

Porti e aeroporti, record di passeggeri tra luglio e agosto

Dal 1 luglio al 30 agosto il traffico complessivo (arrivi e partenze) nei tre aeroporti e nei quattro porti della Sardegna ha raggiunto la cifra di 5.401.295 passeggeri; nello stesso periodo di riferimento, nel 2022 erano 5.337.037, mentre nel 2019 si sono fermati a 5.191.285. Anche gli arrivi non sono mai stati in numero così elevato: dal 1 luglio al 30 agosto 2023 i passeggeri sbarcati negli scali portuali e aeroportuali dell'Isola sono stati complessivamente 2.738.835; nel 2022 erano 2.597.022 e nel 2019 sono stati 2.626.901. I numeri sono stati forniti dalla Regione. Nel periodo luglio-agosto 2023, il traffico dell'aeroporto di Cagliari ha raggiunto la cifra di 1.189.583 passeggeri (40.149 in più rispetto all'analogo periodo 2022 e 16.799 rispetto al 2019). Gli arrivi di luglio e agosto 2023 al Mario Mamei sono stati 599.842 (19.593 in più rispetto al 2022 e 10.951 rispetto al 2019). Nell'aeroporto di Olbia, il traffico complessivo luglio-agosto 2023 è stato pari a 1.390.397 passeggeri. Ad Alghero di 420.408 viaggiatori. Nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci, nel periodo luglio-agosto 2023 si è registrato un traffico complessivo (arrivi più partenze) di 2.422.907 passeggeri (17.908 in più rispetto al 2022 e 38.116 in più rispetto al 2019). I viaggiatori sbarcati a luglio-agosto 2023 sono stati (sempre con riferimento ai quattro scali portuali) 1.240.774 (8.117 in più rispetto al 2022 e 19.139 in più rispetto al 2019). «Ancora una volta i dati del traffico passeggeri e i volumi degli arrivi in Sardegna, nei due mesi di punta della stagione turistica, certificano un risultato mai ottenuto prima», ha dichiarato l'assessore regionale dei Trasporti, Antonio Moro, «superiore non soltanto allo scorso anno, ma anche a quello della stagione 2019».



«Dragaggio della banchina est per rendere il porto funzionale»

«Subito il dragaggio della banchina est per separare il traffico commerciale da quello passeggeri». È il parere del Consiglio comunale di Portoscuso, convocato dal sindaco Ignazio Atzori, approvato all'unanimità, a proposito del futuro dello scalo industriale, in particolare sul destino della banchina est, nata per accogliere il traffico commerciale e liberare l'imbarco dei traghetti dalla convivenza forzata con materie prime industriali. Nel documento, che ribadisce il no alla nave gasiera all'interno del porto e «nessuna contrarietà ad una possibile iniziativa di cantieristica nautica a Portovesme», il Consiglio comunale chiama in causa l'Autorità di Sistema Portuale, il Consorzio e il ministero dell'Ambiente chiedendo «di attivarsi celermente per l'avvio delle operazioni di dragaggio del porto industriale per consentire il riavvio e lo sviluppo di importanti realtà industriali insediate a Portovesme», sollecitando inoltre l'utilizzo prioritario della banchina Est per il traffico industriale. Il 18 agosto scorso, in occasione dei forti venti da sud, il Comune ha segnalato alla Capitaneria le lamentele dei bagnanti della spiaggia di Portovesme per la ricaduta delle polveri dei materiali in transito, carbone o galena secondo la segnalazione del Comune. Altro documento approvato dal Consiglio riguarda l'Area 5 dell'Enel che, secondo l'assemblea, deve essere bonificata con un nuovo progetto che comporti la rimozione dei rifiuti, non con un deposito confinato degli stessi residui. Antonella Pani



Dentro lo zaino le conchiglie rubate al Poetto

Una giovane coppia di crocieristi tedeschi, con due bambini appresso, è stata scoperta in possesso di circa un chilo di ciottoli e conchiglie raccolte durante un'escursione nella spiaggia del Poetto. I due sono fermati dagli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare durante i controlli ai crocieristi in rientro dalle escursioni dalla nave Mein Schiff 2. I due turisti avevano conservato il tutto in due sacchetti di plastica all'interno di uno zaino. Pare che si siano giustificati dicendo che non sapevano fosse proibito raccogliere conchiglie e ciottoli. La coppia è stata comunque segnalata alla Guardia di Finanza e dovrà pagare una salata sanzione. Da quanto si è appreso i turisti, dopo essere sbarcati dalla nave da crociera e aver visitato il centro della città, hanno deciso di fare tappa anche al Poetto per godere di una giornata di mare. Qui, insieme ai bimbi, hanno raccolto i ciottoli e le conchiglie, che hanno poi infilato in due sacchetti. Al loro rientro in porto però, prima di imbarcarsi sulla Mein Schiff 2, sono incappati nel controllo da parte degli addetti alla sicurezza dell'Autorità portuale. Conchiglie e ciottoli sono stati sequestrati e verranno riportati nella spiaggia. Quello di ieri è solo uno dei diversi casi di furto ai danni delle spiagge sarde registrati e sventati durante il controesodo dai porti di Olbia e Porto Torres. Ma si tratta di uno dei primi casi nei quali i responsabili sono crocieristi.



la Repubblica

Cagliari, depredata spiaggia Poetto, stavolta sono crocieristi. Fermati con 1 kg di conchiglie e ciottoli

Sorpresi dall'autorità del sistema portuale del capoluogo sardo. I due giovani tedeschi avevano nascosto il maltolto in due sacchetti. Uno dei primi casi che coinvolgono ospiti delle grandi navi vacanza

Una giovane coppia di crocieristi tedeschi, con due bambini, sono stati trovati in possesso di circa un chilo di ciottoli e conchiglie trafugate durante un'escursione nella spiaggia del Poetto. I due sono fermati dagli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare durante i controlli ai crocieristi in rientro dalle escursioni dalla Nave Mein Schiff 2 di TUI Cruises. I due turisti avevano conservato il tutto in due sacchetti di plastica all'interno di uno zaino. La coppia è stata segnalata alla Guardia di Finanza. Quello odierno si aggiunge ai diversi casi di furto ai danni delle spiagge sarde registrati e sventati durante il controesodo dai porti di Olbia e Porto Torres. Ma si tratta di uno dei primi casi nei quali i responsabili sono crocieristi.

Cagliari, croceristi col gusto della furbizia: rubavano ciottoli e conchiglie, scoperti al porto

Questo pomeriggio, nel porto di Cagliari, durante i controlli ai crocieristi in rientro dalle escursioni dalla Nave Mein Schiff 2, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una giovane coppia di tedeschi, con due bambini. Cagliari, croceristi col gusto della furbizia: rubavano ciottoli e conchiglie, scoperti al porto. Questo pomeriggio, nel porto di Cagliari, durante i controlli ai crocieristi in rientro dalle escursioni dalla Nave Mein Schiff 2, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una giovane coppia di tedeschi, con due bambini, con al seguito circa un chilo di ciottoli e conchiglie. I crocieristi, che rientravano da un'escursione indipendente nella spiaggia del Poetto, avevano conservato il tutto in due sacchetti di plastica all'interno di uno zaino. La coppia è stata segnalata alla Guardia di Finanza per le relative attività di competenza. Quello odierno si aggiunge ai diversi casi di furto ai danni delle spiagge sarde registrati e sventati durante il controesodo dai porti di Olbia e Porto Torres.



Crocieristi portano via dal Poetto un chilo di conchiglie, fermati sulla nave

CAGLIARI. Questo pomeriggio, al porto di Cagliari, durante i controlli ai crocieristi che rientravano sulla nave Mein Schiff 2 dopo le escursioni della giornata, gli agenti della security dell'autorità portuale hanno fermato una giovane coppia di tedeschi, con due bambini, con al seguito circa un chilo di ciottoli e conchiglie. I crocieristi, che rientravano dalla spiaggia del Poetto, avevano conservato il tutto in due sacchetti di plastica all'interno di uno zaino. La coppia è stata segnalata alla Guardia di Finanza. Quello odierno si aggiunge ai diversi casi di furto ai danni delle spiagge sarde registrati e sventati durante il controesodo dai porti di Olbia e Porto Torres.

Cagliari, nello zaino un chilo di ciottoli e conchiglie rubati al Poetto: nei guai coppia di crocieristi

I turisti tedeschi, con due bambini al seguito, stavano cercando di portare via il solito vietatissimo "souvenir"

Ancora furti di sabbia e conchiglie in Sardegna. Dopo i casi di Olbia e Porto Torres, nel pomeriggio nel porto di Cagliari, durante i controlli ai crocieristi in rientro dalle escursioni dalla Nave Mein Schiff 2, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una giovane coppia di tedeschi, con due bambini, con al seguito circa un chilo di ciottoli e conchiglie. I crocieristi, che tornavano da una passeggiata nella spiaggia del Poetto, avevano conservato il tutto in due sacchetti di plastica all'interno di uno zaino. La coppia è stata segnalata alla Guardia di Finanza.

Ronde al caldo e box rovente: protesta al porto

Vertenza. L'Ugl attacca sulle condizioni di lavoro delle guardie giurate della Coopservice

Ronde a piedi nelle ore più calde della giornata e lunghi turni di guardia nel box senza aria condizionata che serve come postazione di controllo nei pressi dell'attracco delle navi da crociera. Sono alcuni dei punti evidenziati dal sindacato Ugl sulle condizioni di lavoro delle guardie giurate in servizio al porto. «Un contenzioso che si protrae ormai da mesi con la società di Vigilanza Coopservice, titolare dell'appalto di sorveglianza armata», scrivono i rappresentanti dei lavoratori. «La Ugl ha evidenziato più volte all'azienda alcune criticità che devono essere risolte per consentire il prosieguo delle attività nel rispetto delle regole, tra le quali il mancato riconoscimento dell'indennità per chi svolge servizio di controllo per le quali è stato necessario effettuare un corso per il corretto utilizzo e le tecniche di sicurezza con le apparecchiature radiogene». Ma il sindacato sottolinea anche «l'ulteriore criticità del servizio di ronda da effettuarsi nelle ore più critiche della giornata in cui i lavoratori devono attraversare circa 3 chilometri a piedi senza avere a disposizione un vestiario adeguato o un mezzo che li protegga dal calore, per poi ritornare alla base», così come il «servizio di vigilanza presso le navi da crociera, con un box privo di aria condizionata o qualsiasi strumento per il refrigerio». Una situazione che – conclude il sindacato – «non tiene minimamente conto delle recenti indicazioni dell'Ispettorato nazionale del Lavoro sulla prevenzione dei danni da calore».





UGL Sicurezza Civile: date la giusta considerazione alle Guardie Giurate del Porto di Cagliari

(AGENPARL) - ven 01 settembre 2023 Estate calda per le Guardie Giurate del Porto di Cagliari, e a far salire le temperature ci sarebbe un contenzioso che si protrae ormai da mesi con la Società di Vigilanza COOPSERVICE, titolare dell'appalto di sorveglianza armata del Porto. La UGL ha evidenziato più volte all'azienda alcune criticità che devono essere risolte per consentire il prosieguo delle attività nel rispetto delle regole, tra le quali il mancato riconoscimento dell'indennità per chi svolge servizio di controllo per le quali è stato necessario effettuare un corso per il corretto utilizzo e le tecniche di sicurezza con le apparecchiature radiogene. Una ulteriore criticità riguarda il servizio di ronda da effettuarsi nelle ore più critiche della giornata in cui i lavoratori devono attraversare circa 3 km a piedi percorrendo l'asfalto rovente del porto, senza avere a disposizione un vestiario adeguato o un mezzo che li protegga dal calore, per poi ritornare alla base. Servizio di vigilanza presso le navi da crociera, con un box privo di aria condizionata o qualsiasi strumento per il refrigerio. Una gestione che non tiene minimamente conto delle recenti indicazioni dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro sulla prevenzione dei danni da calore. Nonostante una prima apertura da parte dell'azienda, che avrebbe dovuto stilare un verbale di accordo per l'accoglimento delle istanze, ma che non è mai pervenuto a questa Organizzazione Sindacale, la questione è ulteriormente aggravata dalla leggerezza con cui la società di vigilanza dimostra di affrontare le segnalazioni dei lavoratori e del sindacato, i quali, viste le elevate temperature, stanno pensando di avviare la richiesta per l'apertura delle procedure di raffreddamento per porre rimedio ai problemi segnalati.

Cagliari, guardie giurate del porto in rivolta: “Chilometri a piedi sotto il sole e niente aria condizionata”

I trenta vigilantes della Coopservice protestano e sono pronti a fermarsi, paralizzando i controlli anche alle crociere: “Zero indennità per svolgere le ronde, non abbiamo nemmeno vestiti adeguati o un mezzo per proteggerci dal caldo”.

Estate rovente, nel vero senso della parola, per le guardie giurate del porto di Cagliari: a far salire le temperature ci sarebbe un contenzioso che si protrae ormai da mesi con la società di vigilanza Coopservice, titolare dell'appalto di sorveglianza armata del porto. È il segretario regionale dell'Ugl, Antonello Lecis, a snocciolare tutte le criticità: “C'è il mancato riconoscimento dell'indennità per chi svolge servizio di controllo per le quali è stato necessario effettuare un corso per il corretto utilizzo e le tecniche di sicurezza con le apparecchiature radiogene. Una ulteriore criticità riguarda il servizio di ronda da effettuarsi nelle ore più critiche della giornata in cui i lavoratori devono attraversare circa 3 chilometri a piedi percorrendo l'asfalto rovente del porto, senza avere a disposizione un vestiario adeguato o un mezzo che li protegga dal calore, per poi ritornare alla base. Servizio di vigilanza presso le navi da crociera, con un box privo di aria condizionata o qualsiasi strumento per il refrigerio. Una gestione”, attacca Lecis, che si fa portavoce dei trenta lavoratori, “che non tiene minimamente conto delle recenti indicazioni dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro sulla prevenzione dei danni da calore”. “Nonostante una prima apertura da parte dell'azienda, che avrebbe dovuto stilare un verbale di accordo per l'accoglimento delle istanze, ma che non è mai pervenuto a questa Organizzazione Sindacale, la questione è ulteriormente aggravata dalla leggerezza con cui la società di vigilanza dimostra di affrontare le segnalazioni dei lavoratori e del sindacato, i quali, viste le elevate temperature, stanno pensando di avviare la richiesta per l'apertura delle procedure di raffreddamento per porre rimedio ai problemi segnalati”.

Arbatax porto turistico sold out con una stagione quasi da record

Il direttore del Turismar: «Siamo soddisfatti perché continuiamo a crescere»

Lamberto Cugudda

La Turismar continua a centrare importanti traguardi nella gestione di porti turistici. È infatti di sua proprietà il porto turistico Turismar Marina di Arbatax, che dispone di un totale di circa 550 posti barca (fino a yacht di 60 metri), mentre ha in gestione, dall'ultima decade del mese di dicembre di quattro anni fa, quello di Porto Corallo, 400 posti barca (di dimensioni massime fino a 30 metri) nella costa di Villaputzu, nel Sarrabus. Secondo quanto riportato a inizio dello scorso mese da uno dei più importanti siti di recensioni di diportisti e appassionati, su 129 Marine dell'isola (considerati anche i piccoli pontili) il porto turistico Turismar di Arbatax si piazza 23esimo nella speciale classifica in base alle recensioni ottenute, mentre quello di Porto Corallo a Villaputzu si trova subito dopo nella speciale classifica. «Siamo soddisfatti - dice Franco Ammendola, direttore del Marina Turismar di Arbatax e amministratore di quello di Porto Corallo - perché continuiamo ad avanzare in questa speciale classifica in relazione all'accoglienza, ai servizi e ad altro. Da considerare il gran balzo in avanti compiuto dal Marina di Porto Corallo, che gestiamo da oltre tre anni e mezzo: nel giro di appena due anni è passato dall'ultimo posto, ovvero dal numero 129 della classifica, al 24esimo, scalando ben 105 posizioni. Ma anche il Marina Turismar di Arbatax regge molto bene. Ci sono tutti i presupposti per crescere ancora con entrambe le strutture portuali». Soddisfatto anche il sindaco di Villaputzu, Sandro Porcu, che il 5 agosto ha scritto un post su Facebook in cui diceva: «Il nostro porto è pieno, praticamente sold out, solo pochissimi posti barca sono liberi. Non accadeva da tantissimo tempo. Anche in uno dei principali siti di recensioni di diportisti e appassionati su 129 Marine dell'isola, quella di Porto Corallo si posiziona al 24esimo posto per recensioni estremamente positive sui servizi offerti, accoglienza, pulizia e decoro. Sino a qualche anno fa eravamo all'ultimo posto. Per noi, dopo tanti sforzi e sacrifici è una bellissima soddisfazione perché i risultati stanno arrivando e la condivido con l'ottima gestione del Marina, che sta facendo passi da gigante».



Il parco con vista sulla discarica: un mare di plastica davanti al "Nervi"

Bottiglie, piatti e cassette di plastica. Ma anche buste, scarti di materiale edile e tanti altri rifiuti che galleggiano nell'acqua a pochi passi dal porticciolo "Marina di Sant'Elmo" e del Padiglione "Nervi". Quella che arriva dalla Calata Mercedari, in una zona di competenza della Marina militare, è un'immagine di degrado e inquinamento che fa a pugni con le cartoline che è solito regalare il mare limpido e pulito del Golfo di Cagliari. Eppure, non lontano dalla passeggiata de Su Siccu e dal molo frequentato da pescatori e ciclisti, c'è una vera discarica a cielo aperto: «Tutto ciò che gettiamo via, torna inesorabilmente indietro», commentano alcuni passanti. «Non è un bel vedere», afferma Marco Fenu, che all'interno della Marina di Sant'Elmo gestisce il Bacan, «ora non so se questa discarica si sia creata negli ultimi giorni a causa delle correnti e del vento o se, purtroppo, ci sia da più tempo. Ma la sostanza non cambia, non è una bella immagine e bisogna intervenire». Storicamente tutta quell'area era una discarica a cielo aperto, che è stata bonificata quando è nato il porticciolo di Sant'Elmo. «Dove è sorto il porto, la zona era stata bonificata e il canale ripulito, infatti, oggi è ben tenuta. Quando si insediano gli operatori è più facile monitorare e preservare l'area». Nonostante questo piccolo scorcio di mare abbandonato e nascosto non sia di competenza del porticciolo, Fenu lancia una proposta: «Non dobbiamo girarci dall'altra parte, se la marina militare ci dà l'autorizzazione a entrare noi siamo pronti a ripulirla insieme ai volontari che vogliono darci una mano. Non solo mettiamo a disposizione il nostro locale, ma siamo anche disposti a smaltire i rifiuti a nostre spese». Francesca Melis



A "Schulte" nell'isola dopo la tappa a Istanbul

Arrivata a Cagliari la prima nave portacontainer attraverso il corridoio umanitario da Odessa

È approdata al porto canale di Cagliari, la nave portacontainer Joseph Schulte, battente bandiera di Hong Kong, la prima a lasciare il porto di Odessa e a utilizzare il nuovo «corridoio umanitario» annunciato nei giorni scorsi da Kiev, con l'obiettivo di facilitare le rotte marittime dopo che Mosca è uscita dall'accordo sul grano. Il cargo è partito dall'Ucraina il 16 agosto e, dopo avere toccato porto di Istanbul in Turchia il 24 agosto, è arrivata ieri a Cagliari. La nave portacontainer Joseph Schulte «si trovava nel porto di Odessa dal 23 febbraio del 2022» e «ha lasciato il faro di Vorontsov» per dirigersi verso il Bosforo con «più di 30 mila tonnellate di carico (2.114 container), tra cui prodotti alimentari», aveva sottolineato sui social il ministro delle Infrastrutture ucraino, Oleksandr Kubrakov, il giorno della partenza.



