

Nuove navi per gli armatori italiani, atteso il varo di lussuosi mega yacht

Merci, il cuore nel Mediterraneo

Nel 2023 si consolideranno le rotte, anche Cagliari tra gli hub

L'anno che verrà porterà nuove navi agli armatori italiani, in particolare al Gruppo Grimaldi di Napoli e alla Moby, e non mancano gli ordini per i grandi superyacht da varare nel 2023. L'anno passato è stato ricco per tutti i settori della blue economy: l'industria nautica è tornata sopra i sei miliardi di fatturato e i primi tredici porti italiani hanno registrato ricavi per 768 milioni con un utile di 95 milioni. Anche il porto di Cagliari è tornato a essere hub per il transhipment, sia pure come gestione di container vuoti, e questo fa ben sperare perché nel Mediterraneo si stanno avverando condizioni di mercato più vantaggiose. La geografia del mare Certo, nell'anno appena passato, è cambiata la fisionomia dei trasporti: col Mar Nero e il Baltico in ebollizione per via della guerra in Ucraina, il Mediterraneo ha riacquisito la sua centralità. Le difficoltà sono enormi per chi opera nel Mar Nero dove è capitato che alcune navi italiane del gruppo Cosulich siano state derubate del carico nel porto di Odessa; l'apocalisse della guerra si completa nel mar Baltico per la complessa convivenza dei

diversi paesi rivieraschi, la Russia e Kaliningrad, parte del territorio staccato dalla federazione russa. Il Mediterraneo si consolida e le compagnie asiatiche valutano l'ipotesi di spostare le navi nei porti del Sud Europa. Gli itinerari Nell'anno passato sono cambiati anche gli assetti societari di alcuni scali marittimi. I cinesi, attraverso il gruppo Cosco, diretta emanazione del governo di Pechino, cercano di acquisire la gestione dei terminal container. Dopo il Pireo, si sono assicurati Amburgo, uno degli scali più importanti d'Europa, la porta della Germania, il primo tassello per dar vita alla "via della seta attraverso il mare". Non è tutto: nei porti italiani sono state numerose le operazioni di acquisizione e fusione; la più importante ha riguardato l'uscita del Fondo Icon Infrastructure dal Gruppo Spinelli di cui deteneva il 45%, rilevato dai tedeschi di Hapag Lloyd che ora controlla il Genoa Port Terminal. Le nuove flotte Veniamo alle navi in costruzione. Nel 2022 sono state quaranta le navi acquistate da armatori italiani, grazie al Pnrr che stanziava 500 milioni di euro per le nuove flotte. Il gruppo Grimaldi, oggi al primo posto tra gli armatori italiani per gli investimenti, ha commissionato al cantiere China Merchants Heavy Industries Jiangsu cinque navi car carrier, (adatte per il trasporto di autovetture). Sempre il gruppo napoletano ha ordinato due navi ro-ro a un altro cantiere cinese, Jinling di Nantong, che negli ultimi tre anni ne aveva consegnate altre dodici. Nei prossimi mesi Grimaldi riceverà la prima di una serie di sei navi ro-ro la cui costruzione era stata commissionata nel 2021 ai sudcoreani della Hyundai Mipo di Ulsan per 500 milioni di dollari. Moby si appresta a ricevere due traghetti, (Fantasy e Legacy), dal cantiere cinese di Guanzhou Shipyards dove sta terminando anche la costruzione di nuovi ro-pax da 1500 passeggeri per conto di Msc che li destinerà nel 2024 alla sua controllata Grandi Navi Veloci. I gusti del mercato Buone le previsioni per la nautica da diporto. Secondo uno studio di Super Yacht 24 ci sarà una crescita in tutti i settori con l'ingresso di clienti più giovani rispetto al passato; aumenta la richiesta di spazi adatti per il benessere e lo svago nelle barche di dimensioni più contenute e cresce l'interesse per i catamarani. Tanti i mega yacht in costruzione che vedremo la prossima estate: tra gli altri il Project 406, cinquantadue metri in alluminio, progettato da Vripack, sarà il più grande e il più lussuoso mai esistito per la pesca sportiva d'altura. Infine un cantiere Italiano, Sanlorenzo, metterà in acqua X-Space, distribuito su cinque ponti con una piscina di diciotto metri quadrati. Alfredo Franchini



Il servizio . Dal 16 gennaio l' accesso al Suams sarà diretto

Attività negli scali, pratiche online

Dal 16 gennaio sarà possibile caricare in modo diretto le pratiche sullo sportello unico amministrativo del mare di Sardegna, già online da qualche giorno. Lo sportello è stato realizzato dall' Autorità di sistema allo scopo di perseguire tre obiettivi: l' accessibilità, la semplificazione e la sostenibilità. Il servizio è in funzione per la gestione delle pratiche di iscrizioni al Registro ex articolo 68 del Codice della navigazione e si rivolge a tutte le attività industriali, commerciali, artigianali che si svolgono nei porti e sul demanio marittimo. Interessa quindi tutte quelle concessioni demaniali, dai rinnovi alle variazioni, dai subingressi alle autorizzazioni per occupazione temporanea ma riguarda anche le istanze sul mondo del lavoro portuale e il rilascio di permessi per gli accessi al porto. Infine concerne le autorizzazioni per le attività imprenditoriali da avviare nelle Zone economiche speciali che ricadono nelle aree del demanio. La funzione del "Suams" è stata realizzata a costo zero, secondo la procedura del riuso prevista dal codice dell' amministrazione digitale, in open source con la Regione Umbria. Lo sportello è raggiungibile dalla pagina istituzionale dell' Autorità di sistema: www.adspmaredisardegna.it (a.f.)

Porto canale. Le navi della Costa Crociere, Diadema e Venezia, fino ad aprile al porto canale

Inverno in città per i giganti del mare

Deiana (Autorità portuale): «Anche da ferme generano vantaggi per l'economia»

Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna abbozza velocemente due conti: «Solo per quella che noi chiamiamo sosta inoperosa», ovvero la possibilità che un porto offre alle compagnie di navigazione di ospitare le navi per "svernare", «le tariffe viaggiano intorno ai 300 euro al giorno». Che moltiplicate per oltre 90 giorni e sommate per due navi fanno circa 54 mila euro. «Poi c'è tutto l'indotto, i servizi di shipping», quelli che trasportano generi alimentari, la logistica, la sicurezza, «e alla fine viene fuori una cifra interessante sia per il porto canale che per l'economia della città», aggiunge. I giganti in banchina Le due navi della Costa Crociere (Venezia e Diadema) che da tre settimane circa sono ferme al porto canale per "svernare" in attesa della ripartenza (in programma il 7 aprile) rappresentano un ottimo affare per qualsiasi centro urbano con la fortuna di affacciarsi sul mare. E Cagliari non fa eccezione. «Dal momento che una parte delle banchine sono in questo periodo inutilizzate», esattamente da quando lo scalo industriale è uscito dalle rotte delle merci del Mediterraneo, «quest'anno ci siamo messi nella condizione di poter accettare la richiesta di Costa di mandare due navi da crociera a svernare a Cagliari», spiega ancora Deiana. «Questo ci permette di rinsaldare i rapporti con le compagnie, sfruttare una fonte di reddito che diversamente non si sarebbe prodotta e creare un indotto per tutta l'economia della città», grazie ai servizi, alla logistica, alla sicurezza. A bordo Questo succede perché a bordo delle due navi che dominano il panorama del porto canale vivono in questi giorni circa 300 persone dell'equipaggio (per due, 600) per mantenere le due navi operative in vista della ripartenza. Niente in confronto alle 2000 persone circa (per ogni nave) che normalmente vivono in questi giganti del mare, ma comunque un numero sufficiente per creare quel minimo di indotto per la città che rappresenta una opportunità. «Abbiamo scelto Cagliari perché la Sardegna continua a essere una meta strategica per Costa Crociere», fanno sapere dall'ufficio stampa di Costa. La decisione di mandare le due navi a svernare al porto canale (5.200 passeggeri la Venezia, poco meno di 5.000 la Diadema) nasce dopo che la compagnia, lo scorso settembre «ha deciso di aggiornare i programmi autunno-inverno 2022/23 di due navi della sua flotta», era stato dichiarato in una nota. La Venezia ha lavorato fino al primo dicembre. Mentre «le crociere di 11 giorni originariamente previste fino a metà aprile 2023 sono state cancellate, in quanto il prodotto è l'offerta ideale per alcune nazionalità che nello scenario attuale non possono accedervi». Ripartirà ad aprile, nei mari americani. I viaggi della Diadema, invece, programmati fino al 7 aprile 2023 sono state cancellate e la nave «tornerà a offrire crociere a partire dal 7 aprile 2023, con gli itinerari di 14 giorni nelle Isole Canarie e, successivamente, di 7 giorni nel Mediterraneo occidentale». Scelta strategica A spingere la compagnia nella scelta del porto canale sono stati sostanzialmente due fattori: la bontà dei servizi che una città come Cagliari può garantire e la vicinanza del porto al centro operativo di Costa, che è Savona. «Una scelta che consolida il fatto che per Costa la Sardegna è importante», spiegano ancora dall'ufficio stampa. Lo dimostrano anche i programmi di Costa Crociere per la prossima estate: «Su Cagliari», per il momento, «sono programmati una quarantina di viaggi». Mauro Madeddu



Ha detto

Belle da vedere. Anzi bellissime. La notte, naturalmente. Con i loro più di 300 metri di lunghezza, una stazza di oltre 130 mila tonnellate, quando cala il buio le navi da crociera della Costa che svernano al porto canale accendono le luci e illuminano la città. Per chi arriva a Cagliari dalla 130 è uno spettacolo quotidiano. Soprattutto la Venezia, meno la Diadema. Il problema, però, è che per illuminare una nave bisogna tenere continuamente i motori accesi, con buona pace dell'ambiente. «Una delle cause più inquinanti in una città come Cagliari, oltre ai valori prodotti dal traffico delle auto, sono proprio i motori delle navi, di tutte le navi, che quando arrivano in porto non possono spegnere i motori», spiega Ahmed Naciri, presidente di Legambiente Cagliari. «A Cagliari l'aria è ricca di inquinanti», afferma Angelo Cremone, presidente di Sardegna Pulita. Solo per avere un'idea, la centralina dell'Arpas di via Cadello, due giorni fa, registrava «valori di pm10 abbondantemente sopra la norma consentita», dice ancora. «L'invito che facciamo al sindaco è di fare un'analisi sugli inquinamenti presenti nelle pm10, così come già fatto da altre amministrazioni, per capire come orientare le politiche a tutela dell'ambiente». (ma.mad.)

E nel 2023 soffia il vento del rilancio

La base da cui si parte sono le 123 navi che hanno attraccato in porto e i 152 mila passeggeri che hanno trasportato lo scorso anno. Non si tratta di cifre da record, ma comunque significative del fatto che il turismo crocieristico in città è ripartito con il vento in poppa dopo le limitazioni subite a causa del coronavirus. L'obiettivo, per il 2023, è raddoppiare quel numero di passeggeri, fino a 300 mila passeggeri, quindi. Numeri che superano quelli registrati nel 2019, prima che scoppiasse la pandemia e cambiasse il mondo. Dopo due mesi di "fermo", le navi da crociera torneranno in porto il 22 febbraio (un mese dopo l'avvio della scorsa stagione) con l'arrivo della Aida blu della Aida Cruises per poi proseguire fino a dicembre con un calendario che, per il momento, prevede 123 scali garantiti da 25 diverse compagnie. In questo calendario, un ruolo decisivo un ruolo decisivo sarà svolto dalla nuova nave di Costa Crociere, la Costa Toscana, che arriverà nel porto di Cagliari per 39 volte da aprile a novembre, seguita dall'Aida Cosma, ammiraglia del gruppo Aida Cruises che utilizza tecnologie avanzatissime per ridurre le emissioni e il conseguente impatto ambientale. (ma. mad.)

Grendi vuole formalizzare la sua espansione al porto canale di Cagliari

Pubblicata l'istanza di Mito per aumentare del 70% l'area a disposizione nel terminal container del capoluogo e fruire di altri 270 metri di banchina (entrambe già anticipatamente occupate)

Dopo aver ottenuto nel luglio scorso l'anticipata occupazione, Mito - Mediterranean Intermodal Terminal Operator ha formulato all'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna un'istanza per il rilascio di una concessione vera e propria su una seconda porzione del terminal container del porto canale di Cagliari. La società terminalistica facente capo al gruppo Grendi dal luglio 2021 è divenuta concessionaria per quattro anni di un'area di 84.500 mq, dotata di banchina da 350 metri lineari, parte dell'ex terminal Cict. Dopodiché nei mesi scorsi "stante l'intensificarsi del traffico marittimo nel Porto Canale di Cagliari e della connessa attività terminalistica, stante l'urgenza di soddisfare la relativa domanda in costante aumento", ha chiesto all'ente di ampliarsi su altri 60mila mq e di poter fruire di altri 270 metri lineari di banchina. Così a luglio, vista l'urgenza, l'Adsp ha provveduto all'anticipata occupazione, pubblicando pochi giorni fa l'istanza per l'ampliamento della concessione (sempre quadriennale, anche perché resta fermo il mandato del Comitato al presidente dell'ente Massimo Deiana a cercare un soggetto interessato all'intero compendio). I dettagli del piano di impresa ("programma operativo, volumi previsti, investimenti previsti, programma occupazionale") non sono stati resi noti, ma nell'avviso si specifica che Mito "dovrà assumere preliminarmente, compatibilmente con la propria organizzazione tecnica e aziendale, tutto il proprio personale tra i soggetti iscritti negli elenchi" della Kalport, l'agenzia portuale nata pochi mesi fa nello scalo del capoluogo proprio al fine di ricollocare gli ex lavoratori di Cict. L'istanza riguarda inoltre altri 8mila mq retrostanti la banchina, "da destinare ad assistenza tecnica per i propri mezzi e di altri operatori economici svolgenti la propria attività presso il Porto Canale, a condizione che venga raggiunto un accordo con il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari - Cacip, di cui è in itinere la richiesta di consegna dei medesimi spazi". A.M.

Turista cade sulle scale della torre aragonese Interdetto l' accesso

L' antico monumento è sempre più in rovina

Gavino Masia Porto Torres L' accesso alla scala di ingresso della torre aragonese è stato interdetto con un nastro biancorosso dalla polizia locale. Questioni di sicurezza. L' intervento risale al tardo pomeriggio dell' antivigilia di Capodanno ed è stato deciso dopo la caduta di un turista proprio sui malconci scalini che portano all' interno del monumento. Il malcapitato stava raggiungendo il figlio di pochi anni, che si trovava nella parte alta della scala di accesso, quando, non notando l' assenza di un gradino, ha messo il piede nel vuoto precipitando malamente e sbattendo il mento sul pavimento in cemento. Sul posto è intervenuta l' ambulanza dell' Avis per soccorrere l' uomo, la cui unica "colpa" è stata quella di volere vedere da vicino la torre aragonese prima di imbarcarsi con la sua famiglia sulla nave Athara della Tirrenia. Gli agenti della polizia locale hanno così interdetto l' accesso alla torre per ragioni di sicurezza.

E non è certo la prima volta che si verificano incidenti di questo tipo davanti al monumento, considerato che la pericolosità della scala è stata segnalata da diverso tempo e che tutta la zona è inoltre completamente al buio. È trascorso oltre un anno da quando il sindaco Massimo Mulas aveva inviato una lettera all' Agenzia del demanio e all' Autorità di sistema portuale per chiedere la messa in sicurezza della torre e, soprattutto, il suo restauro. Si parla da tempo di interlocuzioni positive tra l' amministrazione comunale e l' agenzia proprietaria del bene, ma intanto il tempo scorre, gli incidenti si ripetono ciclicamente e la torre non può essere fruibile a nessuno viste le condizioni critiche in cui si trova, sia all' esterno che all' interno. Poco prima di Natale, inoltre, alcuni vandali avevano sfondato la porta e si erano intrufolati nella torre. Il Comune è quindi dovuto intervenire, previo accordo con la Soprintendenza, per mettere in sicurezza l' ingresso. Da qui la denuncia dell' amministrazione ai carabinieri, che hanno dato il via alle indagini per individuare i colpevoli dell' ennesimo atto vandalico. Una azione che il sindaco aveva definito come «manifestazioni di poco amore verso un simbolo della nostra città», che però non rientra nella disponibilità dell' ente locale. «Il nostro impegno è rivolto ad acquisire il bene con la certezza di poterlo gestire e valorizzare come merita», ha chiosato Mulas dopo la distruzione della porta. Anche se il vero punto critico sarà sicuramente rappresentato dal reperimento dei fondi per la messa in sicurezza, la manutenzione e la riqualificazione. L' uomo non si era accorto dell' assenza di un gradino. Dopo l' incidente la polizia locale ha sigillato l' accesso alla scala per ragioni di sicurezza.



