produzione nazionale e presto gli andranno dietro tutte le più grandi economie mondiali. Se non è il tramonto della Via della Seta poco ci manca. C'è chi ha fiutato il vento che cambia: Marocco e Turchia. Questi due Paesi sono pronti a ospitare massicce produzioni industriali. In particolare la Turchia che già lavora molto per l'Europa, in particolare per la Germania. Con il Mar Nero impraticabile per la guerra Russia-Ucraina, è il Mediterraneo, e soprattutto l'Adriatico, ad avere molte carte da giocare. Sta per passare un treno sul quale potrebbe salire il Porto canale di Cagliari. Questo scalo è in crisi profonda. I 178 dipendenti fanno riferimento a un'agenzia che fornisce sussidi ma il traffico dei container è quasi a zero. Eppure è un porto con i numeri per emergere: 1.600 metri di banchina, sessanta ettari pavimentati, altri quattrocento potenziali, un fondale di sedici metri. Certo, le gru non sono adatte e l'eventuale gestore dovrebbe investire per allestirne di nuove, e questo è un ostacolo. Resta la difficoltà a inserirsi in un flusso di merci mondiale controllato da sole dieci compagnie, divise in tre alleanze. Queste potenti lobby controllano il 98% del traffico mondiale delle merci. Attraverso di esse bisogna passare. Ora le domande sono: i nostri governanti sono a conoscenza del nuovo scenario? E ancora: cosa stanno facendo per far tornare l'Italia al centro del traffico di merci? C'è un dato di fatto incontrovertibile: molti Paesi non vogliono rassegnarsi alla potenza cinese e hanno finalmente capito che consentire al colosso asiatico di agire da monopolista significa rimanere strozzati. Per capirlo è sufficiente acquistare un'auto: i tempi di attesa vanno dai quattro mesi in su perché le industrie automobilistiche hanno difficoltà a ricevere componenti elettronici, sempre più importanti nelle vetture moderne. Inutile dire che la produzione di questi componenti è esclusivo appannaggio della Cina. So addirittura di un concessionario sassarese costretto a restituire l'anticipo versato da un cliente per l'acquisto di una macchina di lusso non ancora arrivata a un anno e mezzo dall'ordine. Si sposteranno le produzioni, le rotte dei traffici merci saranno diverse, scali come Genova, Marsiglia, Trieste sognano un rilancio in grande stile. Servirebbero idee e volontà per inserire Cagliari nel mutato scenario internazionale. Ivan Paone



Unione Sarda 09 12 22

Terminal crociere, lavori da ultimare

Il terminal crociere, l'opera incompiuta del porto commerciale di Porto Torres, continua a mettere a confronto vari enti, chiamati a decidere sul destino di una struttura che appare inutile nella sua funzione e posizione. Un cantiere aperto da oltre 12 anni e in mano ai vandali. In occasione della riunione degli esponenti sassaresi della giunta Solinas con la rete Metropolitana del Nord Ovest Sardegna, il sindaco Massimo Mulas ha incontrato l'assessore regionale ai Trasporti Antonio Moro. «Abbiamo avuto modo di confrontarci a proposito del terminal, situazione che già conosceva», sottolinea il primo cittadino «e sulla quale continuerò a cercare una soluzione che interessa la viabilità intorno al porto civico. L'Autorità portuale, seppur non competente su quell'opera pubblica, ha manifestato la disponibilità a mettere in sicurezza la struttura quando partiranno i lavori di completamento del mercato ittico». La tensostruttura Lunardi, dal nome dell'allora ministro ai Lavori Pubblici, è stata oggetto di sopralluogo da parte dei dirigenti del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, accompagnati dall'Autorità portuale, che hanno manifestato la loro difficoltà a rimodulare le opere necessarie al completamento della struttura portuale. La società appaltatrice, interessata da vicende giudiziarie che avevano costretto il ministero delle Infrastrutture alla confisca dei beni, non aveva portato a termine i lavori nei tempi stabiliti. Lo stesso sindaco ha chiesto di ultimare subito i lavori: «Altrimenti sarà più facile demolirlo». Mariangela Pala



Tar, via libera al rigassificatore

«Il Collegio rileva che, dalla documentazione in atti, risulta l'avvenuto coinvolgimento in sede procedimentale della Capitaneria di Porto e dell'Autorità di sistema portuale per i profili di rispettiva pertinenza». Lo certificano i giudici del Tar del Lazio che, respingendo il ricorso della società Grandi Trasporti Marittimi, hanno di fatto concesso il proprio via libera alla costruzione del deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) e del futuro impianto di rigassificazione nel porto commerciale di Cagliari. «Emerge», si legge nelle motivazioni della decisione, «sia il rilascio di apposito parere da parte della Capitaneria, sia la richiesta di ulteriori approfondimenti tecnici ad opera dell'Autorità di sistema portuale, tra cui un apposito studio tramite simulatore di manovra alla presenza delle suddette Autorità. E ciò in vista del loro assenso al rilascio della concessione demaniale marittima, preordinata alla realizzazione di detto impianto GNL in questione». Il ricorso La società Grandi Trasporti Marittimi Spa, difesa dagli avvocati Paola Cairoli, Riccardo Salvini e Valeria Pelà, si era rivolta ai giudici amministrativi per chiedere di annullare il decreto dei due ministeri, assistiti dall'Avvocatura di Stato. Entrambi avevano dato giudizio positivo alla compatibilità ambientale dell'impianto per lo stoccaggio e la rigassificazione: il cosiddetto "Terminal Gnl" da realizzare all'interno del Porto Canale di Cagliari. Allo stesso tempo erano stati impugnati anche i pareri favorevoli espressi rispettivamente dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale e dell'Istituto Superiore di Sanità. In giudizio si è costituita anche la Sardinia Lng, difesa dai legali Angelo Clarizia e Mario Pagliarulo: si tratta dell'azienda promotrice del progetto che prevede un investimento da 120 milioni di euro. L'udienza L'udienza si è celebrata il 12 ottobre davanti alla Terza sezione del Tribunale amministrativo del Lazio presieduta dal giudice Silvestro Maria Russo, affiancato dai colleghi Alfonso Graziano e Chiara Cavallari. La società ricorrente svolge da oltre un ventennio l'attività di gestione di una linea marittima di trasporto merci che collega il Cagliari e con Marina di Carrara, godendo di una concessione demaniale nella banchina del Porto Canale dove attraccano le sue navi. Un punto del porto, dove ci sono gli uffici dell'azienda e dove lavora il proprio personale, vicino a quello dove dovrebbe nascere l'impianto Gnl. Tra le varie motivazioni, i legali della società hanno lamentato al Tar che nello studio d'impatto ambientale non ci fossero indicate delle «alternative ragionevoli». Di parere opposto gli avvocati della Sardinia Lng, per il quali tutto è stato fatto correttamente e nel rispetto delle prescrizioni. La decisione Al termine della camera di consiglio i giudici amministrativi hanno respinto il ricorso, ritenendo legittimo il parere favorevole congiunto espresso nel decreto dai due ministeri. Il polo per lo stoccaggio del gnl di Cagliari avrà una capacità di circa 22 mila metri cubi e sarà dotato anche di un moderno impianto per la rigassificazione: ovvero la trasformazione del dallo stato liquido (idoneo al trasporto con le navi) a quello gassoso. Francesco Pinna

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Page 20**, October 10, 2022, **Economia**, L'ESPRESSO
- ACCESSO CREDITO** (with photo of a man)
- OPINI PRONTA A USARE IL TERZO** (with photo of a man)
- PAPERON CONTRO SOPPASSO IL POME** (with photo of a man)
- FINANZA ADEQUATA** (with photo of a man)
- ENERGIA. Legittimo il parere favorevole dei Ministri della Cultura e della Transizione ecologica**
- Tar, via libera al rigassificatore**
- Impianto a Cagliari: i giudici respingono il ricorso di Grandi Trasporti Marittimi**
- Scienze. Entro il 15 giugno Otto startup a Londra**
- Agricoltura. Ibrido online: Sostegni al settore vino**
- Verenza. I sindacati - La Regione resta in silenzio**
- Polverines srl, la protesta va a Roma**
- Formazione. Potrebbero lavorare nell'Etna i Telescopi di Lila**
- Un corso regionale per 20 addetti alle miniere**
- Appello. I Paesi G7: i sacchi proibiti per le imprese**
- Mille invasi e laghetti non a norma - La Regione ci aiuti a regolarli**

SARDEGNA

Entro il 2025 saranno avviate 35 nuove iniziative produttive, per 350 nuovi addetti



di **Giandomenico Mele**

Olbia La direzione generale dell'assessorato regionale all'Urbanistica ed Enti locali ha dato il via libera alla variante al Piano regolatore consortile del Cipnes Gallura, che ha deciso di destinare oltre 80 ettari sul mare del distretto produttivo consortile di Olbia in via esclusiva alle imprese della cantieristica e della nautica. «In merito ai contenuti della variante, non si rilevano incoerenze con il quadro normativo sovraordinato, trattandosi di una semplice riclassificazione di un areale, già previsto come trasformabile, seppure con differente destinazione, dal Pric», recita il documento firmato dalla direttrice generale Maria Ersilia Lai.

Distretto della nautica. Da Punta Is Taulas sino a Cala Saccaia, tutti i prossimi investimenti, quindi, dal riuso di capannoni dismessi alla riconversione produttiva di capannoni in funzione fino alla costruzione su aree libere, saranno concentrati su un settore che è già il più importante del distretto: la cantieristica e la nautica da diporto registrato, infatti, il 12% degli occupati del distretto produttivo di Olbia. La Regione ha quin-

Olbia, ottanta ettari sul mare per il distretto della **nautica**

La Regione dà il via libera alla variante del Piano regolatore del Cipnes Gallura. L'area da Punta Is Taulas sino a Cala Saccaia sarà riconvertita e valorizzata

di accettato l'oggetto della deliberazione dell'assemblea generale del Cipnes Gallura, il cui scopo è quello di sostenere la crescita della competitività e della produttività delle imprese e del territorio. Nella relazione per l'approvazione della variante, il consorzio industriale informa che entro il 2025 saranno avviate nel distretto olbiese 35 nuove iniziative produttive, in 40 ettari, per 350 nuovi addetti. Delle 35 nuove imprese, ben 17 - quasi la metà - saranno del settore nautico, con 200 addetti. Oltre il 2025, con il pieno funzionamento della Zes di Olbia, sono previste ulteriori 41 nuove iniziative imprenditoriali. Secondo le stime del Cipnes molte saranno della nautica. Per questa ragione il

Nella foto alcuni dei cantieri nautici che si affacciano sul mare di Olbia

Consorzio industriale ha voluto dare una risposta rapida ed efficace ai bisogni degli investitori, consolidando il ruolo di Olbia come distretto nautico della Sardegna. La variante normativa dello strumento urbanistico consortile, che

Decine di capannoni dismessi riprenderanno vita e molti altri saranno realizzati nelle aree attualmente libere

non modifica il complessivo assetto territoriale del distretto produttivo consortile, è stata trasmessa all'assessorato regionale all'Urbanistica per la verifica di coerenza. Il cam-

bio di destinazione d'uso obbliga gli investimenti nella cantieristica, nella nautica e nelle attività legate alla pesca in 81,36 ettari nei comparti D2, D2/A, D2/B, D2/C e D4. Tutta la linea di costa del golfo di Olbia, dunque, servirà per l'apertura o il consolidamento di imprese della nautica.

Nuove attività. Attualmente nel distretto produttivo consortile di Olbia sono insediate 70 imprese, che occupano 500 addetti diretti (il 12% di tutti gli occupati del distretto) e hanno generato ricavi, complessivamente, per 83,8 milioni nel 2019. Quello della nautica è il settore storico e più forte nel distretto. La destinazione esclusiva delle

Le attività

A Olbia sono insediate 70 imprese, 500 addetti diretti (il 12% degli occupati del distretto), che hanno generato 83,8 milioni nel 2019

aree della zona industriale di Olbia riguardano le nuove attività, ma anche i casi in cui un investitore voglia rimettere in funzione un'attività dismessa: in quel caso potrà farlo solo per aprire un'azienda per la cantieristica. L'obiettivo del Cipnes è, da una parte, quello di avviare un'opera di riconversione urbanistica ed economica che permetta ad Olbia di sfruttare le grandi potenzialità dell'economia del mare, settore in cui è, insieme al resto della Gallura marittima, al primo posto in Italia per numero di occupati e al secondo, dopo Trieste, per valore aggiunto. Dall'altra quello di offrire nuovi spazi agli investitori, nazionali e internazionali, della cantieristica e della nautica.

Il caso Terminal finisce sul tavolo di Matteo Salvini

L' incompiuta portuale del terminal crociere è ora sulla scrivania del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini.

