

Appalti pubblici da record, ma c'è un rallentamento in estate

L'isola è quarta in Italia per incremento dei livelli di spesa rispetto al 2022

Sassari Segnali contrastanti dal mercato degli appalti pubblici in Sardegna. Ad un avvio d'anno da record si è sommata un'estate all'insegna del rallentamento. In frenata ad agosto e settembre sia il numero di bandi che il livello di spesa. E' quanto emerge da un report della Cna. I primi otto mesi avevano fatto segnare un andamento molto positivo anche rispetto al 2022 che già era stato da record. Tra gennaio e agosto 2023 il mercato degli appalti per lavori pubblici in regione è quantificato in 550 gare per un importo complessivo pari a 1,9 miliardi di euro, quantità in crescita rispettivamente in termini numerici del 40% e in valore del 95% rispetto al periodo corrispondente del 2022. Un valore che nell'anno in corso lieviterebbe a 13,4 miliardi se venissero conteggiati gli avvisi promossi dalla capitaneria di porto di Cagliari per la realizzazione ed esercizio degli impianti eolici offshore (11,5 miliardi di euro). Tutte le tipologie dimensionali risultano in forte o fortissima crescita, ad eccezione dei micro-appalti sotto i 150 mila euro. La crescita del mercato è stata trainata dagli enti territoriali (da 324 a 497 bandi promossi, per un importo a base di gara quasi quadruplicato, da 394 milioni a poco meno di 1,4 miliardi). In negativo il bilancio per le grandi committenze la Sardegna si colloca in quarta posizione nella classifica delle regioni italiane che hanno incrementato i livelli di spesa più del 40% rispetto al periodo corrispondente del 2022. «Il quadro generale è ancora straordinariamente positivo - commentano Francesco Porcu e Antonello Mascia, rispettivamente segretario regionale della Cna Sardegna e presidente di CNA Costruzioni -, ma i dati più recenti mostrano alcuni segnali di allarme legati, è vero, a fattori contingenti, ovvero il necessario adeguamento delle stazioni appaltanti alle novità introdotte dal nuovo codice degli appalti. In particolare, alla qualificazione, richiesta per poter appaltare opere pubbliche di importo superiore a 500 mila euro (e per acquistare beni e servizi sopra i 140 mila euro), senza la quale non viene rilasciato il CIG. Si tratta di un nuovo adempimento che richiederà del tempo per essere recepito, e che si aggiunge ad alcuni nodi critici, come quello dell'effettiva sostenibilità di progetti definiti in base a prezziari ben più bassi rispetto a quelli attuali, la difficoltà di reperimento di materiali e manodopera, la complessità attuativa dei progetti del PNRR, con il carico della serrata tempistica prevista per non perdere le eccezionali opportunità di finanziamento. Tutti nodi che risultano particolarmente gravosi per i soggetti meno strutturati». Nel corso dell'anno numerosi interventi finanziati da risorse del Pnrr o dal fondo complementare avevano contribuito ad alimentare i livelli di spesa (come la gara da 294 milioni per la realizzazione del Terminal Ro-Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari o quella da 55,7 milioni per la costruzione e messa in esercizio di un impianto di on-shore power supply per l'alimentazione elettrica in MT di navi da crociera e di vario tipo in vari porti della Sardegna, entrambe promosse dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna), mentre nei due mesi estivi si distingue la maxi gara promossa dall'Anas per lavori sulla S.S. 291 della Nurra, in particolare per la costruzione del lotto 1 da Alghero a Olmedo in località Bivio cantoniera di Rudas e del lotto 4 tra Bivio Olmedo e aeroporto di Alghero-Fertilia, per un importo a base di gara di 183,7 milioni.



Appalti, nell'Isola 8 mesi da record

Quasi due miliardi di euro assegnati con 550 gare da gennaio ad agosto

Frenata estiva per il mercato regionale degli appalti pubblici, che però nei primi 8 mesi dell'anno fa registrare un record storico superando l'intero e pur eccezionale 2022 (1,76 miliardi di euro). Tra gennaio e agosto 2023 il mercato degli appalti per lavori pubblici nell'Isola ha registrato 550 gare per un importo complessivo pari a 1,9 miliardi di euro, risultato in crescita rispettivamente in termini numerici del 40% e in valore del 10% rispetto al periodo corrispondente del 2022. Statistiche I numeri emersi dal report di Cna Sardegna prevedono come il valore nell'anno in corso lieviterebbe a 13,4 miliardi di euro se venissero conteggiati gli avvisi promossi dalla **capitaneria di porto di Cagliari** per la realizzazione ed esercizio degli impianti eolici offshore (11,5 miliardi di euro) Secondo i dati dell'organizzazione artigiana, tutte le tipologie dimensionali risultano in forte o fortissima crescita, ad eccezione dei micro-appalti sotto i 150 mila euro. Amministrazioni locali Il boom del mercato è stato trainato dagli enti territoriali (da 324 a 497 bandi promossi, per un importo a base di gara quasi quadruplicato, da 394 milioni a poco meno di 1,4 miliardi di euro). In negativo il bilancio per le grandi committenze. In questo modo la Sardegna si colloca in quarta posizione nella classifica delle regioni italiane che hanno incrementato i livelli di spesa più del 40% rispetto al periodo corrispondente del 2022. I commenti «Il quadro generale è ancora straordinariamente positivo», commentano Francesco Porcu e Antonello Mascia, rispettivamente segretario regionale della Cna e presidente di Cna Costruzioni. «Ma i dati più recenti mostrano alcuni segnali di allarme legati, è vero, a fattori contingenti, ovvero il necessario adeguamento delle stazioni appaltanti alle novità introdotte dal nuovo codice degli appalti. In particolare, alla qualificazione, richiesta per poter appaltare opere pubbliche di importo superiore a 500mila euro (e per acquistare beni e servizi sopra i 140mila euro), senza la quale non viene rilasciato il Cig (Codice identificativo di gara, ndr)». Rischio frenata I rappresentanti degli artigiani spiegano che «si tratta di un nuovo adempimento che richiederà del tempo per essere recepito, e che si aggiunge ad alcuni nodi critici, come quello dell'effettiva sostenibilità di progetti definiti in base a prezzi ben più bassi rispetto a quelli attuali, la difficoltà di reperimento di materiali e manodopera, la complessità attuativa dei progetti del Pnrr, con il carico della serrata tempistica prevista per non perdere le eccezionali opportunità di finanziamento. Tutti nodi che risultano particolarmente gravosi per i soggetti meno strutturati».