Arriva la proroga sui parcheggi: sino ad aprile chi abita alla Marina potrà sostare al porto

Sono stati prorogati di altri tre mesi i parcheggi del porto destinati ai residenti della Marina. A stabilirlo è stata l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna competente sull'area sosta all'interno dello scalo di via Roma. Per gli abitanti della Marina una novità importante che non mette però fine ai disagi che chi abita nel rione continua a sopportare. A cominciare dall'occupazione abusiva degli stalli presenti nel quartiere ma anche degli stessi del porto messi a disposizione dall'Authority grazie a un accordo con l'Amministrazione comunale. La proroga, insomma, aiuta ma non risolve. E durerà un tempo limitato. Anche perché proprio nell'area portuale in corrispondenza del molo Sanità e accanto alla banchina Sant'Agostino dovranno presto cominciare i lavori di riqualificazione e di realizzazione di un complesso turistico-alberghiero da 34 milioni di euro. Un albergo con spa affacciati sul mare da cinque stelle programmato da un'associazione temporanea di imprese guidata dalla Marina di Porto Rotondo. E ancora centro servizi, approdo di mega yacht e restyling radicale dell'area tra i moli Sanità e Sant'Agostino. Anche per questo i comitati degli abitanti stanno chiedendo alternative definitive e si stanno facendo avanti per riuscire ad avere parte dei parcheggi nell'edificio della Scala di Ferro, anche questo in via di riqualificazione. (a. pi.)



Scalo marittimo , l' assessore Moro convoca un vertice sui trasporti

Domani riunione con sindaco, Provincia, Autorità portuale, Arst e Atp

Gavino Masia Porto Torres La razionalizzazione dei servizi di trasporto e gli interventi urgenti da realizzare nell' area portuale turritana sono i due argomenti principali che saranno affrontati domani mattina alle 11 nella sala consiliare del Comune. Una riunione convocata dall' assessore regionale ai Trasporti, Antonio Moro, alla presenza del sindaco Massimo Mulas, della Provincia, dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, del Consorzio industriale provinciale di Sassari, dell' Arst e dell' Atp. Lo scalo marittimo ha rappresentato da sempre il vero volano per lo sviluppo del territorio dell' area vasta, anche se alle tante parole della politica non sono sempre seguiti i fatti. Sono tanti gli argomenti che possono animare il tavolo istituzionale di domani. Progetto Snam. Il nuovo progetto Snam per l' ormeggio di imbarcazioni Frsu sulla diga Foranea lancia un chiaro messaggio alla politica nazionale e regionale. Le infrastrutture del bacino industriale del porto sono oggi più che mai strategiche per la Regione e per la tutta la Penisola. La dimostrazione arriva dal titolato porto di Barcellona, dove le lavorazioni industriali possono coesistere con la il traffico passeggeri quando vengono posizionate molto distanti dal centro urbano. Questo significa ritornare ai principi delineati nelle linee guida del Piano regolatore portuale condivise nel 2012 tra l' allora Autorità portuale del Nord Sardegna e il consiglio comunale e il progetto di Snam potrebbe essere l' apripista per nuove attività legate anche alla riconversione della centrale termoelettrica a carbone. I fondi. Altro tema importante è il reperimento dei fondi per la protezione di tutto il porto, che dopo 40 anni necessità di opere di consolidamento e non più solo del prolungamento delle banchine di Ponente o dell' approfondimento dei fondali. Opere che dovrebbero iniziare quest' anno, come assicurato di recente dal presidente dell' Adsp Massimo Deiana. La darsena. Non si conoscono i tempi di conclusione della nuova darsena pescherecci e la nuova vita della darsena servizi del bacino industriale, per poter capire quanti nuovi spazi saranno disponibili per la nautica da diporto all' interno del bacino commerciale. Piano regolatore. è fondamentale un nuovo Piano regolatore del porto che guardi decisamente al futuro, anticipando la rivoluzione che i traffici marittimi subiranno anche a causa dei mutamenti geopolitici. Uno scalo capace di mantenere la propria versatilità e che sia sostenuto da una Zona economica speciale, e non continuare ad essere immolato solo come porto stagionale. Da qui la necessità di strutture di accoglienza turistica che funzionino tutto l' anno. L' assessore. «L' incontro di lunedì - dice l' assessore Moro - mira a rilanciare, riorganizzandola, l' accoglienza turistica nello scalo di Porto Torres: bisogna mettere al centro la stazione marittima, rafforzarne ruolo e vocazione con una gestione efficace e rimodulando tutti i servizi di trasporto che sono necessari per dare al Nord Sardegna una struttura degna di ospitare oltre un milione di passeggeri. I servizi per attivare il centro intermodale all' interno del porto già esistono - aggiunge -, si tratta di organizzarli in maniera razionale dando priorità ai bisogni dei passeggeri, ma senza trascurare la necessità della città di avere un centro che offra servizi adeguati nell' area portuale».

Scalo marittimo, l'assessore Moro convoca un vertice sui trasporti
Domani riunione con sindaco, Provincia, Autorità portuale, Arst e Atp

La befana riempie piazza Umberto I tra musica folk, rap e cover band
Tanto pubblico al tradizionale appuntamento organizzato dal Comune

Nuoto, Enrico Angioni è da record
Al campionato regionali il trinitano conquista tre medaglie d'oro e una d'argento

| SPORT | POSIZIONE | TEMPO |
|--------------|-----------|-----------|
| PORTO TORRES | | |
| 500m | 1° | 04:58.00 |
| 1000m | 1° | 10:15.00 |
| 1500m | 1° | 15:30.00 |
| 2000m | 1° | 20:45.00 |
| 2500m | 1° | 26:00.00 |
| 3000m | 1° | 31:15.00 |
| 3500m | 1° | 36:30.00 |
| 4000m | 1° | 41:45.00 |
| 4500m | 1° | 47:00.00 |
| 5000m | 1° | 52:15.00 |
| 5500m | 1° | 57:30.00 |
| 6000m | 1° | 62:45.00 |
| 6500m | 1° | 68:00.00 |
| 7000m | 1° | 73:15.00 |
| 7500m | 1° | 78:30.00 |
| 8000m | 1° | 83:45.00 |
| 8500m | 1° | 89:00.00 |
| 9000m | 1° | 94:15.00 |
| 9500m | 1° | 99:30.00 |
| 10000m | 1° | 104:45.00 |

Porto Torres. Nella stazione marittima un hub intermodale

Bus e taxi "connessi" con navi e treni

Mariangela Pala L' area della stazione marittima "Nino Pala" come centro di interscambio modale per mettere in connessione autobus, taxi e navette con l' arrivo di treni e navi, razionalizzando i servizi di accoglienza-passeggeri. Un piano che mette insieme tutti gli enti interessati per rivoluzionare i trasporti nell' interporto, in una zona strategica dello scalo marittimo di Porto Torres, attualmente inefficiente e priva di una rete integrata di servizi. L' assessore regionale ai Trasporti Antonio Moro risponde all' appello del sindaco Massimo Mulas e avvia il confronto con l' amministratore straordinario della Provincia di Sassari Pietro Fois, i rappresentanti dell' Autorità portuale, del Consorzio industriale provinciale di Sassari e delle aziende Arst e Atp. Un incontro istituzionale sul tema "Razionalizzazione dei servizi di trasporto e interventi urgenti nell' area", in programma domani alle 11 al municipio di Porto Torres. «L' obiettivo è assicurare una gestione efficiente della stazione marittima entro il prossimo periodo estivo», dice Moro, «spostando in prossimità della struttura tutti i capolinea dei bus navetta e mezzi Arst e Atp, un collegamento interno al porto per accrescere la funzionalità dei trasporti a favore dei visitatori che si presentano agli imbarchi e sbarchi delle navi». L' area dedicata si trova in prossimità dell' accesso al binario di partenza e di arrivo dei treni. «Quindi occorre rafforzare il collegamento con la stazione ferroviaria», aggiunge Moro. «Inoltre la stazione è scollegata con l' interno del porto», prosegue «separata da una rete metallica che va demolita per creare un passaggio pedonale per chi si muove a piedi». All' interno della struttura troveranno spazio anche le biglietterie degli autobus con punti informativi per i viaggiatori che scelgono di spostarsi nelle vicine città turistiche di Alghero, Stintino e Castelsardo. Attualmente il servizio è offerto dall' ufficio informazioni turistiche con orari di apertura limitati. Andata deserta anche l' ultima gara per la concessione del locale adibito a bar e la struttura, dove ogni anno transitano oltre un milione di passeggeri, da oltre quattro anni è priva di un punto di ristoro. «Occorre trovare una soluzione». Per il presidente del Consorzio industriale, Valerio Scanu, «i finanziamenti per favorire gli investimenti nelle Zes, presso le aree industriali di Porto Torres, Sassari e Alghero, non possono prescindere dagli interventi infrastrutturali nel porto». Opere per 58 milioni di euro finanziate dalla Port Authority. «Così come non possono prescindere dall' efficienza dei trasporti - aggiunge - e della mobilità interna all' area portuale».



Porto Torres, una nuova stazione marittima nel molo di ponente

La struttura dotata di check point verrà costruita dalla società Icort srl


L'Autorità di sistema portuale del nord Sardegna realizzerà una nuova stazione marittima nel molo di ponente dello scalo marittimo di Porto Torres. La struttura dotata di check point verrà costruita dalla società Icort srl, aggiudicataria dell'appalto da 420mila euro, di cui 400 per lavori e 20mila per oneri di sicurezza. Si tratta di una delle opere infrastrutturali, insieme al Centro servizi e all'Antemurale di Ponente, che rientrano nella progettualità messa in campo dalla Port Authority per il potenziamento dello scalo marittimo turritano. Una struttura in cemento di circa 300 metri quadri che sorgerà dove attualmente sono collocati i container, in prossimità del distaccamento dei vigili del fuoco. La nuova stazione verrà realizzata entro 135 giorni dall'assegnazione dei lavori, con l'obiettivo di offrire un ulteriore servizio presso il molo di ponente, punto di attracco delle navi della compagnia Tirrenia. Nel porto industriale, all'interno della banchina Asi 1, invece, sono in fase di ultimazione i lavori per la realizzazione di un'altra piccola stazione marittima che verrà inaugurata nei prossimi giorni.

L'UNIONE SARDIA.it | Video | Sardegna | Italia | Mondo | Politica | Economia | Sport | Annunci | Telemat

CORRISPONDENZA

Porto Torres, una nuova stazione marittima nel molo di ponente

La struttura dotata di check point verrà costruita dalla società Icort srl



di Mario Santoro - Foto: D. Di Iorio - P. Pali

L'Autorità di sistema portuale del nord Sardegna realizzerà una nuova stazione marittima nel molo di ponente dello scalo marittimo di Porto Torres.

La struttura dotata di check point verrà costruita dalla società Icort srl, aggiudicataria dell'appalto da 420mila euro, di cui 400 per lavori e 20mila per oneri di sicurezza. Si tratta di una delle opere infrastrutturali, insieme al Centro servizi e all'Antemurale di Ponente, che rientrano nella progettualità messa in campo dalla Port Authority per il potenziamento dello scalo marittimo turritano.

Una struttura in cemento di circa 300 metri quadri che sorgerà dove attualmente sono collocati i container, in prossimità del distaccamento dei vigili del fuoco. La nuova stazione verrà realizzata entro 135 giorni dall'assegnazione dei lavori, con l'obiettivo di offrire un ulteriore servizio presso il molo di ponente, punto di attracco delle navi della compagnia Tirrenia.

Nel porto industriale, all'interno della banchina Asi 1, invece, sono in fase di ultimazione i lavori per la realizzazione di un'altra piccola stazione marittima che verrà inaugurata nei prossimi giorni.

Montargato Pali

© Riproduzione riservata

Viale La Playa. Deiana (Authority): «Accoglierà i rimorchi in attesa del trasferimento del traffico pesante al porto canale»

Una nuova finestra sul porto

Giù il muro, via al recupero dell'area ex officina dei Vigili del fuoco

Il muraglione è andato giù e oltre la rete metallica di recinzione del cantiere si intravede il porto. Una nuova finestra sul golfo che avvicina la città, questa volta dalle parti di viale La Playa, al suo mare. Spazi degradati e ora liberati che per qualche anno avranno una nuova destinazione: accogliere i grandi rimorchi che sbarcano dalle navi (o attendono di imbarcarsi) e il traffico pesante che dal 2026 sarà trasferito al porto canale, nell'avamposto est dello scalo industriale. Un'opera arrivata alla chiusura della progettazione definitiva che andrà in appalto a giugno. Venticinque gli ettari interessati, 100 i milioni di euro da spendere. La rinascita Una soluzione che aprirà la strada alla definitiva riconversione del porto di via Roma in una grande marina turistica. Negli spazi in via di riqualificazione, una volta spostato il traffico commerciale, nasceranno i servizi della nautica, mentre al porto canale, davanti al Villaggio pescatori, sono in fase avanzata i lavori per il distretto della cantieristica che sorgerà su un'area di 23 ettari e costerà 12 milioni. «Con l'abbattimento del muraglione mettiamo ordine e decoro al traffico tratto di accesso alla città e al porto di viale La Playa e Riva di Ponente», spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana. «Oltre a restituire respiro e vista sul porto, ci riappropriamo di ampi spazi che diventano strategici per l'operatività dello scalo, in particolare per la sosta dei mezzi pesanti che, visto l'aumento del traffico, spesso comporta delle criticità. Una soluzione temporanea nel breve periodo, in attesa del trasferimento del traffico commerciale sul terminal ro-ro del porto Canale che ci consentirà di destinare il porto storico al diporto e alla crocieristica». L'appalto In viale La Playa-Riva di Ponente l'abbattimento del muraglione è collegato all'opera di demolizione del fabbricato adibito ad officina dei vigili del fuoco. Una struttura fatiscente di circa 1450 metri quadri che insiste su un lotto di 9800 compreso tra via Riva di Ponente, Sa Perdixedda e viale la Plaia. I lavori, da 670mila euro, sono stati aggiudicati a novembre, alla Edile Vna e prevedono la demolizione dei fabbricati, la riqualificazione delle aree, con nuova pavimentazione ed illuminazione, e la destinazione dei nuovi spazi ad aree operative del porto. «La zona sarà delimitata con new jersey e orsogrill in modo da garantire continuità con la parte già esistente e restituire una vista sul fronte mare, finora oscurata dal fabbricato», aggiunge Deiana. La cittadella Si è ormai vicini al completamento delle opere a mare del secondo lotto del Distretto della cantieristica nautica, avviato a dicembre 2021. Un'opera aggiudicata al raggruppamento temporaneo di imprese formato da Rcm Costruzioni srl e Consorzio Integra Società Cooperativa, per un importo di 21 milioni, che andrà a completare le opere di urbanizzazione già realizzate (spesa, 7 milioni) nella parte a terra dell'avamposto. Gli interventi, tutti inseriti nel Piano regolatore portuale del 2010 e già sottoposti a Via, riguardano l'avanzamento dell'attuale linea di costa di 70 metri e la realizzazione di una banchina di 570 metri. Ancora, lo scavo di un canale interno all'avamposto per consentire a tutti i lotti un diretto affaccio al mare, l'apertura di un varco nella diga foranea di levante di 80 metri per l'accesso delle imbarcazioni destinate al distretto evitando la commistione col traffico navale. Qui sorgeranno insediamenti artigianali e commerciali del settore cantieristico, con particolare riferimento al refitting di yacht anche di grandi dimensioni».