Sarà infatti il leader del Carroccio a rispondere all' interrogazione presentata dalla deputata Francesca Ghirra, rappresentante dei Progressisti, sulle motivazioni della mancata conclusione dei lavori della struttura presente nello scalo commerciale turritano. «Chiedo quali siano le ragioni del mancato completamento dell' opera - scrive Ghirra - e quali iniziative di competenza intende assumere il ministro affinché si provveda all' ultimazione della stessa. Chiedo inoltre - aggiunge - se intenda costituire un tavolo di coordinamento tra gli enti interessati - Comune di Porto Torres, Ente Parco Asinara e Autorità di sistema portuale - al fine di definire congiuntamente lo sviluppo dell' area, riconoscendone la rilevanza strategica regionale nei collegamenti con la penisola e con gli altri Paesi europei». L' argomento tensostruttura è diventato un tema molto dibattuto negli ultimi mesi - con interrogazioni presentati alla Regione e interventi in consiglio comunale - ma su quell' opera pubblica nessuno è riuscito a risolvere il suo mancato completamento. (g.m.)

22 Domenica 11 Dicembre 2022 **PORTO TORRES** **LA NUOVA** *Kissa Santandrea*

Povertà, Anteas in prima linea per sostenere settanta famiglie

Solo quest'anno distribuiti in città oltre 6 mila chili di derrate alimentari

Interrogazione
Il caso Terminal finisce sul tavolo di Matteo Salvini

Il terminal crociere è ora sulla scrivania del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Sarà infatti il leader del Carroccio a rispondere all' interrogazione presentata dalla deputata Francesca Ghirra, rappresentante dei Progressisti, sulle motivazioni della mancata conclusione dei lavori della struttura presente nello scalo commerciale turritano.

Il Pds'Az boccia l'amministrazione Mulas
Attacco sui primi due anni di governo: «Inconcludente e senza progetti»

Antiquarium invaso dalle Anime liquide
Inaugurata nel museo la mostra con le opere della scultrice Cinzia Porcheddu

Gnl, ricorso respinto proteste a Giorgino

Cagliari Il Comitato di Quartiere del villaggio di Giorgino è impegnato da tempo in attività sociali e culturali di promozione del borgo, della laguna di Santa Gilla e del litorale.

Una economia importante in fase di espansione. La decisione del Tar del Lazio di respingere il ricorso sull' ipotesi di ubicazione dell' impianto di Gnl nel vicino Porto Canale preoccupa i cittadini: «L' impianto previsto a ridosso delle case rischia di colpire le attività economiche che si sono sviluppate lungo la laguna e nell' area portuale - spiega in una nota il Comitato -. L' ubicazione dell' impianto di Gnl non può essere una questione da risolvere in tribunale, è questione rilevante sul piano politico, per le conseguenze che determina nella sicurezza e nella vita degli abitanti di Giorgino, nelle possibilità di crescita economica delle attività eco-sostenibili dell' intera laguna, nella salvaguardia della operatività di diverse attività portuali. Il Comitato ritiene che sia possibile, in ogni caso, individuare una ubicazione che rispetti i diritti della comunità locale».

LA NUOVA SARDEGNA - Cagliari - 11 dicembre 2022 - 1
PRIMO PIANO

Pili: «Bene la svolta ambientalista In arrivo i decreti sulla aree idonee»
Le ragioni politiche al documento sottoscritto da Legambiente, Fa e Vivai

Ripescato l'emendamento su Sos Enattos
Il caso di Giorgino è a rischio di compromesso dopo il Tar Lazio

Gnl, ricorso respinto proteste a Giorgino

«No al rigassificatore accanto a Giorgino»

La decisione del Tar del Lazio di respingere il ricorso contro il rigassificatore di Gnl nel vicino Porto Canale preoccupa i residenti del Villaggio pescatori di Giorgino. «L'impianto previsto a ridosso delle case rischia seriamente di colpire le attività economiche, anche turistico ricreative, che si sono sviluppate lungo la laguna e nella limitrofa area portuale - spiega in una nota il Comitato del villaggio -. L'ubicazione dell'impianto di Gnl non può essere una questione giuridica, da risolvere in tribunale, è questione rilevante sul piano politico, per le conseguenze che determina nella sicurezza e nella vita degli abitanti di Giorgino, nelle possibilità di crescita economica delle attività eco-sostenibili dell'intera laguna, nella salvaguardia della operatività di diverse attività portuali». Un tema che sarà al centro di un dibattito pubblico il 13 gennaio, nella sede del Salone Parrocchiale, al quale è stata invitata anche la società costruttrice dell'impianto. «La sentenza del Tar – conclude il Comitato – spiana la strada per la realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto e dell'impianto di rigassificazione in una fase nella quale il prezzo del Gnl rende quella fonte energetica fuori mercato. Il Comitato ritiene che sia possibile, in ogni caso, individuare una ubicazione che rispetti i diritti della comunità locale, e non pregiudichi tante altre attività economiche nel Porto di Cagliari e nella laguna di Santa Gilla».



Deposito Gnl a Cagliari, Villaggio pescatori contrario

Comitato organizza dibattito pubblico, a rischio attività laguna

(ANSA) - CAGLIARI, 10 DIC - Il Comitato di Quartiere del Villaggio Pescatori di Giorgino è impegnato da tempo in attività sociali e culturali di promozione del borgo, orientate alla valorizzazione della laguna di Santa Gilla e del proprio litorale a fini turistici. Una economia importante in fase di espansione. La decisione del Tar del Lazio di respingere il ricorso sull' ipotesi di ubicazione dell' impianto di Gnl nel vicino Porto Canale preoccupa i cittadini Villaggio. "L' impianto previsto a ridosso delle case rischia seriamente di colpire le attività economiche, anche turistico ricreative, che si sono sviluppate lungo la laguna e nella limitrofa area portuale - spiega in una nota il Comitato del villaggio dei pescatori di Giorgino - L' ubicazione dell' impianto di Gnl non può essere una questione giuridica, da risolvere in tribunale, è questione rilevante sul piano politico, per le conseguenze che determina nella sicurezza e nella vita degli abitanti di Giorgino, nelle possibilità di crescita economica delle attività eco-sostenibili dell' intera laguna, nella salvaguardia della operatività di diverse attività portuali". "La sentenza del Tar spiana la strada per la realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto e dell' impianto di rigassificazione nel porto di Cagliari, nella ubicazione attualmente ipotizzata, in una fase nella quale il prezzo del GNL rende quella fonte energetica fuori mercato, con un costo esorbitante, e mentre leggi dello Stato impongono una riduzione del suo consumo alle persone, alle aziende, alle amministrazioni pubbliche - denuncia il Comitato - Come dire arrivare fuori tempo. Non solo ma anche accettando l' impiego transitorio del Gas, in attesa di sostituire i combustibili fossili con fonti pulite e alternative come stabilito in ambito europeo, si pretende di farlo dove più conviene all' impresa che gestisce l' impianto, piuttosto che tutelare i diritti allo sviluppo e alla sicurezza dei cittadini cagliaritari e delle iniziative economiche espressione delle vocazioni produttive locali. Il Comitato ritiene che sia possibile, in ogni caso, individuare una ubicazione che rispetti i diritti della comunità locale, e non pregiudichi tante altre attività economiche nel Porto di Cagliari e nella laguna di Santa Gilla". Per discutere di questo argomento è stato organizzato un dibattito pubblico per venerdì 13 gennaio, nella sede del Salone Parrocchiale, al quale è stata invitata anche la società costruttrice dell' impianto.

«Il rigassificatore lontano da Giorgino»

«La verità? Non ne so nulla o quasi, ma anche solo il termine rigassificatore mi spaventa. Qui non solo c'è gente che ci vive, ma ci sono ristoranti, stabilimenti balneari, attività turistiche e lo stagno con tutto il suo indotto, lo stabulario, e tanta gente come me che ogni giorno viene a pescare e vive di pesca. Non vorremmo che ci danneggiasse tutti». Paolo Serra, 62 anni, ieri pomeriggio stava osservando con pazienza le sue due canne da pesca piazzate poco fuori dal Porto Canale. Per lui, come già prima ha fatto sapere il comitato dei cittadini di Giorgino, il progetto da 120 milioni da realizzare ai margini del terminal commerciale è un'idea che fa paura. In Parlamento «Il rigassificatore è troppo vicino all'abitato e allo svincolo della SS 195», chiarisce Francesca Ghirra, parlamentare dell'Alleanza Verdi Sinistra e consigliera comunale. «Gli abitanti del Villaggio Pescatori», prosegue, «si battono da anni per chiedere che venga individuata una diversa localizzazione del Terminal GNL attualmente previsto a 300 metri dalle abitazioni». Ormai da tempo, fa sapere i Progressisti si stanno battendo per trovare soluzioni alternative al progetto, ritenuto troppo poco lontano dalla frazione. «Non siamo contrari all'impianto», precisa la deputata, «ma vista l'estensione delle aree del Porto Canale e del Capic, riteniamo sia possibile individuare aree più adeguate, più distanti dalle abitazioni e dallo svincolo della strada statale litoranea 195. Oltre che per la salute e la sicurezza dei cittadini, siamo preoccupati per l'operatività del Porto Canale, già profondamente in crisi. Non vorremmo che il nuovo impianto possa rappresentare un ulteriore ostacolo allo sviluppo economico-produttivo, naturalistico e turistico del compendio di Santa Gilla». Da qui la decisione della parlamentare di presentare un'interrogazione ai Ministri dell'Ambiente e delle Infrastrutture. Il villaggio Nel villaggio il progetto per lo stoccaggio del prodotto allo stato liquido e per la sua trasformazione in gas proprio non piace, almeno senza le garanzie che sorga ad una distanza sufficientemente lontana da case e attività commerciali. Ieri pomeriggio, girando per Giorgino, tutti sapevano della sentenza del Tar del Lazio che, di fatto, ha spianato la strada alla realizzazione dell'impianto da 120 milioni di euro ideato dalla Sardinia Lng. «Nessuno ci ha mai chiesto nulla», ribadisce un residente, «se nelle nostre abitazioni chiediamo di chiudere una veranda ci dicono che siamo a due passi dal mare e dalla laguna, poi però questi progetti vengono autorizzati sopra le nostre teste». Proprio del rigassificatore si parlerà nel dibattito pubblico organizzato per il 13 gennaio ne l Salone Parrocchiale: il Comitato del villaggio ha invitato a partecipare anche la società proponente dell'iniziativa. Il primo progetto risale al 2016 ed era firmato da Isgas, poi diventata Sardinia Lng, partecipata da Isgas, Cosin e Vitaly (a sua volta controllata per il 50 per cento da Vitol e per l'altro 50 da Comoil). La capacità dell'impianto di stoccaggio sarà di 22 mila metri cubi, col gas liquido trasportato con le navi a 162 gradi sotto zero. Francesco Pinna



Porto industriale e Isola Bianca, in arrivo 700 mila euro per lavori sui moli

Settecentomila euro per completare i lavori del molo sud del porto industriale di Cocciani, nella zona industriale, e quelli previsti ai moli 5 e 6 dell'Isola bianca. È il finanziamento, concesso dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti all'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, destinati alle opere infrastrutturali portuali di Olbia. A darne notizia, il Cipnes che spiega: «Il finanziamento è dedicato alla fornitura e alla posa in opera di tre bitte, all'allargamento della scassa dei moli 5 e 6 di Olbia e alla manutenzione straordinaria delle banchine in ambito portuale». In totale, alla port authority sarda sono stati assegnati circa due milioni e 237mila euro, tenuto conto del volume delle importazioni di merci transitate nei porti sardi e dei piani operativi triennali, in cui sono inseriti i lavori nei moli olbiesi, con precedenza di finanziamento per le iniziative immediatamente cantierabili. Tania Careddu





Sei qui: [Home](#) > [News](#) > [InvestinGallura](#) > **Finanziati i lavori per potenziare il porto industriale a Olbia**

Finanziati i lavori per potenziare il porto industriale a Olbia

Il ministero delle Infrastrutture e trasporti ha finanziato con 700 mila euro l'Autorità portuale della Sardegna per completare i lavori del porto industriale di Cocciani a Olbia e per lavori ai moli 5 e 6 dell'Isola Bianca. Il finanziamento è contenuto nei 41 milioni concessi dal ministero, come ogni anno, come forma di compensazione ai porti italiani che importano merci.

“Si tratta di una quota parte dell'IVA dovuta per l'importazione di merci che transitano nei porti italiani e che alimenta un apposito Fondo per il finanziamento e l'adeguamento dei porti” spiega il ministero in una nota che [chiarisce i criteri del finanziamento del 2021 per l'anno 2020](#).

Il fondo del ministero delle Infrastrutture ha una doppia ripartizione: una quota è matematica e un'altra perequativa. Nel 2020 - [secondo i dati del ministero rielaborati dal quotidiano online Shipping Italy](#) - l'iva complessiva nei porti Italiani sull'importazione delle merci è stata di quasi 14 miliardi, di cui 101 milioni in Sardegna. Nella ripartizione matematica, il ministero ha assegnato 237 milioni all'Autorità portuale della Sardegna.

Nella ripartizione perequativa, invece, all'Autorità della Sardegna sono stati assegnati oltre 2 milioni. E tra questi ci sono i 700 milioni per il molo sud del porto industriale Cocciani, nel distretto produttivo consortile di Olbia del Cipnes. Il finanziamento è destinato alla “fornitura e posa in opera di tre bitte, all'allargamento della scassa dei moli 5 e 6 di Olbia e alla manutenzione straordinaria in ambito portuale”.