La Nuova Sardegna 02 11 23

Via Escrivà, la cerimonia sarà sabato 18 novembre

Quasi ultimato il memoriale per le vittime dell'alluvione

Olbia A dieci anni dal ciclone Cleopatra che il 18 novembre 2013 colpì la Gallura col suo pesante carico di vittime e distruzione, il Comune di Olbia ha organizzato una commemorazione. La celebrazione religiosa si terrà sabato 18 novembre alle ore 16 sul Lungomare San Josemaria Escrivà de Balaguer, laddove sta sorgendo il monumento in memoria delle nove persone che persero la vita in quella terribile tragedia. «La ferita è ancora aperta nella coscienza di noi tutti e riteniamo doveroso questo momento di raccoglimento intorno ai familiari delle vittime - dice il sindaco Settimo Nizzi - La città non deve dimenticare e non dimenticherà. Il monumento che stiamo realizzando è un'opera a futura memoria, perché drammi del genere non si ripetano. È stato l'evento più tragico di questo secolo per la nostra città». In tanti hanno voluto dare il proprio contributo nella realizzazione del monumento. «Ancora un volta - aggiunge Nizzi - la comunità olbiese si è contraddistinta per la sua generosità dando il suo aiuto sia in termini di beni che di lavoro. Allo stesso tempo abbiamo trovato una grande disponibilità da parte delle istituzioni interessate, come l'Autorità di sistema portuale e la Direzione marittima». Il Comune li elenca tutti: l'artista Nicola Filia ha realizzato il progetto artistico, lo staff di A1 Engineering S.r.l. ha coordinato il progetto artistico e di riqualificazione urbana, l'architetto Paolo Mura ha curato il testo del progetto, la famiglia Puliga ha donato il granito per la realizzazione dell'opera, la ditta Sgaravatti si è occupata della realizzazione del verde e dell'impianto di irrigazione, la Campesi Impianti l'illuminazione. E ancora: Ferro e fuoco di Pasquale Fenude, Oppo srl, Mcm prefabbricati, Frisanco srl, l'Impresa Mandras Amedeo Pietro e i dipendenti comunali, tutti hanno collaborato al progetto.



Antemurale del porto per i lavori manca l'ok da parte del ministero

L'Authority è in attesa delle ultime autorizzazioni

Gavino Masia Porto Torres Mancano ancora alcune autorizzazioni definitive da parte del ministero dell'Ambiente per poter iniziare gli interventi sull'opera portuale più importante e costosa e che ha l'obiettivo di migliorare la sicurezza dell'ingresso delle navi. Autorizzazioni relative ad alcune analisi chimiche che sono state effettuate dall'Autorità di sistema portuale all'interno del Sito interesse nazionale di Porto Torres. Indagini che erano già previste dal decreto di Valutazione impatto ambientale del 2018, che comprende un totale di 20 prescrizioni di carattere ambientale e storico-paesaggistico nelle aree del cantiere. L'opera in progetto, finanziata anni fa con oltre 30 milioni di euro, nasce dall'esigenza di garantire una adeguata protezione alle banchine dell'antemurale di ponente dall'agitazione proveniente dai venti del primo quadrante. In mancanza di tale prolungamento, infatti, come registrato nei casi più critici degli ultimi anni, le agitazioni generate dal vento di grecale hanno prodotto, in corrispondenza degli accosti, anche onde di due metri e mezzo, incompatibili con la presenza e lo stazionamento di qualsiasi imbarcazione. L'intervento si compone di due macro opere: il prolungamento del molo di ponente e la resecazione della banchina degli Alti fondali. Il prolungamento dell'antemurale è radicato all'esterno della diga di ponente con un ampio raccordo e presenta un andamento curvilineo con uno sviluppo complessivo di 680 metri, in modo da delimitare la nuova imboccatura più al largo di quella attuale e proteggere un ampio specchio acqueo avampportuale destinato all'attenuazione del moto ondoso e alle manovre delle navi. La scelta progettuale è ricaduta sulla tipologia a cassoni cellulari, mentre per evitare l'erosione è prevista la realizzazione di una scogliera in massi naturali. Nel progetto preliminare a base di gara è previsto anche il "taglio" della testata del molo di levante, che costituisce il molo di sottoflutto del porto, tramite la realizzazione di un'opera a parete verticale. A seguito della resecazione, la lunghezza della banchina interna del molo, cioè la banchina degli Alti fondali, si ridurrà di circa 80 metri, conservando una lunghezza di 380. La programmazione infrastrutturale dell'Autorità di sistema portuale su Porto Torres prevede un investimento complessivo pluriennale di 50 milioni di euro. In attesa delle autorizzazioni ministeriali per poter cominciare finalmente i lavori, c'è grande attesa anche per la realizzazione della darsena servizi e del secondo lotto della banchina destinata ai pescherecci. L'opera, in parte già operativa, ridisegna e riordina parte del porto civico. Sarà infatti destinata all'ormeggio di imbarcazioni per l'attività peschereccia e per quelle adibite a servizi nautici. Il lato esterno, invece, una volta completato diventerà una banchina commerciale e crocieristica di 300 metri.



OGLIASTRA ■ BARONIA

Costruzioni nautiche, refitting e rimessaggio: le scommesse del Cipo

Tortoli l'obiettivo un travel lift da 800 tonnellate



Franco Ammendola
presidente del
Consorzio
industriale

di **Lamberto Cugudda**

Tortoli Il Consorzio industriale provinciale dell'Ogliastra (Cipo), guarda con sempre maggiore attenzione alle costruzioni nautiche, al rimessaggio e al refitting (interventi che servono ad aggiungere o sostituire attrezzature o anche intere parti del natante). «In quest'ottica – afferma il presidente del Cipo, l'imprenditore locale Franco Ammendola – verrà utilizzato un finanziamento pari a un milione e 875mila euro, il massimo stabilito, ripartito in tre annualità (2023-2025) che la giunta regionale, con uno stanziamento complessivo di 15 milioni, ha destinato a ognuno dei Consorzi industriali isolani. Noi intendiamo coprire uno dei grandi vasconi (di 7.500 metri quadrati) dell'ex Cartiera di Arbatax – aggiunge –, Vogliamo realizzarvi un grande incubatore d'impresе, consi-

derata anche la richiesta che giunge da importanti operatori della nautica».

In questo caso, si potrebbe anche pensare a brand di livello mondiale nella costruzione di lussuosi yacht, quali Ferretti, che come San Lorenzo, è sbarcato nell'area industriale di Tortoli-Arbatax. Quest'ultimo ha rilevato l'ex stabilimento Primatec, che venne realizzato dal compianto Bruno Abbate, sempre in zona industriale di Baccasara. Ma non è tutto, perché il Consorzio industriale dell'Ogliastra attende che da una variazione di bilancio, sempre dalla Regione, possano giungere altri milioni di euro che consentano di acquisire nuove e importanti macchinari per la movimentazione di importanti yacht. In questo caso, il riferimento è all'acquisto di un nuovo e potente travel lift (che consente il varo, l'alaggio e lo spostamento di giganteschi yachts) da 800 ton-

Un travel lift nel porto di Arbatax



nellate. Il Cipo dispone già, da alcuni decenni, nella zona del porto turistico Turismar, di due travel lift da 60 e 200 tonnellate, che oltre al varo e all'alaggio consentono anche il trasporto di grandi natanti dalle banchine fino ai cantieri nei quali verranno effettuati dei lavori.

«Riuscire ad avere un travel lift da 800 tonnellate – sottolinea il presidente del Cipo, Franco Ammendola –

consentirà l'alaggio e il varo di imbarcazioni da 100 e più metri, da diverse centinaia di tonnellate. In questa maniera si riuscirà a fare crescere i cantieri nautici e le altre attività legate allo stesso settore della zona. E consentirà di allargare il raggio d'azione degli stessi cantieri nautici di Tortoli-Arbatax, per quanto attiene il rimessaggio (ma anche il refitting) a tutta l'area del Mediterra-

neo».