Andrea Piras



Trasporti L' assessore regionale Antonio Moro al vertice in Comune

«Accoglienza e servizi di qualità il porto deve cambiare volto»

Gavino Masia Porto Torres «Entro la prossima estate lo scalo di Porto Torres dovrà avere una stazione marittima attrezzata sia per l' accoglienza ai turisti in transito sia come centro che possa erogare servizi all' interno dell' area portuale: nella stessa struttura si può inoltre realizzare un centro intermodale, mettendo in comunicazione i diversi servizi di trasporto che insistono proprio in quell' area». Parole dell' assessore regionale ai Trasporti, Antonio Moro, che ieri mattina ha elencato gli obiettivi da perseguire, rimodulando tutti i servizi di trasporto che sono necessari per consentire a chi imbarca o a chi sbarca di trovare una struttura degna. Protocollo è necessario un documento sottoscritto tra gli enti pubblici direttamente o indirettamente coinvolti all' interno del sistema portuale per realizzare tutti gli interventi previsti. Un protocollo d' intesa che sarà elaborato nelle prossime settimane e a cui gli enti presenti nella sala consiliare hanno già dato la loro disponibilità per raggiungere gli obiettivi: il segretario generale e il responsabile locale dell' Autorità di sistema portuale, Natale Ditel e Marco Mura, il presidente e il direttore del Consorzio industriale di Sassari, Valerio Scanu e Salvatore Demontis, il comandante della Capitaneria Gabriele Peschiulli, il presidente dell' Atp Paolo Depperu e l' amministratore unico Arst Roberto Neroni. Porto «Lo scalo commerciale presenta tracce che ci riconducono al passato e non all' innovazione - ha detto l' assessore Moro - e nei 20 metri quadri dove insiste la stazione marittima ci sono tutti gli esempi di contraddizione del sistema di trasporto in Sardegna riguardo alla mancata connessione tra le diverse modalità di trasporto. Il binario che arriva in bocca alla stazione marittima è chiuso da mesi, la sala d' aspetto della stazione ferroviaria di via Ponte Romano è invece chiusa da sempre. A separare le due stazioni c' è una rete, inconcepibile nella modernità, una barriera che impedisce il collegamento e l' interscambio dei passeggeri verso i diversi mezzi. Insisto nel dire - aggiunge - che anche una parte del trasporto locale su gomma, l' Arst per esempio, dovrebbe trovare come capolinea naturale quello delle strutture portuali e garantire che i passeggeri che transitano in quella banchina, sotto la pioggia d' inverno e sotto il sole d' estate, non percorrano a piedi quel tratto desolante del porto. Dall' Autorità di sistema portuale è doveroso attendersi un miglioramento dello scalo sotto l' aspetto estetico». Gli obiettivi prossimi saranno dunque quelli di mettere in connessione autobus, taxi e navette con l' arrivo di treni e navi, servizi attualmente disorganizzati e inefficienti. Adsp «Lo scalo di Porto Torres era stato abbandonato da tutti qualche decennio fa - ha ricordato Ditel - e grazie ai milioni di investimento da parte dell' Autorità di sistema portuale cominceranno a breve le grandi opere pubbliche: a metà febbraio partiranno i lavori per il Centro servizi (ex mercato ittico), mentre a marzo quelli relativi all' antemurale, in ritardo a causa delle indagini dell' università di Sassari sulla posidonia». Sindaco «Il primo aspetto importante è che l' assessore abbia riconosciuto come la nostra sia una delle vie di accesso alla Sardegna e non soltanto il porto dei turriniani. Lo scalo ha la necessità di avere strutture e servizi degni del nuovo millennio e questo può avvenire solo se tutto il territorio lo sente come proprio. L' altro tema messo in evidenza riguarda la specificità del porto che ha ben quattro aree di imbarco e sbarco, ognuna con una propria zona di sicurezza, e questo complica la gestione».

Porto Torres. Incontro in Comune con la partecipazione dell'assessore regionale ai Trasporti

Scalo più efficiente per l'estate

Un protocollo d'intesa per riorganizzare i trasporti nella stazione marittima

«Con il coordinamento dell'assessorato regionale verrà predisposto un Protocollo d'intesa tra tutti gli enti interessati per far sì che, entro l'avvio della prossima stagione estiva, si possa puntare su una stazione marittima all'altezza di un porto efficiente in grado di svolgere la sua funzione di accoglienza turistica». L'assessore regionale dei Trasporti, Antonio Moro, compie il primo passo per avviare un piano di emergenza nello scalo marittimo di Porto Torres, attraverso la realizzazione di un Centro intermodale nell'area della stazione marittima "Nino Pala", risistemando intorno tutti i servizi del trasporto pubblico locale, a cominciare da quelli dell'Arst e dell'Atp che troveranno nell'area portuale il loro capolinea naturale, biglietterie comprese, e il potenziamento dei servizi di navetta con i moli interessati dagli attracchi delle navi di linea. Il confronto l'incontro ieri mattina nel municipio di Porto Torres, per fare il punto sulla razionalizzazione dei servizi di trasporto, a cui hanno partecipato oltre al sindaco Massimo Mulas, i rappresentanti della Provincia di Sassari, dell'Autorità di sistema portuale, del Consorzio industriale di Sassari, di Arst, Atp e Capitaneria. «È assolutamente imprescindibile la connessione della struttura "Nino Pala" con la vicina stazione ferroviaria, - sottolinea l'assessore - così come appare assurda la barriera che divide il porto dalla stessa stazione». Nei prossimi giorni un primo incontro per avviare la costruzione della bozza del Protocollo di impegni tra i soggetti coinvolti da firmare entro il mese di aprile. «Agli enti chiedo un piccolo sforzo, in particolare alla Port Authority» ribadisce Moro «affinché in un'area con disservizi che riconducono al passato piuttosto che alle innovazioni del nuovo millennio, si crei una rete di collegamenti tra navette, taxi, autobus, treni e navi, in grado di rispondere al milione di turisti che ogni anno transitano in uno scalo fondamentale per la Sardegna, secondo per passeggeri solo a Olbia». Con opere infrastrutturali, per un totale di 58 milioni di euro, sul nastro di partenza. Le opere «Il primo marzo partiranno i lavori dell'Antemurale di Ponente, il principale progetto da 30 milioni di euro» assicura Natale Ditel, segretario generale della Port Authority «un ritardo dovuto all'operazione di trapianto della posidonia ad opera dell'Università di Sassari». Sul tavolo di confronto anche il tema della specificità del porto. «Lo scalo ha ben quattro aree di imbarco e sbarco, ognuna con una propria zona di sicurezza, al contrario di Olbia che ne ha una sola», spiega il sindaco Mulas. «Questo complica la gestione del porto e dei viaggiatori e crea una barriera tra lo scalo e la città: un paradosso, considerato che sorge di fronte al centro». Mariangela Pala



Porti: Regione punta sul rilancio dello scalo di P. Torres

Incontro in Comune con l'assessore Moro, riorganizzare i servizi

(ANSA) - PORTO TORRES, 09 GEN - Un tavolo tecnico per affrontare la situazione caotica del porto di Porto Torres, diviso in quattro aree di imbarco e sbarco, ognuna con una propria zona di sicurezza e senza connessioni interne. È ciò che emerso nell'incontro convocato dall'assessore dei Trasporti Antonio Moro, nell'aula consiliare della cittadina turritana, con il sindaco di Porto Torres Massimo Mulas, anche in rappresentanza dei Comuni della Rete metropolitana del Nord Sardegna, i rappresentanti della Provincia di Sassari, dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, del Consorzio industriale provinciale di Sassari, di Arst, Atp di Sassari e Capitaneria di porto. "Vogliamo potenziare e migliorare, soprattutto in vista della stagione estiva, il servizio di accoglienza al milione di turisti e sardi che ogni anno transita nel porto, con strutture e servizi adeguati all'importanza di quello che è uno scalo fondamentale per tutta la Sardegna, per passeggeri secondo solo a Olbia", ha chiarito Moro. Il tavolo tecnico riunirà i soggetti competenti che operano nello scalo marittimo ed entro l'estate predisporrà un protocollo di impegni che consenta la realizzazione di tutti gli accorgimenti tecnici e amministrativi necessari per realizzare un efficace centro servizi a tutto vantaggio dei turisti e anche della città. Nel corso dell'incontro è emersa la necessità e la forte volontà di assicurare il rilancio della stazione marittima di Porto Torres risistemando intorno tutti i servizi del trasporto pubblico locale, a cominciare da quelli dell'Arst e dell'Atp, e con il potenziamento dei servizi di navetta con i moli interessati dagli attracchi delle navi di linea. "L'assessore ha dimostrato di aver focalizzato bene i problemi dello scalo - ha sottolineato il primo cittadino Massimo Mulas -. La nostra è una delle vie di accesso alla Sardegna e non soltanto il porto dei turritani". "Lo scalo ha la necessità di avere strutture e servizi degni del nuovo millennio - ha ribadito Mulas - e questo può avvenire solo se tutto il territorio lo sente come proprio. Questa riunione e il tavolo tecnico che si sta convocando - ha concluso il sindaco - devono essere l'occasione per creare nuove connessioni tra i diversi spazi e i sistemi di trasporto, risolvere contenziosi storici che bloccano la riorganizzazione dell'area e valorizzare il contributo dell'intera comunità turritana". (ANSA).

Porto Torres, a marzo iniziano i lavori all'Antemurale di Ponente

Port Authority conferma la partenza dei cantieri. Un intervento da 30 milioni di euro

Antemurale di Ponente ai nastri di partenza: a breve verranno avviati i lavori per la realizzazione dell'opera più importante dello scalo marittimo di Porto Torres. Lo ha annunciato Natale Ditel, il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del nord Sardegna, intervenuto insieme all'ingegnere Marco Mura, in occasione dell'incontro istituzionale sul tema "Razionalizzazione dei servizi di trasporto e interventi urgenti nell'area" alla presenza dell'assessore regionale ai Trasporti Antonio Moro. «I lavori per la realizzazione dell'Antemurale di Ponente cominceranno il primo marzo, - ha detto - un ritardo imputabile all'operazione di trapianto della posidonia ad opera dell'Università di Sassari, come richiesto dal Ministero dell'Ambiente». Dopo anni di attesa si aprono i cantieri per avviare l'intervento da circa 30 milioni di euro, un prolungamento dell'antemurale di ponente di fondamentale importanza per lo scalo turritano, perché una volta completato renderà agevole l'entrata e l'uscita delle navi, riducendo l'agitazione ondososa nell'avamposto e nel porto interno.

L' opposizione: «Maggioranza divisa sul futuro del porto commerciale»

Golfo Aranci Chiesta una seduta apposita del consiglio comunale

Golfo Aranci Porto e darsena sono i grandi temi su cui l' opposizione nel consiglio comunale di Golfo Aranci sferra l' attacco di inizio anno alla maggioranza guidata dal sindaco Mario Mulas. «Vista l' incertezza e la divisione della maggioranza sul futuro del porto commerciale - dicono i consiglieri Giorgio Muntoni, Michele Greco, Andrea Viola e Giuly Masala - abbiamo deciso di depositare apposita richiesta di una seduta del consiglio comunale con all' ordine del giorno la scelta chiara e decisa a favore del mantenimento delle navi passeggeri con il potenziamento del nostro scalo e la richiesta di adeguamento delle banchine per l' attracco effettivo delle navi da crociera. Tale scelta, che doveva essere fatta da tempo, è importante per poi essere trasmessa all' Autorità portuale al fine della predisposizione del piano strategico di sistema dei porti sardi». «Non è un segreto - aggiungono i consiglieri di minoranza - che alcuni componenti dell' attuale maggioranza si

siano invece espressi diversamente. Per tale motivo non possiamo aspettare e bloccare il futuro del paese per l' infinito tergiversare della maggioranza. Le divisioni interne, infatti, stanno di fatto bloccando l' attività amministrativa su tanti altri temi importanti e mai risolti. Ad esempio, la regolamentazione e la gestione della darsena comunale, da anni oggetto di gravi problemi. La nostra prima interrogazione risale al 2019. Da quel giorno abbiamo fatto interrogazioni e discussioni in consiglio comunale per sentire continue giustificazioni e rinvii». «L' amministrazione Mulas è ormai al suo quarto anno di mandato - ancora Muntoni, Greco, Viola e Masala -. In questi anni abbiamo svolto con spirito di leale collaborazione il nostro ruolo di consiglieri comunali di opposizione. Abbiamo sempre messo davanti a tutto l' interesse collettivo rispetto a facili polemiche. Abbiamo fatto proposte, interrogazioni, istanze e richieste di consiglio comunale. Il tutto, però, con il medesimo risultato, ossia l' inerzia della giunta comunale e una ormai cronica e pericolosa involuzione del paese. A distanza di 4 anni e a un anno dal voto non possiamo più aspettare e concedere credibilità a chi continuamente non affronta con decisione e autorevolezza scelte importanti per la comunità ma continua a rimandare ogni argomento per l' evidente divisione della maggioranza. I temi fondamentali per il paese ormai fanno parte della raccolta delle promesse mancate delle campagne elettorali di questa amministrazione: zona artigianale, cavalcavia ferroviaria, sdemanializzazione via dei Caduti, porto turistico e altri argomenti finiti in rovina come la fantomatica Dolce vita, il disperso museo sottomarino e il suo giallo sottomarino, il trenino. Temi che meritavano serie riflessioni e decisioni».



«Cagliari riparta dal porto canale»

Non perdere un solo posto di lavoro ma crearne di nuovi, stabili e di qualità. Con questo obiettivo la Cgil di Cagliari riprende in mano le vertenze che più segnano il futuro del capoluogo e della Città metropolitana. Dal porto canale, per il quale il sindacato sollecita «un ruolo forte» dell'Autorità di sistema del mare di Sardegna, «che deve restare unica, regionale», all'aeroporto di Elmas dove – rimarca la Cgil – «gli assetti societari devono restare immutati».

Arrivando alle aree industriali di Sarroch e Macchiareddu, per verificare le potenziali ricadute del Pnrr e le opportunità di crescita legate al turismo, «in una logica che deve integrare le politiche dei trasporti, l'ambiente, l'istruzione e la formazione, i servizi pubblici». Argomenti che animeranno il dibattito del decimo congresso della Cgil di Cagliari, da oggi a domani, al Caesar's hotel, dalle 9.30, davanti ai 260 delegati e ospiti. Assise che si concluderà con le elezioni per il rinnovo dei quadri dirigenti e, molto probabilmente, con la conferma di Simona Fanzecco, segretaria generale del capoluogo. Presenti i segretari Fausto Durante (regionale) e Tania Scacchetti (nazionale). Lo sviluppo La Cgil ha un'idea di sviluppo «sintonizzata» sui processi di cambiamento, ma con l'obiettivo di «governare e non subire» le transizioni energetiche, ambientali, sociali e digitali. «Significa – specifica Fanzecco – non perdere un solo posto di lavoro ma crearne nuovi: perciò ci faremo promotrici di un confronto con le istituzioni, le imprese, l'università e tutti i soggetti protagonisti nel progetto di rilancio del territorio». Da qui i punti fermi sull'Authority e sul porto canale, sull'aeroporto («ci batteremo a tutela dei lavoratori e a vantaggio di tutto il sistema economico e sociale del territorio») e sul lavoro. «L'anno appena chiuso ha segnato una ripresa economica nella provincia di Cagliari », sottolinea la segretaria generale anticipando i temi della sua relazione introduttiva dei lavori congressuali, «c'è stata una crescita delle assunzioni, 47.645 nuovi contratti nei primi 9 mesi del 2022, ossia il 14 per cento in più rispetto al 2021, ma all'insegna della precarietà». I dati Se il 49 per cento sono assunzioni a termine, il 34,4% si divide tra stagionali, contratti in somministrazione e intermittenti, l'1,9% sono apprendisti e il restante 14,7% contratti stabili. Inoltre – secondo i dati Cgil della provincia di Cagliari – il 23% dei rapporti di lavoro a tempo indeterminato è sfumato. A essere più in difficoltà sono le donne e i giovani, le prime hanno «meno opportunità di lavoro, contro il 60% di assunzioni maschili» e quando sono occupate il rapporto è precario e con meno tutele. Il tasso di disoccupazione dei giovani è nella Città metropolitana al 43,3% (dato Istat nella fascia 15-24 anni): dei 47.645 nuovi contratti, nei primi 9 mesi 2022, il 32% riguarda assunti fino a 29 anni ma per oltre il 90% si tratta di rapporti precari. «È lo specchio di una criticità che vediamo su tutto il mercato del lavoro regionale: sebbene il tasso di occupazione sardo sia migliore per chi ha un titolo elevato, per i giovani non è facile spendere le proprie competenze». (c. ra.)



Trasporto merci: il nodo del porto canale

Cagliari Il problema dei trasporti in Sardegna non riguarda solo le persone, ma anche le merci. O, meglio, le strutture destinate al trasporto delle merci. Rimane infatti irrisolto il nodo del porto canale di Cagliari. Un impegno per dare un ruolo a una struttura in gran parte inutilizzata è stato preso dal presidente della Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda: «Abbiamo riportato all' attenzione del Governo la situazione del Porto Canale di Cagliari, impegnandolo a convocare il tavolo interministeriale per individuare una utile strategia per il suo rilancio anche nell' attività di Transshipment, e prevedere l' opportunità di intervenire in materia di concessioni demaniali o attività portuali specialmente in quei Porti come Cagliari e Taranto che hanno visto una riduzione dell' attività», dice Deidda che ha anche firmato, insieme ai colleghi di Fdi Lampis, Mura e Polo, un ordine del giorno approvato dal Governo.