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Iva ai porti: dal fondo in arrivo alle port authority 41 milioni di euro

Nicola Capuzzo · Saturday, December 10th, 2022

Come ogni anno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto a calcolare il riparto di una piccola porzione dell'Iva che Roma 'restituisce' agli scali marittimi che con i propri traffici in import l'hanno generata.

Una nota del dicastero guidato da Matteo Salvini ha fatto sapere che quest'anno le risorse ammontano a "41 milioni di euro per i porti italiani per la realizzazione di opere infrastrutturali nonché per il potenziamento dei servizi e dei collegamenti stradali e ferroviari". A stabilirlo appunto un decreto firmato dal ministro Salvini di concerto con il ministro dell'Economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti. Il dicastero in una nota ricorda come si tratti di "una quota parte dell'Iva dovuta per l'importazione di merci che transitano nei porti italiani, che alimenta un apposito Fondo per il finanziamento e l'adeguamento dei porti". Quel minimo di autonomia finanziaria che in anni recenti era stata concessa ai porti e che oggi il viceministro Rixi ha fatto sapere recentemente di voler ampliare con una nuova riforma dell'ordinamento.

"Per il 2021 la quota spettante, come detto, è pari a 41 milioni di euro: l'80%, 32mln e 800 mila euro, saranno suddivisi per Autorità portuale, tenuto conto del volume delle importazioni dei porti; il restante 20% in misura perequativa sulla base dei piani operativi triennali e dei piani regolatori portuali. Saranno finanziate prioritariamente le iniziative immediatamente cantierabili" conclude l'annuncio del dicastero romano, che specifica infine che "entro 30 giorni dalla pubblicazione del decreto le Autorità di sistema portuale dovranno presentare il piano degli interventi al Mit".

Uno dei primi a commentare la notizia è stato Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, dicendo: "Bene lo stanziamento da parte del Governo di importanti fondi per potenziare ancora il sistema dei porti liguri, strategico non solo per la nostra regione ma per l'intero Paese e a livello europeo, con l'ormai prossima conclusione del Terzo Valico nell'asse ferroviario tra Genova e Rotterdam. Dopo gli anni difficili della pandemia, oggi l'economia ligure e i traffici marittimi stanno ripartendo con dati migliori delle previsioni e i nostri porti che si confermano sempre più competitivi nel Mediterraneo e in Europa". Alla Liguria sono destinati circa 16 milioni di euro, dunque circa il 40% di tutte le risorse disponibili a livello nazionale per questo fondo. Le port authority del Mar Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia, Marghera e Chioggia) e l'Adsp del Mar Tirreno Centrale (Napoli e Salerno) sono le altre tre che si sono aggiudicate risorse superiori a 2,5 milioni di euro.

Il fondo perequativo ha invece ‘premiato’ gli scali dell’Autorità di sistema portuale del mare di sardegna (1,4 milioni per alcuni interventi di security nel porto di Oristano e 700mila euro per lavori al porto Cocciani di Olbia), il porto di Augusta (1,6 milioni per alcuni interventi di manutenzione straordinaria), lo scalo di Civitavecchia (3 milioni per manutenzione straordinaria al fascio di binari di Molo Vespucci) e il porto di Barletta (1,5 milioni per il consolidamento statico e il risanamento della banchina n.3).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

IVA COMPLESSIVA DOVUTA SU IMPORTAZIONE MERCI NEI PORTI ANNO 2020

Autorità di Sistema Portale del mare	IVA prodotta
ligure occidentale	4.654.946.635,00
ligure orientale	2.118.527.828,00
tirreno settentrionale	1.458.489.384,00
adriatico settentrionale	1.092.397.204,00
tirreno centrale	1.066.722.450,00
adriatico centro-settentrionale	620.096.127,00
dello stretto	496.672.794,00
sicilia orientale	589.759.896,00
adriatico centrale	482.154.958,00
adriatico orientale	424.618.125,00
del mar ionio	195.383.659,00
adriatico meridionale	302.215.653,00
tirreno centro-settentrionale	251.852.570,00
mar di sardegna	101.063.883,00
tirreno meridionale e ionio	106.204.595,00
sicilia occidentale	22.327.227,00
TOTALE	13.983.432.988,00

RIPARTIZIONE QUOTA PEREQUATIVA
(EURO 8.200.000,00 SU DOTAZIONE DI EURO 41.000.000,00)

ENTE	OPERA DA REALIZZARE	CUP	IMPORTO
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna	Lavori di realizzazione della nuova delimitazione doganale e di security nel porto di Oristano	B11B21001040005	1.400.000,00
	Lavori "Porto Cocciani molo sud fornitura e posa in opera di tre bitte, dell'allargamento della scassa dei moli 5 e 6 di Olbia e manutenzione straordinaria in ambito portuale	B71J19000010005	700.000,00
Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale	Lavori di manutenzione straordinaria del porto commerciale e della nuova darsena servizi del porto di Augusta	I57F150000000005	1.600.000,00
Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale	Manutenzione straordinaria armamento dell'attuale fascio binari (molo Vespucci)	J34B17000130005	3.000.000,00
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale	Porto di Barletta -Intervento di consolidamento statico e risanamento conservativo della banchina nr.3	B97E20000100005	1.500.000,00

RIPARTIZIONE DELLA DOTAZIONE DEL FONDO ANNUALITA' 2021
 QUOTA MATEMATICA
 (EURO 32.800.000,00 SU DOTAZIONE DI EURO 41.000.000,00)

Autorità di Sistema Portale	Percentuale di ripartizione	Importo proporzionalmente spettante
ligure occidentale	33,29	10.918.795,82
ligure orientale	15,15	4.969.288,50
tirreno settentrionale	10,43	3.421.080,63
adriatico settentrionale	7,81	2.562.362,78
tirreno centrale	7,63	2.502.139,24
adriatico centro-settentrionale	4,43	1.454.517,86
sicilia orientale	4,22	1.383.360,20
dello stretto	3,55	1.165.012,03
adriatico centrale	3,45	1.130.958,52
adriatico orientale	3,04	995.998,23
adriatico meridionale	2,16	708.886,97
tirreno centro-settentrionale	1,80	590.753,67
del mar ionio	1,40	458.298,33
tirreno meridionale e ionio	0,76	249.116,99
mar di sardegna	0,72	237.058,77
sicilia occidentale	0,16	52.371,48
	100,00	32.800.000,00

This entry was posted on Saturday, December 10th, 2022 at 4:30 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

 L'intervista al Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana

Otto porti per un'isola. La Sardegna alla sfida del futuro dei porti per il turismo

I numeri del 2022, con l'anno che va verso la sua fine, saranno tutti da analizzare. E così lo sono i trend del mondo del turismo blu, tra crociere, traghetti, charter e hospitality.

Il mare della Sardegna

Da Olbia a Cagliari, passando per le due coste laterali. Otto porti in totale, con geografie e necessità differenti. Quali sono i piani di sviluppo per il turismo del prossimo futuro, a livello portuale?



Il Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana

“A differenza di altre Autorità di Sistema nazionali, quella sarda, per estensione e numero dei porti amministrati, **è sicuramente la più complessa** e, pertanto, necessita di attenta valorizzazione delle sostanziali differenze infrastrutturali, della specializzazione sui traffici maturata nei decenni precedenti dai singoli porti e delle esigenze dei territori di riferimento degli scali”. Il Presidente Massimo Deiana racconta la complessità della gestione di tanti porti di un'isola particolare come la Sardegna, che vive ancora la stagionalità come un dogma, sul lato del turismo. Ma i porti della Sardegna vivono diverse realtà, che coinvolgono anche territori economici particolari.

“Sicuramente partiamo da una base di traffico solida, con numeri da vertice della classifica nazionale – mi riferisco a **5 milioni di passeggeri** (oltre le 20 miglia nautiche) complessivi in un solo anno – ed una portualità che ha saputo resistere alla crisi mondiale del Covid. A questo aggiungiamo l'impegno di una governance unitaria a livello regionale che ha punta a valorizzare il know-how professionale del cluster portuale. Punti di forza ai quali l'AdSP contribuisce attivamente

con la cura di quello che definiamo l'hardware di sistema: banchine, piazzali, servizi, fondali. **Aspetti sui quali abbiamo recentemente approvato un programma che, in soli quattro anni, pesa oltre 770 milioni di euro.** Una ricetta che consentirà ai porti di Sistema di affrontare in salute e con vigore le sfide imminenti”.

Le navi da crociera stanno crescendo per capacità e grandezze, e i porti hanno necessità di coniugare le esigenze dei territori con gli sbarchi di migliaia di persone. Qual è la strada più sostenibile per il futuro del settore per la Sardegna?

“Quello crocieristico è il settore che, nell'ultimo decennio, ha fatto della sostenibilità il punto di forza per la propria crescita”, continua Deiana. **“È sotto gli occhi di tutti l'enorme sforzo dei gruppi armatoriali sull'innovazione per abbattere le emissioni inquinanti**, l'adozione di politiche di risparmio energetico, di studio di carburanti alternativi e di recupero e valorizzazione dei rifiuti di bordo. È sostanzialmente un turismo *green* su tutti i fronti. Dall'altro lato, abbiamo porti che arrancano dietro alla grande velocità con cui questa industria si evolve. A partire dalla corsa al gigantismo.



Dimensioni e pescaggi sempre più difficili da soddisfare, soprattutto in realtà come quella sarda, **il cui patrimonio ambientale marittimo e costiero rappresenta la vera ricchezza per il turismo**, e sul quale qualsiasi intervento è spesso vissuto come un tentativo di deturpamento. È quindi evidente il contrappeso allo sviluppo – che sottolineo deve essere sostenibile – di una burocrazia spesso anacronistica rispetto ad un mondo che viaggia in altra direzione, e che ci indebolisce di fronte a una **concorrenza mediterranea spietata**. Pertanto, la strada futura è quella di far sintesi tra aspettative di un settore già molto avanti nella sostenibilità ambientale ed un apparato burocratico e normativo che continua a guardare al passato”.

Il turismo globale sta cambiando, come traffici e come esigenze degli utenti. Cosa può offrire il sistema di accoglienza sardo in termini di rinnovamento, anche su porti e hub?

“Oltre a servizi in linea con gli standard internazionali, il valore aggiunto è quello offerto dal territorio. È **ampiamente nota l'alta qualità dell'esperienza turistica in Sardegna**, garantita da un'offerta paesaggistica, storica, culturale ed enogastronomica inimitabile. È chiaro che l'accoglienza e tutte le attività ricettive connesse possono manifestare delle criticità, soprattutto in un'isola che, dai dati di porti e aeroporti, **viene presa d'assalto da oltre 10 milioni di passeggeri in un anno**, a fronte di poco più di un milione e mezzo di abitanti. I porti sardi sono il primo termometro di questo fenomeno turistico di massa, e la capacità di risposta è comunque e sempre positiva, con margini di miglioramento che, gradualmente, ricorrendo alle nuove tecnologie, quali, ad esempio l'infomobilità per ridurre l'impatto sulle arterie viarie, cercheremo di colmare nei prossimi anni”.

Quattro sponde per otto porti

Da Arbatax a Porto Torres, da Golfo Aranci a Oristano. Gli approdi delle grandi navi da turismo aumentano anche nel 2022. Quali sono le attività di AdSP per armonizzare flussi, spazi e crescita sostenibile del settore?

“È bene chiarire che, al di là dell'offerta infrastrutturale e ricettiva di porto e territorio, è il mercato che decide la destinazione. Ciò che possiamo ribadire con convinzione è che la *governance* unitaria dei porti sardi e, quindi, una politica promozionale unica e ad ampio raggio, ha generato, nel caso specifico delle crociere, un fenomeno inedito di compensazione alle fisiologiche fluttuazioni del mercato.

In particolare, **negli ultimi tre anni siamo riusciti a garantire una circolarità degli scali nave nei principali porti**. Le perdite registrate da uno scalo d'eccellenza come Cagliari sono state compensate con una crescita su Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, ma anche con l'avvio di un nuovo mercato su Oristano ed Arbatax. Questo senza che la Sardegna perdesse il minimo appeal nel mercato. Anzi, la varietà dell'offerta ha fatto sì che si generassero nuove esperienze di multiscale, ossia più toccate sui porti sardi nell'ambito di un unico tour nonché di *overnight*. Veri e propri moltiplicatori di promozione, di ricadute economiche, ma anche un importante investimento su un'immagine dell'Isola a 360 gradi”.

Come investimenti in termini di innovazione e digitalizzazione, quali sono le operazioni portate avanti e cosa prevedete di sviluppare nel prossimo futuro?

“L’impegno e l’abnegazione della struttura dell’AdSP ha consentito ai porti di sistema della Sardegna di ottenere circa 200 milioni di euro di fondi del PNRR. Parte di questi è finalizzata all’**elettrificazione dei principali scali commerciali.** Abbiamo recentemente aggiudicato la progettazione preliminare che ci restituirà un piano dettagliato di realizzazione degli impianti di rifornimento dell’energia alle navi e un’analisi approfondita su costi e benefici per la gestione degli stessi. È una scommessa importante, sulla quale profonderemo tutti gli sforzi e le attenzioni necessarie affinché sia adeguatamente funzionale alle esigenze dello shipping e dell’intera comunità portuale. Occorre, però, uno sforzo del settore cabotiero nazionale, adeguatamente sostenuto dalla politica, affinché l’innovazione avvenga in entrambe le direzioni, porto–nave e nave-porto.