La scommessa delle Zes sarde: «Investimenti per 350 milioni»

Il commissario governativo Aldo Cadau traccia un bilancio dell'attività. Undici autorizzazioni già concesse, altre diciotto sono in arrivo

Cagliari Tempo di bilanci per la Zes Sardegna. Operativa da un anno, la Zona Economica Speciale voluta dalla legge del 2018 dovrebbe durare altri sei, prorogabili di ulteriori sette su richiesta della Regione. Ogni regione del sud ha la sua Zes, connessa direttamente, ma non esclusivamente, con le aree portuali. Hanno «rimesso in gioco» il mezzogiorno, come auspica Luca bianchi, direttore generale Svimez? Sicuramente stanno dando una spinta agli investimenti, anche in Sardegna. La radiografia La Zes sarda include 15 dei 377 comuni: Alghero, Assemini, Buddusò, Cagliari, Elmas, monti, Olbia, Oristano, Portoscuso, Porto Torres, Santa Giusta, Sarroch, Sassari, Tortoli e Uta. Ha una superficie complessiva di 2659 ettari e insiste sui consorzi industriali afferenti ai porti e all'aeroporto di Cagliari. Questa area non si può estendere ma si può modulare, cioè si può far uscire dalla Zes una area improduttiva e farne entrare una altra limitrofa, lasciando invariato il totale. Una operazione complessa che impegna molti enti e soggetti governativi, a cominciare dalla Agenzia delle Entrate. Chi usufruisce dei benefici della Zes da un lato si impegna a mantenere la sua attività, e il personale, per almeno dieci anni. Dall'altro ha il vantaggio di avere autorizzazioni uniche rapidissime, in Sardegna siamo sui 30 giorni globali per il solo documento necessario ad avviare tutta l'attività. A ciò si somma una riduzione del 50 per cento sulla imposta sui redditi, una tassazione agevolata per investimenti e profitti sino a 100 milioni e un credito di imposta per l'acquisto di macchinari, attrezzature e immobili per il 45 per cento sulle piccole imprese sino al 25 per cento sulle grandi. Un insieme di agevolazioni unico, e probabilmente irripetibile nel breve periodo. numeri Sulla Zes sarda insistono in teoria circa 600 imprese. Il dato va preso con beneficio di inventario perchè molte non sanno di essere nella Zes, anche a causa di situazioni improprie nate al momento del conferimento dei mappali delle aree interessate alla Agenzia delle entrate. «Il Consorzio Industriale dell'Ogliastra – ammette Aldo Cadau, commissario unico della Zes – ha aree di dubbia attribuzione, con mappali che non corrispondono ai dati. Rimettere mano a questo stato non è semplice». Sulle aree Zes della Sardegna, in tutte, sono state avviate richieste di insediamento e di investimenti per 350 milioni di euro. Dopo le Nuova Icom, che si insedierà nel porto Canale di Cagliari, sarà il turno di Lidl e di Ferretti e San Lorenzo, leader mondiali della nautica. In tutta la Zes sarda sono state a oggi concesse 11 autorizzazioni uniche, con una media di attesa di 28 giorni, altre cinque sono in via di istruttoria e tredici sono state presentate ma non ancora compiutamente esaminate. Il caso Nei giorni scorsi il consiglio comunale di Buddusò aveva protestato per l'esclusione dei terreni del paese dalla Zes. «Il Cipnes – ha detto il commissario Cadau – mi ha comunicato che le aree in discussione sono inutilizzabili per vincoli. Il mio ufficio ne prende atto». Modificare le aree Zes non è facile; servono diversi passaggi burocratici sino al decreto finale dello stesso presidente del Consiglio. «Andiamo avanti con quello che abbiamo, anche perchè la Zes non durerà in eterno. Al massimo vivrà per 14 anni. E ogni anno perso non sarà recuperabile». C'è un altro aspetto sottovalutato nell'isola. Ed è la dotazione finanziaria. In Italia le Zes hanno un solo fondo, finanziato ogni anno e comprendente anche altri strumenti simili come l'intervento "Resto al Sud". Si tratta di poco meno di un miliardo l'anno, che vale per tutte le Regioni, senza divisione territoriale. Quindi le Regioni virtuose che hanno investito in professionalità e competenze sono più avvantaggiate da quelle, la Calabria è il



fanalino di coda, che sulla Zes, oltre alle parole fanno poco. La Sardegna è attiva solo da un anno, in forte ritardo rispetto alle concorrenti più temibili, Sicilia, Campania e Puglia, che hanno un appeal maggiore. Gli esempi Irlanda e Polonia sono le due aree dove le Zes hanno ottenuto i maggiori risultati. Il caso della Polonia è interessante, perchè lì le Zes sono attive dal 1994 e scadranno al 2026. Ecco i suoi numeri. Dal 2018 al 2022 sono state concessi (il sistema incentivante è quasi simile) quasi duemila permessi per un valore di investimenti pari a 21,4 miliardi di euro, e la creazione di 40.830 posti di lavoro. Un originale orologio del ministero dell'economia polacco, nel suo sito, registra la frequenza degli investimenti nelle aree Zes, presenti in tutto il paese oggi: 48 euro al secondo. Sarà pur vero che il sistema economico polacco era molto arretrato, anche rispetto al sud, ma di certo la mole di finanziamenti riversati su tutto il paese è stata impressionante: solo per la Zes polacca si parla di oltre 300mila posti di lavoro creati e quasi altrettanto salvati. E la Zes è stato solo uno degli strumenti. «La Polonia e l'Irlanda sono esempi europei virtuosi – precisa Cadau – ma per come è strutturato il sistema Zes italiano le potenzialità sono enormi. L'unico elemento che merita una riflessione è la tempistica dei finanziamenti. Altrove i fondi nazionali per le incentivazioni Zes sono pluriennali. Gli imprenditori sanno che ci sarà certezza di ricevere le agevolazioni per tutto il tempo richiesto. Da noi i fondi sono annuali, stanziati di volta in volta. Ecco perchè la Sardegna deve correre. Per non farsi trovare impreparata quando il governo metterà in pratica la riforma delle Zes». I futuro Ma cosa diventeranno un domani, non lontano, le Zes? Secondo Luca Bianchi (Svimez) il ruolo abilitante delle Zes si declinerà in cinque punti: attrazione di investimenti esterni, regionalizzazione delle catene globali di valore, reshoring (anche se da noi sono poche le aziende che sono andate via e che possono "rientrare a casa"), rafforzamento della logistica mediterranea e sviluppo della transizione ambientale. Il Pnrr destina circa 630 milioni di euro agli interventi infrastrutturali legati alle Zes e alla logistica portuale, e oltre un miliardo ai porti del sud. Le aree Zes sarde rientrano tutte in questi interventi, ma serve altro. Secondo Bianchi sono due le priorità per massimizzare il potenziale delle Zes. La prima è definire se possibile le priorità produttive per ciascuna area, individuando forme di specializzazioni strategiche che facciano anche rete con gli altri snodi logistici meridionali. La seconda è puntare sullo sviluppo e la localizzazione di imprese innovative mettendole in rete con università e centri di ricerca. Obiettivi raggiungibili per la Zes sarda, ancor di più se nel futuro ci sarà una sola governance per le diverse aree economiche speciali, che nel caso sardo potrebbero passare da dagli attuali 2659 ettari agli oltre 15mila, con le zone Pip e le aree industriali. A patto che la politica non perda altro tempo.

Olbia, nel porto dei record l'assalto da controesodo

Lo scalo gallurese ha gestito il 75 per cento del traffico via mare

Olbia è il primo "porto di mare" della Sardegna e le banchine dell'Isola Bianca, le prime in Italia per numero di passeggeri. Il suo primato non è una novità ma i numeri del 2023 battono ogni record: secondo l'ufficio studi e statistiche dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, da gennaio a luglio sono transitati 960mila passeggeri, il 19 per cento in più rispetto all'anno pre pandemico, di cui 780mila in partenza. Sono cresciuti dell'8 per cento rispetto al 2019, e cioè di 300mila unità, gli arrivi nei primi venti giorni di agosto e del 13 per cento le partenze, che sono aumentate di 270mila passeggeri. Una tendenza al rialzo preannunciata dai dati relativi al mese di luglio, comunicati della Regione: dell'oltre un milione di passeggeri transitati nei quattro principali porti sardi, più di 756mila hanno affollato le banchine dell'Isola Bianca, contando oltre 400mila sbarchi. Il controesodo Scelto non solo perché più vicino alle località turistiche più frequentate, il porto di Olbia è preferito per il numero sempre maggiore di corse giornaliere e che coprono distanze marine inferiori tra la penisola, soprattutto del centro nord, e l'isola. «Abbiamo scelto di sbarcare a Olbia perché raggiungere lo scalo di Cagliari da Torino sarebbe stato un viaggio della speranza», dice una coppia di giovani residenti in Piemonte ma originari di Tortolì e Guspini, dove hanno trascorso le ferie, in coda per salpare verso Livorno. Dieci banchine, tredici navi in partenza e altrettante in arrivo ogni giorno, quattro destinazioni, Civitavecchia, Piombino, Livorno e Genova, sabato sera nella giornata di controesodo, il serpente delle macchine per raggiungere la pancia delle navi era più lungo di sempre. «Gli imbarchi della sera sono i più affollati, le file delle auto cominciano alle 19 e durano per più di un'ora», racconta Maurizio, da tre anni addetto al servizio di instradamento che, fischietto in bocca, dirige il traffico e smista i passeggeri disorientati e bisognosi di essere rassicurati che la strada per il loro ritorno sia quella giusta. «Sono pochissimi i passeggeri che non ci chiedono informazioni», dice l'operatore, di turno insieme ad altri quindici colleghi dislocati alle porte di imbarco. Sono comunque lontani i bivacchi di qualche decennio fa e lo scalo è riuscito ad assorbire – pur con qualche disagio nel traffico in ingresso – anche l'afflusso record del 7 agosto quando, a causa di navi dirottate per il vento da Golfo Aranci e Porto Torres, e a ritardi in partenza causati dalla necessità di attendere migliaia di passeggeri bloccati nelle strade per l'incendio in Baronia, ha accolto in contemporanea 19 traghetti e 40 mila passeggeri. I servizi Operativo dalle 6 alle 24, il porto non dorme mai e i servizi sono efficienti. Unica pecca, manca un servizio (permanente) di guardia medica. «È un porto che funziona bene però, in occasione del viaggio di andata, quando una donna è stata colta da un attacco epilettico, ho constatato che manca un servizio di primo soccorso», confessa Roberta, in partenza per Civitavecchia. Dall'infopoint fanno sapere che il personale medico arriva (tempestivamente) su chiamata. «Tutto ordinatissimo ma sarebbe di buon auspicio rimuovere questo grande cartello che vieta l'imbarco in assenza di green pass», fa notare, ironicamente, una passeggera ferma in attesa che scorra la fila delle auto, riferendosi a un cartellone, scritto in cinque lingue, che (ancora) dà il benvenuto agli imbarchi. Tania Careddu



Odissea per un gruppo di cicloturisti

Bloccati a Olbia per cinque ore perché il treno diretto a Cagliari era partito più di un'ora prima e il successivo non aveva le carrozze bici. dissea raccontata da alcuni cicloturisti di rientro da una trasferta da Ginevra a Genova. «Ci siamo imbarcati sul traghetto Genova-Olbia che ha attraccato alle 9 in porto», ha raccontato ieri uno di loro, Wladimiro Scalas, «ci siamo diretti alla stazione dei treni di Olbia dove purtroppo abbiamo scoperto che il treno per Cagliari (diretto) era partito alle 7.50, in perfetto asincronismo con il trasporto navale. Tra l'altro non esiste una navetta per il trasporto delle persone dal porto alla stazione ferroviaria. Un disastro». «sui binari era presente un ulteriore treno diretto a Cagliari (con cambio a Chilivani) in partenza alle 9:47». Il problema è che ma non era provvisto di carrozze per il trasporto bici. Così i cicloturisti sono stati costretti ad attendere il treno delle 14. Tra l'altro, ha ricordato Scalas, «Trenitalia permette l'acquisto dei biglietti più bici al seguito senza garantirne il trasporto. In un periodo in cui c'è un crescente sviluppo del turismo sostenibile, con la situazione attuale dei trasporti si rischia di perdere un'importante occasione di sviluppo economico».

I predoni della sabbia fanno affari sul web: «27 euro a pacchetto»

IL CASO CAGLIARI I ladri di sabbia sono sempre più un esercito di predoni, in Sardegna. Alla fine delle vacanze, ogni dieci turisti almeno quattro infilano in valigia un "ricordino" raccolto nelle spiagge, da Caprera fino alle dune di Chia. Nonostante dal 2017 una legge regionale punisca i furti di granelli, conchiglie e ciottoli con un sanzione amministrativa da minimo 500 euro, massimo tremila. Come se non bastasse, anche il Codice della navigazione è severissimo, con all'orizzonte addirittura sei mesi di carcere per i trasgressori. Neanche questi spauracchi, però, hanno fatto arretrare i villani dell'estate. L'altro giorno, al porto di Olbia, due turisti modenesi sono stati intercettati dalla Forestale con 11 barattolini etichettati a seconda della spiaggia da dove avevano portato via la preziosa refurtiva. Ladri seriali, dunque, come confermato dalla pagina Facebook "Sardegna rubata e depredata", con oltre 80mila seguaci, che quasi ogni giorno aggiorna il registro dei furti. Il sequestrato alla "frontiera" è solo una minima parte del bottino stagionale: 72 i chili intercettati nel 2021, quasi il doppio l'anno successivo. Basti pensare che, nel 2019, i magazzini dell'aeroporto di Olbia sono stati svuotati da oltre 10 tonnellate di sabbia, rocce, conchiglie sequestrati allora negli ultimi dieci anni di sequestri I nascondigli escogitati dai predoni per superare i controlli sono molto simili a quelli praticati dai trafficanti di droga: nei sottofondi delle valigie, all'interno della ruota di scorta delle auto, nell'intercapedine di camper e roulotte. GLI AFFARI C'è chi ruba i granelli come souvenir, ma altri trasformano il saccheggio in un vero affare, rivendendo la merce appena rientrati a casa. Il sindaco di Cabras, Andrea Abis, lo ha denunciato di recente, dopo essersi imbattuto in un annuncio commerciale sulla piattaforma eBay: «Vendesi - scriveva un turista d'origine tedesca - "chicchi" di quarzo della spiaggia di Is Arutas, nell'Oristanese, a 27 euro a pacchetto». Il venditore è stato identificato dalla Polizia postale e denunciato. Proprio le spiagge dell'Oristanese sono fra i luoghi preferiti dai predoni per fare razzia: i "brillanti" di quarzite sono fra i più ambiti, stando ai post che girano all'impazzata su Internet. Poi, subito dopo, ci sono le spiagge della Gallura, con l'isola di La Maddalena considerata una miniera. Per fortuna, ogni tanto, qualche ladro di sabbia si ravvede e restituisce il maltolto. Come una turista lombarda che pochi mesi fa, dopo quarant'anni dal furto, ha restituito 10 chili sabbia che aveva rubato fra Is Arutas e Torre dei corsari, sempre nell'Oristanese, con allegato al pacchetto un bigliettino di scuse. Umberto Aime



Nuove alleanze sulle rotte del mare Alla Msc il 49 per cento di Moby

Perfezionato l'accordo che ha consentito il salvataggio della compagnia di Onorato

Olbia Gianluigi Aponte si prende Moby: Msc, la società dell'armatore svizzero ha acquisito il 49 della Moby e così la compagnia di Vincenzo Onorato, che opera le rotte dalla Sardegna verso Livorno e Civitavecchia, una delle più importanti compagnie di navigazione in Europa, è diventata al 49% della Mediterranean Shipping Company. Nei giorni scorsi è avvenuto l'ingresso della società lussemburghese Sas Shipping Agencies Services Sarl nel capitale della Moby, di cui ora detiene praticamente la metà del capitale sociale che è di 70,8 milioni di euro. Un'acquisizione che il gruppo con sede a Ginevra aveva annunciato con una nota il 24 marzo 2022. La disponibilità di Msc a iniettare liquidità e a prestare garanzie di fronte ai creditori, soprattutto in relazione alla situazione debitoria di "Tirrenia in amministrazione straordinaria", aveva consentito di evitare il fallimento e di arrivare a un accordo con il ministero dello Sviluppo economico che si era accontentato di incassare in una soluzione unica metà dei 180 milioni di euro che avrebbe dovuto ancora incassare per le rate rimaste insolute relative al pagamento differito per il passaggio di Compagnia Italiana di Navigazione (Tirrenia) a Moby avvenuto nel 2012. Moby ha pronto un progetto per gestire il terminal passeggeri del porto Isola Bianca di Olbia, da impiegare anche come base per il futuro e possibile traffico crocieristico. E in questa operazione sarà determinante il ruolo di Msc. Due tra i più grandi player mondiali sul mercato dei mari, la famiglia Onorato e quella degli Aponte, potrebbero lanciare l'ultimo assalto al porto commerciale più trafficato d'Italia, con un occhio alle crociere. I capitali, chiuso il concordato fallimentare, dovrebbeLa disponibilità di Msc a iniettare liquidità e a prestare garanzie in relazione "Tirrenia in amministrazione straordinaria" aveva consentito di evitare il fallimento e il modello potrebbe essere quello introdotto per l'acquisizione nel 2019 della Porto 2000 di Livorno, uno dei maggiori terminal operator nel settore delle crociere nel Mediterraneo, società a maggioranza privata in cui il 66% del capitale è della Livorno Terminals, una società controllata a maggioranza dal Gruppo Onorato e partecipata da Msc. In quel caso entrò nella compagine azionaria anche l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in un modello che sarebbe replicabile anche ad Olbia con l'ingresso della Sinergest, la società a maggioranza della famiglia Onorato, compartecipata dal Comune di Olbia, che per circa 30 anni ha gestito i servizi portuali dell'Isola Bianca. Un progetto fortemente sostenuto dal sindaco di Olbia, Settimo Nizzi, che sulla visione di un waterfront più aperto verso la città e con servizi di eccellenza, abbinato al nuovo porto per maxi yacht del Molo Brin, ha una condivisione praticamente assoluta. In questo caso ci sarebbero i capitali privati, insieme alla partecipazione pubblica al progetto. «Per noi sarebbe un onore e un privilegio tornare a gestire la stazione marittima del porto di Olbia - aveva dichiarato Achille Onorato -. A suo tempo era decaduta la concessione, arrivando a naturale scadenza, non critico le scelte, ma dal punto di vista aziendale a noi non interessa gestire un parcheggio, un bar o un tabacchino, non è il nostro lavoro e c'è sicuramente chi lo sa fare meglio di noi». La novità rispetto al passato è l'apertura di dialogo tra il gruppo armatoriale e l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Il clima disteso potrebbe favorire un confronto più sereno rispetto a qualche anno fa, dove il project financing dell'AdSp per la gestione della stazione marittima e il progetto del terminal crociere di Onorato erano naufragati prima a causa delle incomprensioni sull'addio della Sinergest e poi a causa del Covid.



Il governo Meloni cambia le Zes. Da gennaio una sola zona speciale

Sarà unica per tutto il sud. Attese novità anche per gli incentivi

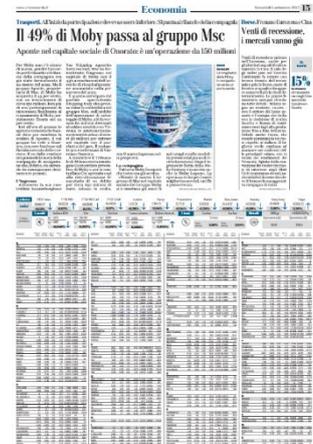
i Giuseppe CentoreCagliari Prime modifiche all'architettura delle Zes, le zone economiche speciali, nate nel 2017 e presenti nelle diverse aree portuali del sud, più la zona abruzzese. Per adesso si tratta di contorni, che lasciano intravedere un profondo disegno di riscrittura dell'intero sistema, territoriale e normativo. Oggi o al più tardi domani il consiglio dei ministri varerà il Decreto Legge "Sud", con una serie di misure urgenti per il mezzogiorno. Nell'articolato una parte significativa è destinata alle Zes. Tre le principali novità. La prima è che dal 1 gennaio ci sarà una Zes unica per tutto il sud, con una sola cabina di regia, presieduta dal ministro Fitto, con compiti di indirizzo, vigilanza, coordinamento e monitoraggio. Insieme alla Zes unica arriverà anche un solo "sportello" digitale dove inviare le domande di adesione per i progetti. E infine, per due anni sino al 2026 compreso, ci sarà la possibilità di usufruire del credito di imposta per gli acquisti nei settori agricolo, forestale e delle zone rurali e ittico per le imprese che ricadono in aree Zes, «ma non per i soggetti che operano nei settori dell'industria siderurgica, carbonifera e della lignite, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione, dello stoccaggio, della trasmissione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, della banda larga nonché ai settori creditizio, finanziario e assicurativo». Il voto del Consiglio dei ministri di stasera o di domattina licenzierà il decreto, immediatamente operativo, che poi affronterà il percorso ordinario nei due rami del Parlamento prima di diventare legge. Non è detto che il testo uscito da Palazzo Chigi sarà quello finale, ma comunque alcuni punti fermi si possono già indicare. La Zes unica per il sud non comporta che tutto il territorio del mezzogiorno, mezza Italia, diventerà Zona economica Speciale. Ci saranno limiti e vincoli. Il decreto riconferma che ciascuna regione continuerà ad avere le sue zone "assistite". Se non cambia la perimetrazione delle aree Zes sicuramente si metterà mano alla governance. Gli attuali commissari verranno sostituiti probabilmente da un solo responsabile, probabilmente con articolazioni locali, che avrà il compito di rendere più omogenee delle attuali le performance propositive di ciascuna Zes regionale, che oggi soffrono di prestazioni ben diverse tra loro. Nella bozza di decreto "Sud" rimangono non esplicitati l'arco temporale, la dotazione finanziaria e la nuova conformazione territoriale delle Zes. Per legge le Zes avevano vita breve, sette anni, ripetibili a richiesta delle Regioni una sola volta, e disponevano di una dotazione finanziaria (che costituisce il plafond da cui attingere il credito di imposta maturato dalle aziende che si insediano in quelle zone) non divisa per regioni, comprensiva di altre misure e finanziata di anno in anno. Con i vincoli di bilancio con cui prossima finanziaria dovrà convivere, è arduo che per le Zes arrivino più fondi di quelli già destinati. Per questo motivo una estensione territoriale indefinita e significativa, che porterebbe a incrementare esponenzialmente il numero di imprese potenzialmente beneficiarie, si scontrerebbe con la mancanza di fondi. A meno che il governo non attinga da altri interventi, compreso il Pnrr quei fondi adesso mancanti. Per adesso argomento solo di scuola



Il 49% di Moby passa al gruppo Msc

Aponte nel capitale sociale di Onorato: è un'operazione da 150 milioni

Per Moby non c'è niente di nuovo, perché l'accordo per il riassetto e il rilancio della compagnia era già stato formalizzato il 24 marzo del 2022. Ma il gruppo Aponte, proprietario di Msc, di Moby ha acquisito il 49 per cento, con un investimento di circa 150 milioni. Ben più di una partecipazione di minoranza finalizzata al risanamento di Moby, inizialmente fissata nel 25 per cento. Ieri all'ora di pranzo le agenzie economiche hanno dato per conclusa la scalata di Aponte, il cui gruppo ha sede a Ginevra, con core business sul florido mercato delle crociere. Il re delle crociere ora possiede la metà della compagnia di navigazione che, di fatto, sta salvando da conseguenze decisamente pesanti. L'ingresso Attraverso la sua controllata lussemburghese Sas Shipping Agencies Services Sarl, Msc ha formalizzato l'ingresso nel capitale di Moby con il 49% a conclusione dell'accordo di ricapitalizzazione annunciato nella primavera del 2022. È quanto anticipato dal portale specializzato Shipping Italy che precisa come la controllata del gruppo Msc, nell'ambito dell'operazione di salvataggio di Moby, abbia versato 82 milioni destinati al saldo e stralcio con Tirrenia in amministrazione straordinaria e ulteriori 68 milioni per entrare nel capitale con il pacchetto del 49%. Il restante 51% è nelle mani di Vincenzo Onorato. A novembre il Tribunale di Milano aveva omologato il concordato preventivo di Moby e per la controllata Cin aprendo così alla ristrutturazione finanziaria di un debito per circa 650 milioni di euro. Adesso la svolta, con il nuovo ingresso nella proprietà. La compagnia Tuttavia Moby fa sapere che tutto era già scritto. «Niente di nuovo. L'ingresso di Msc nel capitale sociale del Gruppo Moby si è concluso già mesi fa nei tempi e nelle modalità previste dal piano di ristrutturazione. Dopo l'ingresso in flotta della Moby Fantasy è in arrivo anche la Moby Legacy». La speranza è che per i sardi migliorino servizi, tariffe e percorrenza



Sindacati in campo per difendere le guardie giurate del porto

I sindacati tornano sul tema dei diritti delle guardie giurate del porto di Cagliari, che quest'estate hanno lavorato esposti al caldo intenso. Dopo la presa di posizione dell'Ugl che criticava per le condizioni di lavoro la Coopservice, titolare dell'appalto di sorveglianza armata, ora intervengono anche la Cisl e la Uil. Il segretario regionale Fisascat Cisl Giuseppe Atzori, dice che «i sindacati devono procedere uniti. Noi con la Coopservice abbiamo sempre trovato soluzioni e sono certo che le troveremo anche stavolta». Andrea Lai, segretario regionale Uil, rilancia: «Le guardie giurate del porto purtroppo per il loro ruolo sono esposte alle intemperie estive e invernali, è quindi buon senso far ruotare gli operatori nei servizi più esposti in turni di una o due ore. La Coopservice ha sostituito il referente tecnico, secondo noi è stata una mossa azzeccata». Di recente c'è stato un incontro tra il prefetto di Cagliari, Giuseppe De Matteis, e segretari di Cgil, Cisl e Uil Cagliari (Simona Fanzecco, Mimmo Contu e Andrea Lai) per definire le linee guida da seguire per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori dei vari settori esposti alle intemperie. Incontro giudicato come «positivo» dai tre sindacalisti. (ste. lap.)