L'area portuale in cui andrà a operare il nuovo travel lift da 800 tonnellate potrà contare, si prevede nella zona della banchina di riva, su un invaso di 20 metri (dove vi stanno imbarcazioni anche di 19,5 metri di larghezza) contro quelli da 12 metri di altri scali che hanno già questo grande macchinario-gru.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Zona industriale In consiglio comunale il dibattito sul futuro dell'area

Il sindaco Mulas sul rigassificatore: «Verso il raddoppio dell'impianto»

i Gavino Masia Porto Torres Degli investimenti previsti all'interno dell'area industriale si è parlato ieri durante il consiglio comunale. Il sindaco Massimo Mulas ha infatti descritto le linee d'azione che porterà avanti la sua amministrazione, sia in riferimento al rigassificatore a mare che alle aree dismesse di proprietà di Eni. A introdurre l'argomento una segnalazione del capogruppo del Psd'Az, Bastianino Spanu, che ha chiesto risposte in merito ai nuovi insediamenti industriali previsti nel territorio comunale. «Sul rigassificatore siamo intervenuti quando iniziò il dibattito sul Dpcm Energia - ha ricordato Mulas -, un anno e mezzo fa, e già allora sostenemmo che l'impianto destinato a questo territorio era sottodimensionato rispetto a quello che era invece previsto. Siamo stati ascoltati e di fatto si parla già di raddoppio dell'impianto, così da avere un potenziale energetico maggiore per il rilancio di un polo industriale come il nostro. Abbiamo chiesto, inoltre, che la nave gasiera venga posizionata in maniera diversa rispetto a quanto chiesto da Snam, cioè sulla diga foranea e non al centro del bacino». Per gli altri temi strettamente connessi all'impianto di rigassificazione, invece, non è stato ancora convocato un tavolo di discussione. «Per quanto riguarda tutti i controlli dei parametri sugli eventuali scarichi dell'impianto - aggiunge il primo cittadino -, sono argomenti di cui si occuperanno Asl e Arpas. Noi andremo a monitorare e verificare che gli eventuali scarichi siano compatibili con le norme vigenti». L'altro tema a cui è stato chiamato a rispondere Mulas riguarda la recente sentenza del Tar che dà ragione al Consorzio industriale di Sassari e rigetta il ricorso di Eni Rewind. Si tratta di alcune centinaia di ettari nella zona industriale, attualmente non utilizzate dalle società del gruppo Eni, che nelle intenzioni del Cips saranno destinate a nuovi insediamenti produttivi e progetti di sviluppo territoriale legati, in particolare, alla filiera dell'idrogeno e dell'economia del mare. «Stiamo assumendo un ruolo che - ha spiegato il primo cittadino -, da spettatori passivi, ci vede ora provare a ripianificare le aree industriali. Non mi aspettavo l'impugnazione da parte di Eni sulla decisione del Tar che dà ragione al Consorzio industriale perché la motivazione posta dalla multinazionale mi pare istituzionalmente poco corretta riguardo a un territorio che per 40 anni ha dato ogni disponibilità alle varie aziende che si sono succedute in quell'area. Mi auguro che si metta la parola fine a questa polemica sterile, auspicando di dare inizio a una programmazione reale e non alle chiacchiere. Altrimenti anche noi continueremo ad andare avanti, non a testa bassa ma a testa molto alta per evitare di inciampare: messaggi che sono già arrivati al gruppo interessato (in settimana ha visitato gli impianti di Porto Torres il presidente Eni Giuseppe Zafarana, ndc) per verificare come vengono gestite certe logiche sul territorio». Inoltre il sindaco Massimo Mulas si è soffermato sull'area portuale: «C'è una concessione portuale che va in scadenza il mese prossimo e da più parti è stato confermato che non verrà rinnovata (pontile solidi del porto industriale). Da lì si ripartirà con una nuova programmazione per l'utilizzo di un porto sottostimato. Sono azioni che portano all'assunzione di atti amministrativi che possono mutare l'orizzonte dell'utilizzo dell'area industriale».



La Sardegna per un giorno simbolo dell'unità d'Italia

Mattarella celebra a Cagliari la festa delle forze armate. Gli onori ai caduti e al militare di Quartu morto in Kosovo

Ci sono i carri armati parcheggiati a pochi metri dal mare, una nave da guerra all'ingresso del porto. Su via Roma marciano i soldati. Cagliari, che ha conosciuto l'orrore bellico solo quando le cadde addosso dal cielo, 80 anni fa, stavolta non trema. Oggi dal palco piovono parole di pace. E la città piano piano ruba la scena all'esibizione dell'orgoglio militare. Dopo una notte di pioggia, sfodera tutta la dolcezza del suo autunno per accogliere il capo dello Stato Sergio Mattarella e le autorità con le stellette, nel giorno che celebra la festa delle forze armate. Il tributo al Paese il 4 novembre non è solo questo, dal 1949 è la "Giornata dell'unità nazionale". Quell'unità portata a compimento nella prima guerra mondiale, di cui la data di ieri ricorda la fine vittoriosa (per l'Italia). «Una conquista preziosa, ma anche molto costosa», ricorderà il discorso del capo di stato maggiore della Difesa, Giuseppe Cavo Dragone, «realizzata col sacrificio di 600mila caduti». Il 4 novembre è dedicato anzitutto a loro, e tra quelli ci sono tanti sardi (13mila nelle cifre ufficiali citate a Cagliari, oltre 15mila nei conteggi più aggiornati). Molti di loro scoprirono di essere considerati italiani solo un attimo prima di morire in battaglia. È anche quel contributo doloroso che dà titolo alla Sardegna, in questa giornata, per diventare simbolo dell'unità del Paese. «È solo la quarta volta che la festa nazionale non si celebra a Roma», ricorda la voce fuori campo che intrattiene il pubblico prima della parata, «e la prima in una grande città, lontano dai fronti di combattimento». Qui semmai passa un'altra frontiera, quella tra lo sviluppo del Nord e il ritardo cronico del Mezzogiorno, e c'è una terra che attende di veder tradotta in atti concreti la buona volontà (a parole) inserita nella Costituzione col principio di insularità. Però questa è un'altra questione, che non si può addebitare all'apparato militare. L'omaggio a Cadeddu il ministro della Difesa Guido Crosetto – protagonista della giornata insieme al presidente Mattarella, che però non prende la parola – riconosce che «la Sardegna ha dato un grande contributo all'unità del Paese». E ribadisce che la Grande Guerra fu il momento in cui «piemontesi e siciliani, sardi e calabresi, e poi veneti, liguri e pugliesi si sono trovati per la prima volta insieme. Uniti nella vita delle trincee, uniti nel coraggio e nella paura, nelle vittorie come nelle sconfitte, a Caporetto come a Vittorio Veneto». Dal ministro anche un omaggio «all'ultimo dei nostri militari che ci ha lasciato, un soldato sardo, Claudio Cadeddu (quartese morto di recente in Kosovo, ndr). È giusto indirizzare alla figlia di nove anni, da tutti noi delle forze armate, l'abbraccio che il papà non potrà darle». Un passaggio che commuove la folla e mostra il rispetto di Crosetto per la terra che lo ospita, anche se poi scivola nel saluto al presidente della Regione, chiamandolo Claudio (già) Solinas. Proprio con Solinas (quello vero, Christian) e il sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, Crosetto aveva poco prima accolto il presidente della Repubblica all'arrivo in via Roma. Mattarella, come detto, non interviene ma saluta tutti i militari e in particolare quelli della Brigata Sassari, che proprio dal porto di Cagliari partirono nel 1915 per il fronte; poi consegna la Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia alle bandiere di guerra dell'Arma dei Carabinieri, del 186° reggimento paracadutisti Folgore, del 132° reggimento artiglieria terrestre Ariete, dell'8° reggimento Genio guastatori dell'esercito e del 32° Stormo dell'aeronautica militare. Accanto a Mattarella, in tribuna, con Crosetto c'è l'unica sarda nel governo Meloni, la ministra del Lavoro Marina Calderone. Poi il vicepresidente del Senato Maurizio Gasparri e vari volti della politica isolana: oltre a Solinas e Truzzu, il presidente del Consiglio regionale Michele Pais, quasi tutti gli assessori, parlamentari, sindaci. E ancora il prefetto di Cagliari, Giuseppe De Matteis, il cardinale Arrigo Miglio, il presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana, i rettori delle università di Cagliari e Sassari, Francesco Mola e Gavino Mariotti, e altri ancora. Più sicuri insieme Sono la pace e la sicurezza, comunque, i concetti più evocati da Crosetto e Cavo Dragone: «Per essere sicuri dobbiamo essere un Paese unito», dice il primo, «pur nella dialettica democratica». Mentre per il capo di stato maggiore «il terrorismo è la più insidiosa delle sfide che ci attendono, per vincere bisogna rimanere uniti e inflessibili». Intanto la cerimonia va avanti, su Cagliari si alternano sole e nuvole, i carri armati restano sul lungomare. La Brigata Sassari si riprende la scena e fa risuonare in via Roma l'inno Dimonios e il motto "Fortza Paris". Dai monti di Capoterra arriva già un rombo crescente che forse, a qualche cagliaritano più stagionato, potrà rievocare giorni lugubri. Stavolta però non è uno stormo nemico, sono le Frecce tricolori, e non sganciano bombe ma le loro scie bianche, rosse e verdi. La festa può finire qui, Mattarella riparte subito: Cagliari per un giorno è stata il simbolo dell'unità d'Italia, ma quel giorno è già volato via. Giuseppe Meloni