Sardegna Reporter

Il quotidiano della Sardegna

Un tavolo per rilancio del porto canale di Cagliari

"Abbiamo riportato all'attenzione del Governo la situazione del Porto Canale di Cagliari, impegnandolo a convocare il tavolo interministeriale per individuare una utile strategia per il suo rilancio anche nell'attività di Transshipment, e prevedere l'opportunità di intervenire in materia di concessioni demaniali o attività portuali specialmente in quei Porti come Cagliari e Taranto che hanno visto una riduzione dell'attività", dichiara Salvatore Deidda, Presidente della IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati e primo firmatario dell'ordine del giorno di Fratelli d'Italia, sottoscritto dai colleghi Lampis, Mura e Polo, approvato dal Governo; "Abbiamo preso l'impegno di non far cadere nel dimenticatoio la vertenza e lo facciamo, da subito, rimarcando la nostra volontà di sostenere la crescita di un settore fondamentale non solo per Cagliari o la Sardegna ma per l'economia nazionale", conclude Deidda.

Un check-point moderno ed efficiente per i controlli di sicurezza al porto

In fase di realizzazione la struttura voluta dall' Autorità di sistema

Porto Torres L' Autorità di sistema portuale sta realizzando una nuova struttura da adibire ai controlli di security, tecnicamente definita checkpoint, alle radici del molo di ponente. Si tratta di un fabbricato di 250 metri quadri che verrà posizionato all' interno dell' area ad accesso ristretto. E' composto da una piccola sala d' attesa dalla quale si accede per raggiungere i servizi igienici e l' area controlli, dove sono presenti anche due uffici del personale di security. Seguendo le tecniche della bioedilizia, l' edificio sarà realizzato interamente con pannelli in legno ancorati alla fondazione attraverso pali d' acciaio. Esternamente, le facciate saranno rivestite con doghe in zinco-titanio. Il checkpoint sarà dotato di sistema fotovoltaico per abbattere i consumi energetici. I lavori sono in fase di completamento e sono realizzati dalla società Icort Srl per un importo di poco superiore ai 369mila euro. L' Adsp del Mare di Sardegna aveva completato all' inizio del 2022 il posizionamento di nuove tendostrutture mobili all' interno dello scalo turritano, potenziato così i sistemi di controllo già operativi e permettendo una più rapida ed efficace gestione dei controlli, in particolare quelli più approfonditi per i passeggeri con auto al seguito. Un intervento complessivo dove sono stati investiti 1,8 milioni di euro, che ha consentito anche una agile rimodulazione dei varchi di accesso, con separazione delle procedure per l' imbarco sui traghetti da quello sulle navi da crociera. «Il checkpoint che stiamo per completare consentirà uno svolgimento ordinato dei controlli di security al riparo dalle intemperie e metterà a disposizione servizi igienici, a oggi inesistenti, per tutti i passeggeri in imbarco a piedi - spiega Massimo Deiana, presidente dell' Adsp -. è una struttura moderna ed efficiente che, in sostituzione dei prefabbricati finora utilizzati dal personale adibito alla sicurezza portuale, restituisce decoro al porto civico e, più in generale, ad uno scalo, quello di Porto Torres, che ha chiuso il 2022 con oltre un milione e 130 mila passeggeri». (g.m.)

Un centro intermodale nello scalo marittimo: si muove la Regione

Ieri due riunioni alla direzione dei Trasporti

Gavino Masia Porto Torres Nella sede cagliaritana della direzione Trasporti della Regione è stato costruito il primo tassello del puzzle per il centro intermodale nello scalo di Porto Torres. Le due riunioni di ieri mattina, alla presenza dell' assessore regionale ai Trasporti Antonio Moro e di tutto lo staff, hanno toccato alcuni snodi essenziali su mobilità, accoglienza e sicurezza al porto. Il primo incontro con i referenti di Rete ferroviaria italiana ha riguardato il problema della barriera esistente tra la stazione marittima e il capolinea della rete ferroviaria in via Ponte Romano. «Abbiamo registrato piena disponibilità di Rfi per la rimozione della recinzione e del cancello che separa le due stazioni - dice il sindaco Massimo Mulas -, insieme alla realizzazione di un attraversamento pedonale di collegamento». Giovedì prossimo si terrà una riunione tra i tecnici di Rfi e del Comune per iniziare a scrivere insieme i dettagli di questo progetto, che rappresenta il punto iniziale per consentire ai passeggeri di potersi spostare in pochi metri tra le due stazioni. Il secondo incontro ha invece coinvolto Arst, Atp, Autorità di gestione del porto e Consorzio industriale provinciale, un aggiornamento di quello convocato nella sala consiliare del Comune turritano. Sono diversi i temi discussi nell' ambito del "Protocollo Porto Torres": il primo riguarda la storica incompiuta della tensostruttura Lunardi, dove l' Autorità portuale stanzerà dei fondi per mettere in sicurezza la struttura e coprirla con elementi di arredo urbano, in attesa che il progetto riparta. In tema di viabilità interna, la prossima settimana si terrà una riunione tecnica tra Comune, Autorità portuale, Azienda trasporti pubblici e Arst: l' obiettivo dichiarato è quello di mettere la stazione marittima al centro di questo disegno, realizzando la nascita di corsie preferenziali per mezzi pubblici e di soccorso e aree parcheggio dedicate a taxi e Ncc. Il Consorzio industriale è disponibile a realizzare un parcheggio in prossimità del molo utilizzato dalla compagnia Grimaldi. Qui, alla stazione marittima e alle fermate dei bus saranno installate paline intelligenti che aggiorneranno cittadini e viaggiatori su arrivi delle navi e orari di treni e pullman. Verrà poi abbattuta la recinzione che separa la gradinata del molo Segni dalla stazione marittima. «C' è un impegno straordinario - dice l' assessore Moro - per far sì che lo scalo turritano si presenti nella stagione turistica 2023 con un' immagine rinnovata: vorremmo che questa struttura diventasse un centro intermodale al servizio dei vacanzieri, dei residenti e di quanti per ragioni di lavoro si recano in un' area portuale che deve diventare sempre».



No bipartisan al rigassificatore vicino alle case

Guarracino: «Tecnologia vetusta» Ghirra: «Speriamo che lo spostino»

No al rigassificatore dietro le nostre case. Lo ribadiscono a gran voce gli abitanti del Villaggio pescatori nel corso di un dibattito pubblico che si è tenuto nel salone parrocchiale di Giorgino davanti a un centinaio di persone. Dopo il recente via libera del Tar, che ha respinto il ricorso del Gruppo Grendi, il quale chiedeva lo stop al progetto di costruzione dell' impianto nel porto di Cagliari, i residenti insistono. «Non è pensabile mettere qui un rigassificatore», è la certezza di Mariano Strazzeri, presidente del Comitato Villaggio pescatori. «Da tempo siamo isolati, come sequestrati. Facciamo parte di Cagliari, ma non tutti se ne accorgono». Il dibattito Al dibattito non ha partecipato nessun rappresentante da Regione o Sardinia Lng, l' azienda che vuole costruire l' impianto. A parlare per il Comune è l' assessore all' Ambiente Alessandro Guarracino: «Abbiamo un ruolo molto marginale sulla vicenda», segnala. «Dobbiamo capire le prospettive future in termini ambientali ed energetici: nel mio piccolo, in questi tre anni, ho puntato sulle energie rinnovabili come strada principale da seguire. La tecnologia che si propone è vetusta, con tempi di realizzazione molto lunghi. Confido in altre soluzioni, poi c' è già stato un confronto sull' ipotesi di spostare il sito altrove ma l' azienda non è molto d' accordo». Del tutto contrario il Gruppo Grendi: «Ci opporremo fino all' ultimo sul punto scelto, la banchina più utilizzata del Porto di Cagliari a 200 metri da una zona abitata. Se necessario ci incateneremo ai cancelli, sull' ubicazione siamo intransigenti», afferma il responsabile Antonio Musso. «Abbiamo segnalato problemi di sicurezza: la Regione prenda in mano la situazione», chiede il responsabile di Legambiente Sardegna Vincenzo Tiana. «La rete del gas della città metropolitana esiste già, serve 15.000 abitanti e parte da Macchiareddu». Ad affiancare il Villaggio pescatori nella contrarietà al rigassificatore è il centrosinistra. Lungo l' intervento dell' ex sindaco di Cagliari Massimo Zedda, ora consigliere regionale: «Avevamo manifestato un parere contrario come amministrazione comunale. Non vorrei che qualcuno avesse dato delle garanzie di intervento coi fondi del Pnrr a parziale copertura di un intervento che, senza fondi pubblici, sarebbe in perdita», avverte. «Confido si possa individuare almeno una postazione diversa del rigassificatore ma anche rivedere la strategia sul tema energetico della Sardegna», ha aggiunto la deputata Francesca Ghirra. Riccardo Spignesi





Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il terminal Mito a Cagliari ha superato i 57mila Teu nel 2022

Per Grendi Trasporti Marittimi numeri in crescita soprattutto nelle cassette (+104%) e nei metri lineari di carico rotabile trasportato (+59%)

di Redazione SHIPPING ITALY 13 Gennaio 2023 Il 2022 è stato un anno di crescita per il Gruppo Grendi (anche) nel traffico container. Lo testimoniano i dati di traffico trasmessi a SHIPPING ITALY dal gruppo controllato e guidato dalla famiglia Musso che mostrano come i box movimentati presso il terminal container dello scalo cagliaritano sono stati numericamente pari a 33.110, un volume in crescita del +86% rispetto al 2021. In termini di Teu il totale di imbarchio e sbarchi è stato pari a 57.670 (+99%), un risultato spinto anche dal transhipment avendo il terminal al porto canale di Cagliari (in sinergia con il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro) un ruolo crescente per Msc anche come polmone per lo stoccaggio di container vuoti. Guardando invece alla linea ro-ro operata da Grendi Trasporti Marittimi fra Toscana (Marina di Carrara) e Sardegna (Cagliari e Olbia) nell'esercizio passato sono stati 83.871 i container trasportati (di cui 52.560 pieni), il 3% in più rispetto allo scorso anno. Cresciute anche le cassette (1.898, +104%) e soprattutto i rotabili (645.831 metri lineari, +59%), con un effetto significativo sulle tonnellate complessive, passate a 3.173.500, pari al +32%. In termini di metri lineari equivalenti il risultato è stato di 1.232.928 per la linea marittima di Grendi, pari al +28%, e in termini di Teu equivalenti, di 191.510, +28%.

Arbatax: trattori portuali in tilt

I semirimorchi restano sulla nave

I trattori avrebbero dovuto agganciare i semirimorchi che hanno viaggiato a bordo del traghetto Grimaldi partito sabato sera da Civitavecchia. Ma all'alba di ieri al porto di Arbatax non è stato possibile compiere le operazioni perché i trattori portuali erano in tilt. «Siamo dovuti andare a Cagliari a prendere i semirimorchi», sostiene Rossano Murru, 47 anni, autotrasportatore di Tertenia, che aveva tre carichi in consegna sul territorio. Gli autisti della Murru trasporti hanno dovuto macinare il doppio dei chilometri per raggiungere Cagliari con le motrici e agganciare i semirimorchi con i carichi di materiali destinati ad attività commerciali ogliastrine. «È una situazione di disagio che si sta ripetendo spesso e penalizza la nostra categoria», aggiunge Murru. «Fino a qualche tempo fa tutto era perfetto, ora i trattori portuali non riescono a garantire il servizio». Di conseguenza per le imprese di trasporti i costi vivi delle operazioni schizzano alle stelle, tra straordinari del personale e carburante. Al disagio nello scalo di Arbatax si è aggiunto anche qualche altro inconveniente: qualche semirimorchio non è stato imbarcato a Civitavecchia. Inconveniente che ha posticipato la consegna. Sul caso Arbatax vigilano anche le associazioni di categoria, pronte a chiedere un incontro ai vertici della società che gestisce il servizio di movimentazione merci. Anche perché è interesse del territorio tutelare quella che almeno fino allo scorso anno, con la media di 40 sbarchi commerciali (quadruplicati rispetto al periodo precedente), era stata la chiave della resurrezione dello scalo. (ro. se.)



"Porti verdi" fa piovere soldi anche sull' isola

C'è anche l'Autorità di sistema portuale della Sardegna tra i beneficiari dei 115 milioni di euro per realizzare 31 progetti per interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti italiani. Le opere, che saranno finanziate con un primo stanziamento dell' Investimento "Porti Verdi" del Pnrr (I 1.1 - M3C2), riguardano otto Autorità portuali e puntano alla riduzione del 20% delle emissioni annue di Co2 nelle aree interessate. «Il raggiungimento di questo traguardo - spiega il ministro dell' Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto - è il segnale che il dicastero ha continuato a lavorare a pieno ritmo per raggiungere entro la fine dell' anno tutti gli obiettivi del Pnrr. I 115 milioni rappresentano - aggiunge il ministro - solo una prima tranche di un finanziamento complessivo da 270 milioni di euro. La misura è esemplificativa anche di come il Piano abbracci tutti i settori strategici del sistema economico e tra questi anche i porti, uno dei settori su cui intervenire con maggiore incisività per ridurre le emissioni climalteranti».



Giorgino si oppone al rigassificatore

Il 16 gennaio si è tenuta a Cagliari, nel salone parrocchiale di Giorgino, una riunione per dire no al progetto di un rigassificatore nello storico borgo dei pescatori. A fianco alla laguna di Santa Gilla, dove l'Autorità portuale, il Comune di Cagliari e la Regione stanno investendo decine di milioni di euro per la riqualificazione ambientale e paesaggistica. Il programma di Sardinia Lng prevede la realizzazione di un terminal Gnl nel Porto canale di Cagliari composto da un impianto di stoccaggio con una capacità di 22 mila metri cubi e un impianto per la rigassificazione del gas naturale liquefatto. Ossia la trasformazione dallo stato liquido (il gas che arriva con le navi criogeniche è a una temperatura di 162 gradi sottozero) a quello gassoso. All'assemblea, programmata con diverse settimane di anticipo dal Comitato del Villaggio pescatori, con in testa Mariano Strazzeri, presidente del borgo, hanno partecipato numerosissime associazioni attive sui diritti umani e ambientali, molti cagliaritari e esponenti istituzionali. Al posto del sindaco della città è intervenuto l'assessore all'innovazione tecnologica, ambiente e politiche del mare, Alessandro Guarracino. Tra gli altri, sono anche intervenuti l'ex sindaco di Cagliari Massimo Zedda, la deputata Francesca Ghirra e l'ex euro parlamentare Giulia Moi (che ha ricordato come la Sardegna sia la regione più inquinata d'Italia). Rilevante anche la presenza di un rappresentante della Società Grendi, impresa storicamente attiva a Cagliari, attualmente nel porto canale, nel settore logistico e trasporto di merci, (che in caso di realizzazione del rigassificatore vedrebbe minata forse irrimediabilmente la propria capacità operativa). L'evento è da sottolineare per la presenza, quindi, di una varietà e costellazione molto estesa di cittadini, capace di rappresentare gli interessi e diritti di un'intera comunità metropolitana, sia attraverso delle figure istituzionali elette (assente, purtroppo, una rappresentanza dell'amministrazione regionale) sia, soprattutto, grazie alla partecipazione di una fetta importante della società civile. Rilevante infatti la presenza numerosissima delle persone "comuni" (tra loro molte donne, giovani, "vecchi" pescatori e persone impegnate in importanti progetti di ri-valorizzazione turistica del borgo) che avvertono con timore ma anche con rabbia il grave pericolo che incombe sullo storico villaggio e sulla città: in un luogo unico di Cagliari, tanto peculiare e rappresentativo sul piano storico, socio-culturale, turistico e di costume, l'incombente presenza dell'enorme rigassificatore a poche decine di metri dal borgo e a poche centinaia dal centro storico e commerciale di Cagliari appare follemente incongrua, fortemente invasiva, fonte di ulteriore grave inquinamento dell'aria nonché, in caso di incidenti, possibile causa di tragici eventi distruttivi. Tra l'altro non essendo stata garantita, sulla base della legge Seveso III la possibilità di partecipare alle decisioni relative agli insediamenti nelle aree a rischio di incidente rilevante, sarà possibile per i cittadini avviare azioni legali, non essendo state fornite loro adeguate informazioni o possibilità di partecipazione, in applicazione della Convenzione di Aarhus del 1998. In conclusione, grazie alla mobilitazione civile e responsabile dei cagliaritari di Giorgino, (area che rimane, tra l'altro, inspiegabilmente semi-isolata da resto della città per la mancanza tuttora di un collegamento ciclo pedonale) questa assemblea ha rappresentato forse l'inizio di un risveglio di una Cagliari finora generalmente distratta riguardo ai gravi problemi dell'inquinamento e alla salvaguardia dei diritti costituzionali alla salute e al benessere sociale dei cittadini (secondo i dati di Climate Trace, ad esempio, sulla graduatoria italiana riguardo le emissioni di CO2 la raffineria petrolifera Saras Sars Sarroch Oil occupa il secondo posto con 2,97 milioni di tonnellate di CO2, con il 20% della capacità di raffinazione italiana, subito dopo l'ArcelorMittal di Taranto). Ci auguriamo dunque che le prossime azioni vedano una partecipazione ancora più ampia e informata della città e dell'intera area metropolitana coinvolta in questo scellerato progetto.