A passeggio sulla banchina

Rivoluzione in porto: le barriere architettoniche saranno abbattute

Via le barriere sulla banchina di levante in porto per consentire la passeggiata, sia a piedi che in bicicletta con la realizzazione di una pista ciclabile, e cancellare, una volta per tutte, la carenza di parcheggi nel borgo marinaro che, soprattutto d'estate, diventa un handicap per le attività turistiche. Il progetto è stato sancito tra Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Comune di Tortolì e Guardia costiera al termine di una conferenza di servizi che si è tenuta a Cagliari. La svolta Tutto ciò avverrà non appena tornerà agibile il dente d'attracco dove, il 4 agosto scorso, il traghetto della Tirrenia danneggiò le briccole. «A brevissimo il traffico commerciale si sposterà nuovamente sul dente d'attracco e così - annuncia Massimo Deiana, 61 anni, presidente dell'Authority - libereremo la banchina di levante. Questo favorirà l'attività turistico-ricreativa da diporto». Ma i benefici non saranno soltanto logistici.

«L'area verrà riconvertita in una bella passeggiata e in una pista ciclabile e in più verrà risolto l'endemico problema dei parcheggi che, durante la stagione delle vacanze, crea disagi a chi prenota le escursioni». Nel processo di riqualificazione rientra anche l'abbattimento del caseggiato dell'ex Compagnia portuale, iniziativa promossa dall'amministrazione comunale e avallata dall'Authority: «Con il nulla osta dell'Ufficio paesaggistico regionale - conferma Deiana - realizzeremo un prefabbricato temporaneo per ospitare un centro servizi, un punto di ristoro e i bagni. Tutto questo in attesa di sistemare la stazione marittima». Il sindaco Marcello Ladu (45), sindaco di Tortolì, è soddisfatto per il risultato raggiunto che riqualifica sia il borgo che lo scalo, dove a breve cominceranno anche gli interventi di potenziamento dell'illuminazione con una stima di spesa di 2,8 milioni di euro. «Abbattere le barriere sul molo di levante - dice Ladu - era un obiettivo che ci siamo prefissati in campagna elettorale e ora riusciremo a restituire ad Arbatax la storica passeggiata. Siamo solo agli inizi di una profonda riqualificazione del porto su cui riponiamo grandi aspettative». Roberto Secci



Crociere, la Sardegna in vetrina ad Amburgo

Dopo la ripresa e la crescita percentuale a tre cifre della stagione in corso, il 2024 sarà l'anno del salto di qualità per il mercato delle crociere nei porti della Sardegna. È il bilancio della due giorni di attività promozionale dell'Autorità portuale del Mare di Sardegna al Seatrade Europe, appuntamento europeo dedicato all'industria crocieristica che riparte, da Amburgo, dopo quattro anni di interruzione. Diverse le novità per il 2024. A partire dall'arrivo, su Cagliari, della Explora I, prima nave del nuovo marchio di lusso di MSC, Explora Journeys. Il ritorno, su Olbia, di Costa Crociere, con un corposo calendario stagionale. G li scali esplorativi di Marella Cruises su Oristano che potrebbero affiancarsi a quelli, da definire, del gruppo Costa. E la nuova programmazione, che partirà già in fase sperimentale da questo mese su Porto Torres, della francese CFC che, con la Renaissance, tornerà nello scalo turritano anche nella seconda metà del 2024. «Il Seatrade ha iniettato nuova energia nella programmazione del mercato crocieristico dei nostri porti di sistema», spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sardegna.





Porti sardi sempre più attrattivi per il mercato delle crociere

Dopo la ripresa e la crescita percentuale a tre cifre della stagione in corso, il 2024 sarà l'anno del salto di qualità per il mercato delle crociere nei porti di sistema isolani. È il bilancio della due giorni di attività promozionale dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna al Seatrade Europe, appuntamento dedicato all'industria crocieristica che riparte, da Amburgo, dopo quattro anni di interruzione. Edizione, quella 2023, per la quale presidente dell'Authority, Massimo Deiana, e la responsabile marketing, Valeria Mangiarotti, hanno portato in vetrina, nel padiglione italiano organizzato da Assoportori, le novità in termini di offerta infrastrutturale e di servizi del sistema Sardegna. "Forti dell'attuale crescita esponenziale su tutti gli scali, con punte del 150 per cento su Cagliari e del 100 per cento su Olbia rispetto allo scorso anno, possiamo finalmente guardare a nuovi margini di manovra per incrementare ulteriormente l'attrattività dei porti di competenza - sottolinea Deiana - con particolare attenzione al riconsolidamento dei traffici nello scalo di Porto Torres e allo sviluppo di Oristano, Arbatax e Golfo Aranci. Le carte in tavola sono numerose e vincenti, a partire dall'elettrificazione delle banchine, progetto da oltre 70 milioni di euro, passando per gli interventi infrastrutturali". La svolta green, oltre all'abbattimento delle emissioni inquinanti nell'aria, consentirà ai porti dell'autorità di sistema di cogliere nuove opportunità di crescita in un mercato che, secondo i dati resi noti dalla Clia nei giorni scorsi, vede il 46 per cento della flotta crocieristica mondiale già dotato di sistemi di connessione elettrica, ma meno del 2 per cento dei porti pronti ad offrire il servizio. Sul fronte infrastrutture, Cagliari vedrà incrementare il numero di banchine disponibili che, nel porto storico, una volta completato il trasferimento del traffico commerciale al porto canale, verranno destinate alle crociere. Su Olbia, la scommessa è quella di avviare, in tempi rapidi, le operazioni di dragaggio e portare a casa l'approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale che consentirà la creazione di una banchina di circa 320 metri di lunghezza. Per Porto Torres, invece, l'attenzione è sui lavori dell'antemurale e sull'approfondimento dei fondali del porto civico. Sotto osservazione anche lo scalo di Oristano che, dopo il primo test positivo del mese di maggio con lo scalo della Costa Diadema, si affaccia al mercato delle mega navi da crociera. Così come Arbatax, per il quale si attendono i lavori di potenziamento dello scalo. Diverse le novità per il 2024. A partire dall'arrivo, su Cagliari, della Explora I, prima nave del nuovo marchio di lusso di Msc, Explora Journeys. Il ritorno, su Olbia, di Costa Crociere, con la programmazione di un corposo calendario stagionale. Ma anche gli scali esplorativi di Marella Cruises su Oristano che potrebbero affiancarsi a quelli, da definire, del gruppo Costa. E la nuova programmazione, che partirà già in fase sperimentale da questo mese su Porto Torres, della francese CFC che, con la Renaissance, tornerà nello scalo turritano anche nella seconda metà del 2024.

Ad Amburgo le prospettive sarde sulle crociere

AMBURGO – Dopo quattro anni di interruzione il Seatrade Europe riparte da Amburgo per nuove occasioni di confronto, scambio e promozione dei porti italiani. È quello che sta facendo l’Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna il cui bilancio dei due giorni passati in fiera da dove si annuncia che dopo la ripresa e la crescita percentuale a tre cifre della stagione in corso, il 2024 sarà l’anno del salto di qualità per il mercato delle crociere nei porti di sistema isolani. L’appuntamento europeo dedicato all’industria crocieristica ha visto portare in vetrina, nel padiglione italiano organizzato da Assoport, le novità in termini di offerta infrastrutturale e di servizi del sistema Sardegna. Il presidente dell’AdSp, Massimo Deiana, e la responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, hanno evidenziato la svolta green, con l’individuazione, una volta concluse le procedure d’appalto ancora in corso, dell’operatore che introdurrà nelle banchine sarde l’on-shore power supply (cold-ironing) per l’alimentazione elettrica delle navi in sosta. Sistema che, oltre all’abbattimento delle emissioni inquinanti nell’aria, consentirà ai porti del sistema di cogliere nuove opportunità di crescita in un mercato che, secondo i dati resi noti dalla CLIA nei giorni scorsi, vede il 46% della flotta crocieristica mondiale già dotato di tali sistemi di connessione elettrica, ma meno del 2% dei porti pronti ad offrire il servizio. Tra gli altri punti di forza messi sul tavolo degli incontri con i gruppi armatoriali, la prospettiva di nuovi adeguamenti infrastrutturali: l’incremento del numero di banchine disponibili che, nel porto storico di Cagliari, una volta completato il trasferimento del traffico commerciale al porto canale, verranno destinate alle crociere. Su Olbia, la scommessa è quella di avviare, in tempi rapidi, le operazioni di dragaggio e portare a casa l’approvazione dell’Adeguamento tecnico funzionale che consentirà la creazione di una banchina di circa 320 metri di lunghezza. Per Porto Torres, invece, l’attenzione è sui lavori dell’Antemurale e sull’approfondimento dei fondali del Porto Civico. Sotto osservazione anche lo scalo di Oristano che, dopo il primo test positivo del mese di maggio con lo scalo della Costa Diadema, si affaccia al mercato delle mega navi da crociera. Così come Arbatax, per il quale si attendono i lavori di potenziamento dello scalo.

Le novità del 2024. Su Cagliari, arriverà la Explora I, prima nave del nuovo marchio di lusso di Msc, Explora Journeys. Il ritorno, su Olbia, di Costa Crociere, con la programmazione di un corposo calendario stagionale. Ma anche gli scali esplorativi di Marella Cruises su Oristano che potrebbero affiancarsi a quelli, da definire, del gruppo Costa. E la nuova programmazione, che partirà già in fase sperimentale da questo mese su Porto Torres, della francese CFC che, con la Renaissance, tornerà nello scalo turritano anche nella seconda metà del 2024. Il commento del presidente Deiana. “L’edizione europea del Seatrade ha portato un’ulteriore ventata di ottimismo ed iniettato nuova energia nella programmazione del mercato crocieristico dei nostri porti di sistema” spiega il presidente dell’AdSp. “Forti dell’attuale crescita esponenziale su tutti gli scali, con punte del 150% su Cagliari, del 100 per cento su Olbia rispetto allo scorso anno, possiamo finalmente guardare a nuovi margini di manovra per incrementare ulteriormente l’attrattività dei porti di competenza, con particolare attenzione al consolidamento dei traffici nello scalo di Porto Torres e allo sviluppo di Oristano, Arbatax e Golfo Aranci. Le carte in tavola sono numerose e vincenti, a partire dall’elettrificazione delle banchine, progetto da oltre 70 milioni di euro, passando per gli interventi infrastrutturali mirati al potenziamento dell’accoglienza di navi di sempre più grandi dimensioni, fino all’incremento qualitativo dei servizi ai passeggeri e di security portuale”.

Olbia e porti sardi: importanti prospettive di crescita per il mercato crocieristico

Sul tavolo delle trattative con gli armatori, nuovi programmi infrastrutturali e servizi nei porti di sistema

Olbia. Dopo la ripresa e la crescita percentuale a tre cifre della stagione in corso, il 2024 sarà l'anno del salto di qualità per il mercato delle crociere nei porti di sistema isolani. È il bilancio della due giorni di attività promozionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna al Seatrade Europe, appuntamento europeo dedicato all'industria crocieristica che riparte, da Amburgo, dopo quattro anni di interruzione. Edizione, quella 2023, per la quale il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, e la responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, hanno portato in vetrina, nel padiglione italiano organizzato da Assoport, le novità in termini di offerta infrastrutturale e di servizi del sistema Sardegna. Si legge nella nota stampa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: "A partire dalla svolta green, con l'individuazione – una volta concluse le procedure d'appalto ancora in corso – dell'operatore che introdurrà nelle banchine sarde l'on-shore power supply (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta. Sistema che, oltre all'abbattimento delle emissioni inquinanti nell'aria, consentirà ai porti dell'AdSP di cogliere nuove opportunità di crescita in un mercato che, secondo i dati resi noti dalla CLIA nei giorni scorsi, vede il 46 per cento della flotta crocieristica mondiale già dotato di tali sistemi di connessione elettrica, ma meno del 2 per cento dei porti pronti ad offrire il servizio. Tra gli altri punti di forza messi sul tavolo degli incontri con i gruppi armatoriali, la prospettiva di nuovi adeguamenti infrastrutturali. A partire dall'incremento del numero di banchine disponibili che, nel porto storico di Cagliari, una volta completato il trasferimento del traffico commerciale al porto canale, verranno destinate alle crociere". "Su Olbia - prosegue la nota - "la scommessa è quella di avviare, in tempi rapidi, le operazioni di dragaggio e portare a casa l'approvazione dell'Adeguamento tecnico funzionale che consentirà la creazione di una banchina di circa 320 metri di lunghezza. Per Porto Torres, invece, l'attenzione è sui lavori dell'Antemurale e sull'approfondimento dei fondali del Porto Civico. Sotto osservazione anche lo scalo di Oristano che, dopo il primo test positivo del mese di maggio con lo scalo della Costa Diadema, si affaccia al mercato delle mega navi da crociera. Così come Arbatax, per il quale si attendono i lavori di potenziamento dello scalo. Diverse le novità per il 2024. A partire dall'arrivo, su Cagliari, della Explora I, prima nave del nuovo marchio di lusso di MSC, Explora Journeys". "Il ritorno, su Olbia, di Costa Crociere, con la programmazione di un corposo calendario stagionale. Ma anche gli scali esplorativi di Marella Cruises su Oristano che potrebbero affiancarsi a quelli, da definire, del gruppo Costa. E la nuova programmazione, che partirà già in fase sperimentale da questo mese su Porto Torres, della francese CFC che, con la Renaissance, tornerà nello scalo turritano anche nella seconda metà del 2024". Spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna: "L'edizione europea del Seatrade ha portato un'ulteriore ventata di ottimismo ed iniettato nuova energia nella programmazione del mercato crocieristico dei nostri porti di sistema. Forti dell'attuale crescita esponenziale su tutti gli scali, con punte del 150 per cento su Cagliari, del 100 per cento su Olbia rispetto allo scorso anno, possiamo finalmente guardare a nuovi margini di manovra per incrementare ulteriormente l'attrattività dei porti di competenza, con particolare attenzione al consolidamento dei traffici nello scalo di Porto Torres e allo sviluppo di Oristano, Arbatax e Golfo Aranci. Le carte in tavola sono numerose e vincenti, a partire dall'elettrificazione delle banchine, progetto da oltre 70 milioni di euro, passando per gli interventi infrastrutturali mirati al potenziamento dell'accoglienza di navi di sempre più grandi dimensioni, fino all'incremento qualitativo dei servizi ai passeggeri e di security portuale".

«Città turistica? Dobbiamo cambiare la viabilità dal porto»

Zolesi (Confcommercio): le presenze crescono

«Porto Torres ha avuto un aumento delle presenze vacanziero-turistiche durante l'estate, se guardiamo i numeri delle strutture ricettive, ma è molto difficile pensare che già domani saremo attrezzati per poter attivare un flusso turistico importante nella nostra zona». Così il rappresentante territoriale della Confcommercio "Golfo dell'Asinara", Maurizio Zolesi che, sul finire dell'estate, analizza i punti di forza e le criticità di una città che aspira con forza ad avere una dimensione turistica. «Secondo Confcommercio e secondo i commercianti - spiega Zolesi -, l'unico modo per aumentare il numero delle presenze a Porto Torres è che il turismo in entrata e in uscita dalla città possa, anche se per poco tempo, permanere nel territorio comunale. Più turisti attraversano Porto Torres, infatti, più possibilità c'è di vedere visitatori che vanno a conoscere le bellezze storiche e naturali del luogo e fanno acquisti negli esercizi commerciali. È questo uno degli sforzi che bisogna mettere in campo oggi, studiando ovviamente la giusta viabilità affinché i numeri dei turisti vengano intercettati nel territorio e non si dirigano verso l'uscita nella camionale, come purtroppo avviene da anni». Questi temi sono stati dibattuti nelle scorse settimane, in un incontro nella sala consiliare, finito poi con un nulla di fatto tra l'amministrazione comunale e una nuova associazione di commercianti che contra oltre cento iscritti. E il tema, ancora attuale, riguarda la viabilità in entrata alla città, che secondo i commercianti è venuta meno dopo la chiusura prolungata al traffico veicolare della via Ponte Romano e l'interdizione alle auto della via Antonietta Bassu. «A ridosso del centro cittadino servono sicuramente più posti auto - aggiunge il dirigente della Confcommercio -, perché i turisti che arrivano, prima della partenza o appena dopo lo sbarco, devono essere messi nella condizione di poter parcheggiare. I posti auto, guardando la conformazione della città, potrebbero essere individuati all'interno della grande area portuale, in accordo con l'Autorità di sistema. L'amministrazione comunale può creare questi presupposti, affinché la viabilità e i parcheggi consentano e giustificano una sosta più o meno lunga dei turisti a Porto Torres. Le attività commerciali sono in sofferenza ed è importante che il Comune chiami attorno ad un tavolo i commercianti prima di fare delle scelte che li coinvolgono». Il ruolo della Confcommercio, associazione prima in Italia per numero di iscritti e fatturato, è quello di salvaguardare gli esercizi commerciali che resistono ad un momento economico difficile. «Il ruolo del commercio al servizio del turismo è fondamentale: in città il commercio permette di avere negozi aperti, che diventano punti di riferimento sul territorio e presidi di sicurezza per tutti» conclude Zolesi.



Unione Sarda 11 09 23

I Comuni di Oristano e Santa Giusta al lavoro per l'accoglienza di martedì 26

Crociere, Diadema fa il bis

Al porto nuova tappa della nave di lusso, attesi 3500 vacanzieri.