Emergenza fondali nel porto al lavoro la draga "Redeemer"

All'Isola Bianca l'unità della Cds marine di Golfo Aranci

GIANDOMENICO MELE

Olbia L'Isola Bianca è sempre più un porto-cantiere. Lo scorso 2 novembre sono partiti i lavori di manutenzione del fondale dello specchio di mare davanti alle banchine di Cala Saccaia e dei sentieri di accesso alla canaletta del porto. Come scritto nell'ordinanza, firmata dal comandante della Capitaneria di porto, il capitano di vascello Giorgio Castronuovo, i lavori dureranno 30 giorni e l'azienda esecutrice è la Cds marine di Golfo Aranci che si occupa di grandi lavori navali. In mare l'imbarcazione M/pontone Redeemer, una grande draga che svolgerà interventi di manutenzione del fondale. Si tratta dei lavori urgenti sollecitati durante l'estate dalla Capitaneria di porto di fronte alla difficoltà di grandi navi come la nuova Moby Fantasy nelle manovre di ormeggio con un fondale diventato troppo basso per l'accumulo di sabbia e altri materiali. Con i lavori nel fondale cambia la disciplina delle attività nell'area del porto. È vietato il transito entro un raggio di 50 metri dalla nave Redeemer, quando è in attività. Inoltre, nelle aree di intervento di volta in volta interessate dai lavori, è vietata qualsiasi altra attività, anche in immersione. Il divieto non si applica a personale e mezzi della guardia costiera, delle forze dell'ordine e di soccorso in generale. Tutte le unità in transito nelle immediate vicinanze delle aree di intervento, durante lo svolgimento di attività lavorativa, devono poi procedere alla minima velocità valutando l'eventuale adozione di ogni altra misura aggiuntiva idonea a prevenire situazioni di pericolo per il personale impegnato negli interventi. L'Autorità portuale aveva disposto l'intervento "di somma urgenza" lo scorso 23 agosto, in piena stagione turistica. La Capitaneria di porto, infatti, aveva sollecitato un intervento di ripristino delle quote di fondale degli ormeggi nella darsena dei moli 3 e 4, nello specchio acqueo in ingresso al molo 1 e al molo Bonaria all'Isola Bianca. Una richiesta motivata dall'esigenza di garantire adeguati livelli di sicurezza durante le manovre di ormeggio. Dalla Port authority trapela che si tratta comunque di un intervento di ordinaria manutenzione, dettato dall'aumento del traffico nello scalo olbiese. A incidere sulla necessità di un livellamento dei fondali è certamente stata, soprattutto per la parte relativa alla darsena ed eventuali movimenti sui fondali che si riflettono sul molo 3, la presenza quest'anno della nuova Moby Fantasy, che ha cominciato ad operare da giugno sulla tratta Livorno-Olbia. Con i suoi 237 metri di lunghezza per 32 di larghezza e una stazza lorda di 69.500 tonnellate, la Fantasy è il traghetto passeggeri più grande finora costruito a livello mondiale, con una capacità di 3.000 passeggeri e 3.850 metri lineari di carico rotabile. L'Authority si è attivata prevedendo "l'immediata esecuzione dei lavori entro il limite di 200 mila euro o di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità". Una procedura d'urgenza secondo legge che ha assegnato l'ordine di esecuzione dei lavori alla società Cds marine srl, con sede a Golfo Aranci, per i rilievi e le lavorazioni necessari al ripristino delle condizioni di sicurezza degli accosti nella darsena dei moli 3 e 4, nello specchio di mare d'ingresso al molo 1 e al molo Bonaria all'Isola Bianca. L'affidamento dei lavori di livellamento dei fondali è avvenuto per la cifra di 306 mila euro. Un'urgenza che riporta in luce la questione dei fondali del porto di Olbia, il primo scalo commerciale d'Italia, per il quale procede il programma per il dragaggio dei fondali. I tempi burocratici sono lunghi, come da tradizione: l'ultimo passaggio in ordine di tempo è datato marzo scorso, con l'affidamento da parte dell'Autorità portuale alla Martech srl, con sede a Cagliari, dell'esecuzione dei rilievi con sistema Side scan sonar nel golfo di Olbia.