L’AdSP ha recentemente ricevuto la presidenza del Cruise & Ferry Port Network di Espo. Come si traduce questa nomina nella visione strategica dei porti sardi?

“La nomina conferita da ESPO alla nostra responsabile Marketing, **Valeria Mangiarotti**, già direttore dell’Ambiente di MedCruise, è un nuovo importante riconoscimento per il nostro Ente. Un ruolo di rilevanza internazionale a guida di un network che funge da collegamento tra tutti i porti di ESPO su temi della pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto e città, dell’ambiente e della security, ponendosi come interlocutore di riferimento rispetto al Parlamento Europeo e alla Commissione Europea.

Il “Cruise and Ferry Port Network” si occupa, inoltre, di redigere il “codice di buone pratiche” che costituisce un riferimento per le strategie in materia di crociere e traghetti per i porti. Tutto ciò a conferma di come, ancora una volta, i Porti di Sistema, sostenuti dalla forte crescita dei traffici, **si confermano al centro delle scelte strategiche delle politiche europee del settore crociere e passeggeri.** Sarà un’occasione per far sentire più forte la nostra voce, portare su tavoli internazionali le problematiche che affliggono il settore e le ataviche criticità della portualità italiana”.

Leonardo Parigi



Valeria Mangiarotti



(<http://www.adspmaresardegna.it/>)



(<https://focus.shipmag.it/2022/12/il-turismo-blu/otto-porti-per-unisola-la-sardegna-alla-sfida-del-futuro-dei-porti-per-il-turismo/>)

🗣️ L'intervista al Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana

(<https://focus.shipmag.it/2022/12/il-turismo-blu/otto-porti-per-unisola-la-sardegna-alla-sfida-del-futuro-dei-porti-per-il-turismo/>)

**Otto
porti per
un'isola.
La
Sardegna
alla sfida
del
futuro
dei porti
per il
turismo**

Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, racconta i numeri del 2022 dei porti della seconda isola del Mediterraneo.

(<https://focus.shipmag.it/2022/12/il-turismo-blu/otto-porti-per-unisola-la-sardegna-alla-sfida-del-futuro-dei-porti-per-il-turismo/>)

👁️ [Leggi l'articolo](#)

Un anno in più per le Zes nelle aree portuali dell' isola

Sì all' emendamento Pd. Lai: colpa dei ritardi della Regione

Cagliari Il Pd canta vittoria per la proroga sulla Zona economica speciale. Istituita solo sei mesi fa in Sardegna, rischiava di rimanere al palo. Ma ora grazie a un emendamento del Pd, poi firmato anche dalle altre forze politiche, avrà un anno di tempo in più per lavorare sull' insediamento delle aziende nelle zone economiche speciali adiacenti le aree portuali. «Rischia di essere un flop per l' isola, anche a causa di ritardi attribuibili solo alla Regione, che finalmente si era messa in ordine - affermano Silvio Lai e Marco Meloni, parlamentari dem dell' isola -. Il governo non aveva previsto la proroga del regime e il 31 dicembre sarebbe scaduto tutto, sia il supporto alle Zes che il credito d' imposta Sud», proseguono i parlamentari democratici. Invece dopo l' azione dell' opposizione il governo ha accettato la proposta di proroga anche se solo per un anno, rispetto ai due proposti nell' emendamento Pd. «Un doveroso dietrofront del governo che aveva ricompreso le proposte nel maxi emendamento presentato ieri nonostante gli emendamenti già presentati. Un problema di metodo - proseguono i due parlamentari - con il riconoscimento del ruolo del Parlamento, e di merito, perché l' assenza della proroga al credito d' imposta sulle Zone economiche speciali previste nei porti del mezzogiorno e del credito d' imposta sud per le aziende che fanno investimenti nel proprio sviluppo - concludono Lai e Meloni - avrebbe rappresentato una condanna alla ripresa delle regioni meridionali e della Sardegna in particolare, a causa dei ritardi accumulati sulla Zes».

LA NUOVA SARDEGNA 19 dicembre 2022

Un anno in più per le Zes nelle aree portuali dell'isola

Si all'emendamento Pd. Lai: colpa dei ritardi della Regione

Premio Montiferru Oli sardi e alta qualità binomio confermato
Tra i 16 migliori 5 sono isolani

Come fare a ritrovare l'intesa di coppia?
Per gli uomini: un prodotto speciale, disponibile in farmacia in libera vendita!

Rischio artrosi? Mascalini!

Assoporti: Pnrr, lavori a rischio

L'appello al Governo: garanzie per la realizzazione delle opere

Una pioggia di emendamenti milionari a sostegno delle imprese portuali e degli armatori è prevista nella Legge di Bilancio che dev'essere approvata dal Parlamento entro la fine dell'anno. Si tratta di provvedimenti predisposti da tutte le forze politiche per un comparto come quello del mare che continua a crescere ma deve affrontare anche una serie di criticità. Le tante possibili modifiche alla manovra sono state presentate dalla maggioranza e dall'opposizione su questioni contingenti ma intanto si profila da parte del governo una nuova riforma che punta alla trasformazione delle Autorità di sistema portuale in società per azioni. Le tabelle Istat Iniziamo dagli emendamenti. Per il 2023 alcuni deputati di Fratelli d'Italia chiedono la non applicazione per i terminalisti e per le imprese portuali dell'aggiornamento Istat dei canoni e la restituzione di quanto versato nel 2022 sino a un massimo di dieci milioni. Un altro emendamento stanziava quindici milioni di euro di compensazioni per le Autorità di sistema portuale e dà ai terminalisti la possibilità di presentare le proprie istanze per ritoccare gli impegni concessori in termini di durata e investimenti. Sono state escluse, invece, le modifiche sulle norme per il pensionamento anticipato di lavoratori portuali che svolgono mestieri usuranti; però terminalisti e imprese portuali che forniscono manodopera temporanea dovrebbero ottenere un'agevolazione grazie alla creazione di un Fondo di 11 milioni di euro in quattro anni per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro in banchina. Dalla Lega un emendamento alla logistica che assegna 25 milioni di euro per Marebonus e Ferrobonus facendo ricadere gli importi non più sulle risorse dell'intermodalità ferroviaria ma sulla Finanziaria. Risorse ai fondi Dall'opposizione, il Pd chiede di rifinanziare per tre anni, con 100 milioni l'anno, il Fondo per le infrastrutture degli scali marittimi, il fondo amianto per i portuali, (20 milioni nel biennio), quello per la rimozione delle navi abbandonate dai porti (otto milioni) e il fondo per lo smantellamento delle unità della Marina militare (5 milioni nel triennio). M5S chiede l'istituzione di un Fondo da 100 milioni, "Progetto Mediterraneo", per avviare percorsi di qualificazione della fascia costiera e migliorare l'integrazione tra porti, strade e ferrovia; nel programma l'agevolazione per la produzione di barche elettriche e a idrogeno. La competitività Veniamo alla riforma dei porti annunciata in un convegno dal viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi: «Non sono innamorato del modello Spa per la gestione dei porti ma ben venga se può servire a qualche scalo per essere più competitivo». Le eventuali Spa sarebbero controllate dal pubblico. «Vogliamo provare a diventare il secondo pilastro della logistica continentale», afferma Rixi, che unisce la partita sui porti a quella del federalismo. Da qui l'esigenza di introdurre un tipo di federalismo «che vada a braccetto con una maggiore autonomia finanziaria dei sistemi portuali. Oggi rischiamo di avere i porti in mano a uno o due operatori e il settore pubblico non può trovarsi in sudditanza rispetto ai privati». Le regole del lavoro Per Assoporti, (l'associazione delle Autorità di sistema portuali), però, il problema urgente è un altro: quello della semplificazione. In un documento si legge: «Uno degli esempi con cui ogni giorno le Autorità di sistema devono fare i conti è quello della pianificazione portuale determinante per lo sviluppo delle proprie aree. Occorre chiarire bene la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e Adsp cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra gli enti». La semplificazione è indispensabile per avvicinare in termini di efficienza i nostri porti a quelli del nord Europa. Azioni come il dragaggio dei fondali, che all'estero non richiedono i lunghi processi come accade in Italia, sono un esempio della necessità di semplificare le procedure. Assoporti chiede un intervento anche per poter garantire la realizzazione delle opere finanziate dal Pnrr e dal fondo complementare che potrebbero essere a rischio. Alfredo Franchini

«Traghetti, competenze alla Regione»

La Regione deve avere la possibilità di poter disegnare i collegamenti marittimi di cui ha necessità e quindi di determinare la portata degli oneri di servizio pubblico: a chiederlo è il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna, Massimo Deiana. A proposito della continuità territoriale e dell'accessibilità all'Isola anche via mare, l'ex assessore ai Trasporti della giunta di centrosinistra guidata da Francesco Pigliaru ha precisato: «È necessario avere un sistema assestato che ora non c'è, va portata avanti la battaglia che è già in atto da tempo con provvedimenti legislativi che si sono succeduti dalle precedenti legislature», ha chiarito Deiana. «Queste norme prevedono che sia la Regione Sardegna a dover determinare il contenuto degli oneri di servizio anche nel settore marittimo, perché attualmente questo succede per legge solo nel settore aereo». La stabilità Per il presidente dell'Authority la Sardegna «ha il diritto e il dovere di poter disegnare i collegamenti marittimi di cui ha necessità e quindi determinare la portata degli oneri di servizio pubblico per creare un sistema stabile - ha ribadito -. Noi dobbiamo programmare e garantire gli accosti soprattutto nel periodo estivo, dove la richiesta è maggiore della disponibilità, abbiamo bisogno di sapere chi sono i player e poter garantire loro le necessarie possibilità di approdare. È una responsabilità nazionale - ha concluso -, ma mi auguro che presto ci sia una riforma che affidi alla Regione la possibilità di determinare gli oneri di servizio». I finanziamenti C'è poi un altro tema, quello dei finanziamenti. Perché se la continuità aerea per ora è a carico delle casse regionali, i collegamenti marittimi sono ancora finanziati con i bilanci ministeriali. Ora per l'affidamento di tre rotte (Cagliari-Arbatax-Civitavecchia, Cagliari-Napoli-Palermo e Genova-Porto Torres) il Governo spende circa 17 milioni di euro all'anno. Molto meno rispetto al passato, quando era in vigore la convenzione con la Tirrenia, che costava 72 milioni all'anno, di cui 49 solo per le tratte sarde. A conti fatti lo Stato risparmia 32 milioni di euro. Peccato che questa somma non sia stata riutilizzata per migliorare i trasporti nell'Isola. Lo scenario In questi giorni l'emergenza riguarda sia gli aerei che i traghetti. I problemi sono gli stessi. Prezzi sempre più alti e difficoltà nel trovare un posto per tornare in Sardegna nella settimana di Natale. Chi in queste ore ha cercato nelle navi un'alternativa alla continuità territoriale aerea – in tilt da settimane – ha avuto una brutta sorpresa. Una famiglia di quattro persone può spendere quasi 900 euro per un biglietto sulla linea Genova-Porto Torres di Tirrenia. E trovare un posto in cabina è quasi impossibile: ci si affida alle liste d'attesa, ma le speranze sono poche: così centinaia di emigrati sardi in questi giorni saranno costretti a viaggiare in poltrona o con un passaggio-ponte.