OGLIASTRA ► BARONIA

Allarme per la tratta della Grimaldi «Resta un collegamento strategico»

Arbatax Sindacati e imprenditori rivendicano il diritto all'insularità

► di **Lamberto Cugudda**

Tortoli Sindacato e imprenditori in allarme: il 31 marzo scade la gestione della tratta Cagliari-Arbatax-Civitavecchia, affidata a Grimaldi. Come reso noto dal consigliere regionale **Salvatore Corrias** è considerata scarsamente redditizia dagli armatori e vi sono perplessità sul mantenerla in regime di servizio pubblico.

«Quanto appreso dalla *Nuova Sardegna* sulla tratta in questione - dice **Arnaldo Boeddu**, segretario regionale Filt-Cgil - mi lascia basito. Non è la prima volta che entro nel merito della continuità territoriale marittima e del bando della Regione per singole tratte. Anche in questo caso ha commesso il medesimo errore perpetrato nel bando di gara sulla continuità territoriale aerea. Aver predisposto gare singole anziché un'unica gara oppure, in alternativa, mettere insieme una tratta profittevole con una meno redditizia, avrebbe evitato quanto si sta prefigurando anche sulla continuità marittima». Per Boeddu non è



La continuità territoriale va garantita anche in un territorio che non può vantare grandi numeri



pensabile che la tratta possa essere esercitata senza alcun tipo e adeguata compensazione economica.

«La Sardegna e soprattutto il territorio del sud est - tuona il numero uno della Filt - non può vedersi sottratto un colle-

gamento strategico, necessario e indispensabile non solo a garanzia della mobilità delle persone e delle merci ma anche per avere le possibilità di sviluppo e coesione sociale che hanno gli altri territori». Per **Rocco Meloni**, presidente

Una immagine di repertorio dello scalo portuale di Arbatax

del Consorzio turistico Sardegna costa est la soppressione della linea «è l'ennesima conferma del disinteresse della politica regionale e nazionale riguardo all'insularità e alla continuità territoriale: il collegamento con le isole non può essere affidato alle sole dinamiche e logiche di mercato: nessuno attiverrebbe tratte se non in coincidenza dei tre mesi estivi della stagione turistica».

La linea di Civitavecchia potrebbe chiudere i battenti il 31 marzo con la scadenza dell'attuale gestione

Meloni rimarca che avendo riconosciuto la specificità dell'insularità a livello costituzionale «deve derivarne l'obbligo di Stato e istituzioni a garantire il servizio, o con servizio pubblico o con accordi che garantiscano che i privati non rispondano solo a logiche economiche di mercato».

INFORMAZIONE SARDEGNA

In breve

Siniscola

Iscrizioni al via per il concorso di Carnevale



► Aperte le iscrizioni per la partecipazione al Carnevale siniscolese, al quale è abbinato un concorso a premi in danaro per il miglior carro allegorico e gruppo mascherato. Due sfilate in programma, quella di carnevale a Siniscola e quella di carnevale a La Caletta. Il programma delle manifestazioni, le sfilate, il percorso, dimensioni dei carri allegorici ed eventi concomitanti verranno successivamente stabiliti dalla giunta comunale e del responsabile del turismo e cultura e spettacolo. I gruppi che intendono partecipare alle sfilate possono presentare le candidature, entro mezzogiorno del 1 febbraio all'ufficio protocollo del Comune. Il montepremi complessivo ammonta a quattromila euro di cui 200 per i primi cinque carri allegorici che presentano istanza di partecipazione, in ordine di arrivo al protocollo dell'ente. Il primo premio consiste, invece, in 1.100 euro,

Rotte marittime a rischio, sindacati sul piede di guerra

La rotta per Civitavecchia è in bilico e Arbatax, dal primo aprile, rischia di restare senza navi. «La Regione - accusa Arnaldo Boeddu, 55 anni, segretario regionale della Filt Cgil - ha commesso lo stesso errore perpetrato nel bando di gara sulla continuità territoriale aerea. Aver predisposto gare singole anziché una unica oppure, in alternativa, mettere insieme una tratta profittevole con una meno redditizia, avrebbe evitato quanto puntualmente si sta prefigurando anche sulla continuità marittima. Il sud-est dell'Isola, cui non si può sottrarre una rotta strategica, meriterebbe maggiori collegamenti, possibilmente con tratte dirette, senza scali intermedi, a iniziare con la Arbatax-Civitavecchia». Chiaro anche Michele Muggianu (40), segretario confederale Cisl Ogliastra: «Siamo pronti a esercitare pressione sulla politica, a tutti i livelli. Per il rilancio del porto di Arbatax è necessario avere garanzie sui collegamenti per Civitavecchia e occorrono nuove corse, a partire da quella per Livorno. I numeri si fanno con le corse regolari e le destinazioni importanti, occorre programmazione di medio e lungo periodo. Far saltare i collegamenti per poi raccontare che non ci sono i numeri è una presa in giro alla nostra intelligenza». (ro. se.)



Terminal crociere, stop ai vandali con una recinzione

Aggiudicati i lavori a una ditta dell'Oristanese

Gavino Masia Porto Torres Le continue incursioni all'interno dell'incompiuta del terminal crociere avranno ora fine con l'intervento programmato dall'Autorità di gestione portuale Mare di Sardegna. Come già anticipato durante l'incontro in sala consiliare con l'assessore regionale ai Trasporti, l'Adsp sta infatti provvedendo a "mettere in sicurezza" la struttura portuale dagli atti vandalici perpetrati negli ultimi mesi. Un'iniziativa, questa, che nasce da una nota del mese di novembre del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio che sta realizzando l'opera: vista l'ubicazione in area demaniale del fabbricato, è stato chiesto all'Autorità di sistema di provvedere a realizzare una recinzione per l'intero perimetro, al fine di impedire l'accesso dei non addetti ai lavori e, soprattutto, dei vandali. A metà novembre l'Ente si è attivato per la richiesta di preventivi e, nei giorni scorsi, ha aggiudicato i lavori, per un importo di circa 45mila euro alla ditta A.P. Opera srl di Baratili San Pietro. Un intervento per scongiurare altri danni strutturali a quanto già costruito nella tensostruttura

Lunardi (dal nome del ministro dei Lavori pubblici che la finanziò), con l'auspicio che la stessa opera venga completata. «Come concordato con il sindaco ed il Provveditorato, benché l'opera non rientri nella competenza diretta dell'Ente, se non per la sola parte dell'ubicazione in area demaniale - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - diamo il nostro pieno supporto, nell'ottica della leale collaborazione, stanziando nostri fondi per mettere in sicurezza il cantiere e tentare di scongiurare atti di vandalismo e degrado. Una soluzione temporanea nella speranza che i lavori possano concludersi nel minor tempo possibile e che il terminal possa essere operativo a completamento dell'operatività di uno scalo, quello di Porto Torres, i cui volumi di traffico segnano una continua crescita». Le criticità della stessa incompiuta portuale sono da circa un mese sulla scrivania del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini. Il leader del Carroccio non ha ancora risposto all'interrogazione presentata dalla deputata Francesca Ghirra, rappresentante dei Progressisti, sulle motivazioni della mancata conclusione dei lavori. La parlamentare chiedeva, oltre alle ragioni del mancato completamento dell'opera, quali iniziative di competenza intendesse assumere il ministro affinché si provveda all'ultimazione della stessa. «Chiedo inoltre 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 gli altri Paesi europei», aveva scritto. Sono trascorsi circa 15 anni dall'avvio del cantiere proprio di fronte alla lunga banchina Doga-Segni, fra troppe interruzioni dovute a fallimenti e assicurazioni di proseguo lavori mai concretizzate.

LA NUOVA SARDEGNA 22 gennaio 2023

PORTO TORRES

Terminal crociere, stop ai vandali con una recinzione

Aggiudicati i lavori a una ditta dell'Oristanese

LA Cgil contesta il bando dei rifiuti: «Calpesta tutti i diritti dei lavoratori»
La replica dell'assessore: da noi massima tutela, faremo una verifica

Prende servizio il nuovo medico di base
Al polambulatorio di Andriolo operativo da domani il dottor Gustavo Lai

Due nuovi checkpoint nello scalo

Alla radice del molo di Ponente, nello scalo marittimo di Porto Torres, la Port Authority ha avviato la realizzazione di un nuovo checkpoint da adibire principalmente ai controlli di security. Un fabbricato di 250 metri quadri posizionato all'interno dell'area ad accesso ristretto. La struttura è composta da una sala d'attesa di circa cento metri quadri, dalla quale si accede per raggiungere i servizi igienici e l'area controlli, dove sono presenti anche due uffici del personale di security. Costruito con pannelli in legno ancorati alla fondazione attraverso pali d'acciaio, sarà dotato di sistema fotovoltaico per abbattere i consumi energetici. I lavori, in fase di completamento sono realizzati dalla società Icort Srl, per un importo di circa 369 mila euro. Nel porto industriale, nella banchina Asi 1, invece, sono in fase di ultimazione i lavori per la realizzazione di un altro checkpoint che verrà inaugurato nei prossimi giorni. (m.p.)



Trasporti L'assessore: lo Stato ceda le competenze. Deidda (Fdl): serve una riforma

Navi, continuità al risparmio: nell'Isola tagli per 30 milioni

Il ministero riduce le spese: «Ma quelle risorse ci spettano»

Trenta milioni in meno. Lo Stato risparmia sulla continuità marittima, ma i soldi restano a Roma. Dopo lo stop alla convenzione con la Tirrenia, che fino al 2021 ha garantito i collegamenti tra l'Isola e i principali porti italiani, il ministero ha cambiato registro per dire addio al monopolio del gruppo Onorato sui mari sardi. L'ingresso di Grimaldi ha consentito di ridurre le spese. Peccato che le risorse non siano state reinvestite per migliorare i collegamenti della Sardegna ma siano state dirottate verso altri orizzonti. Lo scippo «è necessario riaprire il dibattito sul tema delle competenze e delle risorse», dice l'assessore ai Trasporti Antonio Moro. Finora la Regione è relegata al ruolo di spettatrice interessata: i bandi per l'affidamento delle rotte sono gestiti dal ministero delle Infrastrutture e le risorse provengono dal bilancio dello Stato. E le scelte strategiche, negli ultimi anni, sono state prese tutte a Roma. I Governi Conte e Draghi hanno gestito il passaggio dalla convenzione unica con Tirrenia alla situazione attuale, con bandi singoli per ogni rotta. Prima l'ex compagnia statale, entrata a far parte del gruppo Onorato, incassava 72 milioni di euro all'anno, di cui 49,5 solo per le tratte sarde. Dopo la scadenza del contratto lo Stato ha scelto di cambiare tattica, frazionando le gare d'appalto. Lo schema L'accordo più oneroso è quello per la linea Cagliari-Arbatax-Civitavecchia, affidata per circa 12,2 milioni di euro - Iva compresa - alla Grimaldi per un anno (il contratto scadrà a marzo). Poi la Cagliari-Napoli-Palermo, aggiudicata sempre alla Grimaldi per 6 milioni all'anno (il contratto è quinquennale), e la Porto Torres Genova, gestita dalla Tirrenia con una compensazione di 560mila euro. Sulla Genova-Olbia il Governo è riuscito a garantire la continuità senza spese: gli accordi con le compagnie prevedono che chi vuole viaggiare su quella rotta durante l'estate - il periodo più remunerativo - deve assicurare i collegamenti durante l'inverno. Così la spesa complessiva per le rotte sarde che non arriva neanche a 19 milioni di euro. I 30 milioni risparmiati rispetto al passato però sono rimasti nelle casse del ministero. L'indagine «Cercheremo di capire come sono state spese quelle risorse. I fondi impegnati attualmente per la continuità marittima sarda non bastano. Ecco perché stiamo avviando un'indagine conoscitiva sul trasporto di persone e merci: abbiamo bisogno di capire quali sono le nuove esigenze, sia degli armatori che dei passeggeri, per riformare il settore», spiega il deputato di Fdl Salvatore Deidda, presidente della commissione Trasporti della Camera. Per migliorare i collegamenti marittimi bisognerà rivedere le frequenze. Il principale collegamento nel sud dell'isola, la linea Cagliari-Civitavecchia, è garantito solo tre volte alla settimana. E c'è chi chiede di prevedere nuovi servizi, come il trasporto di animali vivi, sempre più difficile: i camion viaggiano sulle rotte passeggeri, ma l'imbarco è subordinato al via libera dei comandanti, e non sempre arriva. «Purtroppo è stato abolito anche il trasporto su rotaia delle merci, che forse andrebbe ripristinato. L'obiettivo della Commissione è quello di garantire una continuità aerea e marittima intermodale», conclude Deidda. Il dibattito Ma nel frattempo l'Isola rivendica maggiori competenze. Le pressioni arrivano dall'Autorità portuale del Mar di Sardegna - nei giorni scorsi il presidente Massimo Deiana ha chiesto che sia la Regione a disegnare i collegamenti marittimi - e dalla politica locale. «Le competenza e le risorse necessarie per garantire la continuità navale sono temi che riguardano la piena attuazione della specialità sarda. Dobbiamo poter gestire i bandi in autonomia, come succede per gli aerei», chiarisce l'assessore Moro, «e avrebbe senso ritornare agli stanziamenti che originariamente erano riconosciuti all'Isola per garantire servizi e tariffe agevolate». Michele Ruffi



Cagliari-Civitavecchia a rischio, stop ai collegamenti da marzo: «La tratta non è redditizia»

L'ultimo viaggio è in programma il 21 marzo. Dopo, il vuoto. La rotta Cagliari-Arbatax-Civitavecchia, la più importante per il sud dell'Isola, comincia a scricchiolare: la convenzione con Grimaldi è in scadenza. E per ora il ministero non ha pubblicato nessun bando per riaffidare il servizio. Al momento è impossibile prenotare un biglietto per Pasqua o per la stagione estiva. Il collegamento, che negli anni è stato ridotto – la frequenza è trisettimanale – è sempre più a rischio. Lo scenario Anche perché la rotta è considerata «scarsamente redditizia dagli armatori», come ha ricordato il sottosegretario Tullio Ferrante durante l'ultima riunione della commissione Trasporti della Camera. «La tratta è già stata ridotta ai minimi termini, sono state eliminate pure le coincidenze con altri collegamenti. Non si può fare un ragionamento economico per le linee della continuità territoriale», dice la deputata Francesca Ghirra (Alleanza Verdi e Sinistra), «è inutile dire che non sono sostenibili. Se non lo solo, vuol dire che lo Stato deve aggiungere risorse per garantire un collegamento fondamentale per la Sardegna». Per il consigliere regionale del Pd Salvatore Corrias, «si ripresenta il solito scenario per il futuro, stavolta ancora più incerto, visto che la tratta sembra destinata alla cancellazione». Il ministero, dopo la fine della convenzione con Tirrenia, ha deciso di affidare il servizio con un orizzonte limitato: prima un contratto di sei mesi, poi un secondo di un anno. Che scadrà a marzo. Per ora non sono stati pubblicati nuovi bandi. Il discorso «Occorre precisare che la rotta è considerata scarsamente redditizia dagli armatori perché caratterizzata da costi molto elevati e condizionata dalla concorrenza esercitata da altre linee», ha detto nei giorni scorsi il sottosegretario Ferrante ai deputati. «Per tali ragioni, nonostante il cospicuo sovvenzionamento originariamente previsto a base di gara, la procedura di affidamento non ha suscitato particolare interesse da parte degli armatori, più orientati a servire altre rotte». Non solo. «In più occasioni, sia la Commissione europea che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti hanno espresso perplessità sulla necessità di mantenere la linea in regime di servizio pubblico», ha ricordato Ferrante. «Tenuto conto che il collegamento ha una grande valenza dal punto di vista sociale e della continuità territoriale con la regione dell'Ogliastra», ha concluso l'esponente del Governo, «è stata avviata una attività di confronto e di analisi con gli stakeholder pubblici e privati, in particolare con la Regione Sardegna, al fine di individuare un assetto di servizio che contempererà nel miglior modo possibile tutte le esigenze rappresentate, alla luce dei vincoli normativi». «Per Arbatax bisogna considerare le varie necessità di trasporto, sia di merci che di passeggeri. Serve uno studio approfondito», propone il segretario della Uiltrasporti William Zonca. I due scali settimanali nel porto ogliastrino sono ritenuti antieconomici dalle compagnie. Tra le ipotesi c'è quella dello stop ai collegamenti passeggeri e dell'avvio di una nuova rotta dedicata solo alle merci, magari tra Arbatax e Livorno. (m. r.)