Un cantiere navale nella ex Opt accoglierà grandi imbarcazioni

Zone industriale Iniziativa dell'imprenditore di Stintino Angelo Benenati

GAVINO MASIA

Porto Torres Nelle aree della ex Opt della zona industriale nascerà un nuovo cantiere nautico di rimessaggio per grandi imbarcazioni. Si tratta di un capannone industriale che ha una estensione di 6mila e 500 metri quadri di superficie coperta e 20mila metri quadri di piazzali. Tutta l'area, ai tempi della Sir, ospitava le Officine Porto Torres. Nei suoi capannoni si lavorava 24 ore su 24, festivi compresi, e in quelle officine nacquero le apparecchiature necessarie per montare e avviare le caldaie della prima centrale termica e quelle del primo impianto per la produzione di fenolo e acetone. Oggi tutto quel complesso è però di proprietà della IB group, dell'imprenditore nautico Angelo Benenati, che lo ha acquistato all'asta e che investirà circa 5 milioni di euro per la messa in funzione del cantiere entro 18 mesi. La IB group è proprietaria della Navisarda che fa servizio navale per le Grotte di Nettuno ad Alghero e della motobarca che assicura la linea tra Stintino e l'isola dell'Asinara. Ed è presente anche nel settore energie del campo petrolifero. «Il gruppo ha deciso di investire nel territorio di Porto Torres - racconta Benenati - perché ci sono aree fronte mare importanti per lo sviluppo dei cantieri nautici. Altro vantaggio fondamentale è rappresentato dalla grande dimensione dello scalo di alaggio che si sta realizzando vicino alla darsena servizi, poco lontano da questo cantiere e strategico dal punto di vista della viabilità». La struttura portuale è stata finanziata dall'Autorità di sistema portuale, ed è indicata proprio per le imbarcazioni di grandi dimensioni che transitano nel golfo dell'Asinara e che necessitano di un controllo alle strumentazioni e allo scafo. «Il capannone è di fatto già un cantiere - aggiunge l'imprenditore stintinese -, nel senso che era già nato con questa destinazione. Al suo interno ci sono infatti le suddivisioni e una parte di attrezzatura pesante. é previsto un progetto di riqualificazione generale dal punto di vista energetico, alle strutture e idraulico, con recupero anche delle acque meteoriche. Verranno inoltre installati impianti solari e termici. Il capannone avrà attrezzature moderne per poter svolgere questo lavoro e a regime lavoreranno almeno 15 operai. Oltre a rendere funzionale il cantiere, riqualificheremo tutta l'area dal punto di vista del decoro». Una parte della struttura verrà destinata a residenza, per permettere ai comandanti delle navi e agli operai di seguire da vicino le lavorazioni. «Alcuni traghetti che svolgono servizi navali nella costa nord della Sardegna ci hanno già contattati in previsione della futura apertura del cantiere - conclude Angelo Benenati -. Questo significa che la scelta di realizzare un cantiere nautico in un'area depressa, fa parte di uno spirito imprenditoriale che potrebbe spingere altri investitori a scegliere questa zona. Il diporto nautico è in grossa espansione e ci sono aree fronte mare da riqualificare, per renderle attraenti ai possibili investimenti di grossi gruppi interessati alla nautica». IB group ha ceduto anche un'area vicino al Progetto Nuraghe alla Canadian Solar - società che opera nel mercato del solare e produce il portafoglio di prodotti più completo del settore - per lo sviluppo di un campo fotovoltaico di 15 megawatt.



Ritornano i crocieristi, ad Arbatax la nave Clio

Una settantina di turisti sono sbarcati dalla nave americana

Lamberto Cugudda Arbatax Per la seconda volta nell'arco dell'anno, ieri mattina all'alba è attraccata la piccola nave da crociera Clio, che trasporta una settantina di ospiti stranieri. La nave doveva mollare gli ieri notte. Come avviene sempre in porto, una volta che attracca una piccola nave da crociera, sotto la scaletta di sbarco, ad attendere i crocieristi vi erano alcuni pullman che li hanno trasportati in direzione del Nuorese, Orgosolo e Mamoiada, per fare rientro a bordo in serata. La Clio, è giunta ad Arbatax proveniente da Barcellona, e già nella nottata di ieri doveva mettere la prua a sud, in direzione Cagliari. La piccola nave da crociera è lunga 100 metri, ha una larghezza di 14 metri. Può trasportare 90 passeggeri e ha 60 membri di equipaggio. Per la nave della Grand Circle Line, compagnia americana specializzata nelle crociere culturali extra lusso, si tratta del secondo approdo di quest'anno nello scalo marittimo arbataxino: il primo si era registrato ad aprile. Rocco Meloni, presidente del Consorzio turistico ogliastrino, Sardegna costa est (conta 23 strutture ricettive associate) guarda con grande favore all'attracco della nave Clio. «L'arrivo della piccola nave da crociera - afferma l'imprenditore, che è anche vicepresidente del Consorzio industriae provinciale Ogliastra (Cipo) - è un segnale molto importante perché indicatore di un potenziale sviluppo che potrebbe garantire alti numeri all'Ogliastra. È una sfida che non dobbiamo sottovalutare perché questo mercato prenderà piede se noi garantiremo dei servizi di alto profilo. Questa è una sfida per tutto il territorio».



Il Psd'Az chiede di far chiarezza sui rischi per l'inquinamento delle acque

Rigassificatore I sardisti attaccano: i cittadini non sono stati coinvolti

i Gavino Masia Porto Torres Fa discutere l'annuncio del sindaco Mulas sul prossimo posizionamento, nel porto industriale, di una nave che fungerà da rigassificatore, stoccando al proprio interno 25mila metri cubi di gas naturale liquefatto. Il Partito Sardo d'Azione ha chiesto la convocazione urgente delle commissioni consiliari Ambiente e Attività produttive, con la partecipazione dei referenti di Snam, la società che ha proposto il progetto, Autorità di sistema portuale e Consorzio industriale provinciale: «Sarà il primo passo necessario per attivare un percorso di condivisione con il nostro territorio, che i cittadini hanno il diritto di pretendere e di avere». Così il gruppo consiliare e la segreteria cittadina del Psd'Az, che sono d'accordo con la scelta di realizzare il rigassificatore, ma chiedono il coinvolgimento dei cittadini. La decisione di posizionare un rigassificatore è stata confermata di recente dal ministro dell'Ambiente, Pichetto Fratin, e per il Psd'Az non è stato fatto abbastanza per portare i cittadini a conoscenza del progetto energetico. «Non c'è stata alcuna consultazione e condivisione pubblica con il consiglio comunale e i cittadini. C'era tempo fino al 19 gennaio 2023 per presentare osservazioni al progetto di Snam di realizzare un deposito galleggiante di Gnl a Porto Torres, ma, a tutt'oggi cittadini e consiglio comunale sono all'oscuro di tutto». Nello scalo turritano è previsto un terminale di rigassificazione su un mezzo navale ormeggiato a lungo termine, per consentire lo stoccaggio e la vaporizzazione di Gas naturale liquefatto, che andrà poi trasferito nella rete terrestre di trasporto di gas naturale. Il terminale sarà costituito da una unità navale di rigassificazione galleggiante di tipo chiatta, con una capacità di stoccaggio di circa 25mila metri cubi di Gnl e una capacità di rigassificazione nominale di circa 170milimetri cubi standard all'ora. I sardisti Bastianino Spanu e Adriano Solinas chiedono di far chiarezza sull'impatto inquinante nelle acque marine: «Parrebbe che il rigassificatore opererà a "ciclo aperto", cioè avrà bisogno di prelevare acqua dal mare e successivamente scaricarla. Si prevede il prelievo di migliaia di metri cubi all'ora di acqua di mare che dovrà essere sterilizzata con pura candeggina, per evitare le incrostazioni, e scaricata fredda insieme a una concentrazione di circa 0,2 milligrammi al litro di candeggina. Considerando che tra il porto industriale e le spiagge cittadine c'è qualche miglio marino e qualche miglio più a nord dal porto industriale si trova l'Area marina protetta della Parco nazionale dell'Asinara, ci chiediamo è plausibile che possano crearsi situazioni nelle quali questi sversamenti provochino schiume e quindi il cumulo di inquinamento?». I dirigenti del Psd'Az pongono infine altri due interrogativi, sulla coesistenza del rigassificatore con altri impianti industriali e sulle eventuali compensazioni ambientali che possono derivare di questa struttura. «Quali sono gli studi e le simulazioni sulla coesistenza dei due impianti industriali, e quale l'impatto combinato che avranno sull'ambiente e sulle attività produttive e turistiche del nostro territorio? Vorremmo inoltre capire le iniziative dell'amministrazione comunale in merito alle compensazioni ambientali come avvenuto in altre realtà italiane: Porto Torres e la sua comunità sono solo comparse?».