Oristano dà l'addio all'estate 2023 e saluta l'autunno con l'arrivo della seconda nave da crociera. Martedì 26 settembre attraccherà nel porto industriale la nave "Diadema" che, come ricorda il presidente dell'Autorità del sistema portuale del Mare di Sardegna Massimo Deiana «è una delle navi più grandi al momento presenti nel Mediterraneo». Una corazzata vacanziera di 306 metri su cinque piani con 1.270 membri d'equipaggio e tremilacinquecento turisti (come un paese, tra i primi dieci per popolazione della provincia). L'organizzazione Nel porto industriale si ripeterà dunque l'operazione effettuata a maggio con annesso cerimoniale folk e promozionale per offrire ai turisti che arrivano da mezzo mondo le bellezze del Sinis, in particolare i Giganti di Cabras. Oristano e Santa Giusta con i responsabili di "Costa crociera" hanno già messo in moto l'organizzazione per offrire ai croceristi pacchetti differenziati in grado di mostrare i diversi tesori di questa terra: mare, storia, artigianato, enogastronomia. «Per raggiungere l'obiettivo così come avvenne a maggio con l'arrivo della stessa nave e un numero di passeggeri all'incirca uguale, abbiamo incontrato diverse volte i responsabili del gruppo "Costa Crociere", gli enti e le amministrazioni interessate – spiega l'assessore al turismo Luca Faedda – Non ci saranno grandi novità rispetto a qualche mese fa, andò molto bene allora e così sarà anche tra 15 giorni. E anche questa nuova tappa contribuirà a rafforzare lo sviluppo croceristico per il porto di Oristano- Santa Giusta». Il tour Gli oltre tremila croceristi sbarcheranno intorno alle 14 del 26 e con i bus messi a disposizione dal gruppo Costa Crociere si divideranno tra la spiaggia di Torregrande, il centro storico cittadino, il Sinis quindi San Giovanni e Is Arutas. «Abbiamo anche lanciato la proposta di una visita alla basilica romanica di Santa Giusta, nello spazio vicino al sagrato l'amministrazione comunale potrebbe riproporre l'accoglienza tipica del territorio che a maggio riscosse un gran successo». Pietro Paolo Erbì, vice sindaco di Santa Giusta, conferma: «Siamo in attesa di conoscere l'esito della risposta alla nostra proposta, mi auguro che sia positiva non solo per la magnificenza della chiesa ma anche perché siamo l'altro centro ospitante oltre ad Oristano». Rispetto alla volta scorsa i croceristi avranno l'opportunità di visitare la mostra "Mediterranea", la vetrina per l'agroalimentare e l'artigianato organizzata dalla Camera di commercio Cagliari-Oristano che ha deciso di allungare la durata della manifestazione fino a tutto il giorno 26 proprio per presentare, oltre i gazebo allestiti da enti e privati per l'occasione, una ricca gamma delle produzioni del territorio. «Avremo altri incontri ma l'organizzazione è già avanti per accogliere nel migliore dei modi i nostri ospiti» conclude Luca Faedda. Antonio Masala



La Cgil lancia un appello: «Navi, è necessaria una tratta diretta»

Arbatax Il segretario Filt, Boeddu: «Il territorio merita attenzione e servizi»

Lamberto Cugudda Arbatax I problemi sulla tratta annuale e bisettimanale con e da Civitavecchia e Cagliari - operata dalla Grimaldi - come il fatto che trasporti solo 900 passeggeri e da Arbatax parta alle 2 della notte, in tutti questi mesi, nel silenzio delle istituzioni locali, sono stati evidenziati solo dal segretario generale della Filt-Cgil Sardegna, Arnaldo Boeddu, dal presidente del Consorzio turistico Sardegna costa est, Rocco Meloni, e da qualche operatore. «Sebbene la stagione estiva non sia ancora conclusa - afferma il leader sindacale isolano - anche grazie ai dati diffusi dal quotidiano La Nuova Sardegna, ritengo utile riflettere ulteriormente su alcuni aspetti già affrontati diverse volte. I dati diffusi e nella disponibilità di tutti, dimostrano e portano all'attenzione generale che il porto di Arbatax ha delle enormi potenzialità, ma ha bisogno di una giusta attenzione da parte della politica, soprattutto regionale». Arnaldo Boeddu continua a ribadire la necessità che la linea diretta Arbatax Civitavecchia con frequenze certe e naviglio adeguato alla domanda meriti maggiore attenzione da parte di tutti. «L'intero territorio del sud-est della nostra isola - prosegue il segretario della Filt Cgil Sardegna - merita sicuramente rispetto e attenzione. La Regione, oltre a porre immediatamente in atto dei rimedi, nel prossimo bando di gara di continuità marittima, dovrà imporre negli oneri di servizio pubblico, frequenze, tariffe, naviglio adeguato e soprattutto orari adeguati su una tratta Arbatax-Civitavecchia senza scali intermedi. È una grande necessità di tutto il territorio ogliastrino e non». Ma ecco le conclusioni del sindacalista che la categoria trasporti della Cgil sarda: «Tutto questo, deve essere supportato da infrastrutture portuali che vengano incontro e soddisfino le esigenze dei turisti e dei sardi che decidono di usufruire del trasporto via mare». E chiede che vengano utilizzate navi più capienti». Arnaldo Boeddu continua a ribadire la necessità che venga istituita, durante tutto l'anno (e non solo un mese ad agosto) la linea diretta Arbatax-Civitavecchia e viceversa con frequenze certe e ad orari di partenza diversi dalle 2 della notte.



Crociere Ritornano le navi Costa venti scali da maggio a dicembre

L'Autorità portuale presenta le novità per la stagione 2024 all'Isola Bianca

Grandi opere: avviato l'iter autorizzativo per una maxi banchina da 320 metri

Giandomenico Mele Olbia Dopo la ripresa e la crescita percentuale a tre cifre della stagione in corso, il 2024 sarà l'anno del salto di qualità per il mercato delle crociere nel porto di Olbia. Il messaggio arriva da Amburgo, dove l'Autorità portuale ha partecipato al Seatrade Europe, appuntamento dedicato all'industria crocieristica che riparte dopo quattro anni di stenti a causa della pandemia. La grande novità della prossima stagione sarà il ritorno all'Isola Bianca, dal mese di maggio, di Costa crociere, che affiancherà la Msc con una ventina di scali e possibilità di imbarco e sbarco da Olbia e una stagione che, da aprile, potrebbe chiudersi a dicembre. La previsione è quella del superamento del trend degli anni precedenti al 2020. Al 31 agosto le crociere approdate all'Isola Bianca sono state in tutto 31, per un totale di 52.454 passeggeri. Nello stesso periodo del 2022, i passeggeri erano in tutto 38.716, per un totale, anche in questo caso, di 31 navi. Segno evidente che il coefficiente di riempimento si è riallineato ai livelli precedenti la pandemia. Alla chiusura della stagione, salvo aggiunte o cancellazioni per maltempo, mancano ancora 15 scali, per una previsione complessiva annuale di oltre 80 mila passeggeri, che dovrebbero superare di oltre 17 mila unità quelli dello scorso anno, che sono stati poco meno di 63 mila. Le crociere, aggiunte al grande traffico di linea, confermano Olbia primo approdo commerciale d'Italia, ma impongono anche scelte decisive sul miglioramento delle infrastrutture portuali. Sono tre gli interventi strategici per il potenziamento dello scalo: il primo, per il quale si attende la chiusura delle procedure di gara, è il cold-ironing, cioè l'alimentazione elettrica delle navi in sosta. Come evidenziato, il sistema, oltre all'abbattimento delle emissioni inquinanti nell'aria, consentirà ai porti di cogliere nuove opportunità di crescita in un mercato che, secondo i dati resi noti nei giorni scorsi, vede il 46% della flotta crocieristica mondiale già dotato di tali sistemi di connessione elettrica, ma meno del 2% dei porti italiani pronti a offrire il servizio. Il secondo punto riguarda l'avvio, in tempi rapidi, delle operazioni di dragaggio e l'approvazione, per la quale sono in atto tutte le procedure previste dalla norma, dell'Adeguamento tecnico funzionale che consentirà la creazione di una mega banchina di circa 320 metri di lunghezza e, sul lato nord, la creazione della vasca di colmata per la raccolta dei materiali di escavo che, una volta giunta a completamento, potrà essere utilizzata al servizio dell'industria della cantieristica. Grandi novità che pongono Olbia al centro del sistema portuale sardo e in virtuosa concorrenza con Cagliari, sul fronte delle crociere, con un'ottima tendenza di crescita, come confermato dal presidente dell'Authority, Massimo Deiana, e dalla responsabile marketing, Valeria Mangiarotti, che hanno portato in vetrina ad Amburgo le novità del sistema Sardegna. «Il 2023 è l'anno di assestamento del settore crocieristico - spiega il presidente Deiana -. Olbia ha recuperato rapidamente l'azzeramento del 2020 e, grazie ai costanti interventi manutentivi sui fondali e un'attenta attività promozionale, ha richiamato l'attenzione di nuove compagnie e stimolato un potenziamento delle frequenze per quelle storiche. Il 2024 riserverà un ulteriore balzo in avanti, con il ritorno della Costa Crociere e di altri gruppi armatoriali che stanno presentando istanza di ormeggio, ma occorrerà attendere l'inizio dell'anno per un quadro più chiaro. L'Authority farà la sua parte, con un pressing sugli enti competenti in materia autorizzativa per le opere infrastrutturali».



Area marina protetta nel centro didattico altri due edifici ex Sep

Via Dei Lidi Saranno ceduti dalla Port authority

Serena Lullia Olbia Il centro didattico dell'Area marina protetta nell'ex Sep diventa più grande. Autorità di sistema portuale e Area marina protetta di Tavolara-Capo Coda Cavallo lavorano insieme per il futuro dello spazio un tempo occupato dal servizio escavazione porti. L'Adsp intende dare in consegna all'ente verde altri due casermoni rossi in via Dei Lidi, nel quartiere di Tilibbas. L'accordo non è stato ancora perfezionato ma la rotta unitaria di Adsp e Amp è stata già tracciata, sulla scia del lavoro cominciato dall'ex presidente Alessandro Casella con Augusto Navone direttore. I nuovi edifici andranno ad aggiungersi agli altri, sempre di proprietà della Port Authority, già nelle mani dell'Amp. Due in consegna e altri due in concessione. Di questi solo uno era rimasto fuori dagli interventi di ristrutturazione previsti per la realizzazione del "Centro didattico per studenti e fruitori dell'Amp ed ecoforesteria del mare". A metà luglio il Cda dell'Amp ha approvato il progetto di fattibilità tecnico ed economica per cui esistono già 300mila euro. Nell'area di circa 17mila 200 metri quadri dell'ex Sep si trovano 12 fabbricati. Il piano di restyling ha già riguardato la riqualificazione dell'edificio numero 4, destinato a Centro didattico, con parziale sistemazione delle aree esterne, la creazione di un campo da basket e postazioni di studio. Interventi anche sul caseggiato 5 destinato a centro per studenti e fruitori Amp. Con il nuovo finanziamento regionale di 300mila euro l'Area marina ha deciso di intervenire riqualificando l'edificio numero 3, così da creare altre aule didattiche. Alla redazione e all'approvazione del progetto definitivo esecutivo atteso nei prossimi mesi seguirà la pubblicazione del bando per la gara di appalto. Getta le basi per il futuro l'Amp 2.0. Un nuovo corso nato dalla "crisi" per la presidenza durata un anno e mezzo da cui poi è scaturita la revisione dello statuto, datato venti anni. Nei giorni scorsi il presidente del Consorzio di gestione dell'Amp, Massimo Canu, ha annunciato anche la pubblicazione dell'atteso bando per il nuovo direttore «realisticamente entro dieci giorni». Intanto domani arriva a Olbia il sottosegretario al ministero dell'Ambiente, Claudio Barbaro. Nell'incontro nella sede dell'Amp l'esponente del governo Meloni incontrerà i vertici del Consorzio di gestione dell'Amp, il presidente dell'Adsp Massimo Deiana, il direttore marittimo del nord Sardegna Giorgio Castronuovo e il comandante del Gruppo carabinieri Tutela dell'Ambiente Fabrizio Massimi.



Noleggio gommoni: le 18 società cercano nuovi ormeggi

Arbatax A rischio la concessione della Turismar

Lamberto Cugudda Arbatax Sono 18, tre in più rispetto alla stagione turistica dello scorso anno, le società locali che noleggiavano gommoni con e senza skipper (dando lavoro a oltre un centinaio di addetti) e che hanno base al porto turistico Turismar Marina di Arbatax. Ma dall'inizio del prossimo anno dovranno cercare una nuova casa. La Turismar, infatti, ha già annunciato che non rinnoverà loro la possibilità di stare nei pontili del Marina, considerato che non sa se verrà rinnovata la concessione alla stessa società. In ogni caso, gli spazi che verranno concessi saranno decisamente inferiori, visto anche lo specchio d'acqua in concessione, richiesto e ottenuto dalla Saipem di fronte al proprio cantiere operativo Intermare fabrication yard, ubicato proprio a bocca di porto ad Arbatax, lato Marina Turismar. Di conseguenza, la stessa Turismar, come ha più volte precisato nelle ultime settimane il direttore Franco Ammendola (che è anche presidente del Consorzio industriale provinciale Ogliastro) nella concessione che riuscirà ad avere, terrà solo i propri mezzi, mentre per quanto attiene l'attività di porto turistico, da giugno a inizio settembre la aprirà soltanto ai natanti in transito. Per le 18 società di noleggiatori di gommoni ancora presenti nei pontili del porto turistico Turismar Marina di Arbatax, è ora assolutamente necessario decidere che cosa fare in vista della stagione vacanziera 2024. «Con tutti gli altri colleghi - afferma Francesco Piras, titolare della società Marea, che dispone di 18 gommoni di lunghezza differente e dà lavoro a sette addetti - ci stiamo già sentendo da quando abbiamo avuto notizia dalla Turismar rispetto alla non possibilità di ridarci gli spazi nei vari pontili anche il prossimo anno. Credo proprio che l'unica strada percorribile sia quella di chiedere tutti insieme un'unica concessione in ambito portuale, in maniera da riuscire a lavorare senza problemi nella stagione turistica da maggio a ottobre 2024». A pensarla come lui anche Flaviano Stochino, titolare della Flamar, che ha una ventina di gommoni di varia lunghezza e sei persone che vi lavorano. «Considerata la situazione venutasi a creare rispetto agli spazi che per noi società che noleggiamo gommoni non saranno più disponibili nel porto turistico Turismar qui ad Arbatax - fa rilevare l'operatore - credo proprio che non ci resti altro da fare che consorziarci e chiedere una concessione nelle acque portuali. Inutile credere che ognuno possa chiedere una concessione». In base al nuovo "disegno" delle aree dello scalo da destinare al diporto, i natanti da 12 metri di lunghezza dovrebbero essere spostati nello specchio d'acqua della banchina di levante, "dividendo in due" il Marina Turismar.



L'Iniziativa. Eventi, seminari e performance organizzati da Ami_Ca nella Settimana della mobilità

Passeggiare circondati dalla bellezza

Da domani installazioni artistiche dal molo Ichnusa al Padiglione del Sale

In che mondo vuoi vivere? È la domanda a cui ci sottopone Ami_CA, il nuovo progetto sulla sostenibilità che prenderà vita a Cagliari da sabato al 22 settembre nell'ambito della settimana della mobilità Europea.

L'iniziativa promossa dall'associazione 2050 To People porterà in scena l'arte per il pianeta: da domani, con un giorno di anticipo rispetto alle altre iniziative, sarà allestito un percorso di installazioni artistiche dal molo Ichnusa al Padiglione del Sale, che saranno fruibili gratuitamente al pubblico sino al 29 ottobre. Un'occasione per valorizzare il lungomare e informare la comunità sull'importanza dell'ecologia e trasformare Cagliari in città amica dell'ambiente. Il progetto è stato presentato ieri al Molo Ichnusa, presenti Erica Zmitrovitch, presidente di Ami_CA, Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, il sindaco Paolo Truzzu ed Enrico Pacioni, a capo del comando marittimo della Marina Militare. Arte e sostenibilità «Siamo in collaborazione con il Parlamento Europeo per promuovere lo sviluppo sostenibile. Per me è

importante portare e condividere informazione sulla sostenibilità all'ambiente attraverso l'arte, la mobilità e l'inclusione» - ha spiegato la co-founder di 2050 To Peolpe, Erica Zmitrovitch – «Solo con la giusta comunicazione saremo in grado di fare scelte importanti per il nostro futuro. È un progetto che ho voluto fortemente a Cagliari perché è una città che sta crescendo tanto sui valori green». Gli eventi più importanti si terranno sabato e domenica, dalle 17. Sabato ci sarà la passeggiata ecologica a piedi, in bici e via mare nella pista Ciclopedonale di Su Siccu, altezza Molo Sant'Elmo, seguita dalla presentazione dei mezzi green. Domenica 17 sarà la volta dei più piccoli con laboratori, letture e performance per bambini a cura di Tuttestorie. In conclusione mercoledì 20, alle 9.30 al Padiglione del Sale, verrà presentato il convegno sul Futuro Green, dedicato ai giovani con la partecipazione di Anna Piras, vicedirettrice Rai Parlamento. «Dialogo con i cittadini» L'obiettivo del progetto Ami_CA è quello di creare un dialogo con il cittadino, condividere l'informazione e sensibilizzarlo sull'importante tematica della sostenibilità attraverso eventi inclusivi. «Sosteniamo come Amministrazione Comunale l'iniziativa volta a educare la comunità. Ci vuole spirito di cambiamento e miglioramento. Credo che una città sostenibile debba essere a misura d'uomo e vivibile e Cagliari lo è», ha detto Truzzu. Per Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale, «è un seme che viene gettato, seminare oggi per cogliere domani. Ci sono tanti spazi prestigiosi nella città che devono essere valorizzati, la lunga passeggiata è stata pensata come uno spazio espositivo, fare informazione e laboratori, idee innovative sostenibili a impatto zero, siamo felici di metterla a disposizione, è un vero e proprio fiore all'occhiello a cui vogliamo dare un prestigio culturale, oltre che ambientale».

Federica Portoghese



«Area marina, serve sviluppo non solo tutela»

Ambiente Il sottosegretario Barbaro: «Collaborazioni tra pubblico e privato»

Serena Lullia Olbia Sceglie la sede dell'area marina protetta di Tavolara per tracciare la rotta 2.0 di parchi e Amp. Revisione della legge quadro che le istituisce, appesantita da oltre 30 anni di storia. Stati Generali di parchi e Amp. Collaborazioni pubblico-private. Volontari per presidiare le acque tutelate. Il sottosegretario all'Ambiente, Claudio Barbaro, ospite dell'ente verde entrato nella sua fase 2 dopo uno stallo di un anno e mezzo per la presidenza, prende appunti sulle richieste del territorio. Un cavo elettrico che consenta all'isola di Tavolara di raggiungere l'autonomia energetica. Tempi rapidi per la Via, la valutazione di impatto ambientale, per l'atteso escavo del porto Isola Bianca. Tavolara energivora L'isola di Tavolara ha provato a nutrirsi solo di sole, ma come sottolinea il sindaco Settimo Nizzi - alla guida del comune che per un anno ha la presidenza dell'Amp di Tavolara «non ha funzionato bene». Il primo cittadino invita il sottosegretario a prendere appunti. «Vorremmo, con il consenso e il contributo economico dei comuni di Olbia, Loiri Porto San Paolo e San Teodoro portare un filo elettrico dalla terraferma fino a Tavolara. Sono state fatti numerosi interventi, costati sacrifici e denari alla collettività. A oggi non siamo riusciti a portare a casa quel risultato. Il fotovoltaico non ha funzionato bene. Tutto quello che funziona all'interno dell'isola, le attività commerciali, non riescono a portare a casa "momenti di salvaguardia ambientale" importanti. Con il collegamento alla rete elettrica riduciamo l'impatto ambientale e facciamo funzionare bene l'impianto di depurazione e le poche case e attività che ci sono». L'escavo del porto La seconda richiesta che arriva dal territorio è per l'escavo del porto Isola Bianca ormai non più rinviabile, rafforzata dalle parole del presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, Massimo Deiana. «Il problema esiste - conferma - . Fortunatamente, a oggi, questo non ha generato perdite di traffico ma è ovvio che dobbiamo pensare al futuro. Il progetto per dragare quasi un milione di metri cubi di sabbia dai fondali è pronto e finanziato. 94 milioni di euro, di cui 20 per i lavori, oltre 70 per indagini, perizie, supplementi di indagine. Stiamo per presentarlo alla Via, procedura che può durare fino a 330 giorni. Noi speriamo di stare molto più all'interno di questi tempi». Impegni non promesse Il sottosegretario Barbaro mostra doti da equilibrista della parola per non cadere nel trappolone delle promesse. «Posso dire che io e il mio staff produrremo il massimo impegno sulle richieste che mi sono state sottoposte, ma non sono in grado di dare risposte. Non sarebbe serio da parte mia. Di sicuro le prendo in carico e le studieremo». Via i lacci della 394 Molto più chiaro invece il futuro di parchi e Amp d'Italia. A partire dalla revisione della legge quadro che le istituisce, la 394 del 1991. «Una legge datata su un tema troppo a lungo sottovalutato - spiega Barbaro -, che soffre di un duplice problema. La scarsa sensibilità e l'aver oltre 30 anni. Una legge che permette poco lo sviluppo delle aree marine protette. Non si può pensare sempre e solo ai soldi che possono arrivare dallo Stato. Bisogna cercare di capire come unire l'interesse pubblico e quello privato, sviluppando ipotesi di carattere commerciale». Una revisione che non sarà calata dall'alto, garantisce l'esponente di Fratelli d'Italia. L'idea è creare un laboratorio di confronto attraverso gli Stati generali di parchi e Amp «che ci vedrà impegnati da qui ai prossimi sei sette mesi». La parola d'ordine è snellire la burocrazia. «Se non andiamo a semplificare la vita dei parchi corriamo il rischio di replicare le stesse logiche che ci sono nelle amministrazioni locali dove spesso, sicuramente non qui, i parchi rappresentano un doppiopione dei consigli comunali. E spesso sono diventati cimiteri degli elefanti, di politici che non sono stati eletti».