Sentenza . Contenzioso con la Cict: il Tar dà ragione all'Autorità portuale

Gru fisse in banchina, canone maggiorato

Le gru fisse in banchina devono pagare un canone maggiorato. Il Tar Sardegna ha dato ragione all'Autorità di sistema portuale dichiarando illegittima la decisione della Cict di pagare solo parzialmente i canoni fissati dall'ente regionale per il 2017. In realtà, dal punto di vista finanziario, la questione era stata chiusa dall'Autorità portuale che aveva ottenuto il pagamento da parte della Cict delle pendenze soggetto a contenzioso, circa centomila euro, impegnandosi all'eventuale restituzione se la sentenza del Tar fosse stata sfavorevole. La Cagliari International Container Terminal (Cict), era allora concessionario del Porto Canale di Cagliari e contestò, impugnando gli atti, la pretesa dell'Autorità di sistema portuale guidata da Massimo Deiana di applicare alle superfici occupate dalle sette gru di banchina, montate su binari, il canone maggiorato rispetto a quello applicato alle superfici scoperte e, all'atto del pagamento, scomputò dall'importo le maggiorazioni riguardanti la superficie delle gru di banchina. Per il Tar le gru montate su binari al suolo della banchina, sono impianti di difficile rimozione. Nel caso specifico l'amministrazione ha ritenuto che le gru fossero da inquadrarsi tra gli impianti di difficile rimozione ai fini della determinazione del canone per l'occupazione del demanio marittimo. (a.f.)



Lungomare: due progetti da un milione

Il lungomare si appresta a cambiare volto grazie all'approvazione di due progetti, complessivamente di oltre un milione di euro, frutto di accordi con il Comune che ha ottenuto il riconoscimento di misure compensative. La prima opera da 590mila euro prevede la manutenzione straordinaria della pista ciclabile, nel tratto che collega la chiesetta di Balai Vicino a Balai Lontano. Il progetto riconosciuto come ristoro ambientale nasce dall'intesa siglata con Wood Sardegna srl, la società che intende costruire una centrale eolica in località Monte Rosè. L'intervento sulla ciclabile prevede la demolizione della pavimentazione esistente, la realizzazione di un nuovo strato di fondazione e la posa di una nuova pavimentazione in materiale ecocompatibile. Il secondo progetto da 500mila euro prevede, sempre nello stesso tratto, la realizzazione di un impianto di illuminazione pubblica, con 36 punti luce, alimentato da fonti rinnovabili. Si procede con il "revamping" dell'impianto di illuminazione con la sostituzione di 100 corpi illuminanti con nuovi a led. L'obiettivo è realizzare un'isola fotovoltaica nel parcheggio "Scoglio Ricco" che andrà ad alimentare l'illuminazione stradale della provinciale 81 per 1100 metri. «Questi progetti rappresentano un altro tassello del più ampio disegno di riqualificazione del litorale - dichiara l'assessore alla Green economy Alessandro Carta - insieme alla riorganizzazione dell'area portuale, avviata con l'assessorato ai Trasporti, Port Authority, Consorzio, Arst e Atp e al cantiere per il rifacimento del lungomare dalla Renaredda a Balai». Mariangela Pala



ORISTANO E PROVINCIA

Stagno e migliori Visioni divise tra sviluppo ambientale e produttivo

Scontro tra Santa Giusta e Oristano sul futuro del porto industriale

Oristano il consiglio comunale va verso la bocciatura del piano di gestione della Zona Speciale di Conservazione dello Stagno di Santa Giusta. Il progetto, che comprende interventi per vari milioni di euro nell'area in cui insistono il porto e la zona industriale gestite dal Cipor, è stato proposto dal Comune di Santa Giusta che lo ha predisposto e già approvato. Per i consiglieri comunali oristanesi di maggioranza e opposizione è per l'esecutivo rappresentato dall'assessora all'Ambiente Maria Bonaria Zedda, però, il piano di gestione rischia di soffocare e far tramontare una volta per tutte i piani di sviluppo del porto e della zona industriale. Se ne è discusso ieri nella riunione di commissione Ambiente presieduta da Paolo Angioi (Udc). Vi hanno preso parte l'assessora Zedda e i consiglieri comunali Pino Carboni (Fdi), Gianmichele Guiso (Psd'Az), Sergio Locci (Aristanis) e Maria Obinu (Partito Democratico). Al centro delle perplessità, già manifestate nelle scorse setti-



L'area del golfo dalla zona industriale di Oristano

mane nel corso di altre riunioni della commissione che hanno coinvolto anche i redattori del progetto e il consiglio d'amministrazione del Consorzio Industriale, due delle

trenta schede di azione che costituiscono il piano. Principalmente, la scheda numero 9 intitolata: «Ridimensionamento degli interventi per l'ampliamento del Porto indu-



Andrea Casu
È il sindaco di Santa Giusta

striale». Il testo è molto chiaro: «L'apertura di un canale che ha messo in comunicazione il porto industriale con lo stagno è una delle possibili cause di inquinamento delle acque dello stagno. La stessa realizzazione del porto e delle zone di servizi ha determinato la distruzione del sistema dunale che divideva lo stagno dal mare, con la scomparsa di habitat e specie faunistiche. La realizzazione della nuova ansa Sud del porto porterà un grave pregiudizio alla conservazione del sistema dunale e alla qualità delle acque di balneazione. L'ansa Sud va ridimensionata e il canale previsto fra l'ansa Sud e lo stagno va senz'altro eliminato». La finalità del piano di gestione è infatti proprio quella di ripristinare le migliori condizioni ecologiche per il sito di interesse comunitario dello Stagno di Santa Giusta, eliminando tutte le interferenze umane che influiscono negativamente sulle specie animali e vegetali che popolano la zona umida. Sono previsti anche interventi che non hanno desta-

to preoccupazione nei consiglieri comunali, come l'interamento di tutte le linee elettriche aree presenti nella zona o la riparazione da mezzo milione di euro delle paratoie malfunzionanti che dovrebbero isolare lo stagno dal porto quando arriva l'alta marea. «Non possiamo correre il rischio di soffocare lo sviluppo del porto e della zona industriale, in questa fase ulteriormente stimolati dall'istituzione della Zona Economica Speciale» ha affermato il presidente della commissione Ambiente Paolo Angioi. Stessa linea per l'assessora Zedda: «Oristano non deve rinunciare al suo ruolo di capoluogo e deve difendere gli interessi

Maggioranza e opposizione unite nel respingere almeno due schede dei progetti che penalizzano il Cipor

della zona industriale, conciliandoli con il rispetto dei valori ambientali». I consiglieri e l'assessora hanno lanciato un ultimo tentativo di mediazione, decidendo di proporre al Consiglio comunale una delibera che approva il piano di gestione a condizione che vengano stralciati gli elementi che possono avere un impatto negativo sui progetti di espansione del Cipor. L'ultima parola spetta all'assemblea civica, ma la linea sembra tracciata. (dav.pi)

Nave tra **Arbatax** e Civitavecchia, scendono in campo i sindaci

I primi cittadini difendono la tratta bisettimanale a rischio stop

Arbatax I sindaci ogliastrini scendono in campo a difesa della tratta bisettimanale con Civitavecchia, che dal 31 marzo potrebbe essere soppressa. A lanciare l'allarme è stato il consigliere regionale del Pd, **Salvatore Corrias**. L'amministrazione tortoliese, ha scritto in Regione al ministero. «Come sempre – dice il sindaco di Lotzorai, **Cesare Mannini** – tutto andrà a danno a cittadini e imprese. Sarà l'ennesima penalizzazione per il territorio in spregio ai più elementari diritti di mobilità ed al declamato principio di insularità. L'Ogliastra ha bisogno del riconoscimento e della operatività per tutto l'anno delle linea diretta, in modo da garantire sopravvivenza e normale attività a imprese e cittadini, nel settore turistico come in quello commerciale e dei servizi». Gli fa eco il collega di Lanusei, **Davide Burchi**: «È una cosa gravissima che ancora una volta penalizza l'Ogliastra. I trasporti sono uno dei nostri punti scoperti e va ribadita la strategicità del porto di Arbatax nello scenario regionale. Ci si augura che a stretto giro il problema sia superato». Per **Giulio Murgia**, sindaco di Tertenia anche questo taglio è figlio di una gestione sui trasporti e continuità che ha radici nell'assetto istituzionale italiano. «L'unica salvezza per i trasporti da e verso l'isola – spiega – deve essere ricercata all'interno del recente ricono-



La nave Grimaldi nel porto di Arbatax

scimento in costituzione del principio di insularità. Attraverso questo si può discendere il business degli armatori dal diritto fondamentale alla mobilità da troppo tempo negatoci». **Bruno Chillotti**, sindaco di Perdasdefogu afferma: «Credo sia un notevole danno per tutta l'Ogliastra e non solo. Contribuisce a continuare ad isolarci. Spero che la politica locale riesca a bloccare questa sciagura». Il collega **Lodovico Piras** (Girasole) ritiene che le parole «non bastino più per denunciare una

situazione che ha dell'incredibile; purtroppo l'Ogliastra è destinata a rimanere isolata, altro che pensare di aggiungere una tratta (su Livorno), ci troviamo invece a dover difendere all'ultimo minuto la misera tratta per Civitavecchia». **Stefano Monni** (Baunei) rimarca che la soppressione della tratta «costituisce un gravissima perdita per tutto il sistema socio-economico del nostro territorio, in quanto verrà a mancare un collegamento fondamentale con il continente». (l.cu.)

Olbia e Porto Torres trainano il traffico nei porti dell'isola

Movimento passeggeri tornato a livelli pre Covid

Cagliari Traffico passeggeri in costante crescita e tonnelloaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo-ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento, e in alcuni casi una crescita rispetto al 2019, quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21% sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un +0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle misure per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). Le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta la crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato: meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che restituisce un segnale positivo (circa 55 mila Teus, la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019.



Porti sardi, cresce il traffico passeggeri

Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la crisi economica per il conflitto russo-ucraino. Sono i numeri che segnano un totale riallineamento – e in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 – quelli registrati nel 2022 dagli otto porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Il traffico passeggeri nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax) registra un più 22% rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un +21% sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Cifre che, complessivamente, superano quelle del 2019. Rispetto al periodo pre-Covid, il 2022 segna un +0,02% sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo (-27%) su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a -40%). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia Isola Bianca (poco più di 3 milioni 62mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione 135mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5% rispetto al 2021, raggiungendo quota 220mila e 595 passeggeri, 152mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (-50%). Tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) e una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100mila tonnellate di differenza). Anche la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto canale che, dopo la revoca della concessione alla Cict, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila Teus), con un 68% di incremento rispetto al 2021 e un 54,6 sul 2019. «Lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria e operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment», commenta il presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna Massimo Deiana.



Porti: nel 2022 +22% traffico di passeggeri nell'Isola

(ANSA) - CAGLIARI, 25 GEN - Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la crisi economica per il conflitto russo-ucraino. Sono i numeri che segnano un totale riallineamento - e in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 - quelli registrati nel 2022 dagli otto porti dell'AdSP del Mare di Sardegna. Il traffico passeggeri nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registra un più 22% rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un +21% sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Cifre che, complessivamente, superano quelle del 2019. Rispetto al periodo pre-covid il 2022 segna un +0,02% sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo (-27%) su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a -40%). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5% rispetto al 2021, raggiungendo quota 220mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (-50%). Tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) e una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100mila tonnellate di differenza). Anche la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68% di incremento rispetto al 2021 e un 54,6 sul 2019. "Lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment", commenta il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. (ANSA).

I traffici dei porti di sistema della Sardegna si riallineano al periodo pre-covid

Crescono i passeggeri, ma il volume delle merci resta ancora indietro per la nuova crisi energetica. Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo - ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento - ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 - quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. "I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo - ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment".

Stabile nel 2022 il traffico delle merci movimentato dai porti della Sardegna

Nel 2022 i porti della Sardegna hanno movimentato 43,85 milioni di tonnellate di merci, volume che risulta analogo a quello realizzato l'anno precedente, superiore del +14,3% rispetto al 2020 quando l'attività portuale era più colpita dagli effetti della pandemia di Covid-19 e che registra un calo del -5,2% sul 2019 quando ancora l'emergenza sanitaria non era iniziata. Lo scorso il maggior volume di traffico, quello delle rinfuse liquide, ha totalizzato 26,04 milioni di tonnellate, con incrementi del +1,2% e del +15,2% rispettivamente sul 2021 e 2020 e con una flessione del -6,6% sul 2019. Sensibile la crescita delle rinfuse solide che sono ammontate a 5,59 milioni di tonnellate (rispettivamente +26,3%, +34,1% e +36,4%). Nel 2022, invece, le merci varie sono diminuite essendo state pari a 12,22 milioni di tonnellate (-11,4%, +5,4% e -14,5%). Nel solo segmento dei container il traffico è stato pari a 54.650 teu (+68,4%, +417,4% e +54,6%). Nel 2022 il traffico dei passeggeri ha mostrato una prosecuzione della ripresa. Nel settore dei traghetti il totale è stato di 4,99 milioni di passeggeri (+22,3%, +68,4% e 0%). In quello dei servizi con le isole minori di 826mila passeggeri (+20,7%, +67,8% e -27,1%). Nel comparto delle crociere il dato complessivo è stato di 221mila passeggeri (+284,5%, +3.093,3% e -50,1%). «I numeri registrati nel 2022 - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti. Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo-ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato».

AdSP del Mare di Sardegna - I traffici dei porti si riallineano al periodo pre-covid

Crescono i passeggeri, ma il volume delle merci resta ancora indietro per la nuova crisi energetica. Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo - ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento - ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 - quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. " I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo - ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment".

In Sardegna il traffico passeggeri supera il periodo pre-Covid

Nel 2022 più viaggiatori del 2019. Il volume delle merci resta invece ancora indietro per la nuova crisi energetica. Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo - ucraino. Sono questi i dati che hanno caratterizzato il 2022 degli otto porti di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21% sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla Cict, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila teu), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. "I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti - dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022".

I traffici dei porti di sistema della Sardegna si riallineano al periodo pre-covid

CAGLIARI Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend in Sardegna che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo meno 27 per cento su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti in Sardegna dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment

Cinque milioni di passeggeri in transito nei porti sardi nel 2022: ecco il bilancio dell'AdSP

Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo - ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento - ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 - quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. "I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo - ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment".

Porti sardi in grande spolvero

Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo meno 27 per cento su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022/2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment.

I traffici dei porti di sistema della Sardegna si riallineano al periodo pre-covid

Crescono i passeggeri, ma il volume delle merci resta ancora indietro per la nuova crisi energetica. Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo - ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento - ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 - quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. " I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo - ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment".

| Categoria | Diff % |
|-------------------------|--------|
| Passeggeri | +21 |
| Passeggeri isole minori | -22 |
| Crociéristi | +284,5 |
| Contenitori | +68 |
| TEUS | +54,6 |
| Rinfuse liquide | +1,2 |
| Rinfuse solide | +26 |
| Merci varie su gommato | -11,4 |
| Tonnellate Totali | - |

I traffici dei porti di sistema della Sardegna si riallineano al periodo pre-covid

Crescono i passeggeri, ma il volume delle merci resta ancora indietro per la nuova crisi energetica Cagliari - Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo - ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento - ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 - quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019. "I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo - ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment".

Passeggeri in ripresa e merci in tenuta nei porti sardi che si riavvicinano al 2019

"Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo - ucraino". Questa la sintesi dell'analisi sui dati di traffico prodotta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che, felice caso più unico che raro, affianca ai propri commenti una semplice ed eloquente tabella di riepilogo, corredata pure del necessario raffronto con la situazione pre-pandemica. "A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a - 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia - Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa. Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (- 50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio. Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) e una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 - 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo - ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del porto canale che, dopo la revoca della concessione alla Cict, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila Teu), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019". Questa la lettura di Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna: "I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti. Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo - ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment".