8 | Venerdì 21 dicembre 2022 | Primo Piano | L'ESPRESSO

TRASPORTI Prezzi alle stelle per i collegamenti con i principali scali della Penisola

«Traghetti, competenze alla Regione»
Deiana (Autorità portuale): sistema da stabilizzare, serve una riforma

La Regione deve avere la possibilità di poter disegnare i collegamenti marittimi di cui ha necessità e quindi di determinare la portata degli oneri di servizio pubblico: a chiederlo è il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna, Massimo Deiana. A proposito della continuità territoriale e dell'accessibilità all'Isola anche via mare, l'ex assessore ai Trasporti della giunta di centrosinistra guidata da Francesco Pigliaru ha precisato: «È necessario avere un sistema assestato che ora non c'è, va portata avanti la battaglia che è già in atto da tempo con provvedimenti legislativi che si sono succeduti dalle precedenti legislature», ha chiarito Deiana. «Queste norme prevedono che sia la Regione Sardegna a dover determinare il contenuto degli oneri di servizio anche nel settore marittimo, perché attualmente questo succede per legge solo nel settore aereo». La stabilità Per il presidente dell'Authority la Sardegna «ha il diritto e il dovere di poter disegnare i collegamenti marittimi di cui ha necessità e quindi determinare la portata degli oneri di servizio pubblico per creare un sistema stabile - ha ribadito -. Noi dobbiamo programmare e garantire gli accosti soprattutto nel periodo estivo, dove la richiesta è maggiore della disponibilità, abbiamo bisogno di sapere chi sono i player e poter garantire loro le necessarie possibilità di approdare. È una responsabilità nazionale - ha concluso -, ma mi auguro che presto ci sia una riforma che affidi alla Regione la possibilità di determinare gli oneri di servizio». I finanziamenti C'è poi un altro tema, quello dei finanziamenti. Perché se la continuità aerea per ora è a carico delle casse regionali, i collegamenti marittimi sono ancora finanziati con i bilanci ministeriali. Ora per l'affidamento di tre rotte (Cagliari-Arbatax-Civitavecchia, Cagliari-Napoli-Palermo e Genova-Porto Torres) il Governo spende circa 17 milioni di euro all'anno. Molto meno rispetto al passato, quando era in vigore la convenzione con la Tirrenia, che costava 72 milioni all'anno, di cui 49 solo per le tratte sarde. A conti fatti lo Stato risparmia 32 milioni di euro. Peccato che questa somma non sia stata riutilizzata per migliorare i trasporti nell'Isola. Lo scenario In questi giorni l'emergenza riguarda sia gli aerei che i traghetti. I problemi sono gli stessi. Prezzi sempre più alti e difficoltà nel trovare un posto per tornare in Sardegna nella settimana di Natale. Chi in queste ore ha cercato nelle navi un'alternativa alla continuità territoriale aerea – in tilt da settimane – ha avuto una brutta sorpresa. Una famiglia di quattro persone può spendere quasi 900 euro per un biglietto sulla linea Genova-Porto Torres di Tirrenia. E trovare un posto in cabina è quasi impossibile: ci si affida alle liste d'attesa, ma le speranze sono poche: così centinaia di emigrati sardi in questi giorni saranno costretti a viaggiare in poltrona o con un passaggio-ponte.

Gli ingegneri
Codice appalti, in Sardegna possibili ritardi

Civitavecchia
A marzo scade la convenzione col ministero



LA SARDEGNA FA FESTA CON CARALIS



Caralis di Desimone. Dopo l'attesa è ora in tavola in Sardegna.

della nova

Le crociere portano 152mila turisti

Non cifre da record, ma numeri comunque importanti che certificano la ripresa in città del turismo da crociera dopo gli anni condizionati dal coronavirus. Sono, infatti, circa 152mila i passeggeri e 123 le navi che hanno transitato al porto di Cagliari nella stagione crocieristica appena conclusa. Gli imbarchi nello scalo cittadino sono stati 8.270, mentre gli sbarchi 8.537, 13 doppi approdi e 4 tripli approdi. E la programmazione messa in piedi per il 2023 promette bene. L'obiettivo è, infatti, raggiungere i 300 mila passeggeri: numeri che ricordano gli anni pre pandemia. L'attività riprenderà il 22 febbraio con l'arrivo della Aida blu della Aida Cruises per poi proseguire fino a dicembre con un calendario che prevede 123 scali di 25 diverse compagnie. Bilancio positivo I dati, che riflettono una forte ripresa, sono stati presentati, ieri, a Palazzo Doglio da Cagliari Cruise Port, parte del gruppo Global Ports Holding (Gph). «I numeri di quest'anno sono decisamente positivi», ha detto Raffaella Del Prete, general manager dei porti italiani del gruppo Gph (Catania, Cagliari, Taranto e Crotone), «a giugno abbiamo avuto tre navi in porto contemporaneamente. Ad agosto, invece, è stato celebrato il primo approdo della Odyssey of the Seas del brand Royal Caribbean Group, che con la sua flotta controlla il 26 per cento del mercato crocieristico globale. Sono numeri importanti, frutto di un lavoro che non si è mai fermato neanche in pandemia e che testimoniano l'interesse internazionale per lo scalo cagliaritano». Obiettivo crescita L'obiettivo ora è incrementare gli scali di navi da crociera nel capoluogo isolano. «Noi partecipiamo a tutte le fiere del settore e collaboriamo a quattro mani con l'autorità portuale e le istituzioni locali», ha aggiunto la manager. «La Sardegna è una destinazione che suscita molto interesse, anche da parte di un pubblico diversificato, ci sono gli anziani, ma anche i giovani. Siamo riusciti a tenere Cagliari nella mappa delle grandi crociere mondiali. Un viaggiatore che è venuto, ha sempre voglia di tornare e approfondire la conoscenza del territorio, per questo ora è fondamentale rendere lo scalo di Cagliari Homeport, introducendo lo scalo multiplo in un unico itinerario, grazie anche ai collegamenti aerei e l'offerta alberghiera». È dunque necessario perseguire la strada della collaborazione e dell'accoglienza tra i vari attori del settore. «Davanti a numeri così importanti, i primi pensieri mi riportano alla fase più acuta della pandemia dove il crocierista veniva visto come untore», ha aggiunto Alessandro Sorgia, assessore comunale al Turismo e alle Attività produttive, «ed è questo che noi abbiamo cercato di combattere. Anche quando eravamo costretti a incontrarci per via telematica, non ci siamo mai fermati e abbiamo lavorato per arrivare ai risultati oggi tangibili. Ecco perché è importante anche sfatare l'idea che i crocieristi non portino benefici alla città, se si trovano bene loro tornano e, tutti insieme, dobbiamo creare i presupposti per presentare una città sempre più accogliente». Il ruolo della Costa Il prossimo anno, un ruolo decisivo sarà svolto dalla nuova nave di Costa Crociere, la Costa Toscana, che scalerà il porto di Cagliari per 39 volte da aprile a novembre, seguita dall'Aida Cosma, ammiraglia del gruppo Aida Cruises che utilizza tecnologie avanzate per ridurre le emissioni e l'impatto ambientale. «Non possiamo parlare di numeri record, ma è stato un 2022 di grande ripresa e possiamo ritenerci soddisfatti della stagione appena conclusa», ha commentato Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. «Questo era un anno di transizione per tutti, ma abbiamo superato il numero degli approdi del periodo pre-crisi e, già nel 2023, una volta normalizzato il fattore riempimento nave, avremo un bilancio positivo». Francesca Melis



Suams

Sportello unico del Mare il via da gennaio

Accessibilità, semplificazione e sostenibilità. Sono i tre punti cardine attorno ai quali è stato sviluppato il nuovo Sportello unico amministrativo del Mare di Sardegna (Suams), on line dal 31 dicembre, ma operativo per il caricamento delle pratiche dalla seconda metà di gennaio. In linea con gli obiettivi strategici assegnati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai presidenti delle AdSP, nei giorni scorsi si è conclusa la fase di digitalizzazione (sia in front che in back office) e test di un ulteriore 60 per cento dei procedimenti amministrativi dell'ente. Lo Sua dell' AdSP del Mare di Sardegna - avviato, nella prima versione, a fine 2021 per la gestione delle pratiche di iscrizione al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione - interesserà, dal 2023, tutte quelle relative alle concessioni demaniali marittime (compresi rinnovi, variazioni, subingressi, autorizzazioni per occupazione temporanea ecc); le istanze inerenti al lavoro portuale; il rilascio di permessi per gli accessi in porto e, non ultimi, i procedimenti di autorizzazione unica per l' avvio di attività imprenditoriali nelle Zes che ricadono nelle aree di competenza demaniale.

The collage consists of three distinct sections. The top section is a newspaper clipping from 'ECONOMIASARDEGNA' dated 21 December 2022, featuring an article titled 'Credito Cooperativo di Arborea 5 stelle per solidità e affidabilità'. The middle section is an advertisement for the Audi A5 Sportback, showing a blue car and the Audi logo, with text describing its features and availability. The bottom section is an advertisement for CATTE AG S.R.L., with contact information and a website link.



Lo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna passa alla versione 2.0

Lo SUAMS gestirà pratiche demaniali, lavoro portuale, accessi in area ristretta e istanze ZES Accessibilità, semplificazione e sostenibilità. Sono i tre punti cardine attorno ai quali è stato sviluppato il nuovo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna (SUAMS), online dal 31 dicembre 2022, ma operativo per il caricamento delle pratiche dalla seconda metà di gennaio. In linea con gli obiettivi strategici assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai Presidenti delle AdSP, nei giorni scorsi si è conclusa la fase di digitalizzazione (sia in front che in back office) e test di un ulteriore 60 per cento dei procedimenti amministrativi dell'Ente. Lo SUA dell'AdSP del Mare di Sardegna avviato, nella prima versione, a fine 2021 per la gestione delle pratiche di iscrizione al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione (riferito a tutte le attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti e sul demanio marittimo di competenza) interesserà, dal 2023, tutte quelle relative alle concessioni demaniali marittime (compresi rinnovi, variazioni, subingressi, autorizzazioni per occupazione temporanea ecc); le istanze inerenti al lavoro portuale (autorizzazione alle imprese ex art. 16 per operazioni e servizi portuali, concessioni ex art.18 di aree e banchine, istanze per sosta inoperosa delle navi ecc); il rilascio di permessi per gli accessi in porto e, non ultimi, i procedimenti di autorizzazione unica per l'avvio di attività imprenditoriali nelle Zone Economiche Speciali che ricadono nelle aree di competenza demaniale. Un traguardo, è bene precisare, raggiunto sostanzialmente a costo zero: difatti la prima release è stata realizzata internamente dall'Ufficio ICT dell'Ente, mentre quest'ultimo prodotto è stato acquisito, secondo la procedura del riuso prevista dal Codice dell'Amministrazione Digitale, in open source dalla Regione Umbria (Ente titolare che lo ha pubblicato con licenza aperta sul portale Developers Italia del Dipartimento per la Trasformazione Digitale e dell'Agid). Per consentire un adeguato periodo di transizione per la formazione, sarà possibile caricare le pratiche direttamente dal 16 gennaio 2023. Solo da allora, gli utenti interessati potranno, previa registrazione, operare attraverso lo sportello, raggiungibile direttamente dalla pagina istituzionale dell'AdSP (www.adspmaresardegna.it). Tutte le istanze presentate precedentemente, invece, non richiederanno, fino a naturale scadenza, nuovo inoltro tramite sistema digitale. Perfettamente in linea con le tempistiche dettate dal Ministero, abbiamo ufficialmente portato a termine una seconda e più consistente fase di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi dell'Ente spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Il nuovo SUAMS, acquisito a costo zero attraverso il riuso, rappresenterà uno strumento versatile e strategico per l'attività degli uffici. Dal 16 gennaio prossimo, ciascun utente potrà accedere agevolmente per la presentazione delle istanze, conoscere lo stato di lavorazione delle pratiche e riceverne l'esito direttamente da remoto, in totale trasparenza, con l'azzeramento dei tempi per spostamenti e attesa negli uffici. Lo stesso sportello prevederà anche una componente ZES per l'inoltro delle istanze relative agli insediamenti produttivi nelle aree istituite con il decreto-legge n. 91/2017. In tal senso è in fase di perfezionamento l'accordo con la Regione Sardegna per una collaborazione operativa attraverso il SUAPE regionale. Un grande passo decisivo che si aggiunge al lungo e complesso processo di digitalizzazione e telematizzazione che rafforza l'ottica di sistema azzerando le distanze fisiche tra porti e utenza.



Da metà gennaio lo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna diverrà operativo per il caricamento delle pratiche

Deiana: rappresenterà uno strumento versatile e strategico per l'attività degli uffici

Il nuovo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna (SUAMS) sarà on-line dal prossimo 31 dicembre, ma diverrà operativo per il caricamento delle pratiche dal prossimo 16 gennaio. Si è infatti conclusa nei giorni scorsi la fase di digitalizzazione, sia in front che in back office, e di test di un ulteriore 60% dei procedimenti amministrativi dell'Autorità di Sistema Portuale sarda. Da metà gennaio, quindi, gli utenti interessati potranno, previa registrazione, operare attraverso lo sportello, raggiungibile direttamente dalla pagina istituzionale dell'AdSP (www.adspmaredisardegna.it). Tutte le istanze presentate precedentemente, invece, non richiederanno, fino a naturale scadenza, nuovo inoltro tramite sistema digitale. Lo SUA, che nella prima versione è stato avviato, a fine 2021 per la gestione delle pratiche di iscrizione al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione (riferito a tutte le attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti e sul demanio marittimo di competenza), dal 2023 interesserà tutte quelle relative alle concessioni demaniali marittime (compresi rinnovi, variazioni, subingressi, autorizzazioni per occupazione temporanea ecc); le istanze inerenti al lavoro portuale (autorizzazione alle imprese ex art. 16 per operazioni e servizi portuali, concessioni ex art.18 di aree e banchine, istanze per sosta inoperosa delle navi ecc); il rilascio di permessi per gli accessi in porto e, non ultimi, i procedimenti di autorizzazione unica per l'avvio di attività imprenditoriali nelle Zone Economiche Speciali che ricadono nelle aree di competenza demaniale. L'AdSP ha evidenziato che il nuovo SUA è stato realizzato sostanzialmente a costo zero, con la prima release che è stata realizzata internamente dall'Ufficio ICT dell'ente, mentre quest'ultimo prodotto è stato acquisito, secondo la procedura del riuso prevista dal Codice dell'Amministrazione Digitale, in open source dalla Regione Umbria, ente titolare che lo ha pubblicato con licenza aperta sul portale Developers Italia del Dipartimento per la Trasformazione Digitale e dell'Agid. «Perfettamente in linea con le tempistiche dettate dal Ministero - ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - abbiamo ufficialmente portato a termine una seconda e più consistente fase di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi dell'ente. Il nuovo SUAMS, acquisito a costo zero attraverso il riuso, rappresenterà uno strumento versatile e strategico per l'attività degli uffici».