Area protetta Tavolara, Barbaro: "Nasce un polo dedicato alla ricerca ambientale"

15 settembre 2023 | 17.51 LETTURA: 2 minuti Il Presidente Massimo Canu: "Intendiamo valorizzare i processi educativi" Nell'Area Marina Protetta Tavolara - Punta Coda Cavallo nascerà un Polo sulla Biodiversità in cui accogliere e formare giovani talenti, grazie all'Università, sviluppando ricerca con partners locali, nazionali e internazionali: due immobili, aree esterne e l'accesso diretto al mare. "Intendiamo accrescere il sistema di tutela della biodiversità, con una maggiore consapevolezza rispetto all'indissolubile e atavico legame che unisce la Persona all'Ambiente. E lo faremo con una maggiore attenzione verso i processi educativi e formativi da destinare a minori e adulti", ha spiegato il presidente dell'Area Marina Protetta, Massimo Canu, oggi nel corso di una conferenza alla presenza del Sottosegretario all'Ambiente e alla Sicurezza energetica, con delega alle Aree Marine Protette, Claudio Barbaro: "è questo un esempio di valorizzazione di un'area protetta e di una stretta interconnessione tra il nostro patrimonio naturalistico e le attività dell'uomo", ha spiegato Barbaro sottolineando altresì come "Attraverso la ricerca potremo ancor più arricchire il patrimonio di conoscenza atta a proteggere ecosistemi unici nel Mondo. Anche i processi formativi e di educazione ambientale sono fondamentali e il MASE sta per avviare una serie di progettualità innovative Sicuramente, occorre capire nel profondo le potenzialità di queste aree protette, per il loro sviluppo: questa la nostra missione". Presenti all'incontro con la stampa, anche il Direttore del Compartimento Marittimo del Nord Sardegna della Capitaneria di Porto, Giorgio Castronuovo, il Comandante di Gruppo Carabinieri Tutela dell'Ambiente, Fabrizio Massimi, il Comandante della Guardia di Finanza della Stazione Navale di Cagliari, Lorenzo Dell'Anna, e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. "Dopo avere posto in sicurezza l'Ente dal punto di vista contabile e amministrativo - spiega ancora Canu - escludendo il commissariamento, avere modificato lo Statuto a vantaggio della maggiore democraticità del Consorzio, avere pubblicato il bando per l'incarico da Direttore Generale, sottoscritto la nuova Convenzione con la quale il MASE affida all'AMP 15.000 ettari di mare e 76 chilometri di tratto costiero e avere avviato l'iter di acquisizione di due ulteriori immobili, le aree esterne e il pontile in mare dell'area ex-SEP, grazie alla disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e della Direzione del Compartimento Marittimo del Nord Sardegna della Capitaneria di Porto intendiamo valorizzare l'esistente, con una maggiore trasparenza dei processi gestionali, così come accrescere il sistema di tutela della biodiversità, con una maggiore consapevolezza rispetto all'indissolubile e atavico legame che unisce la Persona all'Ambiente".

Area protetta Tavolara, Barbaro: "Nasce un polo dedicato alla ricerca ambientale"

Roma, 15 set. (Adnkronos) - Nell'Area Marina Protetta Tavolara - Punta Coda Cavallo nascerà un Polo sulla Biodiversità in cui accogliere e formare giovani talenti, grazie all'Università, sviluppando ricerca con partners locali, nazionali e internazionali: due immobili, aree esterne e l'accesso diretto al mare. "Intendiamo accrescere il sistema di tutela della biodiversità, con una maggiore consapevolezza rispetto all'indissolubile e atavico legame che unisce la Persona all'Ambiente. E lo faremo con una maggiore attenzione verso i processi educativi e formativi da destinare a minori e adulti", ha spiegato il presidente dell'Area Marina Protetta, Massimo Canu, oggi nel corso di una conferenza alla presenza del Sottosegretario all'Ambiente e alla Sicurezza energetica, con delega alle Aree Marine Protette, Claudio Barbaro: "è questo un esempio di valorizzazione di un'area protetta e di una stretta interconnessione tra il nostro patrimonio naturalistico e le attività dell'uomo", ha spiegato Barbaro sottolineando altresì come "Attraverso la ricerca potremo ancor più arricchire il patrimonio di conoscenza atta a proteggere ecosistemi unici nel Mondo. Anche i processi formativi e di educazione ambientale sono fondamentali e il MASE sta per avviare una serie di progettualità innovative. Sicuramente, occorre capire nel profondo le potenzialità di queste aree protette, per il loro sviluppo: questa la nostra missione". Presenti all'incontro con la stampa, anche il Direttore del Compartimento Marittimo del Nord Sardegna della Capitaneria di Porto, Giorgio Castronuovo, il Comandante di Gruppo Carabinieri Tutela dell'Ambiente, Fabrizio Massimi, il Comandante della Guardia di Finanza della Stazione Navale di Cagliari, Lorenzo Dell'Anna, e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. "Dopo avere posto in sicurezza l'Ente dal punto di vista contabile e amministrativo - spiega ancora Canu - escludendo il commissariamento, avere modificato lo Statuto a vantaggio della maggiore democraticità del Consorzio, avere pubblicato il bando per l'incarico da Direttore Generale, sottoscritto la nuova Convenzione con la quale il MASE affida all'AMP 15.000 ettari di mare e 76 chilometri di tratto costiero e avere avviato l'iter di acquisizione di due ulteriori immobili, le aree esterne e il pontile in mare dell'area ex-SEP, grazie alla disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e della Direzione del Compartimento Marittimo del Nord Sardegna della Capitaneria di Porto intendiamo valorizzare l'esistente, con una maggiore trasparenza dei processi gestionali, così come accrescere il sistema di tutela della biodiversità, con una maggiore consapevolezza rispetto all'indissolubile e atavico legame che unisce la Persona all'Ambiente".

La Nuova Sardegna 16 09 23

Ieri al porto industriale l'arrivo della nave da crociera Renaissance

La nave da crociera Renaissance della Passenger Cruise Ship, battente bandiera delle Bermuda, ha attraccato ieri mattina nella banchina del porto industriale. I turisti allo sbarco hanno trovato il sistema di accoglienza degli operatori dell'ufficio turistico, allestito davanti alla torre aragonese, e molti di loro hanno potuto visitare il patrimonio archeologico cittadino. (g.m.)



Tavolara, l'annuncio del presidente Canu «per drenare nuove risorse»

I privati sponsor dell'Area marina «A breve il varo del regolamento»

Olbia I privati saranno i futuri partner dell'Area marina protetta di Tavolara. E sul loro ingresso all'interno delle Amp nella forma di sponsor c'è piena intesa tra governo Meloni e il presidente dell'ente, Massimo Canu, in carica per un anno in quota comune di Olbia. Regolamento sponsor «A breve - annuncia - ci sarà il varo del regolamento delle sponsorizzazioni per drenare nuove risorse e metterle a beneficio della comunità». Il regolamento, prima di vedere la luce verde, dovrà essere presentato e discusso nell'assemblea del consorzio di gestione in cui siedono anche i comuni di Loiri Porto San Paolo e San Teodoro. E sul ruolo dei privati in parchi e Amp anche il sottosegretario all'Ambiente, Claudio Barbaro, prepara una calorosa accoglienza. «Non vengo da quella schiera di amministratori che quando sente parlare di uno sfruttamento in termini produttivi della cosa pubblica arriccchia il naso perché la cosa pubblica non deve interessarsi di profitti. è una cosa che faccio fatica a condividere. Vengo da un settore come lo sport, in cui le piccole sponsorizzazioni danno ampie risposte al territorio. Quindi perché non sviluppare accordi anche di tipo commerciale con i privati per portare soccorso alle porzioni di territorio da tutelare». Ausiliari del traffico a mare Bociata invece la proposta degli ausiliari del traffico del mare. «Questa estate abbiamo avuto tanti visitatori, piacevoli e gradevolissimi - afferma Canu -, ma qualcuno si è comportato in maniera poco rispettosa. Stavo pensando se fosse possibile, sull'esempio degli ausiliari del traffico nelle strade, pensare a una sorta di ausiliari del traffico del mare. Ci consentirebbe di essere più presenti sul territorio». Per il sottosegretario Barbato la vera forza a cui attingere per questa attività è il volontariato. Gli enti pubblici, impegnati a tagliare i costi, non possono permettersi spese aggiuntive. «Gli ausiliari rappresenterebbero un ulteriore onere economico per la pubblica amministrazione - afferma -. Credo che invece il problema si potrebbe risolvere con il volontariato. In Italia, e il presidente Canu che è marito della vice ministro del Lavoro e delle Politiche sociali (Maria Teresa Bellucci, viceministro del Governo Meloni, in quota Fratelli d'Italia ndr) che si occupa di tutte le problematiche del volontariato, lo sa bene, ci sono migliaia di volontari. Un esercito che potrebbe essere utilizzato per la tutela ambientale». E sarebbe a costo zero. Bacheche di sabbia Anche quest'estate i predoni del mare e delle spiagge non sono mancati. Hanno portato via conchiglie, sabbia, sassi. «Si potrebbe pensare di creare, all'interno dei porti e degli aeroporti - propone Canu - delle bacheche in cui esporre quanto sequestrato come monito». Spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna. «Molto spesso i turisti fermati non sanno che portare via la sabbia è vietato. A oggi non esiste una pubblicità istituzionale che informi i turisti su quello che si può fare o non fare. Una delle poche è di un produttore di olio che invita a portare via l'olio e non la sabbia. Se però venisse realizzata una pubblicità istituzionale siamo pronti a farla girare in tutti i porti. Esistono invece già delle teche dell'Agenzia dei Monopoli nei porti con alcuni esempi di materiale sequestrato. Per esporre tutta la sabbia sequestrata servirebbero chilometri».



Nove grandi monoliti di granito per ricordare i morti dell'alluvione

Delibera della giunta per il decimo anniversario del ciclone Cleopatra Donazioni

Giandomenico Mele Olbia Per non dimenticare, per onorare il ricordo delle vittime di una delle più grandi tragedie della storia di Olbia. Un monumento in memoria dei morti dell'alluvione del 18 novembre 2013 sorgerà a Olbia, la città che ha pagato il prezzo più alto in termini di vite umane per la forza devastante del ciclone "Cleopatra". Quest'anno, in occasione della ricorrenza del decimo anniversario di quella terribile tragedia, l'amministrazione comunale ha dato avvio alla realizzazione di un'opera in memoria delle nove persone decedute a Olbia nella furia del fango, per rendere indelebile il loro ricordo attraverso un simbolo monumentale che "possa essere vissuto e visitato dall'intera comunità", recita la delibera di giunta che ha dato l'ok definitivo all'installazione. L'opera consiste in un'installazione ambientale formata da nove monoliti di granito locale, uno per ogni vittima, poggiati sul suolo. Sarà piazzata nelle aree demaniali comprese tra l'ansa del Porto Romano e via Escrivù. Il Comune di Olbia ha già ottenuto dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna il nulla osta all'occupazione delle aree, per eseguire le indagini e le attività necessarie. L'opera Il progetto, la direzione dei lavori e la direzione artistica sono stati donati a titolo gratuito dallo Studio A1 Engineering e dall'artista Nicola Filia. La famiglia Puliga Pes, in qualità di proprietaria di una cava di granito, ha manifestato all'amministrazione la volontà di partecipare alla realizzazione del monumento, donando a titolo gratuito i monoliti di granito, necessari per la realizzazione dell'opera. Per la posa dei monoliti che compongono il monumento, sarà necessaria l'installazione di un impianto elettrico che dovrà illuminare l'area e andranno realizzate delle zone verdi con annesso impianto di irrigazione. La Campesi Impianti e la Sgaravatti Geo hanno manifestato il desiderio e la volontà di contribuire alla realizzazione di quest'opera attraverso la donazione, rispettivamente, dell'impianto di illuminazione e la realizzazione del prato verde completo di impianto di irrigazione. Il monumento verrà collocato in aree demaniali e sarà realizzato anche grazie alle prestazioni professionali gratuite e alle donazioni di diverse aziende olbiesi. La tragedia Un gesto di grande partecipazione, in cui realtà di primo piano dell'economia locale si sono messe a disposizione del Comune di Olbia per realizzare un'opera che conservi il ricordo, che consenta di rendere omaggio a coloro che hanno perso la vita davanti alla forza tragica della natura, che quel giorno ha scelto Olbia per portare morte e devastazione. L'ondata di maltempo colpì tutta la Sardegna, ma fu la città di Olbia a pagare il prezzo più alto di quel terribile evento, registrando nove vittime, tra cui due bambini. Travolte dall'acqua e dal fango in via Belgio, persero la vita la piccola Morgana Giagoni, due anni, e la mamma Patrizia Corona, di 42, inghiottite dalla piena del canale mentre cercavano di rientrare a casa nell'auto guidata dal papà di Morgana e compagno di Patrizia, unico sopravvissuto a quella tragedia. Stessa sorte per Francesco Mazzoccu, 35 anni, e il suo piccolo Enrico di 4 anni, travolti da un fiume di fango mentre cercavano riparo su un muretto, a Raica, nella periferia di Olbia. Invece erano morte nella loro casa Anna Ragnedda, di 83 anni, allettata in via Lazio, e Maria Massa, di 88, nella sua casa in via Romania. Tre i morti nella voragine aperta nella strada di Monte Pino: Bruno Fiore di 68 anni, Sebastiana Brundu di 61 e Maria Loriga di 54. La solidarietà Il gesto di liberalità della famiglia Puliga Pes, delle aziende Campesi Impianti e Sgaravatti Geo, quindi, ha incontrato l'interesse e l'apprezzamento dell'amministrazione comunale, soprattutto per il profondo valore umano e identitario che la creazione artistica dell'opera rappresenta per il territorio e per l'intera comunità olbiese, gravemente feriti dall'evento di dieci anni fa. Le donazioni non pongono vincoli all'amministrazione, mentre saranno a carico del bilancio comunale i costi relativi alla verifica e predisposizione delle aree demaniali individuate, il trasporto di tutti i monoliti nel sito che ospiterà l'opera monumentale nel suo complesso, i lavori di supporto alla realizzazione dell'opera, nonché il costo per la realizzazione e il posizionamento della targa che sarà dedicata alla memoria delle nove vittime. L'opera monumentale, realizzata nel suo complesso, entrerà a far parte del patrimonio dell'ente.



La Moby valuta nuove tratte

Al porto di Golfo Aranci prove tecniche di ormeggio

Golfo Aranci Sotto un cielo plumbeo, grandi manovre al porto di Golfo Aranci. Si sogna già lo scenario soleggiato della prossima estate con un via vai importante di navi. Il primo passo ieri mattina in banchina un traghetto Moby si è prestato ad alcune prove tecniche di ormeggio. La compagnia marittima sta muovendo i primi passi per studiare una nuova linea tra isola e penisola. Tra Golfo Aranci e «spero Civitavecchia». L'auspicio è del sindaco Mario Mulas, è stato lui a rendere nota, attraverso i propri canali social, l'operazione decisa dalla Moby e che si è svolta ieri al porto golfarancino. Mulas ha seguito le prove in prima persona: «Mi auguro che questo interesse della Moby si traduca nell'istituzione di una nuova linea con la penisola, spero con Civitavecchia, in modo che il nostro porto passeggeri cresca assieme al traffico crocieristico e al porto turistico, così come auspicato dal nostro consiglio comunale - le parole dal suo profilo Facebook -. Questo si tradurrebbe in un incremento dei posti di lavoro sul porto, ovviamente. Intanto la nostra amministrazione sta continuando a lavorare con gli enti competenti in modo che si definiscano gli studi e i finanziamenti per costruire una nuova viabilità in entrata e uscita dal porto». Lo scenario Dopo il promontorio di Capo Figari c'è solo il mare aperto. Per la sua posizione il porto di Golfo Aranci, rispetto a quello di Olbia, più interno, riparato, protetto dal golfo, rende le operazioni di arrivo e partenza più difficoltose. Ma resta uno scalo strategico. Che già conta collegamenti puntuali con Sardinia-Corsica ferries e il transito di crociere. Le prove della Moby si tradurranno in una nuova tratta probabilmente a partire dalla primavera 2024. Reazioni La possibilità turistica e occupazionale mette d'accordo tutti. La minoranza approva e affianca la propria bandierina: «Siamo molto contenti perché questa ipotesi è frutto del nostro lavoro di conferma delle navi commerciali nell'ambito delle linee guida del piano strategico dei porti», chiosa il consigliere Andrea Viola a nome del gruppo di opposizione "Cambia con noi". (p.a.)



Moby in banchina, il "tifo" del sindaco

Il Comune di Golfo Aranci preme per un nuovo collegamento marittimo con Civitavecchia e ieri mattina la Moby ha effettuato alcune prove tecniche di ormeggio in banchina. Dice il sindaco Mario Mulas: «È importante per noi che il traffico passeggeri cresca, questo porterebbe un incremento dei posti di lavoro. Spero che l'interesse mostrato dalla Moby si traduca presto in un una nuova linea con la Penisola, noi speriamo con Civitavecchia. Nel frattempo stiamo lavorando per superare il problema della viabilità da e per il porto». (a. b.)



Prove di attracco al porto di Golfo Aranci. Mulas: “Auspichiamo il collegamento con Civitavecchia”

Con una nave del gruppo Moby si valuta l'idoneità delle banchine

GOLFO ARANCI. Si sono svolte questa mattina al porto di Golfo Aranci le prove tecniche di attracco finalizzate a valutare l'idoneità delle banchine. Le prove di attracco alternativo e attracco effettivo, effettuate con una nave del gruppo Moby, serviranno a testare la possibilità di ormeggio per la prossima stagione estiva. “Ci auguriamo che si estenda poi a tutto l'anno – dichiara il sindaco di Golfo Aranci Mario Mulas, presente alle prove insieme all'assessore al Turismo Gianni Prontu -. In particolare spero nel collegamento Golfo Aranci – Civitavecchia che ci riporta a quando le Ferrovie dello Stato operavano su quella tratta che ora non c'è più”. Le prove di oggi segnano un importante passo in riferimento alla volontà espressa dall'amministrazione comunale in Consiglio. “Chiediamo che l'Autorità Portuale esegua i lavori che abbiamo indicato – dice il primo cittadino -. Con delibera consultiva abbiamo espresso l'indirizzo politico del porto che vorremmo e, in particolare, il potenziamento dell'attracco per un'ulteriore nave, oltre a quella da crociera, e un porto turistico per grandi yacht”. Gli altri imminenti lavori a Golfo Aranci riguardano la viabilità. “Sottolineo il mio impegno e dell'amministrazione comunale per quanto riguarda questo aspetto – afferma Mulas -. Sì alle nuove navi ma pensiamo anche all'abbattimento, in tempi brevi, del cavalcaferrovia e alla realizzazione di una nuova strada intorno al paese”.



Moby ha testato l'approdo al porto di Golfo Aranci

Prove tecniche per una possibile riattivazione estiva del collegamento con Civitavecchia. Formalizzata la proroga a Toremar al 2024 18 Settembre 2023 Il traghetto Moby Drea, in servizio attualmente fra Genova e Olbia, ha effettuato stamane alcune prove di ormeggio a Golfo Aranci. Ne ha parlato a Olbianova il sindaco del comune sardo Mario Mulas, presente alle prove insieme all'assessore al Turismo Gianni Prontu, caldeggiando almeno per il periodo estivo la ripresa del collegamento Golfo Aranci - Civitavecchia "che ci riporta a quando le Ferrovie dello Stato operavano su quella tratta che ora non c'è più. Ci auguriamo che si estenda poi a tutto l'anno". Mulas ne ha anche approfittato per un messaggio all'Autorità di sistema portuale presieduta da Massimo Deiana: "Chiediamo che l'Autorità Portuale esegua i lavori che abbiamo indicato. Con delibera consultiva abbiamo espresso l'indirizzo politico del porto che vorremmo e, in particolare, il potenziamento dell'attracco per un'ulteriore nave, oltre a quella da crociera, e un porto turistico per grandi yacht". Sul fronte Moby, intanto, si registra la formalizzazione della proroga di un anno, a tutto il 2024, della convenzione fra la controllata Toremar e la Regione Toscana (oltre 13,3 milioni di euro annui) per i servizi di continuità territoriale marittima nell'arcipelago toscano, dopo che l'allungamento, resosi scontato per i tempi lunghi dell'ente nell'avvio della procedura (non senza polemiche), era stato de facto confermato dalla Regione con l'avvio del questionario con cui si apriva "il percorso che porterà all'affidamento del nuovo servizio di cabotaggio marittimo entro la fine del 2024".

In porto la prima nave ucraina

Approdo al terminal Mito dopo il blocco nel porto di Odessa

Ha scelto Cagliari come porto sicuro per lo scarico di 2.114 container pari a 3.474 Teu. Il cargo Joseph Schulte battente bandiera di Hong Kong, a causa del conflitto in Ucraina era bloccato nel porto di Odessa dal febbraio 2022 ed è stata la prima ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. I controlli Arrivata al Porto canale il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 alle 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container Mito (Mediterranean intermodal terminal operator).

«Competizione» «Siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di Mito, il terminal internazionale a Cagliari su cui il gruppo Grendi investe da tempo», ha affermato l'amministratore delegato di Mito e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. «I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140.000 metri quadrati di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20mila metri quadrati; 620 metri di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo». La movimentazione Mito, nel 2022, ha movimentato 57.670 Teus (+92% vs 2021) con un fatturato complessivo di 3,2 milioni di euro. Il terminal ha 2 gru di banchina Ship to Shore, 3 gru di piazzale Rtg e 3 Reach Stacker e 3 ralle portuali. La Joseph Schulte era partita dal porto di Odessa, nonostante la marina militare russa stia bloccando le rotte per gli scali dell'Ucraina, dove sono ancora bloccate diverse navi cargo, molte delle quali con bandiera turca. La Schulte non era stata fermata dalla Marina russa e aveva potuto raggiungere le coste turche, prima di trasferire il suo carico a Cagliari. Ora si trova in mare, tra Sardegna e Sicilia, in attesa di ordini.





Il Terminal MITO sbaraglia la concorrenza dei porti europei per lo sbarco della prima portacontainer dall'Ucraina e rilancia Cagliari come hub logistico mediterraneo

Nel terminal container internazionale del Gruppo Grendi sono stati sbarcati in circa 48 ore oltre 2.100 container per essere stoccati nel piazzale. La M/V Joseph Schulte è poi ripartita vuota. Flessibilità operativa, sicurezza, capacità di stoccaggio e personale con alti standard di servizio tra i punti di forza dello scalo merci di Cagliari. Circa 48 ore di operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino che ha superato il blocco del porto di Odessa e che, dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto Cagliari come porto sicuro per lo scarico di 2.114 container pari a 3.474 Teu. Più in dettaglio la portacontainer Joseph Schulte (LOA pari a 299,90 mt e stazza lorda di 94.402 tonnellate) battente bandiera di Hong Kong, a causa del conflitto in Ucraina era bloccata nel porto di Odessa dal febbraio 2022 ed è stata la prima ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. Arrivata a Cagliari il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator). "Siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di MITO, il terminal internazionale a Cagliari su cui il Gruppo Grendi investe da tempo. I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140.000 m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20mila m2; 620 m di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo" ha affermato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. MITO, nel 2022, ha movimentato 57.670 Teus (+ 92% vs 2021) con un fatturato complessivo di 3,2 milioni di Euro.