«Rigassificatore calato dall'alto, cittadini e consiglieri all'oscuro»

«La decisione di posizionare un rigassificatore nel porto industriale di Porto Torres, confermata dal ministro dell'Ambiente, è stata presa senza alcuna consultazione e condivisione pubblica con il consiglio comunale e i cittadini.». Dai banchi dell'opposizione, il capogruppo Bastianino Spanu e il segretario cittadino Adriano Solinas del Psd'Az sottolineano che nessuna osservazione è pervenuta alla Regione sul progetto Snam, relativa alla realizzazione di un Fsru, depositato al Mise per l'ottenimento del parere della Via. «C'era tempo fino al 19 gennaio 2023 per presentare proposte e considerazioni al progetto, ma a tutt'oggi cittadini e consiglio comunale sono all'oscuro di tutto». I sardisti hanno richiesto la convocazione congiunta delle commissioni Ambiente e Attività produttive per audire i referenti di Snam, Port Authority, Consorzio Industriale, perché venga illustrato il progetto. «Vogliamo conoscere i pericoli per la sicurezza della popolazione, visto che si tratta di un impianto a rischio rilevante». (m.p.)



Crociere In città torna la nave La Renaissance sbarco sotto la pioggia per 483 passeggeri

► La nave crociera della Compagnie Française de Croisières - la Renaissance - ha attraccato ieri mattina nella banchina 2 del porto industriale. Ad accogliere i croceristi gli operatori dell'ufficio turistico comunale che, nonostante la pioggia, si sono prodigati nella consegna di brochure dove sono illustrati i siti archeologici e storici della città.

La compagnia crocieristica è stata fondata nel mese di settembre del 2022 e ha iniziato a proporre tour in crociera dal mese di febbraio di quest'anno. Ieri è arrivata da Civitavecchia con 483 passeggeri a bordo ed è ripartita nel primo pomeriggio con destinazione Ajaccio. La Renaissance è una nave del segmento lusso, da 55 mila e 575 tonnellate, lunga circa 220 metri, e può ospitare un massimo di 1.100 passeggeri su 629 cabine. Quello di ieri è stato il secondo scalo della compagnia per il 2023 (il primo è il 15 settembre scorso con 665 crocieristi in transito) e il quinto dell'anno con navi di medie dimensioni appartenenti al segmento lusso.



Un evidente cambio di target rispetto al mercato di massa, con una clientela più interessata alle escursioni e all'offerta del territorio. La Compagnie Française de Croisières dovrebbe ritornare anche il prossimo anno con diversi scali su Porto Torres, che diventa così un punto di riferimento nella rotta tra la Penisola e la Francia. Lo scalo di ieri rientrava in una proposta di un tour di quattro giorni con partenza da Marsiglia, scalo a Porto Torres e Ajaccio e rientro a Marsiglia. (g.m.)

Portoscuso. Il progetto è legato alla banchina est che diventerà operativa se non arriverà la gasiera

«Basta attese per il polo nautico»

Ninetto Deriu lancia l'allarme: gli investitori potrebbero migrare altrove

«Senza la banchina disponibile, la preoccupazione è che gli investitori possano spostare il progetto altrove». Ninetto Deriu, imprenditore di Iglesias, vede a rischio il cantiere nautico per il refitting degli yacht e delle grandi imbarcazioni che vorrebbe realizzare a Portovesme. Il progetto il centro nevralgico di tutto il progetto sarebbe la banchina est di Portovesme: lì gli yacht dovrebbero attraccare per essere poi trasportati per le manutenzioni verso il quartier generale, l'ex Metallotecnica, non distante dal porto. Ma la banchina non è ancora disponibile: sulla stessa pende ancora il progetto della gasiera Snam al centro del ricorso al Consiglio di Stato (presentato dalla Regione), fissato per il 16 novembre e destinato al rinvio. La preoccupazione è tanta: «Se i tempi dovessero allungarsi ancora - dice Deriu - gli investimenti privati necessari al progetto del polo nautico potrebbero essere dirottati verso altre zone». A Portovesme non mancano gli esempi di progetti che hanno dovuto migrare altrove. Come l'azienda che voleva aprire una fabbrica per componenti di pale eoliche e chiedeva un'area portuale di sei ettari per un progetto da 400 posti di lavoro. Ma visto che non c'erano spazi disponibili per il nuovo stabilimento, dopo qualche mese di attesa la società ha deciso di realizzare il progetto in Puglia, portando via investimenti e posti di lavoro che sarebbero stati preziosi per l'economia del Sulcis in crisi. Un esempio ben impresso nella mente di chi si occupa del territorio. Il futuro «Il polo nautico avrebbe un impatto occupazionale importante - dice Deriu - noi siamo pronti a partire anche adesso con il cantiere. Ho acquistato l'ex Metallotecnica, che sarà la sede del polo nautico, e i macchinari necessari per il trasporto delle imbarcazioni dal porto al cantiere, una grande gru e un carrello, tutto questo con risorse mie, senza soldi pubblici. Abbiamo dei partner leader del settore, ma senza la banchina est gli investitori che ci stanno a fare? La nautica è un settore in grande sviluppo, le potenzialità della Sardegna nel Mediterraneo sono ampie, siamo strategici per molti aspetti ma il tempismo è fondamentale». Per avere la disponibilità della banchina si dovrà attendere ancora, almeno fino a quando sarà scritta una parola definitiva sulla gasiera a Portovesme che ormai sembra essere sparita dai ragionamenti sull'approvvigionamento di gas del Sud Sardegna. Ma manca l'ufficialità: senza non si può partire. Antonella Pani