Lo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna passa alla versione 2.0

. Lo SUAMS gestirà pratiche demaniali, lavoro portuale, accessi in area ristretta e istanze ZES Accessibilità, semplificazione e sostenibilità. Sono i tre punti cardine attorno ai quali è stato sviluppato il nuovo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna (SUAMS), online dal 31 dicembre 2022, ma operativo per il caricamento delle pratiche dalla seconda metà di gennaio. In linea con gli obiettivi strategici assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai Presidenti delle AdSP, nei giorni scorsi si è conclusa la fase di digitalizzazione (sia in front che in back office) e test di un ulteriore 60 per cento dei procedimenti amministrativi dell'Ente. Lo SUA dell'AdSP del Mare di Sardegna avviato, nella prima versione, a fine 2021 per la gestione delle pratiche di iscrizione al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione (riferito a tutte le attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti e sul demanio marittimo di competenza) interesserà, dal 2023, tutte quelle relative alle concessioni demaniali marittime (compresi rinnovi, variazioni, subingressi, autorizzazioni per occupazione temporanea ecc); le istanze inerenti al lavoro portuale (autorizzazione alle imprese ex art. 16 per operazioni e servizi portuali, concessioni ex art.18 di aree e banchine, istanze per sosta inoperosa delle navi ecc); il rilascio di permessi per gli accessi in porto e, non ultimi, i procedimenti di autorizzazione unica per l'avvio di attività imprenditoriali nelle Zone Economiche Speciali che ricadono nelle aree di competenza demaniale. Un traguardo, è bene precisare, raggiunto sostanzialmente a costo zero: difatti la prima release è stata realizzata internamente dall'Ufficio ICT dell'Ente, mentre quest'ultimo prodotto è stato acquisito, secondo la procedura del riuso prevista dal Codice dell'Amministrazione Digitale, in open source dalla Regione Umbria (Ente titolare che lo ha pubblicato con licenza aperta sul portale Developers Italia del Dipartimento per la Trasformazione Digitale e dell'Agid). Per consentire un adeguato periodo di transizione per la formazione, sarà possibile caricare le pratiche direttamente dal 16 gennaio 2023. Solo da allora, gli utenti interessati potranno, previa registrazione, operare attraverso lo sportello, raggiungibile direttamente dalla pagina istituzionale dell'AdSP. Tutte le istanze presentate precedentemente, invece, non richiederanno, fino a naturale scadenza, nuovo inoltro tramite sistema digitale. Perfettamente in linea con le tempistiche dettate dal Ministero, abbiamo ufficialmente portato a termine una seconda e più consistente fase di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi dell'Ente spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Il nuovo SUAMS, acquisito a costo zero attraverso il riuso, rappresenterà uno strumento versatile e strategico per l'attività degli uffici. Dal 16 gennaio prossimo, ciascun utente potrà accedere agevolmente per la presentazione delle istanze, conoscere lo stato di lavorazione delle pratiche e riceverne l'esito direttamente da remoto, in totale trasparenza, con l'azzeramento dei tempi per spostamenti e attesa negli uffici. Lo stesso sportello prevederà anche una componente ZES per l'inoltro delle istanze relative agli insediamenti produttivi nelle aree istituite con il decreto-legge n. 91/2017. In tal senso è in fase di perfezionamento l'accordo con la Regione Sardegna per una collaborazione operativa attraverso il SUAPE regionale. Un grande passo decisivo che si aggiunge al lungo e complesso processo di digitalizzazione e telematizzazione che rafforza l'ottica di sistema azzerando le distanze fisiche tra porti e utenza.

Nuovo Sportello Unico Amministrativo per l'AdSp sarda

CAGLIARI L'AdSp del mare di Sardegna passa al nuovo Sportello Unico Amministrativo che sarà online dall'ultimo giorno del 2022, ma operativo per il caricamento delle pratiche dalla seconda metà di Gennaio. Il nuovo sistema rafforza accessibilità, semplificazione e sostenibilità, in linea con gli obiettivi strategici assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai presidenti delle AdSp: nei giorni scorsi si è conclusa la fase di digitalizzazione e test di un ulteriore 60% dei procedimenti amministrativi dell'Ente. Avviato, nella prima versione, a fine 2021 per la gestione delle pratiche di iscrizione al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione, il nuovo Sportello Unico Amministrativo, interesserà, dal 2023, tutte quelle relative alle concessioni demaniali marittime (compresi rinnovi, variazioni, subingressi, autorizzazioni per occupazione temporanea ecc), le istanze inerenti al lavoro portuale, il rilascio di permessi per gli accessi in porto e, non ultimi, i procedimenti di autorizzazione unica per l'avvio di attività imprenditoriali nelle Zone Economiche Speciali che ricadono nelle aree di competenza demaniale. Un traguardo -precisano dall'AdSp- raggiunto sostanzialmente a costo zero: difatti la prima release è stata realizzata internamente dall'Ufficio ICT dell'Ente, mentre quest'ultimo prodotto è stato acquisito, secondo la procedura del riuso prevista dal Codice dell'Amministrazione Digitale, in open source dalla Regione Umbria. Per consentire un adeguato periodo di transizione per la formazione, sarà possibile caricare le pratiche direttamente dal 16 Gennaio 2023 e gli utenti interessati potranno, previa registrazione, operare attraverso lo sportello, raggiungibile direttamente dalla pagina istituzionale dell'AdSp. Tutte le istanze presentate precedentemente, invece, non richiederanno, fino a naturale scadenza, nuovo inoltro tramite sistema digitale. Perfettamente in linea con le tempistiche dettate dal Ministero, abbiamo ufficialmente portato a termine una seconda e più consistente fase di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi dell'Ente spiega il presidente AdSp Massimo Deiana. Il nuovo Sportello, acquisito a costo zero attraverso il riuso, rappresenterà uno strumento versatile e strategico per l'attività degli uffici. Ciascun utente potrà accedere agevolmente per la presentazione delle istanze, conoscere lo stato di lavorazione delle pratiche e riceverne l'esito direttamente da remoto, in totale trasparenza, con l'azzeramento dei tempi per spostamenti e attesa negli uffici. Lo stesso sportello prevederà anche una componente ZES per l'inoltro delle istanze relative agli insediamenti produttivi nelle aree. Per quest'ultimo tema è in fase di perfezionamento l'accordo con la Regione Sardegna per una collaborazione operativa attraverso il SUAPE regionale. Un grande passo decisivo -chiude Deiana- che si aggiunge al lungo e complesso processo di digitalizzazione e telematizzazione che rafforza l'ottica di sistema azzerando le distanze fisiche tra porti e utenza.

Sardegna: nuovo sportello unico amministrativo per l’Autorità portuale

Nei giorni scorsi si è conclusa la fase di digitalizzazione e test di un ulteriore 60 per cento dei procedimenti amministrativi dell’Ente

Accessibilità, semplificazione e sostenibilità. Sono i tre punti cardine attorno ai quali è stato sviluppato il nuovo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna (SUAMS), online dal 31 dicembre 2022, ma operativo per il caricamento delle pratiche dalla seconda metà di gennaio. In linea con gli obiettivi strategici assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai Presidenti delle AdSP, nei giorni scorsi si è conclusa la fase di digitalizzazione (sia in front che in back office) e test di un ulteriore 60 per cento dei procedimenti amministrativi dell’Ente. Lo Sportello unico amministrativo dell’AdSP del Mare di Sardegna – avviato, nella prima versione, a fine 2021 per la gestione delle pratiche di iscrizione al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione (riferito a tutte le attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti e sul demanio marittimo di competenza) – interesserà, dal 2023, tutte quelle relative alle concessioni demaniali marittime (compresi rinnovi, variazioni, subingressi, autorizzazioni per occupazione temporanea ecc); le istanze inerenti al lavoro portuale (autorizzazione alle imprese ex art. 16 per operazioni e servizi portuali, concessioni ex art.18 di aree e banchine, istanze per sosta inoperosa delle navi ecc); il rilascio di permessi per gli accessi in porto e, non ultimi, i procedimenti di autorizzazione unica per l’avvio di attività imprenditoriali nelle Zone Economiche Speciali che ricadono nelle aree di competenza demaniale. Un traguardo raggiunto sostanzialmente a costo zero: difatti la prima release è stata realizzata internamente dall’Ufficio ICT dell’Ente, mentre quest’ultimo prodotto è stato acquisito, secondo la procedura del riuso prevista dal Codice dell’Amministrazione Digitale, in open source dalla Regione Umbria (Ente titolare che lo ha pubblicato con licenza aperta sul portale Developers Italia del Dipartimento per la Trasformazione Digitale e dell’Agid). Per consentire un adeguato periodo di transizione per la formazione, sarà possibile caricare le pratiche direttamente dal 16 gennaio 2023. Solo da allora, gli utenti interessati potranno, previa registrazione, operare attraverso lo sportello, raggiungibile direttamente dalla pagina istituzionale dell’AdSP (www.adspmaresardegna.it). Tutte le istanze presentate precedentemente, invece, non richiederanno, fino a naturale scadenza, nuovo inoltro tramite sistema digitale. “Perfettamente in linea con le tempistiche dettate dal Ministero, abbiamo ufficialmente portato a termine una seconda e più consistente fase di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi dell’Ente – spiega Massimo Deiana, Presidente dell’AdSP del Mare di Sardegna – Il nuovo SUAMS, acquisito a costo zero attraverso il riuso, rappresenterà uno strumento versatile e strategico per l’attività degli uffici. Dal 16 gennaio prossimo, ciascun utente potrà accedere agevolmente per la presentazione delle istanze, conoscere lo stato di lavorazione delle pratiche e riceverne l’esito direttamente da remoto, in totale trasparenza, con l’azzeramento dei tempi per spostamenti e attesa negli uffici. Lo stesso sportello prevederà anche una componente ZES per l’inoltro delle istanze relative agli insediamenti produttivi nelle aree istituite con il decreto-legge n. 91/2017. In tal senso è in fase di perfezionamento l’accordo con la Regione Sardegna per una collaborazione operativa attraverso il SUAPE regionale. Un grande passo decisivo che si aggiunge al lungo e complesso processo di digitalizzazione e telematizzazione che rafforza l’ottica di sistema azzerando le distanze fisiche tra porti e utenza”.

L' Autorità portuale Nei moli 8 e 9 un unico approdo per le crociere

Banchine più grandi all' Isola Bianca dovranno ospitare i giganti del mare

Giandomenico Mele Olbia

La rivoluzione in porto per accogliere i giganti del mare. Una linea evolutiva già tracciata, che Natale Ditel, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale sarda, sottolinea in neretto, parlando non a caso di fenomeno del "gigantismo navale". Diventa decisivo avere infrastrutture adeguate all' aumento di stazza e capacità delle navi: nasce così la strategia di identificare l' Isola Bianca come porto esclusivo per crocieristi e passeggeri, mentre il Cocciani sarà dedicato esclusivamente alle merci. «Un traghetto che oggi porta 1500 passeggeri, nel 2024 ne conterrà 2500, mentre una nave da crociera che oggi porta 7mila persone, tra passeggeri e personale di bordo, arriverà presto a 10 mila, tra passeggeri ed equipaggio - sottolinea Ditel -. Nasce da qui il progetto del raddoppio delle banchine dell' Isola Bianca, dobbiamo essere al passo di un mondo in grande trasformazione, dove domina il gigantismo navale». Si stanno così compiendo i primi passaggi per la rivoluzione portuale ad Olbia. I lavori di pavimentazione di un' area portuale del molo Cocciani sono in corso, mentre l' Autorità portuale ha pubblicato la manifestazione di interesse per lo studio di fattibilità tecnica ed economica dei lavori di realizzazione di un nuovo piazzale nell' area del porto commerciale. La strategia è quella di aprire nuovi spazi fisici per ospitare a Cocciani in futuro tutto il traffico merci, cosa che consentirà di liberare le banchine dell' Isola Bianca per crociere navi passeggeri. In attesa del via libera per i lavori di escavo dei fondali, atteso a metà 2023, diventa fondamentale avere spazio per aumentare il traffico del primo porto passeggeri in Italia. L' obiettivo è spostare tutto il traffico commerciale, quindi il Ro-Ro puro e le merci solo sul molo Cocciani, visto che già ora si sta pavimentando la parte retrostante, col successivo banchinamento, al fine di raddoppiare la capacità di ricevimento del traffico anche sul porto della zona industriale di Olbia. L' Authority sta prevedendo di raddoppiare la capacità banchinale per le crociere, perché in questo momento ci sono due banchine e nessuna è adeguata per ricevere grandi navi: i moli 8 e 9 diventeranno così un unico grande approdo per le crociere, dove potranno arrivare navi di grandi dimensioni o due navi contemporaneamente di dimensioni ordinarie. Saranno poi allungati anche gli altri moli dell' Isola Bianca e questo consentirà arrivi plurimi delle navi da crociera anche su banchine ora impegnate col traffico Ro-Ro e Ro-Pax. In questo modo Olbia, che è uno degli hub più importanti del Mediterraneo sul fronte dei passeggeri, trova un nuovo fronte di crescita nel porto industriale Cocciani, che potrà diventare attrattore di investimenti anche nella nautica, vista la presenza del vicino distretto di Cala Saccaia. Per ora si sa che l' Autorità portuale ha previsto un intervento di pavimentazione di buona parte dell' area non ancora infrastrutturata del porto Cocciani e prevede di utilizzare circa 65mila metri quadri, lasciando la restante parte per gli impianti necessari al progetto di elettrificazione delle banchine, attraverso i fondi del Pnrr per il cold ironing. In quell' area dovrebbero sorgere le cabine di trasformazione e altri impianti funzionali al programma. Il costo del progetto di pavimentazione è pari a 12 milioni di euro, 2 milioni e 240mila dei quali finanziati con i Fondi per lo sviluppo e la coesione.