Al terminal MITO del porto di Cagliari la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino Sbarcati 2.114 container

Il gruppo Grendi ha reso noto che al terminal della propria filiale MITO nel porto di Cagliari è giunta la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino che ha superato il blocco del porto di Odessa e che, dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto lo scalo sardo come porto sicuro per lo scarico di 2.114 container pari a 3.474 teu, operazione che è stata realizzata in circa 48 ore di operatività di banchina. La portacontenitori Joseph Schulte, che a causa del conflitto in Ucraina era bloccata nel porto di Odessa dal febbraio 2022, è poi ripartita vuota. La nave è arrivata a Cagliari il 29 agosto e, espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9.30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14.

Al Terminal MITO lo sbarco della prima portacontainer dall'Ucraina rilancia Cagliari come hub logistico mediterraneo

Nel terminal container del Gruppo Grendi sono stati sbarcati in circa 48 ore oltre 2.100 container per essere stoccati nel piazzale, la M/V Joseph Schulte è poi ripartita vuota. Flessibilità operativa, sicurezza, capacità di stoccaggio e personale con alti standard di servizio tra i punti di forza dello scalo merci di Cagliari. 18 Settembre 2023 - Circa 48 ore di operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino che ha superato il blocco del porto di Odessa e che, dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto Cagliari come porto sicuro per lo scarico di 2.114 container pari a 3.474 Teu. Più in dettaglio la portacontainer Joseph Schulte (LOA pari a 299,90 mt e stazza lorda di 94.402 tonnellate) battente bandiera di Hong Kong, a causa del conflitto in Ucraina era bloccata nel porto di Odessa dal febbraio 2022 ed è stata la prima ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. Arrivata a Cagliari il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator). "Siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di MITO, il terminal internazionale a Cagliari su cui il Gruppo Grendi investe da tempo. I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140.000 m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20mila m2; 620 m di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo" ha affermato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso.

A Cagliari la prima portacontainer dall'Ucraina

Approdata il 29 agosto, è la prima nave con merci civili che ha superato il blocco. Due giorni al terminal MITO del gruppo Grendi per scaricare i container. Quasi due giorni interi di operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino dopo l'interruzione dell'accordo sul grano tra Russia e Ucraina, avvenuto a luglio scorso. Superando il blocco del porto di Odessa, una portacontainer è partita dallo scalo, successivamente è approdata a Istanbul, e in Italia ha scelto Cagliari come porto di approdo per lo scarico di 2,114 container, pari a 3,474 TEU. La portacontainer si chiama Joseph Schulte, ha una capacità di 9,400 TEU, battente bandiera di Hong Kong, era bloccata nel porto di Odessa da febbraio 2022 ed è stata la prima ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. Arrivata a Cagliari il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1,526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container Mediterranean Intermodal Terminal Operator (MITO) gestito dal gruppo Grendi. Come spiega l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso, «siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di MITO, il terminal internazionale a Cagliari su cui il Gruppo Grendi investe da tempo. I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140 mila metri quadri di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20 mila metri quadri; 620 metri di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo».

Al Mito la prima portacontainer da Odessa

CAGLIARI Nei giorni scorsi Mito, il terminal container internazionale del Gruppo Grendi (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) di Cagliari ha accolto la prima portacontainer dall'Ucraina: oltre 2.100 container sono stati sbarcati in circa 48 ore per essere stoccati nel piazzale. Un'operazione che potrebbe segnare il rilancio di Cagliari come hub logistico mediterraneo. La M/V Joseph Schulte è uscita da un porto ucraino superando il blocco del porto di Odessa e, dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto Cagliari come porto sicuro per lo scarico di 2.114 container pari a 3.474 Teu per poi ripartire 48 ore dopo vuota. A causa del conflitto la portacontainer battente bandiera di Hong Kong, era bloccata nel porto di Odessa dal Febbraio 2022 ed è stata la prima ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. Arrivata a Cagliari il 29 Agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 Settembre alle 9,30 per concludersi il 6 Settembre alle 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container Mito (Mediterranean Intermodal Terminal Operator). Siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di Mito, il terminal internazionale a Cagliari su cui il Gruppo Grendi investe da tempo ha spiegato l'amministratore delegato di Mito e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140.000 m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20mila m2; 620 m di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo.

Cagliari, al Terminal MITO il primo sbarco di una portacontainer in uscita dall'Ucraina

Nella struttura del Gruppo Grendi sono stati sbarcati in circa 48 ore oltre 2.100 container per essere stoccati nel piazzale Cagliari - Circa 48 ore di operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino che ha superato il blocco del porto di Odessa e che, dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto Cagliari come porto sicuro per lo scarico di 2.114 container pari a 3.474 Teu. Più in dettaglio la portacontainer Joseph Schulte (LOA pari a 299,90 mt e stazza lorda di 94.402 tonnellate) battente bandiera di Hong Kong, a causa del conflitto in Ucraina era bloccata nel porto di Odessa dal febbraio 2022 ed è stata la prima ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. Arrivata a Cagliari il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator). "Siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di MITO , il terminal internazionale a Cagliari su cui il Gruppo Grendi investe da tempo. I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140.000 m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20mila m2; 620 m di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo" ha affermato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. Il terminal MITO nel 2022 ha movimentato 57.670 teu con un incremento del 92% rispetto al 2021 realizzando un fatturato di 3,2 milioni di Euro.



La portacontainer Joseph Schulte salpata dal porto ucraino di Odessa sbarcata al terminal Mito di Cagliari

Al porto canale sono stati sbarcati e dovranno essere distribuiti 1.526 container pieni e stoccati 588 box vuoti 18 Settembre 2023 Il Terminal Mito del porto di Cagliari (Gruppo Grendi) ha annunciato di essere stato prescelto per scaricare la nave Joseph Schulte, la prima portacontainer salita agli onori delle cronache per essere stata la prima a lasciare un porto dell'Ucraina dopo il blocco del 'corridoio del grano' non più riconosciuto dalla Russia. "Sono state necessarie circa 48 ore di operazioni di ormeggio per scaricare la prima nave portacontainer a lasciare un porto ucraino che ha superato il blocco del porto di Odessa e che, dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto Cagliari come porto sicuro per scaricare 2.114 container equivalenti a 3.474 Teu" spiega in una nota il terminalista. Questa nave portacontainer a causa del conflitto in Ucraina era rimasta bloccata nel porto di Odessa dal febbraio 2022 ed è stata la prima unità a utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. "Arrivata a Cagliari il 29 agosto, ha espletato le complesse formalità doganali, mentre le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9:30 per concludersi il 6 settembre alle 14:00" spiega ancora il terminal Mito. Sono stati effettuati tutti i controlli da parte dei clienti, le formalità doganali e le assicurazioni per poter sdoganare e iniziare la distribuzione dei 1.526 container pieni e dei 588 vuoti stoccati nel terminal container Mito (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) che si prevede sarà completata nelle prossime settimane. "Siamo stati preavvisati verso la metà di agosto di questa opportunità che ha evidenziato la competitività di Mito, il terminal container internazionale di Cagliari su cui il Gruppo Grendi sta investendo da tempo. Questo porto può far leva sulla flessibilità delle operazioni di movimentazione, sulla capacità di stoccaggio delle merci nel piazzale (140.000 mq) e sulla capacità di operare con grandi vettori. Un hub logistico che si completa con il recente raddoppio delle strutture di magazzino (ora 20.000 mq), 620 metri di banchina lineare che consentono a due grandi navi di lavorare simultaneamente ed elevati standard di servizio operativo. Questo scalo ha inoltre evidenziato il potenziale ruolo del porto di Cagliari nel Mediterraneo tornato alla ribalta dei vettori internazionali" ha dichiarato Antonio Musso, amministratore delegato di Mitp e di Grendi Trasporti Marittimi. Nel 2022 il nuovo terminal container dal porto canale di Cagliari ha movimentato 57.670 Teu (+ 92% rispetto al 2021) con un fatturato complessivo di 3,2 milioni di euro.



La Joseph Schulte a Cagliari: al terminal Mito sbarcati oltre 2.100 container

La nave in fuga dalla guerra era riuscita a utilizzare un corridoio umanitario temporaneo, dopo oltre un anno di sosta Genova - Una nave particolare è arrivata al porto di Cagliari, nel terminal container internazionale del Gruppo Grendi, dove ha sbarcato sbarcati, nell'arco di 48 ore, oltre 2.100 container che sono stati stoccati nel piazzale. Si tratta della M/V Joseph Schulte, ossia la portacontainer, lunga 299,90 metri e con stazza lorda di 94.402 tonnellate e battente bandiera di Hong Kong, che a causa del conflitto in Ucraina era stata bloccata nel porto di Odessa dal febbraio 2022. La Joseph Schulte è stata la prima ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. Arrivata a Cagliari il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container Mito (Mediterranean intermodal terminal operator). La nave è poi ripartita vuota. In 48 ore di operatività sono stati scaricati 2.114 container pari a 3.474 Teu.

La nave da crociera Costa Atlantica passa nuovamente di mano

Secondo indiscrezioni al momento non confermate sarebbe stata ceduta dalla jv Cssc Carnival Cruise Shipping Ltd ai greci di Seajets 18 Settembre 2023. Inattiva ormai da molti mesi in Italia e attualmente ormeggiata al porto canale di Cagliari presso la banchina dell'ex Cagliari International Container Terminal, la nave da crociera Costa Atlantica sarebbe stata nuovamente venduta. Al momento non ci sono ancora conferme ufficiali ma l'acquirente, secondo indiscrezioni raccolte da SHIPPING ITALY, risponderebbe al nome del gruppo armatoriale greco Seajets, lo stesso che già aveva rilevato Costa Magica e altre navi passeggeri dopo lo scoppio della pandemia. Già da un paio d'anni, precisamente dall'estate del 2021 quando ha issato bandiera delle Bahamas, la nave Costa Atlantica non è più di Costa Crociere perchè era stata venduta alla Cssc Carnival Cruise Shipping Limited, la compagnia crocieristica nata come joint venture tra Carnival Corporation (controllante della stessa Costa) e il gruppo cinese China State Shipbuilding Corporation (Cssc). L'azienda fino ad oggi ancora non ha operato sul mercato (è destinata a farlo da fine anno con il marchio Adora Cruises) e da alcune settimane si vocifera sul mercato che proprio la partnership fra gli americani di Carnival e i cinesi di Cssc in questa società sia presto destinata a risolversi. Costruita nel 2000 in Finlandia, la Costa Atlantica fa parte del progetto che prevedeva la costruzione di altre 5 navi (Costa Mediterranea, Carnival Pride, Carnival Spirit, Carnival Legend e Carnival Miracle, ha una lunghezza di 292 metri, una larghezza di 32 metri, na stazza lorda di 86.000 tonnellate e può accogliere un massimo di 2.680 passeggeri, ospitati in 1.056 cabine, di cui 620 e 54 suite con balcone privato affacciato sul mare. In attesa di capire se sarà effettivamente lei il compratore, la greca Seajets nel recente passato ha già acquistato anche la ex Costa Magica ribattezzata Mykonos Magic (da 2.700 passeggeri) e rimasta in disarmo in Grecia. la stessa società ha anche rilevato a ex Veendam da Holland America, la Majesty of the Seas da Royal Caribbean e la ex Ocena da P&O. N.C.

Golfo Aranci. Anche la Regione non ha gradito. Mario Mulas: "Deciderà il mercato".

In porto attracca la polemica

Prove tecniche dei traghetti Moby: il sindaco sfida l'Authority

Non è una prova di forza, ma poco ci manca. Il sindaco Mario Mulas, nei giorni scorsi, ha commentato con entusiasmo le prime verifiche tecniche di ormeggio di un traghetto Moby nel porto di Golfo Aranci. Di fatto è un atto di sfida, alla Regione e soprattutto all'Autorità portuale della Sardegna. Perché? Il problema è che a Cagliari hanno un'altra idea dello scenografico scalo portuale golfarancino, traffico commerciale bocciato e scelta decisa su un approdo "turistico, ricreativo e crocieristico". Il presidente dell'Autorità portuale regionale, Massimo Deiana, a quanto pare, non ha preso benissimo l'immagine del traghetto Moby a Golfo Aranci. Deiana è stato sempre molto chiaro, per l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna a Golfo Aranci ci sono le condizioni di una scelta strategica netta tutta a favore di maxi e giga yacht. Il presidente della Autorità portuale sarda aveva detto ai golfarancini: «Per quanto mi riguarda, sceglierei l'opzione turistico ricreativa, anche se con l'altra noi incasseremmo di più. Un dato è certo, non sono possibili scelte ibride. O è l'una o è l'altra cosa». Discorso chiaro, quindi il traghetto Moby ormeggiato a Golfo Aranci è stato come un sasso nello stagno. «Sono coerente» Anche l'assessore regionale alla Programmazione, ed ex sindaco di Golfo Aranci, Giuseppe Fasolino, non ha gradito. La scelta strategica è quella di riconversione turistica radicale del paese, con la presenza prevalente della nautica di lusso. Il sindaco Mario Mulas, però, non cambia di una virgola la sua posizione: «Io ho commentato con favore le prove tecniche di ormeggio del traghetto, peraltro concluse con successo, perché c'è una linea precisa indicata dal Consiglio comunale nella sua interezza, il mandato è a sostenere l'opzione delle banchine per il traffico commerciale, per le crociere e la darsena per gli yacht». Esattamente quello che l'Autorità portuale non considera fattibile. Risponde Mulas: «Io rispondo con le parole stesse del presidente Deiana, sarà il mercato a decidere quali navi arriveranno. Intanto, però, dateci le banchine e gli interventi che ci servono». Andrea Busia



Unione Sarda 20 09 23

Arbatx: commessa Saipem

Il maxi jacket Nng è pronto a partire

È stato caricato il primo jacket della commessa NnG realizzato all'Intermare. Nei prossimi giorni anche il secondo manufatto verrà trasferito dal cantiere al cargo ormeggiato sulla banchina sud. Ottantotto metri di altezza, di cui 76 di pura struttura e 12 di struttura di transizione, i jacket gemelli hanno tre gambe con due tubi, tecnicamente definiti "J", e ciascuno ha un peso di 1.400 tonnellate. Nello stabilimento di via Lungomare, operativo dal 1972 e dove Saipem ha messo radici fino al 2036, sono stati assemblati nel tempo record di 5 mesi 2 dei 54 jacket commissionati, nel 2019, da Edf Renewables, colosso francese delle energie rinnovabili. Sono destinati al parco eolico offshore Neart na Gaoithe, 15,5 chilometri al largo della costa del Fife (Scozia), nel Mare del Nord, a una profondità di 60 metri, e copre un'area di 105 chilometri quadrati. NnG fornirà energia a 375 mila abitazioni e compenserà più di 400 mila tonnellate di emissioni di anidride carbonica. Nella base Saipem a Karimun, in Indonesia, procede la fabbricazione di 54 jacket (wtg+oss), mentre ad Arbatax hanno fabbricato i rimanenti due jacket wtg. Alle operazioni di carico ha assistito, in veste istituzionale, il vicesindaco di Tortoli, Luigi Cardia, 48 anni. «Con grande piacere - ha detto l'esponente della Giunta comunale - ho partecipato alle fasi di caricamento ed è significativa l'emozione che traspariva da tutti gli addetti ai lavori durante le operazioni. È da 51 anni che l'Intermare convive in armonia col nostro territorio e rappresenta una realtà industriale che tutti ci invidiano. Come amministrazione saremo sempre pronti al dialogo e attenti a tutte le istanze che ci verranno formulate».

Ro. Se





Porti sardi sempre più green, premiati con lo Smart Ports Award

Ai porti della Sardegna lo Smart Ports Award, premio per le autorità di sistema che si sono distinte per sensibilità alle politiche sociali e green. Il riconoscimento è stato consegnato oggi durante la RemTech Expo a Ferrara, al presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Tra le attività verdi nella gestione degli scali dell'Isola, spiccano la salvaguardia delle essenze autoctone presenti nell'area del porto canale di Cagliari, l'intervento di espianto e reimpianto di una colonia di posidonia oceanica e la tutela dei cetacei e dell'intera fauna a Porto Torres. Un altro esempio nel golfo di Olbia: convivono in armonia traffici marittimi, mitilicoltura e turismo. Rispetto dell'ambiente anche nel futuro: nelle banchine di Cagliari (porto storico e porto Canale), Olbia-Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme, è in arrivo l'on-shore power supply (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta. È un progetto che mira all'abbattimento delle emissioni di fumi durante la sosta in banchina delle navi. In ballo anche finanziamenti del Pnrr per la sostituzione del parco auto dell'Authority con veicoli elettrici e l'introduzione di sistemi smart nella gestione operativa quotidiana. "Lo Smart Ports Award ricevuto oggi è un riconoscimento alla particolare sensibilità ambientale e sociale profusa quotidianamente dal nostro ente nell'attività programmatoria e pianificatoria - commenta Deiana - Dedico questo premio all'intenso lavoro della struttura dell'ente che rappresento che, quotidianamente, adempie con pazienza e abnegazione alle talvolta spropositate prescrizioni ambientali e paesaggistiche che, seppur necessarie per garantire la sostenibilità, nel sistema italiano diventano troppo spesso causa di rallentamenti pluriennali e lievitazione spropositata dei costi delle opere".

All'AdSP del Mare di Sardegna il prestigioso "Smart ports Award" 2023

E' il riconoscimento per l'attività operativa e istituzionale rivolta alla sostenibilità ambientale e alla transizione energetica

Ferrara – Oggi, nel corso del consueto evento annuale organizzato da RemTech Expo a Ferrara, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha ricevuto, per mano di Assoport, lo "Smart ports Award". Un premio, questo, dedicato a quelle Autorità di Sistema Portuali italiane che hanno saputo contraddistinguersi per "la continua e preziosa attività svolta a servizio della comunità e del Paese, tesa a definire ed a coniugare con spirito operativo e proattivo gli indirizzi della transizione ecologica, energetica e digitale, coniugando ed armonizzando sviluppo economico, tutela ambientale e sensibilità sociale". Obiettivi che l'AdSP del Mare di Sardegna ha fatto propri, fin dalla sua istituzione, nell'azione di programmazione e pianificazione. A partire, appunto, dall'intensa, complessa e onerosa attività di monitoraggio propedeutica e successiva alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali negli scali di sistema. Tra queste, la salvaguardia delle essenze autoctone presenti nell'area del Porto Canale di Cagliari; l'intervento, riconosciuto a livello nazionale, di espianto e reimpianto di una consistente colonia di posidonia oceanica, la tutela dei cetacei e la salvaguardia dell'intera fauna marittima presente nell'ambito delle attività precedenti all'avvio lavori dell'Antemurale di Porto Torres. Il costante monitoraggio delle acque e delle correnti per la gestione dei sedimenti derivanti dagli interventi di livellamento ed escavo dei fondali, in particolare nel golfo di Olbia, dove convivono in armonia traffici marittimi, mitilicoltura e turismo. Ma anche l'imminente svolta green che interesserà gli scali sardi con l'individuazione – una volta concluse le procedure d'appalto ancora in corso – dell'operatore che introdurrà nelle banchine di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia – Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme, l'on-shore power supply (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta. Progetto mirato all'abbattimento delle emissioni di fumi durante la sosta in banchina delle navi. Non ultimi, i diversi progetti presentati per l'ottenimento di finanziamenti PNRR per la sostituzione del parco auto dell'Ente con veicoli elettrici e l'introduzione di sistemi smart nella gestione operativa quotidiana. In occasione della cerimonia di premiazione, pur apprezzando il riconoscimento, il Presidente Deiana ha tenuto ad evidenziare il paradosso sistemico, tutto italiano, che sostanzialmente pone in posizione antitetica la salvaguardia ambientale con l'agilità delle opere di infrastrutturazione, generando ritardi ed incrementi a doppia cifra percentuale della spesa. "Lo Smart Ports Award ricevuto oggi al Rem Tech Expo è un riconoscimento alla particolare sensibilità ambientale e sociale profusa quotidianamente dal nostro Ente nell'attività programmatica e pianificatoria – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Dedico questo premio all'intenso lavoro della struttura dell'Ente che rappresento che, quotidianamente, adempie con pazienza ed abnegazione alle talvolta spropositate prescrizioni ambientali e paesaggistiche che, seppur necessarie per garantire la sostenibilità, nel sistema italiano diventano troppo spesso causa di rallentamenti pluriennali e lievitazione spropositata dei costi delle opere".