Finisce in mare con l'auto, ripescato dai vigilantes

È caduto in mare con la sua macchina mentre transitava sul ciglio della banchina di riva. A salvare Mario Pusceddu, 75 anni, ex camionista, è stato il tempestivo intervento di due agenti de La Nuova Vedetta in servizio di controllo al porto di Arbatax. Intorno alle 19.15 di ieri i due ragazzi, che si trovavano sulla banchina sud per conto di Saipem che in questi giorni sta varando due maxi jacket, hanno assistito all'incidente e si sono precipitati sul punto in cui la Renault Clio è finita sott'acqua. Nel frattempo, prima che la macchina affondasse, il pensionato è riuscito a uscire dall'abitacolo, forse frantumando il vetro del finestrino, e a raggiungere a nuoto la banchina. Ha provato a risalire attraverso una scaletta, ma non ne ha avuto la forza. Solo con l'intervento dei due vigilantes Pusceddu è tornato sul molo dove pochi minuti dopo è arrivata una prima ambulanza che gli ha prestato le prime cure. L'uomo, che è rimasto sempre vigile e cosciente, è stato trasportato al Pronto soccorso dell'ospedale di Lanusei per gli accertamenti del caso da una seconda ambulanza, la medicalizzata, arrivata al porto alle 20.15 allertata dalla sala operativa del 118. Era in buone condizioni, benché fosse infreddolito. Sul posto ha operato il personale della Guardia Costiera di Arbatax, al comando del tenente di vascello Mattia Caniglia, i Vigili del fuoco di Tortolò e i carabinieri della compagnia di Lanusei. L'utilitaria verrà recuperata oggi con una gru. L'accesso all'area portuale è consentito solo agli autorizzati. (ro. se.)



Piano da 120 milioni per il Gnl nell'area industriale di Cagliari

Energia. è in dirittura d'arrivo il progetto avviato dalla Sardinia Lng per costruire il primo rigassificatore della Sardegna. L'impianto a regime garantirà all'area 12 milioni di metri cubi di gas naturale liquefatto

Un investimento da 120 milioni per garantire il Gnl (gas naturale liquefatto) nell'area industriale e metropolitana di Cagliari e con un'attenzione anche alle altre parti dell'isola. Il tutto attraverso la costruzione di un deposito costiero con annesso impianto di rigassificazione e spazio per il bunkeraggio delle navi a metano. A portare avanti il progetto che segna una svolta in Sardegna, giacché l'isola è ancora senza metano, è la Sardinia Lng, azienda con sede a Cagliari partecipata da Isgas, Cosin e Vitaly (a sua volta controllata per il 50 per cento da Vitol e per l'altro 50 da Comoil). Il progetto, in viaggio da sei anni (a presentarlo la prima volta è stata la Isgas che poi è diventata azionista di Sardinia Lng) a marzo del 2021 ha ottenuto la Via (valutazione di impatto ambientale) nazionale e i pareri dai ministeri e quindi il decreto. Non solo, recentemente ha superato anche l'ultimo ostacolo: il ricorso pendente al Tar presentato da un'azienda operante nel porto di Cagliari che chiedeva l'annullamento delle autorizzazioni per la vicinanza all'area dove operano personale, navi e mezzi. «Si tratta del primo rigassificatore presente in Sardegna - chiarisce Giuseppe Delitala, ingegnere e progettista dell'intero compendio -, perché a Oristano c'è un deposito costiero. Questo è un intervento importante che avrà risvolti positivi sia per quanto riguarda l'ambito civile sia per quanto riguarda quello industriale». L'intero progetto porta appresso investimenti, privati, con ricadute occupazionali locali. «Si presume che durante la costruzione, che durerà circa un anno e mezzo - argomenta il progettista - ci siano circa 150 persone impegnate nella realizzazione di opere civili e urbanizzazione, edifici sottoservizi». A lavori ultimati e impianto avviato si stima una presenza di circa una cinquantina di persone. Il progetto prevede la costruzione di un terminal Gnl nel Porto canale di Cagliari composto da un impianto di stoccaggio con una capacità di 22 mila metri cubi e un impianto per la rigassificazione del gas naturale liquefatto. Ossia la trasformazione dallo stato liquido a quello gassoso. Perché il gas che arriva con le navi criogeniche è a una temperatura di 162 gradi sotto zero e prima di essere immesso in rete deve essere rigassificato. Ossia passare attraverso un impianto che lo trasforma con un indice moltiplicatore di uno a 600. Ossia un metro cubo di Gnl, genera 600 metri cubi di metano. «La capacità effettiva del deposito sarà di 20 mila litri di Gnl - dice il progettista - questo significa che avremo 12 milioni di metri cubi di metano». Ad approvvigionare il deposito le navi provenienti, in linea di massima, dall'Algeria e quindi la possibilità di avere una produzione continua. Già delineato anche il bacino d'utenza dell'impianto. Destinatari del gas prodotto saranno sia gli utenti di Cagliari e dell'area metropolitana, sia quelli della zona industriale di Macchiareddu. In questo caso si stima una richiesta annua di gas pari a 35 milioni di metri cubi. Lo studio previsto per la realizzazione dell'intervento stima in 17 milioni di metri cubi di metano la richiesta dell'intera area metropolitana. In prospettiva poi il collegamento con gli altri centri della Sardegna, dal Sulcis sino all'Oristanese. C'è poi un altro aspetto, come sottolinea Delitala, e riguarda il fatto che il porto di Cagliari è stato inserito tra i 12 scali in cui si dovrà realizzare lo spazio per il bunkeraggio delle navi che andranno a Gnl. I progettisti stimano poi, per gli usi domestici, un risparmio del 33 per cento rispetto agli attuali combustibili.



Rigassificatore, c'è il sì del Ministero: iter quasi concluso

Nuovi passi avanti nell'iter del progetto avviato dalla Sardinia Lng per costruire, con un investimento di 120 milioni, il primo rigassificatore della Sardegna nella zona industriale di Macchiareddu. Il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, con una nota del direttore generale Marilena Barbaro, ha chiuso "favorevolmente" l'istruttoria procedimentale, ultimo passaggio prima dell'intesa della Regione, da esprimersi con delibera di giunta, che precederà l'ultimo sì che dovrà rilasciare la stessa direzione generale, di concerto con la direzione del ministero dei Trasporti. Cinque anni e mezzo l'iter è stato avviato cinque anni e mezzo fa, il 13 giugno del 2017, quando la Isgas Energit Multiutilities, oggi Sardinia Lng, richiede il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di un terminale di rigassificazione e di un impianto di stoccaggio di Gas naturale liquefatto da realizzarsi nel Porto canale. Nell'ottobre dello stesso anno il procedimento viene sospeso perché mancano i via libera sulla Valutazione di impatto ambientale e i nulla osta di fattibilità da parte del competente Comitato tecnico regionale. Via libera che arrivano all'inizio del 2021. A marzo il ministero dell'Ambiente emana il decreto di compatibilità ambientale e concede all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e al Comune di Cagliari 30 giorni per il proprio parere. La trafila Il Comune dà il suo benestare ma l'Authority chiede a Sardinia Lng di inviare la documentazione che dimostri che la nave gasiera non avrebbe limitato l'operatività del Porto Canale. Da marzo a dicembre 2022 arrivano i i pareri favorevoli del Comando militare esercito Sardegna e della Capitaneria di Porto, il 10 gennaio scorso l'Autorità portuale comunica il proprio parere favorevole nel rispetto di prescrizioni, precisando che provvederà anche a concludere positivamente il procedimento sul rilascio della concessione demaniale marittima delle aree interessate dall'intervento. Nella tarda serata di venerdì è arrivato il documento del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica che chiude "favorevolmente" l'istruttoria procedimentale. L'impianto L'impianto a regime garantirà all'area 12 milioni di metri cubi di gas naturale liquefatto e servirà principalmente l'area industriale e metropolitana con un'attenzione anche alle altre parti dell'Isola. La richiesta annua di gas naturale liquefatto nel bacino d'utenza dell'impianto cagliaritano delineata dagli studi preliminari è di 35 milioni di metri cubi.

Cagliari L'ESPRESSO

Via Dettori. Prima degli interventi il porto dovrà ottenere il nulla osta della Sperimentenza

Vincoli paesaggistici nella "zona rossa"

Chiesti emendamenti da 3 a 5 milioni di euro nella Finanziaria regionale



Il nulla osta
L'Authority di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha dato il suo benestare al progetto di Sardinia Lng. Il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ha chiuso "favorevolmente" l'istruttoria procedimentale. L'impianto a regime garantirà all'area 12 milioni di metri cubi di gas naturale liquefatto e servirà principalmente l'area industriale e metropolitana con un'attenzione anche alle altre parti dell'Isola. La richiesta annua di gas naturale liquefatto nel bacino d'utenza dell'impianto cagliaritano delineata dagli studi preliminari è di 35 milioni di metri cubi.

Porto canale. Chiusa l'istruttoria all'Ambiente, ora manca il sigillo della Regione

Rigassificatore, c'è il sì del Ministero: iter quasi concluso



Il sigillo della Regione
L'Authority di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha dato il suo benestare al progetto di Sardinia Lng. Il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ha chiuso "favorevolmente" l'istruttoria procedimentale. L'impianto a regime garantirà all'area 12 milioni di metri cubi di gas naturale liquefatto e servirà principalmente l'area industriale e metropolitana con un'attenzione anche alle altre parti dell'Isola. La richiesta annua di gas naturale liquefatto nel bacino d'utenza dell'impianto cagliaritano delineata dagli studi preliminari è di 35 milioni di metri cubi.

Procura. Incontro chiuso dal sindaco

Inchiesta sui locali Mm, Truzzu sentito dal pm



Il sindaco
L'Authority di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha dato il suo benestare al progetto di Sardinia Lng. Il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ha chiuso "favorevolmente" l'istruttoria procedimentale. L'impianto a regime garantirà all'area 12 milioni di metri cubi di gas naturale liquefatto e servirà principalmente l'area industriale e metropolitana con un'attenzione anche alle altre parti dell'Isola. La richiesta annua di gas naturale liquefatto nel bacino d'utenza dell'impianto cagliaritano delineata dagli studi preliminari è di 35 milioni di metri cubi.

PRIMO PIANO



di Giuseppe Centore

Cagliari Prende corpo il progetto di Ep Produzione per il futuro sito di Fiume Santo. Secondo i piani della multinazionale del magnate ceco Daniel Kretinsky nel sito e nelle aree prospicienti il porto industriale si potrà installare un parco fotovoltaico galleggiante da 40 megawatt e un sistema di stoccaggio di batterie elettrochimiche da 100 megawatt. Due giorni fa è stata depositata la richiesta al ministero per la sicurezza energetica per l'installazione del parco

Due giorni fa è stata depositata la richiesta al ministero per l'installazione del nuovo impianto

fotovoltaico, al di fuori della diga foranea del porto industriale. Il parco, naturalmente galleggiante e ancorato ai fondali con innovative tecniche, avrebbe una estensione di una trentina di ettari. Il progetto prevede anche il collegamento del parco fotovoltaico alla sottostazione di Cabu Aspru, a sua volta connessa alla rete nazionale. Il cavdotto avrà una estensione di una decina di chilometri.

Secondo i promotori, che hanno presentato il progetto con tutti gli allegati per la valutazione da parte della commissione nazionale Via-Pnrr, l'impianto flottante off-shore, unito a sistemi di stoccaggio e conservazione dell'energia, rappresenta un unicum nel panorama nazionale, espressamente finanziabili dal Pnrr.

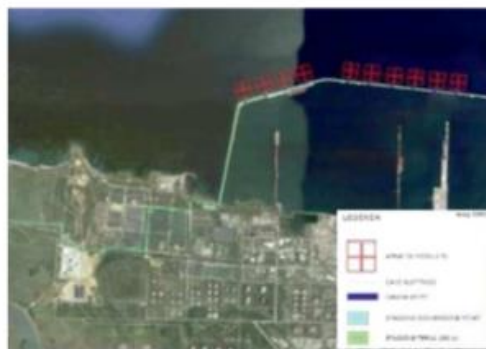
La differenza sta nella localizzazione dei pannelli, sino a ieri collocati in laghi artificiali o bacini idroelettrici, cioè quelle defilate come acque calme. Qui la novità è



Prende corpo il progetto di Ep Produzione per il futuro del sito industriale di Fiume Santo e lo stoccaggio di batterie da 100 megawatt

Pannelli fotovoltaici galleggianti nel mare davanti a Porto Torres

Nella foto in alto un'immagine dei più grandi parchi fotovoltaici galleggianti europei. Si trova in un bacino artificiale di Aiqueva in Portogallo ed è formato da 12 mila pannelli



data da piattaforme galleggianti modulari e flessibili, progettate e realizzate per resistere alle intemperie naturali, corrosione marina e a condizioni meteo anche severe: vento e onde. È questo il primo progetto del genere nel nostro paese. In Europa altri analoghi sono in bacini artificiali e laghi montani. In Italia impianti del genere sono in fase di realiz-

zazione in Emilia-Romagna e in Trentino. Secondo i tecnici i vantaggi derivanti dall'impiego del fotovoltaico flottante, rispetto al fotovoltaico a terra o in copertura, si possono riassumere in una maggior resa, nel contenimento dell'evaporazione, nei ridotti tempi di installazione, nei minori costi di manutenzione, nella maggior

La mappa dei pannelli fotovoltaici galleggianti davanti alla diga foranea davanti al porto industriale di Porto Torres

vandalici e nella minore sollecitazione meccanica delle strutture. In Olanda, nel nord est del paese, la tedesca BayWa, azienda costruttrice di componenti per pannelli fotovoltaici e una delle aziende leader a livello mondiale, ha realizzato il più grande impianto europeo grazie con tecnologia a doppia campata. L'impianto è formato da 15 isole, di circa 140 metri di diametro, equipaggiate con oltre 73 mila moduli che formano un arcipelago fotovoltaico galleggiante. Ma la poca carenza di sole garantisce una potenza massima di 27 megawatt. Qui con una estensione minore si garantisce una potenza maggiore.

Ep avrebbe presentato progetti con al loro interno alternative sia di localizzazione, in pratica dentro o fuori la diga foranea, che di tipologia di ancoraggio, previsti con pali o con catene.

Solo dalle prossime settimane si avvierà la verifica della documentazione, prima di passare ad una prima approvazione.

Idrogeno Bando regionale da 21 milioni

Anche la Sardegna è pronta per finanziare i progetti all'idrogeno. Lo ha fatto con un bando di 21 milioni destinati alla realizzazione di impianti di produzione di idrogeno rinnovabile in aree industriali dismesse, per la costituzione di Hydrogen Valley, da finanziare nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). La pubblicazione del bando di selezione segue la deliberazione della Giunta del 17 gennaio. «La Giunta regionale - afferma l'assessore dell'Industria, Anita Pili - ha scelto di affrontare la strada della transizione energetica con grandi investimenti sull'energia pulita. Con questo bando diamo la possibilità anche alle imprese di innovarsi e diventare protagoniste di questo fondamentale processo di diversificazione delle fonti energetiche».

Il sindaco Mulas: «Piano da valutare»

Per il primo cittadino potrebbe essere incompatibile con il parco dell'Asinara



Massimo Mulas sindaco di Porto Torres

di **Cavino Masia**

Porto Torres Il sindaco Massimo Mulas non si vuole esprimere sul progetto del parco fotovoltaico off-shore presentato dalla Ep Fiume Santo. Prima sarà necessaria un'analisi approfondita. Resta, comunque, il tempo per alcune considerazioni generali su una struttura che dovrebbe nascere poco lontano dal molo industriale di Porto Torres. Un ragionamento, quello del primo cittadino, riassumibile in tre punti: «Il nostro territorio è già infrastrutturato dal punto di vista

industriale e merita investimenti duraturi e produttivi, non può essere considerato solo uno spazio da riempire di parchi eolici e fotovoltaici. Siamo stanchi di ricevere proposte di chi ci vende comici senza il quadro dentro». Qualsiasi progetto, poi, dovrà fare i conti con il contesto: «L'area sorge a due passi dal litorale di Fiumesanto e di fronte al Parco dell'Asinara, che è la nostra principale risorsa ambientale e paesaggistica. Valuteremo se questo piano è compatibile con queste ricchezze». Infine, il sindaco parla di Parr: «Non

Una veduta di Porto Torres dalla zona di Fiume Santo

bisogna fare progetti solo perché ci sono i soldi - conclude Mulas - ma se rispondono a una reale esigenza del territorio. Questa valutazione andrà fatta in questo caso». Nel mese scorso la ditta Ge.Co aveva avviato il monitoraggio dei fondali marini poco dopo la diga foranea, su concessione della Capitaneria, per verificare l'eventuale presenza di praterie di posidonia e, per questo motivo, escludendo l'immersione di personale. Sul progetto sperimentale avviato da Ep Fiume Santo non c'erano state dichiarazioni politiche o sin-



dacati, in un momento in cui le attenzioni erano concentrate sulla vertenza della Chimica Verde e sulla convocazione della cabina di regia da parte del presidente Christian Sol-

nas. L'iniziativa della multinazionale ceca fa comunque parte di un progetto più ampio di riconversione della termocentrale, in previsione della decarbonizzazione.

Saipem vuole allargarsi ad Arbatax

Il gruppo ha chiesto un prolungamento della concessione e nuovi spazi per il suo cantiere Intermare. A Cagliari anche Grendi punta a estendere i confini del terminal MITO

di Francesco Bottino

Saipem sembra intenzionata a consolidare, ed anzi espandere, l'attività del suo cantiere Intermare di Arbatax, dove vengono realizzati manufatti destinati principalmente ad installazioni offshore.