Via alla riqualificazione: nuova vita per l'ex Mercato Ittico

È una delle incompiute più datate dello scalo marittimo di Porto Torres. Dopo vent'anni di attese, la società Sirimed, consorziata del gruppo bolognese Acreide si è aggiudicata la gara per la riqualificazione dell'ex Mercato ittico che verrà completato e trasformato in Centro servizi portuale. A febbraio si apriranno i cantieri per l'opera appaltata per circa 2 milioni e 752 mila euro (ribasso del 12%). L'edificio che sorge nella banchina della Teleferica, nel 2017 era passato nella disponibilità dell'Autorità di sistema portuale, dopo la firma del protocollo d'intesa con Regione e Comune. All'interno la struttura si suddivide in quattro aree che comprendono gli uffici della Port Authority, una sala conferenze da 170 posti, un Centro servizi da adibire ad uffici del cluster portuale. Il mercato ittico è previsto in futuro nella parte nord. All'esterno una zona da 6 mila metri quadri, con posti auto e area verde. «Un'opera strategica che andrà di pari passo con altri due cantieri, – sottolinea Massimo Deiana, presidente della Port Authority - quello del Travel Lift e quello dell'Antemurale che, entro il primo trimestre del 2023, con l'avvio dei lavori infrastrutturali, darà un'accelerata decisa al grande progetto di rivoluzione della portualità del nord ovest della Sardegna»



Uffici e centro servizi riqualificazione al via per l' ex mercato ittico

Aggiudicata la gara. Prevista una sala conferenze

Gavino Masia Porto Torres La struttura che ospita l' incompiuta dell' ex mercato ittico entro il prossimo anno sarà adibita a uffici dell' Autorità di sistema portuale, sala conferenze e centro servizi per lo scalo marittimo. La società Sirimed, consorziata del gruppo bolognese Acreide, si è infatti aggiudicata la gara per i lavori di riqualificazione e di completamento e trasformazione dell' opera. Mercoledì scorso è stato firmato il decreto di aggiudicazione a favore della società emiliana, che ha offerto un ribasso del 12 per cento sull' importo a base d' appalto di 2 milioni e 752mila euro. Una volta concluse le verifiche di legge, la Sirimed avrà, come da offerta migliorativa presentata, 259 giorni di tempo (il cronoprogramma previsto nel bando era pari a 324 giorni) per completare i lavori che avranno indicativamente inizio a febbraio. È una riqualificazione radicale quella prevista nell' edificio della banchina della Teleferica, che era entrato nella disponibilità dell' Adsp dopo la firma nel dicembre 2017 del protocollo d' intesa con Regione e Comune. Il progetto prevede infatti un riassetto della distribuzione interna dei locali del fabbricato, il completamento delle finiture e degli impianti a elevato efficientamento energetico e la realizzazione della copertura e delle pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. All' interno della struttura, invece, è prevista la suddivisione del plesso in quattro aree principali: uffici dell' Autorità di sistema portuale, una sala conferenze da circa 170 posti che conserverà la gradinata dalla tipica forma a ventaglio e un centro servizi per il porto da adibire a uffici del cluster portuale. La parte nord della struttura potrà essere destinata, in futuro, a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, un' area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. La zona esterna, di circa 6mila metri quadri, sarà dotata di accesso carrabile con posti auto e una sistemazione a verde con essenze autoctone. «L' esito della gara appena aggiudicata aggiunge una pagina fitta di impegni nell' agenda lavori 2023 per lo scalo di Porto Torres - dice il presidente dell' Adsp del mare di Sardegna, Massimo Deiana -. Una volta concluse le verifiche di legge e, comunque, entro i primi mesi dell' anno, l' impresa aggiudicataria potrà avviare il cantiere per realizzare quella che sarà la casa del cluster portuale. Un' opera strategica che andrà di pari passo con altri due cantieri: quello del Travel Lift per il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo consegnato le aree all' impresa, e quello dell' Antemurale che, entro il primo trimestre del 2023, con l' avvio dei lavori infrastrutturali, darà un' accelerata decisa al grande progetto di rivoluzione della portualità del nord ovest della Sardegna». I lavori relativi al Travel cominceranno a fine gennaio, dopo lo spostamento delle attività produttive che ricadono nell' area interna al cantiere.





Porti: uffici Authority in ex mercato ittico di P. Torres

Prevista anche sala conferenze oltre a un centro servizi

(ANSA) - PORTO TORRES, 22 DIC - Aggiudicata la gara per la riqualificazione dell'ex mercato ittico di Porto Torres. Entro il 2023 la struttura sarà adibita a uffici dell'AdSP, sala conferenze e centro servizi per il porto. Sarà la società Sirimed, consorziata del gruppo bolognese Acreide, a occuparsi dell'intervento di completamento e trasformazione. Già firmato il decreto di aggiudicazione a favore della società che - spiega l'Adsp - ha offerto un ribasso del 12% sull'importo a base d'appalto pari a circa 2 milioni e 752 mila euro. I lavori dovrebbero iniziare a febbraio. Prevista una radicale riqualificazione. Il progetto prevede un riassetto della distribuzione interna dei locali del fabbricato e la realizzazione della copertura e delle pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Internamente, invece, è prevista la suddivisione del plesso in quattro aree: uffici dell'Autorità di Sistema Portuale, una sala conferenze da circa 170 posti e un centro servizi per il porto. La parte nord della struttura, infine, potrà essere destinata, in futuro, a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. La zona esterna, di circa 6 mila metri quadri, sarà dotata di accesso carrabile con posti auto ed una sistemazione a verde. "Un'opera strategica - dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - che andrà di pari passo con altri due cantieri: quello del Travel Lift per il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo consegnato le aree all'impresa e quello dell'Antemurale che, entro il primo trimestre del 2023, con l'avvio dei lavori infrastrutturali, darà un'accelerata decisa al grande progetto di rivoluzione della portualità del nord ovest della Sardegna". (ANSA).



Aggiudicata la gara per la riqualificazione dell'ex Mercato ittico di Porto Torres

Entro il 2023 la struttura sarà adibita ad uffici dell'AdSP, sala conferenze e centro servizi per il porto

Sarà la società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, ad occuparsi dell'intervento di completamento e trasformazione dell'ex Mercato Ittico di Porto Torres in centro servizi per il porto. È di ieri la firma del decreto di aggiudicazione a favore della società che ha offerto un ribasso del 12 per cento sull'importo a base d'appalto pari a circa 2 milioni e 752 mila euro. Una volta concluse le verifiche di legge, la SIRIMED avrà, come da offerta migliorativa presentata, 259 giorni di tempo (il cronoprogramma previsto nel bando era pari a 324) per completare i lavori che avranno indicativamente inizio a febbraio. Radicale la riqualificazione prevista l'edificio della banchina della Teleferica, entrato nella disponibilità dell'AdSP dopo la firma, nel dicembre 2017, del protocollo d'intesa con la Regione Sardegna ed il Comune. Il progetto, infatti, prevede un riassetto della distribuzione interna dei locali del fabbricato; il completamento delle finiture e degli impianti ad elevato efficientamento energetico; la realizzazione della copertura e delle pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Internamente, invece, è prevista la suddivisione del plesso in quattro aree: uffici dell'Autorità di Sistema Portuale, una sala conferenze da circa 170 posti che conserverà la gradonata dalla tipica forma a ventaglio e un centro servizi per il porto da adibire ad uffici del cluster portuale. La parte nord della struttura, infine, potrà essere destinata, in futuro, a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. La zona esterna, di circa 6 mila metri quadri, sarà dotata di accesso carrabile con posti auto ed una sistemazione a verde con essenze autoctone. L'esito della gara appena aggiudicata aggiunge una pagina fitta di impegni nell'agenda lavori 2023 per lo scalo di Porto Torres dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Una volta concluse le verifiche di legge e, comunque, entro i primi mesi dell'anno, l'impresa aggiudicataria potrà avviare il cantiere per realizzare quella che sarà la casa del cluster portuale. Un'opera strategica che andrà di pari passo con altri due cantieri: quello del Travel Lift per il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo consegnato le aree all'impresa e quello dell'Antemurale che, entro il primo trimestre del 2023, con l'avvio dei lavori infrastrutturali, darà un'accelerata decisa al grande progetto di rivoluzione della portualità del nord ovest della Sardegna.

AdSP del Mare di Sardegna Aggiudicata la gara per la riqualificazione dell'ex Mercato ittico di Porto Torres

Entro il 2023 la struttura sarà adibita ad uffici dell'AdSP, sala conferenze e centro servizi per il porto

Sarà la società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, ad occuparsi dell'intervento di completamento e trasformazione dell'ex Mercato Ittico di Porto Torres in centro servizi per il porto. È di ieri la firma del decreto di aggiudicazione a favore della società che ha offerto un ribasso del 12 per cento sull'importo a base d'appalto pari a circa 2 milioni e 752 mila euro. Una volta concluse le verifiche di legge, la SIRIMED avrà, come da offerta migliorativa presentata, 259 giorni di tempo (il cronoprogramma previsto nel bando era pari a 324) per completare i lavori che avranno indicativamente inizio a febbraio. Radicale la riqualificazione prevista l'edificio della banchina della Teleferica, entrato nella disponibilità dell'AdSP dopo la firma, nel dicembre 2017, del protocollo d'intesa con la Regione Sardegna ed il Comune. Il progetto, infatti, prevede un riassetto della distribuzione interna dei locali del fabbricato; il completamento delle finiture e degli impianti ad elevato efficientamento energetico; la realizzazione della copertura e delle pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Internamente, invece, è prevista la suddivisione del plesso in quattro aree: uffici dell'Autorità di Sistema Portuale, una sala conferenze da circa 170 posti che conserverà la gradinata dalla tipica forma a ventaglio e un centro servizi per il porto da adibire ad uffici del cluster portuale. La parte nord della struttura, infine, potrà essere destinata, in futuro, a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. La zona esterna, di circa 6 mila metri quadri, sarà dotata di accesso carrabile con posti auto ed una sistemazione a verde con essenze autoctone. L'esito della gara appena aggiudicata aggiunge una pagina fitta di impegni nell'agenda lavori 2023 per lo scalo di Porto Torres dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Una volta concluse le verifiche di legge e, comunque, entro i primi mesi dell'anno, l'impresa aggiudicataria potrà avviare il cantiere per realizzare quella che sarà la casa del cluster portuale. Un'opera strategica che andrà di pari passo con altri due cantieri: quello del Travel Lift per il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo consegnato le aree all'impresa e quello dell'Antemurale che, entro il primo trimestre del 2023, con l'avvio dei lavori infrastrutturali, darà un'accelerata decisa al grande progetto di rivoluzione della portualità del nord ovest della Sardegna.

Porto Torres, aggiudicata la gara per la riqualificazione dell' ex Mercato ittico

Entro il 2023 la struttura sarà adibita ad uffici dell' AdSP, sala conferenze e centro servizi per il porto

Cagliari, 22 dicembre 2022 - Sarà la società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, ad occuparsi dell' intervento di completamento e trasformazione dell' ex Mercato Ittico di Porto Torres in centro servizi per il porto. È di ieri la firma del decreto di aggiudicazione a favore della società che ha offerto un ribasso del 12 per cento sull' importo a base d' appalto pari a circa 2 milioni e 752 mila euro. Una volta concluse le verifiche di legge, la SIRIMED avrà, come da offerta migliorativa presentata, 259 giorni di tempo (il cronoprogramma previsto nel bando era pari a 324) per completare i lavori che avranno indicativamente inizio a febbraio. Radicale la riqualificazione prevista l' edificio della banchina della Teleferica, entrato nella disponibilità dell' AdSP dopo la firma, nel dicembre 2017, del protocollo d' intesa con la Regione Sardegna ed il Comune. Il progetto, infatti, prevede un riassetto della distribuzione interna dei locali del fabbricato; il completamento delle finiture e degli impianti ad elevato efficientamento energetico; la realizzazione della copertura e delle pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Internamente, invece, è prevista la suddivisione del plesso in quattro aree: uffici dell' Autorità di Sistema Portuale, una sala conferenze da circa 170 posti che conserverà la gradonata dalla tipica forma a ventaglio e un centro servizi per il porto da adibire ad uffici del cluster portuale. La parte nord della struttura, infine, potrà essere destinata, in futuro, a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. La zona esterna, di circa 6 mila metri quadri, sarà dotata di accesso carrabile con posti auto ed una sistemazione a verde con essenze autoctone. ' L' esito della gara appena aggiudicata aggiunge una pagina fitta di impegni nell' agenda lavori 2023 per lo scalo di Porto Torres - dice Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Una volta concluse le verifiche di legge e, comunque, entro i primi mesi dell' anno, l' impresa aggiudicataria potrà avviare il cantiere per realizzare quella che sarà la casa del cluster portuale. Un' opera strategica che andrà di pari passo con altri due cantieri: quello del Travel Lift per il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo consegnato le aree all' impresa e quello dell' Antemurale che, entro il primo trimestre del 2023, con l' avvio dei lavori infrastrutturali, darà un' accelerata decisa al grande progetto di rivoluzione della portualità del nord ovest della Sardegna'.