All'AdSP del Mare di Sardegna il prestigioso "Smart ports Award" 2023

FERRARA – E' il riconoscimento per l'attenta ed intensa attività operativa e istituzionale rivolta alla sostenibilità ambientale e alla transizione energetica. Nel corso del consueto evento annuale organizzato da RemTech Expo a Ferrara, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha ricevuto, per mano di Assoporti, lo "Smart ports Award". Un premio, questo, dedicato a quelle Autorità di Sistema Portuali italiane che hanno saputo contraddistinguersi per "la continua e preziosa attività svolta a servizio della comunità e del Paese, tesa a definire ed a coniugare con spirito operativo e proattivo gli indirizzi della transizione ecologica, energetica e digitale, coniugando ed armonizzando sviluppo economico, tutela ambientale e sensibilità sociale". Obiettivi che l'AdSP del Mare di Sardegna ha fatto propri, fin dalla sua istituzione, nell'azione di programmazione e pianificazione. A partire, appunto, dall'intensa, complessa e onerosa attività di monitoraggio propedeutica e successiva alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali negli scali di sistema. Tra queste, la salvaguardia delle essenze autoctone presenti nell'area del Porto Canale di Cagliari; l'intervento, riconosciuto a livello nazionale, di espianto e reimpianto di una consistente colonia di posidonia oceanica, la tutela dei cetacei e la salvaguardia dell'intera fauna marittima presente nell'ambito delle attività precedenti all'avvio lavori dell'Antemurale di Porto Torres. Il costante monitoraggio delle acque e delle correnti per la gestione dei sedimenti derivanti dagli interventi di livellamento ed escavo dei fondali, in particolare nel golfo di Olbia, dove convivono in armonia traffici marittimi, mitilicoltura e turismo. Ma anche l'imminente svolta green che interesserà gli scali sardi con l'individuazione – una volta concluse le procedure d'appalto ancora in corso – dell'operatore che introdurrà nelle banchine di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia – Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme, l'on-shore power supply (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta. Progetto mirato all'abbattimento delle emissioni di fumi durante la sosta in banchina delle navi. Non ultimi, i diversi progetti presentati per l'ottenimento di finanziamenti PNRR per la sostituzione del parco auto dell'Ente con veicoli elettrici e l'introduzione di sistemi smart nella gestione operativa quotidiana. In occasione della cerimonia di premiazione, pur apprezzando il riconoscimento, il Presidente Deiana ha tenuto ad evidenziare il paradosso sistemico, tutto italiano, che sostanzialmente pone in posizione antitetica la salvaguardia ambientale con l'agilità delle opere di infrastrutturazione, generando ritardi ed incrementi a doppia cifra percentuale della spesa. "Lo Smart Ports Award ricevuto oggi al Rem Tech Expo è un riconoscimento alla particolare sensibilità ambientale e sociale profusa quotidianamente dal nostro Ente nell'attività programmatica e pianificatoria – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Dedico questo premio all'intenso lavoro della struttura dell'Ente che rappresento che, quotidianamente, adempie con pazienza ed abnegazione alle talvolta spropositate prescrizioni ambientali e paesaggistiche che, seppur necessarie per garantire la sostenibilità, nel sistema italiano diventano troppo spesso causa di rallentamenti pluriennali e lievitazione spropositata dei costi delle opere".

Porto Canale. Nel 2021 era stata rilevata da una joint venture tra Carnival e una società cinese

Venduta la nave Costa ferma al terminal

Porto Canale. Nel 2021 era stata rilevata da una joint venture tra Carnival e una società cinese

Venduta la nave Costa ferma al terminal

Non è rimasta lì, ferma nella banchina dell'ex International Container Terminal, per rifarsi il look.

Delle tre navi ormeggiate del porto canale fino alla primavera, solo una non è stata utilizzata per la nuova stagione crocieristica: la Costa Atlantica. Da fonti interne c'era chi la dava diretta verso il Mar

Nero ma, alla fine, non se n'è fatto nulla. Il motivo, la verità sulla sua sorte, è venuto fuori qualche giorno fa: è in vendita. Anzi, sarebbe stata proprio venduta.

Ancora, tuttavia, non si sa a chi né per quanto. L'affare Al momento non ci sono ancora conferme ufficiali ma l'acquirente, secondo indiscrezioni raccolte da Shipping Italy, il quotidiano online del trasporto marittimo che ha anticipato la notizia, non risponderebbe al gruppo greco Seajets, che già aveva rilevato Costa Magica e altre navi passeggeri dopo lo scoppio della pandemia.

Secondo Shipping Italy, Seajets infatti risulta abbia presentato un'offerta per l'Atlantica, ma sarebbe stata giudicata non idonea e, quindi, rispedita al mittente. Ma non è dato sapere se nei giorni scorsi ci sia stato un rilancio dell'armatore ellenico, magari decisivo per la chiusura dell'affare. Seajets possiede la flotta più grande che opera nell'Egeo e offre il modo più veloce per viaggiare in nave verso le isole Cicladi e Creta. In passato ha acquistato la Costa Magica, ribattezzandola in Mykonos Magic (da 2.700 passeggeri) e rimasta in disarmo in Grecia. E la stessa società, con sede al Pireo, ha rilevato pure la ex Veendam da Holland America, la Majesty of the Sea's da Royal Caribbean e la ex Ocena da P&O. La nave Dall'estate del 2021 - riferisce sempre Shipping Italy -, da quando ha issato bandiera delle Bahamas, «la Costa Atlantica non è più di Costa Crociere perché era stata venduta alla Cssc Carnival Cruise Shipping Limited, la compagnia crocieristica nata come joint venture tra Carnival Corporation (controllante della stessa Costa) e il gruppo cinese China State Shipbuilding Corporation (Cssc).

L'azienda fino ad oggi ancora non ha operato sul mercato (è destinata a farlo da fine anno con il marchio Adora Cruises) e da alcune settimane si vocifera sul mercato che proprio la partnership fra gli americani di Carnival e i cinesi di Cssc in questa società sia presto destinata a risolversi». Caratteristiche Non si può certo dire che l'Atlantica sia una nave di ultimissima generazione.

Varata nel 1999, con interventi mirati può comunque tornare a solcare i mari da protagonista. Lunga 292 metri, larga 32 metri, ha una stazza lorda di 86 mila tonnellate e può accogliere un massimo di 2.680 passeggeri, ospitati in 1.056 cabine, di cui 54 suite con balcone privato affacciato sul mare. Lo.



Infobard

L'intervento di Prospettiva Aristanis Turismo «Due crociere all'anno non sono un'opportunità per la città»

ENRICO CARTA Pagina: 18

Oristano Domani arrivano i croceristi in città. È la seconda volta in pochi mesi che la nave Costa Diadema attracca al porto di Oristano-Santa Giusta e anche in questa occasione il Comune ha preparato un'accoglienza speciale per i viaggiatori che sbarcheranno per poi dirigersi verso la città di Eleonora d'Arborea. Ma è davvero un'opportunità oppure l'amministrazione sta sbagliando strategia? La domanda riassume la presa di posizione dei consiglieri comunali del gruppo Prospettiva Aristanis. Così scrivono Paolo Angioi, Gianfranco Licheri e Davide Tatti: «L'arrivo della nave Costa Diadema porta a una riflessione sul piano croceristico e sui suoi obiettivi. Tutte le iniziative atte a migliorare il comparto turistico sono lodevoli, ma devono essere strutturate nell'ottica di maggior sviluppo e secondo le regole del mercato. Non è pensabile di ospitare una o due navi all'anno, esclusivamente quando le compagnie di crociera trovano il molo Rinascita del porto di Cagliari già occupato, ma serve una pianificazione a monte con un accordo che porti non meno di trenta navi all'anno e con orario di sbarco più ampio. Nelle condizioni attuali, un'affluenza così bassa non sviluppa il territorio né le aziende locali, ma "stressa" il sistema in essere senza frutti. Viceversa, una presenza costante favorisce la crescita e gli investimenti dei singoli imprenditori. In tal modo si riducono i costi dell'accoglienza senza che sia un onere a perdere a carico delle casse del Comune». L'amministrazione avrebbe infatti messo a bilancio circa 10mila euro per l'accoglienza e per rendere decorose le zone battute dai croceristi che verranno a terra lasciando somme che fanno piacere alle attività commerciali, ma che, secondo la disamina dei tre consiglieri, non porterebbero beneficio sul lungo periodo.



Comune. Oggi dopo tre mesi si rientra in Consiglio: all'ordine del giorno la crisi

Maggioranza, alta tensione

Scoppia la lite sull'arrivo questa mattina di 4 mila crocieristi

Oristano è pronta a dare il benvenuto ai vacanzieri in arrivo al Porto industriale a bordo della Costa Diadema, colpo di coda di una stagione turistica vissuta tra alti e bassi. Scongiurato il rischio di dover fare i conti con un black-out in centro storico (Enel Distribuzione ha rinviato l'intervento programmati per oggi) l'obiettivo è sfruttare al massimo l'opportunità per riuscire a ritagliarsi uno spazio fisso nelle rotte crocieristiche. Ma non sarà l'unico test di giornata per l'amministrazione civica che stasera torna in Consiglio a distanza di due mesi dall'ultima seduta e affronta per la prima volta in Aula l'argomento crisi. Lo sbarco dell'attracco del gigante delle crociere è previsto intorno alle 13 e fino al tramonto centinaia di visitatori si divideranno tra le coste del Sinis, le bellezze di Santa Cristina, il nuraghe Losa e ovviamente il centro cittadino dove, oltre a monumenti, musei e siti di interesse culturale, troveranno anche le produzioni tipiche dell'agroalimentare e dell'artigianato in vetrina nella mostra mercato "Mediterranea".

Ventidue gli stand tra l'Expo di piazza Eleonora e il teatro San Martino. La polemica Non tutti, però, leggono nell'arrivo dei crocieristi un'occasione di promozione, almeno non nel modo inteso dall'amministrazione

Sanna.. Secondo i tre consiglieri di Prospettiva Aristanis, gruppo di maggioranza, «serve una pianificazione a monte che porti non meno di 30 navi all'anno e con orario di sbarco più ampio». Secondo Gianfranco Licheri, Paolo Angioi e Davide Tatti «un'affluenza così bassa non sviluppa il territorio né le aziende locali, ma "stressa" il sistema in essere senza frutti». Dichiarazioni che la dicono lunga sul clima, tutt'altro che disteso, con il quale la maggioranza di Massimiliano Sanna si presenterà oggi a Palazzo degli Scolopi. «Miopia politica» A gettare benzina sul fuoco è il coordinatore provinciale di Forza Italia e consigliere comunale Gigi Mureddu: «L'intervento dei tre consiglieri denota solo una miopia politica che pensavo contraddistinguesse la sinistra faziosa e parolai».

Invece devo constatare che le critiche all'assessorato al Turismo, oltreché pretestuose, denotano la mancanza di un incarico per cui questo gruppo è nato». Il capogruppo azzurro aggiunge che il rapporto con Costa Crociere è, sì, all'inizio ma rappresenta un buon viatico per un turismo di qualità. «È ora di dire basta alle proteste e di fare proposte per il bene della città. Interventi come quello di Prospettiva Aristanis - conclude Mureddu - fanno solo male a Oristano». In Consiglio La ricomposizione della Giunta, insomma, ha lasciato strascichi importanti che difficilmente potranno essere superati all'interno della coalizione di centrodestra. E il rischio che il dibattito odierno (inizio alle 18.30) con le comunicazioni del sindaco in apertura, diventi incandescente è altissimo. Marianna Guarna

Oristano
32 Martedì 26 settembre 2023

Maggioranza, alta tensione
Scoppia la lite anche sull'arrivo questa mattina di 4mila crocieristi

Carabinieri. La tredicesima 4-fermo è stata trovata senza vita domenica
Psicologa morta a Is Arenas, oggi l'autopsia

Piazza Marconi. Vola affilato ai veterani Un falchetto ferito tra le auto, soccorso e salvato dai vigili urbani

Croceristi in città accoglienza fredda

Tanti sono rimasti nel capoluogo la maggior parte a Tharros e Santa Cristina

Michela Cuccu, Oristano. Un lungo bancone con hostess che distribuivano opuscoli informativi e mappe; un organettista e tre figuranti in costume: per i quattromila crocieristi sbarcati ieri mattina dalla Costa Diadema l'accoglienza in porto è stata a dir poco spartana. Sembrava trascorso un secolo rispetto al primo attracco, invece era soltanto lo scorso maggio, quando le autorità locali, vennero ricevute dal comandante della nave e ai turisti sul piazzale del porto industriale di Santa Giusta fecero trovare un gazebo della Coldiretti con esposti i prodotti agroalimentari di spicco del territorio, ballerini in costume sardo e ragazze, sempre in costume con canestri di dolci tipici offerti come segno di benvenuto. A maggio, per sostenere la candidatura del porto di Santa Giusta- Oristano come scalo di riferimento per le navi da crociera, era arrivato anche il presidente dell'Autorità portuale, Massimo Deiana che aveva elogiato l'accoglienza offerta ai turisti. Insomma, fu un evento.

Appena scesi dalla nave, ieri i crocieristi sono saliti a bordo dei pullman diretti in varie località: Torre Grande, Is Arutas e Tharros, ma anche al Nuraghe Losa il pozzo di Santa Cristina e ovviamente, in città dove l'accoglienza è stata curata dalla Fondazione Oristano, con info point e guide. In città i crocieristi sono stati accompagnati in un tour a piedi alla scoperta dei monumenti e degli angoli più suggestivi del capoluogo tra cui la Torre di Mariano. «Vorremmo che in futuro di navi da crociera ne arrivassero una ogni quindici giorni - ha detto il sindaco, Massimiliano Sanna che assieme all'assessore al Turismo, Luca Faedda, erano al porto ad assistere all'attracco. «Abbiamo tanti progetti per dare a Oristano la possibilità di divenire una delle tappe delle crociere nel Mediterraneo. Ad esempio, abbiamo avuto notizia che la sede dell'Autorità marittima sarà presto interessata da una imponente ristrutturazione, finanziata per tre milioni di euro e che prevede tra gli interventi, la realizzazione di una struttura che farà da terminal, per accogliere i turisti in arrivo e in partenza». Sanna non ha nascosto un certo ottimismo: «Potrebbe essere il primo passo per far diventare questo porto attualmente industriale, anche commerciale». Il sindaco prosegue: «Stiamo già lavorando per il 2024, quando, come annunciato dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, dovrebbe arrivare la nave Explorer 2, della compagnia britannica Marella Cruises. Bisognerà capire cosa invece deciderà Costa crociere e se riterrà di ripetere l'esperienza di questa stagione». In serata i crocieristi sono saliti nuovamente a bordo della Costa Diadema che si è diretta verso Palma di Maiorca.



Oristano – Santa Giusta. Sanna: grande pubblicità per la provincia. Faedda: una scommessa vinta.

Diadema in porto, assalto alla città

Ieri mattina lo sbarco di 3.800 turisti, 18 pullman invadono il centro

Dopo la prima di maggio nella tarda mattinata di ieri la "Costa Diadema", 306 metri di lunghezza su cinque piani con a bordo 1.270 membri d'equipaggio e 3.800 croceristi, è attraccata per la seconda volta nel 2023 al porto industriale Oristano-Santa Giusta. Ad accoglierla un caldo sole ancora estivo rinfrescato dal maestralino che metteva le ali ai dépliant omaggiati dal Comune di Oristano e dalla Fondazione con le ragazze e i ragazzi in costume. «Tutto perfetto, grazie alla Forze dell'ordine, alla Capitaneria di porto, alla Fondazione Oristano. Grazie a Costa Crociere e all'Autorità di sistema portuale con il suo presidente Massimo Deiana che hanno scommesso su Oristano. Una scommessa vinta che continuerà», assicura Luca Faedda, assessore al turismo del Comune di Oristano. L'arrivo Lo show di maggio con l'offerta allo sbarco dei dolci, vini e altri prodotti tipici della provincia ha lasciato il posto all'attenzione verso i turisti e alla programmazione dei tour per far conoscere, seppure nei tempi ristretti dalla visita (dalle 13 alle 19), una piccola parte della provincia. «Il mare sardo lo conosciamo mentre non siamo mai stati a Oristano. Questa è l'occasione per visitarla, il tempo tra l'altro è splendido ma da quel che abbiamo saputo qui non è una novità», sorridono marito e moglie di Savona. L'immagine «L'interesse per il turismo crocieristico è importante non tanto per quel che può nell'immediato, in poche ore non ci può essere un gran ritorno, ma per l'immagine che si riesce a dare nel mondo. Parliamo di quasi quattromila persone provenienti da tutte le parti. Abbiamo iniziato un percorso che mi auguro possa ampliarsi, le premesse ci sono tutte», sottolinea il sindaco Massimiliano Sanna. Le mete preferite: il Sinis, Cabras con i Giganti, Santa Cristina di Paulilatino, il nuraghe Losa di Abbasanta, Torregrande per un tuffo nell'acqua più blu e un gelato. Tour in città In testa la città. Diciotto pullman hanno fatto la spola per soddisfare le richieste dei turisti che chiedevano di visitare la città. Un pienone mai visto. Maggioranza italiani ma anche francesi, spagnoli e tedeschi incuriositi dalle vetrine e rapiti dagli squarci di bellezza che esalta la città quando il sole illumina le piazze, i balconi e le chiese: piazza Eleonora, via Dritta, via Garibaldi, piazza Roma e tutto il centro storico. Buona l'affluenza allo stand di "Mediterranea" la mostra dell'artigianato curata dalla Camera di commercio di Cagliari-Oristano. Buona dunque anche la seconda, aspettando la terza e tante altre "Diadema". Antonio Masala



Porto canale, 10 milioni di euro per la nuova viabilità

È l'ultimo tassello per il completamento del progetto di infrastrutturazione e potenziamento del porto canale di Cagliari. Nella piattaforma telematica dell'Autorità portuale è stato pubblicato ieri il bando di gara per la realizzazione della strada di collegamento tra il terminal ro-ro, la rete viaria della 195 e il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (ex 195). L'opera, valore 10 milioni di euro, è finanziata per la quasi totalità da fondi Pnrr dedicati agli interventi per le Zes. Due gli obiettivi: da una parte, lungo il fronte mare di Giorgino ovest, è prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo terminal ro-ro. Dall'altra, la realizzazione di una strada interna tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale che, tramite una rotonda, agevererà il traffico dei mezzi pesanti in entrambe le direzioni e alleggerirà il carico dei trasporti sulla viabilità urbana della 195, attualmente unica strada di accesso alla città di Cagliari dalla zona di Pula, Capoterra e Macchiareddu. «Un progetto», spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità Mare di Sardegna, «che rappresenta una nuova sfida nella spendita virtuosa di un'ulteriore consistente fetta di finanziamenti del Pnrr». La scadenza per la presentazione delle offerte è prevista per le 10.00 del 27 ottobre.





AdSP MdS: Via alla gara d'appalto per la realizzazione della strada di collegamento tra terminal ro-ro e SS 125

È l'ultimo tassello per il completamento dell'ampio e complesso progetto di infrastrutturazione e potenziamento del Porto Canale di Cagliari. Questa mattina, nella piattaforma telematica dell'AdSP, è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione della strada di collegamento tra il Terminal Ro-Ro, la rete viaria della SS 195 ed il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (denominata ex SS 195). L'opera, il cui importo dei lavori è di circa 10 milioni e 230 mila euro (su un quadro economico di oltre 12), è finanziata, per la quasi totalità, da fondi PNRR dedicati agli interventi per le Zes (10 milioni di euro) e avrà un duplice scopo. Da una parte, lungo il fronte mare di Giorgino ovest, è prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo Terminal RoRo (a 2 corsie per l'immissione o l'accesso dalla SS 195, e a 4 corsie nei restanti 300 metri sino al nuovo scalo). Dall'altra, la realizzazione di un collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale che, attraverso un'apposita rotatoria, agevolerà il traffico dei mezzi pesanti in entrambe le direzioni e alleggerirà il carico trasportistico sulla viabilità urbana della SS 195, attualmente unica strada di accesso alla città di Cagliari dalla zona di Pula, Capoterra e Macchiareddu. La stessa strada permetterà, inoltre, il completamento della viabilità interna portuale mettendo in comunicazione tutte le aree del Porto Canale, compreso il polo della cantieristica nella sponda opposta. L'intera nuova viabilità sarà dotata di illuminazione pubblica per garantire adeguate condizioni di sicurezza anche per l'intenso traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne, e opere a verde, con specie autoctone, a scopo di mitigazione ambientale e schermatura dell'infrastruttura stradale rispetto ai fabbricati esistenti. La scadenza per la presentazione delle offerte è prevista per le 10.00 del 27 ottobre. "L'opera viaria che andremo a realizzare - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - completa l'intero e complesso processo di infrastrutturazione che sta interessando il Porto Canale di Cagliari. Un sistema di collegamento interno che renderà agevolmente fruibili tutte le sezioni del compendio, consentendo sia un'integrazione tra le differenti attività presenti che il decongestionamento, della viabilità lungo l'arteria di collegamento tra la città e la zona industriale. Un progetto, questo, che rappresenta una nuova sfida per questa AdSP che, grazie al lavoro della struttura, si accinge virtuosamente a spendere un'ulteriore consistente fetta di finanziamenti PNRR".



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

A gara i lavori per i nuovi collegamenti viari nel Porto Canale di Cagliari

Verrà realizzata una strada di collegamento tra il nuovo terminal ro-ro e la SS 195 Stamani l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha pubblicato il bando di gara per la realizzazione della strada di collegamento tra il nuovo terminal ro-ro del Porto Canale di Cagliari, i cui lavori sono stati assegnati a luglio (del 3 luglio 2023), e la rete viaria della SS 195 e per il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest del Porto Canale. L'opera, il cui costo complessivo è di 10,2 milioni di euro, è finanziata con 10 milioni di fondi PNRR dedicati alle Zone Economiche speciali. «L'opera viaria che andremo a realizzare - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - completa l'intero e complesso processo di infrastrutturazione che sta interessando il Porto Canale di Cagliari. Un sistema di collegamento interno che renderà agevolmente fruibili tutte le sezioni del compendio, consentendo sia un'integrazione tra le differenti attività presenti che il decongestionamento, della viabilità lungo l'arteria di collegamento tra la città e la zona industriale. Un progetto, questo, che rappresenta una nuova sfida per questa AdSP che, grazie al lavoro della struttura, si accinge virtuosamente a spendere un'ulteriore consistente fetta di finanziamenti PNRR».