Domani la firma Governo – Regione per un nuovo sistema energetico

Si supera il Decreto Draghi, ci sarà una legge che recepirà l'intesa

Cagliari Si firma domani pomeriggio. È l'unico dato certo. Per il resto il protocollo sta ancora cercando di trovare la quadra. L'accordo Stato-Regione che supera le incomprensioni, politiche e giudiziarie, nate col Decreto Draghi, sarà sancito domani in un orario compreso tra le 14 e le 16. Prima è previsto un incontro al Mase, il ministero per l'ambiente e la sicurezza energetica che ha materialmente seguito l'intero dossier in tutte le sue fasi, poi si dovrebbe tenere un momento più ufficiale a Palazzo Chigi. Tra chi? Non si sa ancora. Il presidente della Regione Solinas vorrebbe apporre la sua firma a fianco di quella del presidente del Consiglio Giorgia Meloni, ma non è detto che questo accada. Ragioni politiche, di incastri di agende, di opportunità per la premier, che non vorrebbe offrire il palcoscenico di Chigi a colui che vorrebbe sostituire alla presidenza della Regione con un candidato del suo partito. L'intesa comunque ci sarà, e metterà fine ad almeno un anno e mezzo di polemiche, aprendo un nuovo capitolo, con due caratteristiche: sarà basato sui punti forti dell'intesa e sarà subito reso operativo. Troppo tempo si è perso, per ragioni più politiche che industriali. I punti dell'intesa. Sono quattro e prevedono il posizionamento di una capiente nave gasiera a Porto Torres, il suo collegamento con la rete di trasporto regionale proposta da Enura (la joint-venture tra Sgi e Snam) e già autorizzata, i depositi costieri di Cagliari, Oristano e Porto Torres, e la stessa tariffa di trasporto per tutti i sardi, serviti da rete o ancora da trasporto su gomma per il gnl. Cosa cambia. Il sistema energetico sardo ne uscirà profondamente cambiato nel giro di due anni. Il cronoprogramma dopo l'intesa è molto ambizioso, e prevede, a seguire: l'inserimento del testo in un decreto legge più ampio, la sua conversione entro 60 giorni, l'autorizzazione unica per i lavori della dorsale entro l'anno. L'apertura dei cantieri, modulari, da Porto Torres a Cagliari e dal centro Sardegna verso Olbia entro la primavera, in contemporanea al precontratto che Snam dovrà siglare per la nave a Porto Torres. Questa sarà capiente e servirà al sistema di rigassificazione del gnl nazionale, oltre che per la Sardegna. Le perizie, gli incontri, e gli accordi su dove piazzare la nave nel porto industriale di Porto Torres, al molo carbonifero. Un anno fa Snam aveva presentato la richiesta di autorizzazione per una nave piccola, come prevista dal decreto Draghi, ma lo studio arrivava a prevedere e a chiedere l'autorizzazione per navi sino a 75 mila metri cubi. Probabilmente si dovrà salire ancora, ma la stazza incrementata non è l'aspetto che potrebbe creare problemi. Semmai il problema è legato al mercato delle navi gasiere: molte richieste e pochi, in pratica due, produttori, con tempi di attesa lunghi, e quindi con un mercato secondario costoso e dai tempi incerti. Ma questo sarà compito di Snam dopo le indicazioni del governo. Le imprese. L'intero sistema industriale, siano esse grandi o piccole, aspettava da anni questo passaggio. Il costo dell'energia termica, derivata dai fossili, per i produttori sardi è stato da decenni un salasso, che ha oggettivamente appesantito la loro capacità competitiva. Il sistema legato al metano, elemento di transizione verso la completa decarbonizzazione (un processo pluridecennale, se tutto andasse bene) avrà bisogno di tempo per andare a regime. Necessarie sono a questo punto le analisi per riattivare e collegare i bacini oggi incompleti o isolati. Le famiglie. I benefici per i singoli utenti arriveranno col tempo e non consentiranno di abbattere drasticamente le bollette energetiche. Il risparmio sarà limitato, ma utile e soprattutto consentirà di abbattere la quota di anidride carbonica prodotta. Ogni famiglia sarda oggi spende la metà della sua globale bolletta energetica in energia elettrica: il resto se ne va, a seconda delle circostanze: in gpl, pellet (siamo i primi per consumo in Italia), legna e gasolio. Questi combustibili possono essere ruttati sostituiti dal metano con un risparmio per le tasche dei consumatori e anche per l'ambiente. In ogni caso il processo per arrivare a una riduzione della cifra di anidride carbonica immesse in atmosfera non sarà rapido, ma sarà comunque conveniente.



La Nuova Sardegna 13 11 23

L'area di Porto Torres il perno del sistema e una nuova (ridotta) centrale a gas è prevista

Da area residuale a perno del sistema energetico sardo. Porto Torres dovrebbe vivere una nuova stagione dovuta proprio all'intesa e al decreto che verrà dopo. La nave gasiera faciliterà anche un altro progetto, presente, ma lasciato sotto traccia in questi mesi: quello di una nuova centrale a gas realizzata da Ep Produzione. Con il metano e il deposito a bocca di stabilimento, la centrale non è solo una opzione ma quasi una necessità, soprattutto con il parallelo incremento delle energia elettrica prodotta da rinnovabili. Le batterie (l'approvazione di quelle volute da Enel da parte della Regione ha facilitato non poco il raggiungimento dell'intesa) in qualunque dimensione non consentiranno di stabilizzare le produzioni, da un lato e la rete dall'altro. Serve una provvista energetica certa, immediatamente usabile e in loco, soprattutto dopo la chiusura della centrale Enel a sud.

Tre relitti abbandonati nella darsena avviato un procedimento contro ignoti

Porto industriale L'autorità portuale vuole risalire L'avviso ai proprietari

I proprietari sono invitati a sgomberare la darsena e bonificare l'area entro 15 giorni dall'avviso dell'Adsp Porto Torres L'Autorità di sistema portuale ha avviato un procedimento a carico di ignoti su tre relitti ancora presenti nella parte emersa della darsena servizi del porto industriale. Si tratta di un provvedimento propedeutico all'emanazione dell'ingiunzione di sgombero, così come previsto dal codice della navigazione. I relitti di unità da diporto sono adagiati a terra e occupano parte degli spazi in concessione all'azienda Impremare. L'Adsp ha emesso questo avviso con l'obiettivo di risalire ai proprietari, considerato che le imbarcazioni sono in stato di abbandono e vetustà e hanno un potenziale pericolo di inquinamento per la salute pubblica di chi lavora in quell'area portuale. «Gli eventuali proprietari o armatori delle unità da diporto sono invitati a provvedere allo sgombero e bonifica dell'area demaniale entro 15 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso - scrive nell'avviso il presidente dell'Adsp Mare di Sardegna, Massimo Deiana - e al contestuale ripristino dei luoghi. Trascorso il termine stabilito, non sarà accettato alcun reclamo e si procederà a dare ulteriore corso all'emanazione dell'ingiunzione di sgombero». La darsena servizi è ritornata da diversi mesi nella disponibilità dell'Autorità di sistema portuale, dopo gli interventi di bonifica della società Eni Rewind. La multinazionale, a conclusione dei lavori, aveva svolto anche un controllo strumentale che confermava l'assenza di contaminazione nell'acqua di mare e nell'aria. Le stime ufficiali di Eni Rewind sugli interventi di bonifica sono di circa 10 milioni di euro, dove sono compresi le somme per l'esecuzione delle attività preliminari di indagine. La rimozione e di relitti sommersi e semisommersi che erano presenti nei bacini della darsena è stata realizzata dalla ditta Impremare di Porto Torres, su affidamento di Eni Rewind. La prima operazione aveva consentito la messa a secco del relitto più piccolo, appoggiato sulla punta del molo occidentale. In quella successiva era stato rimosso lo storico rimorchiatore "Nestor", 32 metri di lunghezza e 500 tonnellate di stazza. (g.m.).