«Completate il terminal crociere»

Finisce in Parlamento la triste vicenda del terminal crociere Lunardi, l'incompiuta da 12 anni in fase di realizzazione nello scalo marittimo di Porto Torres. La neodeputata di Alleanza Verdi-Sinistra, Francesca Ghirra firma un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini per conoscere le ragioni del mancato completamento dell'opera e sollecita l'ultimazione dell'hub finita nel mirino dei vandali. All'esponente del Governo Meloni la parlamentare chiede l'istituzione di un tavolo di coordinamento fra tutti gli enti interessati, quali Comune di Porto Torres, Ente parco Asinara e Autorità di sistema portuale, allo scopo di definire lo sviluppo dell'area ritenuta strategica per i collegamenti con la Penisola e con gli altri Paesi europei. «Il completamento della tensostruttura è fondamentale», sostiene Ghirra. (m.p.)



L' Isola Bianca fa sempre gola e Sinergest ritorna sulla scena

Servizi in banchina La spa parteciperà alla prossima gara

Olbia La Sinergest potrebbe partecipare e concorrere alla aggiudicazione della nuova gara per la gestione del porto Isola Bianca. Sarebbe un clamoroso ritorno dopo l' uscita di scena con l' ultima tornata di bandi pubblici dell' Autorità portuale. A metterlo nero su bianco è proprio il Comune di Olbia, nella delibera consiliare nella quale ha proceduto all' approvazione del documento "Ricognizione periodica società partecipate detenute al 31 dicembre 2021 e stato di attuazione piano di razionalizzazione". Sinergest, infatti, è una società pubblico-privata con maggior azionista il gruppo Onorato armatori e con il Comune di Olbia azionista di minoranza e di controllo. Nel documento il Comune dichiara il mantenimento senza interventi della partecipazione nelle società:

Aspo spa, Sinergest Olbia spa e Abbanoa spa. Il consiglio comunale ha inoltre confermato lo stato di liquidazione della società di servizi I&G Gallura spa in liquidazione e dichiarato di promuovere qualsiasi iniziativa volta a una celere conclusione della stessa procedura. Resta strategica, invece, come confermato dalla delibera consiliare, il mantenimento della partecipazione nell' assetto societario della Sinergest spa, che permette al Comune lo sviluppo di sinergie tra il porto di Olbia e quello di Livorno (i servizi portuali sono affidati in gestione alla società controllata dalla Onorato armatori), con potenziamento delle linee marittime e dei servizi ai croceristi. Tale partecipazione, poi, permetterà al Comune di Olbia di assumere un ruolo di monitoraggio e impulso, anche se azionista di minoranza, sull' operato della società in un settore altamente strategico quale quello del trasporto marittimo e i servizi portuali. In questo senso il Comune di Olbia, nel documento di ricognizione sulle società partecipate, chiarisce come "tra le prospettive future, a supporto del mantenimento della partecipazione, si cita la volontà della società di partecipare alla nuova gara per l' affidamento dei servizi portuali, che dovrebbe essere bandita dall' Autorità portuale della Sardegna nel corso del 2023". Il Comune di Olbia sembra puntare su un potenziale affidamento che rimetterebbe la Sinergest in pista sul servizio di instradamento e gestione servizi ai passeggeri che ha svolto per oltre 30 anni. "Poiché la società in passato ha gestito in termini di efficienza tali servizi, che hanno garantito al Comune di Olbia l' introito di importanti dividendi, considerata la funzione strategica di tale attività - recita il documento - si ritiene opportuno rimandare all' annualità 2023 l' eventuale razionalizzazione della partecipazione, a seguito dell' espletamento della procedura di gara". Il Comune ha poi sottolineato come la società Sinergest Olbia spa sia socio fondatore del Consorzio universitario UniOlbia e pertanto partner dell' ente nel perseguimento dell' obiettivo del potenziamento dell' università nel territorio comunale. Con una delibera consiliare dello scorso mese di luglio, il Comune aveva esercitato il diritto di opzione sull' aumento di capitale deliberato dall' assemblea straordinaria della Sinergest Olbia spa per la sottoscrizione di nuove azioni, limitatamente alla propria quota di partecipazione, pari al 19,9%. Tale operazione era risultata conveniente per il Comune di Olbia, in quanto la società Toremar (Toscana regionale marittima Spa) del Gruppo Onorato si era interamente accollata l' onere finanziario della sottoscrizione delle azioni, che aveva permesso all' ente di rientrare in possesso della quota di partecipazione originariamente detenuta, altrimenti azzerata a seguito della copertura della perdita evidenziata nella stessa assemblea straordinaria. Nel corso del 2021 la Sinergest ha gestito solo in minime parte i servizi dello scalo portuale di Olbia, in particolare un' attività commerciale nella stazione marittima, nell' ambito degli spazi demaniali in concessione alla società dall' Autorità portuale della Sardegna. Gli altri servizi, invece, sono attualmente gestiti da altri operatori economici, aggiudicati dall' Authority sarda tramite procedure ad evidenza pubblica. La società, inoltre, come detto, risulta socia fondatrice del consorzio Polo Universitario Olbia, costituito a fine 2018, a cui hanno aderito, oltre che il Comune di Olbia, altri enti e società del territorio, per la gestione della sede universitaria di Olbia.





29 dicembre 2022, Aggiornato alle 10,16

Informazioni Marittime

Porto di Cagliari, bonus impresa per i 190 portuali di CICT

L'Agenzia regionale per le politiche attive pubblica due avvisi per gli ex lavoratori Air Italy e Cagliari International Container Terminal

L'Agenzia sarda per le politiche attive del lavoro (ASPAL) ha pubblicato due avvisi che prevedono un bonus per la creazione di imprese, rivolti agli ex lavoratori Air Italy appartenenti al bacino dei 611 lavoratori della Sardegna e ai 190 lavoratori in esubero del Cagliari International Container Terminal del porto industriale. Entrambi questi gruppi sono già destinatari di misure di politiche attive, secondo gli accordi siglati tra le parti sociali, l'assessorato del Lavoro e l'ASPAL. L'intervento è stato reso possibile dal ricorso della Regione Sardegna al Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) per i lavoratori espulsi dal mercato. Entrambi i bandi, a valere sulle risorse del FEG e cofinanziati con risorse regionali, prevedono un bonus per progetti di creazione di impresa. L'incentivo può essere cumulato tra più soggetti beneficiari qualora si costituiscano in forma societaria o cooperativa. Sono ammissibili al finanziamento le nuove iniziative imprenditoriali (lavoro autonomo o attività di impresa in forma singola e/o associata) per la produzione di beni nei settori: industria, artigianato e trasformazione dei prodotti agricoli, fornitura di servizi alle imprese e alle persone, commercio di beni e servizi, turismo e la promozione culturale. Si tratta di un avviso "a sportello": le domande saranno esaminate in ordine di arrivo fino a esaurimento delle risorse e potranno essere presentate dalle ore 9 del 15 gennaio 2023 fino alle ore 12 del 31 marzo. «Sosteniamo coloro che sono stati espulsi dal mercato del lavoro - afferma il governatore della regione, Christian Solinas - incentivando l'autoimprenditorialità. Attraverso un contributo economico a fondo perduto, a copertura dei costi di avviamento e gestione, favoriamo la creazione di nuove imprese nel tessuto produttivo regionale o nel mercato virtuale». «Attingiamo al FEG - spiega l'assessore al Lavoro della Regione Sardegna, Ada Lai - in soccorso dei lavoratori e delle lavoratrici che hanno perso il lavoro a seguito di mutamenti strutturali del mercato. L'autoimpiego è una grande opportunità per la creazione di occupazione, per mettersi in proprio o avviare una piccola attività imprenditoriale. Gli ammessi al contributo non saranno lasciati soli nella realizzazione del loro progetto imprenditoriale, ma saranno supportati dall'ASPAL con una specifica misura di assistenza all'autoimprenditorialità, che prevede la frequenza del percorso WeRentrepreneur, requisito indispensabile per l'ammissibilità della domanda».

La Nuova Sardegna 30 12 22

Il porto L' annuncio

«In Sinergest il Comune sarà protagonista»

Olbia. Riecco la Sinergest, dunque. La Nuova Sardegna ha anticipato proprio ieri che la società pubblico-privata che ha come maggior azionista il gruppo Onorato parteciperà alla prossima gara per la gestione del porto dell' Isola Bianca. E il sindaco Settimo Nizzi lo ha ribadito proprio ieri nella conferenza di fine anno. «Il Comune sarà azionista di minoranza - ha spiegato - ma avrà la presidenza. C'è un' unica variante: questa volta, nella società, non ci sono imprenditori locali. Questo ci dispiace molto, ma bisogna guardare avanti». Il Comune tra l' altro intende sviluppare sinergie tra il porto di Olbia e quello di Livorno (i servizi portuali sono affidati in gestione alla società controllata dalla Onorato armatori), con l' obiettivo di potenziare le linee marittime e i servizi per i crocieristi. La nuova gara per aggiudicarsi la gestione dei servizi portuali dovrebbe essere bandita dall' Autorità portuale della Sardegna nel 2023.



PORTO TORRES

Progetto gas alla prova del Via

Terminali di rigassificazione: istanza della Snam per la Valutazione d'impatto ambientale
L'operazione è tra quelle ricomprese nel Piano nazionale integrato energia e clima



Il logo della Snam Rete Gas, società con sede legale a San Donato Milanese

di **Gavino Masia**

Porto Torres La società Snam Rete Gas Spa, con sede legale a San Donato Milanese, ha presentato al ministero della Transizione ecologica l'istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di impatto ambientale del progetto "Terminale di Porto Torres ed opere connesse". Si tratta di un proposta progettuale che prevede terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto di nuova realizzazione e non ricadente in aree naturali protette nazionali e comunitarie dei siti della Rete Natura 2000. E che rientra tra quelli ricompresi nel Piano nazionale integrato energia e clima (Pniec), nella tipologia del trasporto via nave, stoccaggio e rigassificazione necessarie a consentire il "phase out" della generazione a carbone e la decarbonizzazione delle industrie in Sardegna. La tipologia di procedura autorizzativa necessaria ai fini della realizzazione del progetto è l'Autorizzazione unica per la costruzione e l'esercizio di terminali di



Il rendering del progetto del rigassificatore galleggiante

rigassificazione di Gnl e l'autorità competente al rilascio è il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica di concerto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (Mit), di intesa con la Regione. Il progetto prevede la realizzazione nello scalo turritano di un terminale di rigassificazione su un mezzo navale per-

manentemente ormeggiato per consentire lo stoccaggio e la vaporizzazione di gas naturale liquefatto (Gnl) per il suo trasferimento nella rete di trasporto di gas naturale a terra che sarà realizzata da Enura Spa, società soggetta anch'essa a Snam. In particolare, il terminale sarà costituito da una unità navale di stoccaggio e ri-

gassificazione flottante di tipo chiatta con una capacità di stoccaggio di circa 25 mila metri cubi di Gnl e una capacità di rigassificazione nominale di circa 170 mila Sm³/h. La Fsr sarà permanentemente ormeggiata lungo l'attuale molo carbonifero del porto industriale (banchina Ep Fiume Santo).

Il progetto, di nuova realizzazione, è parte integrante del più ampio piano di collegamento virtuale (o "Virtual Pipeline") per l'approvvigionamento di gas naturale alla Sardegna, che Snam, in qualità di principale operatore di trasporto di gas naturale sul territorio nazionale, intende realizzare anche attraverso le sue controllate e partecipate co-

Prevista la realizzazione nello scalo marittimo di un terminale di rigassificazione su un mezzo navale

me Snam Rete Gas ed Enura. In coerenza a quanto disciplinato del decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 29 marzo 2022, che ha per oggetto l'individuazione delle opere e delle infrastrutture necessarie al phase out dell'utilizzo del carbone in Sardegna e alla decarbonizzazione dei settori industriali dell'Isola (il Dpcm Sardegna).