Cagliari, al via gara per collegare all'autostrada il Porto Canale

L'Autorità di sistema portuale lancia un bando da 10 milioni finanziato dal PNRR per infrastrutturare il terminal dei rotabili. Questa mattina, nella piattaforma telematica dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione della strada di collegamento tra il terminal ro-ro, la rete viaria della SS 195 ed il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (denominata ex SS 195). È l'ultimo tassello per il completamento dell'ampio e complesso progetto di infrastrutturazione e potenziamento del Porto Canale di Cagliari. La scadenza per la presentazione delle offerte è fissata per il 27 ottobre. L'opera, il cui importo dei lavori è di circa 10,2 milioni di euro (su un quadro economico di oltre 12 milioni), è finanziata per la quasi totalità da fondi PNRR dedicati agli interventi per le Zone economiche speciali (10 milioni) e avrà un duplice scopo. Da una parte, lungo il fronte mare di Giorgino ovest, è prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo terminal ro-ro (a due corsie per l'immissione o l'accesso dalla SS 195, e a quattro corsie nei restanti 300 metri sino al nuovo scalo). Dall'altra, la realizzazione di un collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale che, attraverso un'apposita rotatoria, agevolerà il traffico dei mezzi pesanti in entrambe le direzioni e alleggerirà il carico trasportistico sulla viabilità urbana della SS 195, attualmente unica strada di accesso alla città di Cagliari dalla zona di Pula, Capoterra e Macchiareddu. La stessa strada permetterà, inoltre, il completamento della viabilità interna portuale mettendo in comunicazione tutte le aree del Porto Canale, compreso il polo della cantieristica nella sponda opposta. L'intera nuova viabilità sarà dotata di illuminazione pubblica per garantire adeguate condizioni di sicurezza anche per l'intenso traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne, e opere a verde, con specie autoctone, a scopo di mitigazione ambientale e schermatura dell'infrastruttura stradale rispetto ai fabbricati esistenti. «L'opera viaria che andremo a realizzare - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna - completa l'intero e complesso processo di infrastrutturazione che sta interessando il Porto Canale di Cagliari. Un sistema di collegamento interno che renderà agevolmente fruibili tutte le sezioni del compendio, consentendo sia un'integrazione tra le differenti attività presenti che il decongestionamento, della viabilità lungo l'arteria di collegamento tra la città e la zona industriale. Un progetto, questo, che rappresenta una nuova sfida per questa AdSP che, grazie al lavoro della struttura, si accinge virtuosamente a spendere un'ulteriore consistente fetta di finanziamenti PNRR».

Cagliari: in gara la strada terminal ro-ro - SS 195

CAGLIARI Nella piattaforma telematica dell'AdSp, è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione della strada di collegamento tra il Terminal ro-ro di Cagliari e la rete viaria della SS 195 ed il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (denominata ex SS 195). L'opera, il cui importo dei lavori è di circa 10 milioni e 230 mila euro (su un quadro economico di oltre 12), è finanziata, per la quasi totalità, da fondi Pnrr dedicati agli interventi per le Zes (10 milioni di euro) e avrà un duplice scopo. Da una parte, lungo il fronte mare di Giorgino ovest, è prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo terminal ro ro (a 2 corsie per l'immissione o l'accesso dalla SS 195, e a 4 corsie nei restanti 300 metri sino al nuovo scalo). Dall'altra, la realizzazione di un collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale che, attraverso un'apposita rotatoria, agevolerà il traffico dei mezzi pesanti in entrambe le direzioni e alleggerirà il carico trasportistico sulla viabilità urbana della SS 195, attualmente unica strada di accesso alla città di Cagliari dalla zona di Pula, Capoterra e Macchiareddu. La stessa strada permetterà, inoltre, il completamento della viabilità interna portuale mettendo in comunicazione tutte le aree del Porto Canale, compreso il polo della cantieristica nella sponda opposta. L'intera nuova viabilità sarà dotata di illuminazione pubblica per garantire adeguate condizioni di sicurezza anche per l'intenso traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne, e opere a verde, con specie autoctone, a scopo di mitigazione ambientale e schermatura dell'infrastruttura stradale rispetto ai fabbricati esistenti. La scadenza per la presentazione delle offerte è prevista per le 10.00 del 27 Ottobre. L'opera viaria che andremo a realizzare spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna completa l'intero e complesso processo di infrastrutturazione che sta interessando il Porto Canale di Cagliari. Un sistema di collegamento interno che renderà agevolmente fruibili tutte le sezioni del compendio, consentendo sia un'integrazione tra le differenti attività presenti che il decongestionamento, della viabilità lungo l'arteria di collegamento tra la città e la zona industriale. Un progetto, questo, che rappresenta una nuova sfida per questa AdSp che, grazie al lavoro della struttura, si accinge virtuosamente a spendere un'ulteriore consistente fetta di finanziamenti Pnrr.

Porto di Cagliari, via alla gara d'appalto per la realizzazione del collegamento tra terminal ro-ro e SS 125

L'opera è finanziata con 10 milioni di euro di fondi PNRR dedicati alle Zone Economiche speciali Cagliari - è l'ultimo tassello per il completamento dell'ampio e complesso progetto di infrastrutturazione e potenziamento del Porto Canale di Cagliari: questa mattina, nella piattaforma telematica dell'AdSP, è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione della strada di collegamento tra il Terminal Ro-Ro, la rete viaria della SS 195 ed il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (denominata ex SS 195). L'opera, il cui importo dei lavori è di circa 10 milioni e 230 mila euro (su un quadro economico di oltre 12), è finanziata, per la quasi totalità, da fondi PNRR dedicati agli interventi per le Zes (10 milioni di euro) e avrà un duplice scopo. Da una parte, lungo il fronte mare di Giorgino ovest, è prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo Terminal RoRo (a 2 corsie per l'immissione o l'accesso dalla SS 195, e a 4 corsie nei restanti 300 metri sino al nuovo scalo). Dall'altra, la realizzazione di un collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale che, attraverso un'apposita rotatoria, agevolerà il traffico dei mezzi pesanti in entrambe le direzioni e alleggerirà il carico trasportistico sulla viabilità urbana della SS 195, attualmente unica strada di accesso alla città di Cagliari dalla zona di Pula, Capoterra e Macchiareddu. La stessa strada permetterà, inoltre, il completamento della viabilità interna portuale mettendo in comunicazione tutte le aree del Porto Canale, compreso il polo della cantieristica nella sponda opposta. L'intera nuova viabilità sarà dotata di illuminazione pubblica per garantire adeguate condizioni di sicurezza anche per l'intenso traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne, e opere a verde, con specie autoctone, a scopo di mitigazione ambientale e schermatura dell'infrastruttura stradale rispetto ai fabbricati esistenti. La scadenza per la presentazione delle offerte è prevista per le 10.00 del 27 ottobre. "L'opera viaria che andremo a realizzare - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - completa l'intero e complesso processo di infrastrutturazione che sta interessando il Porto Canale di Cagliari. Un sistema di collegamento interno che renderà agevolmente fruibili tutte le sezioni del compendio, consentendo sia un'integrazione tra le differenti attività presenti che il decongestionamento, della viabilità lungo l'arteria di collegamento tra la città e la zona industriale. Un progetto, questo, che rappresenta una nuova sfida per questa AdSP che, grazie al lavoro della struttura, si accinge virtuosamente a spendere un'ulteriore consistente fetta di finanziamenti PNRR".

Inquinamento acustico nei porti, venerdì evento finale di TRIPLO Plus: c'è anche Porto Torres

Saranno illustrati i risultati ottenuti con gli interventi previsti e finanziati dal progetto TRIPLO Plus che si è occupato di applicare le soluzioni individuate con il precedente TRIPLO per ridurre i livelli di inquinamento acustico causato dal trasporto merci su gomma e rotaia nei tratti tra i porti e le piattaforme logistiche collegate. Il progetto è finanziato dal Programma Operativo Italia Francia Marittimo 2014-2020. Tre le aree pilota prese in considerazione: Area Vasta Toscana (Lucca, Pisa e Livorno), Sardegna del Nord (Porto Torres e Sassari) e porto di Tolone e Seyne sur Mer nel Dipartimento del Var Venerdì prossimo, 29 settembre, la sede della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, a Livorno, ospiterà l'evento finale del progetto TRIPLO Plus (TRasporti e collegamenti Innovativi e sostenibili tra Porti e piattaforme Logistiche), finanziato dal Programma Operativo Italia Francia Marittimo 2014-2020, di cui la Provincia di Lucca è capofila e che coinvolge anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno), Confindustria Centro Nord Sardegna, la società Lucense, l'Istituto di Linguistica computazionale del CNR della Liguria e la Camera di Commercio e dell'Industria del Dipartimento del Var, ente gestore del porto di Tolone. Dalle ore 10 saranno illustrati i risultati ottenuti con gli interventi previsti e finanziati da TRIPLO Plus che si è occupato di applicare le soluzioni individuate con il precedente progetto TRIPLO per ridurre i livelli di inquinamento acustico causato dal trasporto merci su gomma e rotaia nei tratti tra i porti e le piattaforme logistiche collegate. Due sono le azioni pilota individuate. Sul Porto di Tolone la CCI VAR in collaborazione con la Città Metropolitana di Tolone ha installato ombreggianti invitando, attraverso appositi pannelli informativi, gli utenti in attesa di imbarco a spegnere i motori delle proprie vetture. Nel Comune di Capannori, invece, la Provincia di Lucca ha provveduto a far stendere l'asfalto fonoassorbente in un tratto di strada particolarmente critico per il traffico merci. La conferenza finale, inoltre, sarà l'occasione per presentare le conoscenze acquisite grazie alle attività di capitalizzazione curate dagli altri partner di progetto. Inquinamento acustico nei porti, venerdì evento finale di TRIPLO Plus: c'è anche Porto Torres Nella prima parte del progetto TRIPLO, infatti, erano state svolte analisi di acustica, monitorando le aree pilota, tra le quali Sassari-Porto Torres, e le relative strategie e soluzioni. Si era ricorso a reti di sensori low cost, affiancate da indagini di linguistica, mediante la somministrazione di questionari sottoposti alla cittadinanza. Il 'rumore' non è solo determinato dall'intensità sonora della sorgente che lo produce, ma anche da come le persone percepiscono il suono stesso. Per Porto Torres, in particolare, era stato monitorato il tratto di strada a quattro corsie verso Sassari. La sorgente individuata come maggioritaria nella componente di disturbo era risultata il traffico veicolare, con emissioni registrate sotto le soglie previste dalla normativa e percepite nel complesso come non critiche dai cittadini, con l'eccezione di alcune strade in entrambi i centri urbani per le quali erano stati segnalati elevati livelli di disagio. Nelle aree tra Lucca, Pisa e Livorno alcuni ambiti erano stati invece classificati direttamente come rumorosi e molto rumorosi, confermati a livello percettivo dai cittadini, con emissioni riconducibili al traffico stradale e ferroviario. Per l'area di Tolone il livello di rumorosità era stato catalogato tra rumoroso e molto rumoroso in oltre la metà dei casi, con una netta prevalenza di fonti riconducibili al traffico portuale e a quello stradale. Grazie ai risultati del progetto TRIPLO Plus, è possibile ora individuare anche per le aree portuali del Nord Sardegna le opportune forme di utilizzo dei sistemi ITS (Sistemi di Trasporto Intelligente) per la gestione dei flussi di traffico e della logistica dei servizi di trasporto merci, in linea con la strategia europea di decarbonizzazione dei trasporti e che riguarda anche l'efficientamento nell'utilizzo delle infrastrutture portuali.

Porto Al via i lavori per le strutture di alaggio e varo delle imbarcazioni

Entro l'estate pronto lo spazio che sarà destinato alla nautica da diporto

GAVINO MASIA

Porto Torres Sono cominciati al porto i lavori per la realizzazione della struttura per le operazioni di alaggio e varo imbarcazioni. Gli interventi hanno preso il via con la vasca di carenaggio e il posizionamento di pali di contenimento. L'intervento andrà avanti almeno fino a tutto il primo trimestre del 2024, considerata la complessità dell'opera di una struttura di 40 metri di lunghezza per 14 di larghezza. Contestualmente, nella sede di Modena della Ascom che ha vinto l'appalto in associazione temporanea di impresa con la Cgf, ditta che sta realizzando la vasca - è in fase di completamento la gru del travel lift. L'opera ha ottenuto il raggiungimento dell'intesa dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche l'11 ottobre 2021, dopo una conferenza di servizi lunga oltre un anno per i numerosi pareri di altrettanti enti coinvolti. Oltre all'Autorità di sistema portuale, sovrintendono infatti la Capitaneria di porto, la Soprintendenza archeologica, gli assessorati regionali agli Enti locali e all'Ambiente, il servizio di tutela del paesaggio, il Comune di Porto Torres, le agenzie del demanio e delle dogane ed il Comando provinciale dei vigili del fuoco. Il finanziamento per la realizzazione dell'opera è di tre milioni e mezzo in totale, di cui 750mila erogati direttamente dalla Regione, un milione e 350mila di fondi comunitari Fsc 2014-2020, ai quale si aggiunge un'ulteriore copertura finanziaria con i fondi dell'Adsp del mare di Sardegna. «Siamo vicini al traguardo di un percorso lungo e tortuoso - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP - e il nostro obiettivo è consegnare la struttura prima dell'estate, in modo che si possano soddisfare le esigenze di un mercato, quello della cantieristica della nautica da diporto, sempre più fiorente ed elevare Porto Torres a punto di riferimento per il nord ovest dell'isola». Soddisfatto anche il presidente di Assonautica, Giovanni Conoci: «Presto avremo uno strumento indispensabile allo sviluppo della nautica da diporto - commenta - e della cantieristica a essa legata. Finalmente Porto Torres potrà competere in un nuovo segmento, quello a maggior valore aggiunto. Grazie a questo investimento pubblico, la città avrà un moderno strumento di varo ed alaggio di unità da diporto di grandi dimensioni».



Turismo dei convegni: potenzialità dell'isola ancora inesprese

Prospettive al Mice destinazione Sardegna

Cagliari Sardegna e Sicilia insieme oggi fatturano appena il sei per cento del mercato nazionale fra convegni, meeting ed eventi. La fetta più grande se l'accaparra da sempre il Nord e poi qualcosa d'importante se lo spartiscono le regioni del Centro e il Mezzogiorno. «Dunque - ha detto l'assessore al turismo Gianni Chessa - siamo ancora ai margini, nonostante abbiamo enormi potenzialità». La seconda edizione del confronto «Mice-Destinazione Sardegna» fra venditori (albergatori e associazioni di servizi) e acquirenti (le aziende che organizzano gli eventi) s'è aperta così. Fino a domani mattina 150 operatori in tutto, diversi quelli internazionali, si confronteranno al tavolo delle trattative per chiudere i contratti. L'anno scorso in Italia sono stati organizzati oltre 300mila eventi, il 251 per cento in più rispetto al 2021, con 21 milioni di partecipanti e un bilancio finale da nababbi per chiunque abbia organizzato o ospitato il turismo congressuale. Finora la Sardegna è riuscita ad avere solo le briciole, ma da sola vorrebbe conquistare da almeno dal 5 all'8 per cento del mercato, cioè intorno alle 2milioni di presenze in un anno. «Però per riuscirci - ha detto Palo Manca di Fedralberghi - dobbiamo e dovremo mettere in campo trasporti efficienti, strutture importanti e servizi d'alta qualità. è un pacchetto in gran parte da costruire e quindi dobbiamo pensare a una strategia che metta assieme la Regione e i privati». Perché al resto ci ha pensato già Madre natura, ha sottolineato David Crognaletti, direttore commerciale dell'aeroporto di Cagliari, tenendolo tra l'altro anche a battesimo il nuovo "marketing network" fra gli Elmas, Alghero e Olbia. Per raccontare quanto bendidio la Sardegna abbia a disposizione, sempre Crognaletti ha ricordato che di recente un famoso influencer, invitato dalla Ferrari a provare l'ultimo modello tra Pula e Tuerredda, abbia poi postato sui social: «Sono alla guida di una Rossa decappottabile, in una terra meravigliosa, guardate il mare, le spiagge. Tutto questo significa che la felicità a volte esiste per davvero», incassando all'istante centinaia e centinaia di "mi piace". «è proprio il passaparola - ha aggiunto Massimo Deiana - presidente dell'Autorità portuale regionale, una delle strategie su cui dobbiamo puntare, per aumentare le presenze congressuali soprattutto nei mesi di spalla. Chi è nostro ospite per un evento, poi di sicuro ci ritorna come turista, oppure consiglia ai colleghi rimasti a casa di trascorrere le vacanze con la famiglia in Sardegna». La concorrenza delle altre Regioni è comunque fortissima e quelle del Nord Italia sono messe già molto meglio. L'assessore Chessa ha spronato la sala, con il suo ultimo intervento: «Come amministrazione pubblica - ha detto abbiamo il dovere di cambiare leggi e bandi per sostenere anche il turismo congressuale, ma mi aspetto molto anche dai privati», rivolgendosi in particolare agli acquirenti stranieri seduti ai tavolini delle trattative. Domani, tutti tireranno le somme degli affari avviati o chiusi per il 2024.



Zes, deleterio tira e molla

Sono passati sei anni da quel decreto legge (per l'esattezza il 91 del 2017) col quale l'allora ministro De Vincenti, per primo, ha regolamentato le zone economiche speciali (Zes). Venne usato un decreto legge, a fine legislatura, per colmare con urgenza il ritardo che il nostro Paese aveva accumulato rispetto ad altri, dentro e fuori il Mediterraneo, che ormai da tempo si erano organizzati con Zes molto ben equipaggiate e performanti. E si erano così create 8 Zes, da ubicare nelle regioni meridionali ricadenti in obiettivo transizione e convergenza. Quelle regioni sono Abruzzo, Molise, Basilicata, Puglia, Campania, Calabria, Sicilia e Sardegna. La normativa prevedeva l'adozione di decreti ministeriali che completassero rapidamente il quadro e dotassero queste zone di mezzi giuridici ed economici adeguati a competere sullo scenario internazionale, in particolare rafforzando i nessi economico-funzionali tra le aree produttive e i porti, anche perché l'80% delle merci viaggia via mare ed il Mediterraneo, specie dopo il raddoppio del canale di Suez, è un bacino molto trafficato e pieno di opportunità. Da allora molte cose sono cambiate. Alcuni dei decreti attuativi non sono mai stati adottati. È invece intervenuta almeno una decina di provvedimenti di legge che hanno cambiato radicalmente la governance di queste Zes, i poteri, le competenze e la composizione degli organi dirigenti, l'ubicazione e la perimetrazione di queste aree, gli incentivi economici e fiscali e molte altre regole relative a diritti ed obblighi delle imprese che le Zes avrebbero dovuto attrarre. Da ultimo, il governo è intervenuto con un ulteriore decreto legge che ha nuovamente capovolto il quadro e cambiato ulteriormente tutti i connotati salienti della architettura giuridica ed economica delle Zes, sopprimendo tutte quelle sinora istituite e creandone una, unica, per tutto il Mezzogiorno. In buona sostanza, in sei anni, si sono prima coinvolte e poi escluse le Regioni, le quali inizialmente hanno avuto il compito di progettare interamente le Zes. Si sono prima coinvolte e poi escluse le Autorità di sistema portuale, a vantaggio di commissari governativi nominati con grande ritardo e poi subitaneamente revocati. Si sono prima concepiti e organizzati e poi depennati i rapporti economici e funzionali tra aree produttive e porti. Si è fatto e disfatto, nel giro di un anno, un piano sui grandi investimenti. Il tutto, con l'ambizione di attrarre investitori attraverso la previsione di incentivi economici e fiscali con durata mai superiore al triennio e con dotazioni finanziarie messe e tolte, ogni volta, in occasione della finanziaria di fine anno. Difatti, anche l'ultimo decreto legge prevede un credito di imposta valevole per il solo anno 2024. Insomma, si è proceduto a singhiozzo, con una visione mutevole ed obiettivi imperscrutabili. Più che una programmazione strutturata di investimenti, la vicenda delle Zes assomiglia dunque ad una caccia al tesoro, con il sicuro pregio di aver tenuto per anni, col fiato sospeso, amministratori e operatori, pubblici e privati. È vero, non sono mancati i problemi e molti interventi normativi sono stati varati per correggerli. Sicuramente chi è intervenuto lo ha fatto in buona fede e nell'intento di migliorare il quadro. Attenzione però: cambiare continuamente le regole del gioco, quando la partita è iniziata, non è mai consigliabile, specie quando si ha a che fare con investitori internazionali geograficamente e culturalmente lontani da noi. Si rischia di fare un passo avanti e due indietro. Poiché si mette in pericolo il maggior capitale che, nel contesto internazionale, si può avere a disposizione: la credibilità. Aldo Berlinguer



Al via la gara per il terminal del Porto Canale di Cagliari

TERESA CAMPO, PAOLO CABONI

Al via la gara d'appalto per la realizzazione della strada di collegamento tra il terminal ro-ro del Porto Canale di Cagliari e la strada statale 125, nei pressi del capoluogo di regione della Sardegna. La pubblicazione del bando è riportata dalla piattaforma dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sardegna (Adsp). L'opera, finanziata con 10 milioni di euro di fondi Pnrr dedicati alle zone economiche speciali, riguarda la realizzazione di una via di collegamento strategica per il futuro economico del Porto Canale cagliaritano. È infatti prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo terminal ro-ro a due corsie per l'immissione o l'accesso dalla strada statale 195 e a quattro corsie nei restanti 300 metri sino al nuovo scalo. Le offerte dovranno essere presentate entro le 10 del prossimo 27 ottobre.