Il gruppo ha infatti formulato presso l'Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sardegna un'istanza – [pubblicata in Gazzetta Ufficiale Europea](#) – di rinnovo della concessione attualmente detenuta (rilasciata a marzo 2006) su un'area scoperta di 122.580 metri quadrati nel porto di Arbatax per ulteriori 14 anni.

Contestualmente, a dimostrazione della volontà di incrementare le attività del sito, Saipem ha anche previsto un'espansione del suo compendio, chiedendo di potervi anettere: 3.826 mq di superficie scoperta nel retro Banchina Sud di Arbatax; 8.197 mq di area scoperta, facenti parte della Banchina Sud; 16.481 mq di specchio acqueo prospiciente la Banchina Sud.

Nel frattempo, [sulla Gazzetta Ufficiale Europea](#) è comparso anche l'istanza – per la verità formalizzata già a maggio 2022 – del gruppo Grendi, che chiede all'AdSP guidata da Deiana spazi aggiuntivi nel porto canale di Cagliari [per ingrandire il terminal MITO](#).

Il gruppo genovese, tramite la controllata Mediterranean Intermodal Terminal Operator (MITO), detiene già una concessione – su spazi [ex CICT \(Cagliari International Container Terminal\)](#) – su una banchina di 350 metri e su un piazzale retrostante di 84.500 metri quadrati, con scadenza nel luglio 2025.

Ora, però, Grendi ha chiesto una variazione di questo titolo concessorio, "al fine di occupare ulteriori 270 metri di banchina e



circa 61.000 mq di piazzale retrostante da adibire alle medesime attività". Per quanto concerne – si legge nel documento – "la restante superficie di 8.000 ubicati nelle aree retrostanti, oggetto di richiesta di consegna da parte del Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari, su cui insistono alcune strutture destinate a magazzino ricambi, un'officina mezzi meccanici ed una struttura per lavaggio mezzi, da destinare ad assistenza tecnica per i propri mezzi e di altri operatori economici svolgenti la propria attività presso il Porto Canale, le stesse verranno assentite in concessione demaniale marittima solamente in caso del raggiungimento di un accordo in tal senso con il citato Consorzio".

Nuovi impieghi in Nord Europa per le unità offshore di Eneti

La controllata Seajacks UK ha firmato due contratti e ottenuto il prolungamento di diversi noleggi già in essere, con rate in crescita

Eneti – la società nata dalle 'ceneri' di Scorpio Bulker e oggi focalizzata sui servizi all'industria dell'eolico offshore – ha annunciato che la sua controllata Seajacks UK Limited ha firmato due nuovi contratti in Europa nordoccidentale per una delle sue navi



di categoria NG2500 per impieghi rispettivamente di 75 e 102 giorni. Questi nuovi incarichi genereranno 5,7 milioni e 7,1 milioni di dollari di ricavi nel corso del 2023.

Parallelamente, Seajacks ha negoziato anche l'estensione di un contratto già in essere per un'altra delle sue unità NG2500, da cui verranno generati ulteriori ricavi per 2,9 milioni di euro.

Infine, la shipping company britannica ha definito un'altra estensione, questa volta per quanto riguarda il contratto di noleggio della sua offshore wind installation vessel di classe NG14000X, che porterà nelle casse di Seajacks altri 2,6 milioni di euro di ricavi nel corso dell'anno.

"L'incremento dei noli ottenuto per i nuovi contratti relativi alle nostre unità di classe NG2500 – ha dichiarato Emanuele Lauro, Presidente e CEO di Eneti – riflette la crescita della domanda per questo tipo di navi e l'evoluzione del loro mercato, che prima era solo stagionale mentre ora offre opportunità di impiego durante tutto l'anno".

Uiltrasporti Sardegna invoca un modello di continuità territoriale marittima

Il sindacato ha voluto esprimere la propria preoccupazione per il generale ridimensionamento dei fondi e, nello specifico, per la sostenibilità della tratta Civitavecchia - Arbatax - Cagliari



“Chiediamo che la Regione Sardegna e i rappresentanti del territorio vengano ascoltati e che si cerchi un modello di continuità territoriale marittima che possa soddisfare non solo le esigenze del trasporto passeggeri ma anche quelle del trasporto merci”. Lo afferma il segretario generale della Uiltrasporti Sardegna, William Zonca, mediante una nota stampa attraverso la quale vuole esprimere forte preoccupazione per il ridimensionamento dei fondi messi a disposizione per la continuità territoriale marittima e soprattutto per la sostenibilità della tratta Civitavecchia Arbatax Cagliari.

“Siamo molto preoccupati perché riteniamo che quella sia una tratta fondamentale per lo sviluppo del territorio e per il diritto alla mobilità dei sardi. Il porto di Arbatax deve garantire tutto l'anno quel traffico di merci tra l'Ogliastra e la Penisola”, spiega ancora il sindacalista.

Per questo la Uiltrasporti propone di sovvenzionare per tutto l'anno la tratta merci dal porto di Arbatax verso la Penisola, pensando anche a un porto di destinazione diverso da Civitavecchia (una alternativa potrebbe essere un polo logistico come quello di Livorno).

Il sindacato propone di utilizzare le sovvenzioni sia per la tratta passeggeri Cagliari-Civitavecchia che sicuramente

ha un bacino di utenza maggiore e economicamente più sostenibile sia per la tratta merci sullo scalo di Arbatax per la penisola, evidenziando le grandi prospettive di sviluppo e di occupazione, visto anche il polo industriale presente nel porto ogliastrino.

Secondo la Uiltrasporti sarda il collegamento diretto tra l'Ogliastra e la Penisola deve essere, dunque, inquadrato all'interno di un ragionamento più ampio sulla continuità territoriale marittima dell'intera Sardegna.

Essendo la gestione della continuità in capo al Governo, il sindacato chiede che la Regione e coloro che rappresentano il territorio vengano ascoltati per cercare un modello che coniughi non solo le esigenze del trasporto passeggeri ma anche quelle del trasporto merci vitale per lo sviluppo dei territori.

“Ciò significa che le risorse non devono essere ridimensionate, ma ridistribuite in modo diverso con una forte sovvenzione sulla tratta merci per Arbatax che deve essere garantita costantemente, e per il collegamento passeggeri su Cagliari. Questa soluzione può essere percorsa in alternativa a quanto oggi asserito dagli armatori, rispetto alla sostenibilità economica delle tratte”, conclude infine William Zonca.

L'AdSP del Mar di Sardegna vede i traffici riallinearsi al periodo pre-pandemia

I passeggeri sono in crescita, la crisi energetica si fa sentire e il volume delle merci ancora non recupera appieno rispetto al passato, ma il consuntivo finale può lasciare ben sperare per l'immediato futuro

Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo-ucraino. L'orizzonte dei mercati del mondo dei trasporti, ormai si sa, è piuttosto nebuloso ed è sempre bene essere pronti a rivedere le proprie priorità e la propria metodologia di lavoro in base a quello che il convulso scenario geopolitico determina; in questo senso non si può che valutare positivamente il consuntivo dei porti di sistema sardi che, nonostante tutto, continuano ad avere numeri all'altezza della propria storia e della propria operatività.

Sono, infatti, numeri che segnano un totale riallineamento - e in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 - quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna.

A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri, per un +21% sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine).

Un trend che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un +0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo - meno 27 per cento - su

quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a -40%). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia-Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10% rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa.

Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma anco-



ra al di sotto dei risultati del 2019 (-50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio.

Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) e una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfu-

se liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un +1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un +26% ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022-2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un -11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo-ucraino.

Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUS), con un 68% di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019.

“I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti. Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi e operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022”, dichiara Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, che non accantona le cautele del caso, ma sa che gli scali della sua authority devono comunque guardare con fiducia alle sfide nuove sfide che matureranno durante l'anno appena iniziato: “Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo-ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment”.

F.N.

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Diff % 21 -22 | Diff % 19 -22 |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|---------------|---------------|
| Passeggeri | 4.991.759 | 2.964.774 | 4.083.307 | 4.992.984 | +22,28% | +0,02% |
| Passeggeri isole minori | 1.133.612 | 492.151 | 684.505 | 825.864 | +20,65% | -27,15% |
| Crociéristi | 441.958 | 6.908 | 57.371 | 220.595 | +284,51% | -50,09% |
| Contenitori TEUS | 35.354 | 10.562 | 32.462 | 54.650 | +68,35% | +54,58% |
| Rinfuse liquide | 27.873.750 | 22.603.280 | 25.724.727 | 26.037.055 | +1,21% | -6,59% |
| Rinfuse solide | 4.098.151 | 4.169.146 | 4.425.995 | 5.588.956 | +26,28% | +36,38% |
| Merci varie su gommato | 14.296.829 | 11.589.998 | 13.797.724 | 12.219.981 | -11,43% | -14,53% |
| Tonnellate Totali | 46.268.730 | 38.362.424 | 43.948.446 | 43.845.992 | -0,23% | -5,24% |

La Maestosa vince la causa al Tar

Il titolare della ruota panoramica non pagherà 100mila euro

Giandomenico Mele Olbia Il Tar della Sardegna ha accolto definitivamente il ricorso della ditta individuale Kevin Lupetti, titolare della "Maestosa", la ruota panoramica attrazione turistica di Olbia, per la sospensione dell'efficacia dell'ordine di pagamento di oltre 100mila euro, pretese dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, per l'occupazione e l'uso di aree, per complessivi 1.159 metri quadri, al fine di "posizionare una ruota panoramica, fronte Museo archeologico". La ditta Kevin Lupetti, titolare della concessione demaniale, non dovrà mai più pagare le cifre contestate. Il Tar si è pronunciato nel merito, dopo aver in precedenza sospeso l'efficacia dell'atto impugnato, ritenendo che sussistesse il presupposto del periculum in mora, alla luce dell'obiettiva rilevanza della somma richiesta al ricorrente e dell'attuale contesto economico di riferimento. Lo scontro tra i titolari della concessione demaniale per la "Maestosa", la ditta individuale Kevin Lupetti, e l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, in qualità di concessionaria, si era spostato davanti al Tar, con la ditta che chiedeva l'annullamento, previa adozione delle opportune misure cautelari, della nota del 15 dicembre 2021, a firma del responsabile della Direzione valorizzazione del Patrimonio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, avente ad oggetto la "Richiesta canone 2021, concessione demaniale marittima n. 29/2020 per la durata di 4 anni". L'Autorità di sistema portuale, dunque, chiedeva alla Lupetti il pagamento della somma di circa 100mila euro per l'occupazione e l'uso di aree, per complessivi 1.159 metri quadri, al fine di "posizionare una ruota panoramica, fronte Museo Archeologico". Da parte sua la ditta titolare della concessione aveva presentato una richiesta di riduzione/esonero del pagamento dei canoni di concessione per un periodo che andava dal 9 marzo 2020 al 15 maggio 2021. Più di 12 mesi durante i quali si sono avuti gli effetti del Covid su incassi e attività. Una riduzione dei canoni concessori causa emergenza Covid-19 su cui si è aperta una battaglia giudiziaria, dopo che la "Kevin Lupetti" nel novembre del 2019 aveva visto il via libera da parte dell'AdSp per una concessione quadriennale. Il fatto il pagamento era richiesto dall'Autorità portuale per l'occupazione dell'area della ruota panoramica Ora il Tar si è pronunciato nel merito accogliendo la richiesta di Lupetti.



Olbia. Al Costa Smeralda e all'Isola Bianca oltre sei milioni di passeggeri, un record storico

Idili (Cisl): «Il nostro aeroporto è un'eccellenza ma dobbiamo fare sistema»

Navi e aerei, scali da primato

Sei milioni di passeggeri (e spiccioli) sono passati nel 2022 per il porto Isola Bianca e l'aeroporto Costa Smeralda: un record storico che consolida il ruolo della città come porta privilegiata della Sardegna per i turisti. Lo dicono i numeri dello scalo marittimo che si conferma il primo in Italia per traffico sui traghetti passeggeri (escluse le rotte locali) e di quello aereo che in luglio e agosto è il più trafficato dell'Isola. Numeri, questi ultimi, che almeno sotto l'aspetto economico riescono a bilanciare l'handicap della stagionalità. Navi e aerei. Lo scalo aereo nel 2022 ha superato in corsa anche un anno brillante come il 2019 pre pandemia raggiungendo per la prima volta la quota di tre milioni di passeggeri. Ma c'è un aspetto che l'era Covid sembra aver mutato ed è la provenienza dei passeggeri. Il Costa Smeralda resta lo scalo più internazionale della Sardegna ma segna ancora un meno 20 per cento sui passeggeri provenienti dall'estero rispetto al livello del 2019, colmato però da un importante exploit sui nazionali. Ed è in lieve crescita anche il traffico dei ricchissimi, i passeggeri che sbarcano all'Aviazione generale che già lo scorso anno erano tornati quasi in linea col pre pandemia. Anche se la mancanza dei russi si è fatta sentire, fa notare Mirko Idili, segretario della Cisl Gallura: «In percentuale erano pochi ma altospesanti e, sotto quel profilo, non sono stati sostituiti da nessuno. E si può notare anche adesso, nel periodo in cui di solito iniziavano i lavori nelle ville». Sul fronte del trasporto marittimo, all'Isola Bianca il movimento dei viaggiatori è in netto aumento rispetto al 2021 e ha quasi raggiunto quello del 2019 che era stato un anno particolarmente felice. Resta invece lontano il dato di tre anni fa per i crocieristi, un segmento che ripartiva da zero e che ha comunque riavviato i motori con oltre cinquantamila presenze. Le prospettive. Un anno da festeggiare? Sì, ma senza sedersi troppo sugli allori. È la valutazione generale del segretario della Cisl Gallura. «Bisogna imparare a lavorare in una logica di sistema», sostiene Idili: «Se non ci sarà la capacità di mettere a sistema i nostri aeroporti, come avviene in altre realtà, mortifichiamo un potenziale enorme». Ad iniziare dalla stagionalità: «Non si vuole affrontare il nodo della ct 2, non basta la continuità con Roma e Milano. Con il clima che abbiamo avuto quest'inverno, tutti i proprietari di seconde case delle regioni del Nord sarebbero venuti più spesso». L'ombra, rispetto a tanta luce, è la mancanza di programmazione. «Siamo in ritardo e come ogni anno si spera di incrementare le presenze lasciando l'iniziativa alle compagnie private», conclude Idili: «Siamo fortunati perché l'aeroporto di Olbia è un'eccellenza e in Gallura c'è un know how di altissimo livello ma se vogliamo crescere e vincere una sfida che riguarda tutti bisogna lavorare sulla destinazione Sardegna». Caterina De Roberto



Check-up gratuiti nell'ambulatorio mobile della Croce Rossa

L'iniziativa. Trecento prestazioni a gennaio, la presidente: «Continueremo»

Check up gratuiti con esiti immediati, dalla misurazione della pressione arteriosa al controllo del colesterolo, fino (in alcuni casi) all'ecodopler. Sono questi alcuni degli interventi effettuati all'interno del piccolo "ospedale" mobile della Croce Rossa di Cagliari che nell'ultimo mese, in diversi comuni della Città metropolitana e del Sulcis, ha girato con l'obiettivo di fare prevenzione. Il progetto si chiama "Diritto alla Salute" e mira a rispondere al crescente bisogno di fornire sostegno socio-sanitario delle fasce più fragili della popolazione. «Si tratta di una rete che aiuta e ha l'obiettivo di informare e sensibilizzare sull'importanza della prevenzione delle malattie cardiovascolari», spiega la presidente di Cri Cagliari Fernanda Loche. «Fanno parte dei compiti della Croce Rossa Tutela della salute, prevenire le malattie, per un benessere sia fisico che mentale», aggiunge. A gennaio il piccolo ambulatorio mobile ha girato a Cagliari (a Marina Piccola), Carbonia, Monserrato, Serrenti, Soleminis, Selargius, fino alla chiusura di domenica scorsa, ancora a Cagliari a Su Siccu. Le giornate sono state organizzate dalla Cri, con il patrocinio delle amministrazioni comunali ospitanti. Ma «un grazie va anche, per gli spazi messi a disposizione, all'Autorità portuale e allo Yacht Club Cagliari», spiega ancora la presidente, «ma soprattutto, un grazie va ai volontari sanitari e non, che hanno dedicato il loro tempo a questa importante iniziativa», aggiunge. E poi conclude: «Con il nostro ambulatorio continueremo a essere presenti con altre iniziative che verranno programmate, sempre con l'obiettivo di essere vicini ai cittadini e di supporto alla sanità pubblica per la tutela della salute». Ma. Mad.