Energia una nota per far pace

Comunicato congiunto Pichetto Fratin-Solinas: confermata l'intesa su tutti i punti. Via libera alla dorsale e al rigassificatore a Porto Torres, accordo sulle bonifiche

Giuseppe Centore Cagliari Un comunicato congiunto, un accordo in videoconferenza, con collegamenti traballanti, che mette fine a un contenzioso giudiziario nato a luglio dello scorso anno, e politico, che risale ormai a più di due anni fa. Ieri a Roma si è messa la parola fine alla cosiddetta vertenza energia, ma non con il tanto atteso protocollo di intesa tra governo e Regione, semmai con un più agile e meno impegnativo, per il Governo, comunicato congiunto che fa propri tutti i punti dell'ormai naufragato Protocollo e toglie l'unica arma rimasta alla Regione per contrastare il governo su questo tema: il ricorso al Consiglio di Stato, su cui tutte le parti hanno chiesto un rinvio sine die in attesa del decreto legge che traduca in atti l'intesa tecnico politica raggiunta ieri. Il testo della nota congiunta è un sapiente esercizio retorico che vale la pena di riportare integralmente. «Il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, ha incontrato oggi in videoconferenza il presidente della Regione Sardegna Christian Solinas. Erano presenti alla riunione anche gli assessori Anita Pili e Marco Porcu. Sui punti di competenza del ministero dell'Ambiente riguardo alla strategia di decarbonizzazione della Sardegna, il ministro Pichetto Fratin e il presidente Solinas hanno confermato una convergenza sulla realizzazione della dorsale quale infrastruttura strategica per la Sardegna. Si è inoltre convenuto di posizionare sul Porto industriale di Porto Torres il rigassificatore adeguatamente dimensionato per il soddisfacimento del fabbisogno regionale, anche attraverso i depositi costieri già approvati. Il ministro Pichetto Fratin e il presidente Solinas hanno convenuto di prestare una adeguata attenzione ai territori coinvolti dalle installazioni, con particolare riguardo alle necessarie attività di bonifica ambientale nonché azioni volte ad agevolare investimenti sul territorio di Porto Torres. Quanto al profilo tariffario per i bacini cosiddetti non connessi, il Presidente Solinas ha richiesto che i cittadini delle zone interne abbiano garantite le medesime condizioni tariffarie delle grandi aree urbane e industriali direttamente connesse. Il ministro Pichetto Fratin ha garantito che sul punto si svolgeranno ulteriori approfondimenti tramite ARERA. Tale incontro, hanno concordato il ministro Pichetto Fratin e il presidente Solinas, ha definito un percorso concreto per superare ogni contenzioso in atto tra Stato e regione Sardegna». Questa la nota congiunta. Rispetto all'ultima versione di quello che doveva, e non sarà più il Protocollo, c'è un elemento nuovo: la parte per le bonifiche e gli investimenti a Porto Torres. L'altro elemento che non poteva comparire in un accordo era l'intervento di Arera, l'autorità regolatoria per le reti sulle tariffe per le zone interne. Con un atto politico non si poteva decidere ciò che una autorità formalmente indipendente e distinta dal governo doveva fare; così invece nella nota dopo la «richiesta» di Solinas arriva la «garanzia di ulteriori approfondimenti» dal ministro. E infine il punto finale: è bastato un incontro in videoconferenza a «definire» un percorso per superare «ogni» contenzioso in atto. La Regione adesso attende il passaggio formale successivo all'incontro. L'inserimento del "pacchetto Sardegna", basta un articolo di alcuni capoversi, con i dovuti riferimenti di legge, nel successivo decreto energia che entro novembre arriverà sul tavolo del consiglio dei ministri. Sarà un decreto politicamente impegnativo, che comprenderà l'individuazione dei porti di supporto logistico ai progetti sull'eolico e le aree delle zone di interesse esclusivo nazionale, ben lontane dalle acque territoriali dove preferibilmente installare i pochi impianti off-shore previsti. La parte sarda del decreto legge sarà sempre modificabile in sede di conversione, ma il cuore del provvedimento non cambierà, anche se l'auspicato Protocollo si è ristretto a una nota congiunta.



Energia, pace con il Governo: «Sì a dorsale e rigassificatore»

Intesa sul metano: "tariffe uguali per tutti. Solinas: accordo strategico"

Prove tecniche di superamento del contenzioso sull'energia. Sia chiaro: il metano non arriverà nell'Isola domani, ma a Roma è stato fatto un primo passo, forse decisivo. E, al termine di un vertice convocato ieri per il superamento del Decreto Draghi, sembra si possa tornare a intravedere la decarbonizzazione dell'Isola, la dorsale, il rigassificatore, e sperare nelle bonifiche a Porto Torres e in tariffe uguali per i sardi. Auspici che, nell'aggiornarsi a un nuovo incontro, hanno espresso sia il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin che il presidente della Regione Christian Solinas, affiancato dagli assessori all'Industria Anita Pili e all'Ambiente Marco Porcu. Il vertice Non è stata ancora sancita la pace sul contenzioso in atto tra Stato e Regione, visto che non c'è ancora un atto giuridicamente vincolante, ma si registra un comunicato congiunto che – a questo punto – assume un significato politico di rilievo. In estrema sintesi: sia lo Stato che la Regione depongono l'ascia di guerra, a patto che vengano realizzati i punti previsti dall'intesa con il Governo. L'Esecutivo

Sulle questioni di competenza del ministero dell'Ambiente riguardo alla strategia di decarbonizzazione dell'Isola, il ministro Pichetto Fratin e il presidente Solinas hanno confermato «una convergenza sulla realizzazione della dorsale quale infrastruttura strategica per la Sardegna». Si è inoltre convenuto «di posizionare sul porto industriale di Porto Torres il rigassificatore, adeguatamente dimensionato per il soddisfacimento del fabbisogno regionale, anche attraverso i depositi costieri già approvati». Il rappresentante dell'Esecutivo e soprattutto il governatore sardo hanno convenuto di prestare «un'adeguata attenzione ai territori coinvolti dalle installazioni, con particolare riguardo alle necessarie attività di bonifica ambientale nonché azioni volte ad agevolare investimenti sul territorio di Porto Torres». Per ricordarlo: il rigassificatore sarà una nave Frsu (acronimo di Floating storage and rigasification unit) attraccata nel porto industriale di Porto Torres. Da lì aggancerà la dorsale distribuendo il metano a tutta l'Isola o quasi: il Nord ovest (Porto Torres, Alghero, Sassari e zone limitrofe), l'area di Oristano, l'area metropolitana di Cagliari con una derivazione per Portovesme. «I bacini non direttamente connessi saranno comunque collegati mediante approvvigionamenti via gomma», ha detto a margine Solinas. «In generale, non ci sarà alcuna struttura a terra. Con il ministro è stato tracciato un percorso chiaro, affermando la realizzazione della dorsale, opera di valenza strategica e ad alto impatto occupazionale, i cui tempi saranno rapidi». Le tariffe Novità anche sugli oneri che ricadono sulle zone interne per la non connessione alle aree di rifornimento. Per quanto riguarda «il profilo tariffario per i bacini cosiddetti non connessi, il presidente Solinas ha richiesto che i cittadini delle zone interne abbiano garantite le medesime condizioni tariffarie delle grandi aree urbane e industriali direttamente connesse». Significa tariffe uguali per tutti i sardi, anche se il ministro Pichetto Fratin ha garantito che sul punto si svolgeranno ulteriori approfondimenti tramite Arera, l'Authority dell'energia. La controversia Pichetto Fratin e Solinas hanno concordato sulla necessità di «definire un percorso concreto per superare ogni contenzioso tra Stato e Regione». Per oggi è programmata al Consiglio di Stato un'udienza sul ricorso della Sardegna contro il decreto Draghi. C'è già stata una richiesta di rinvio da parte dell'Avvocatura dello Stato per conto del Governo proprio per la trattativa in corso con la Regione. I punti su cui Stato e Regione hanno raggiunto un'intesa di massima andranno restituiti dai tecnici in un articolato: il testo poi confluirà in un nuovo decreto che supererà il Dpcm Draghi. Lorenzo Piras



Crociere, il 2024 sarà l'anno del boom

Cresce il numero degli scali (+51 %), attese oltre mezzo milione di persone

Se le previsioni per il 2024 saranno rispettate, numeri così importanti Cagliari non li avrà mai visti prima. Nemmeno nel 2017 quando Cagliari ha scoperto il boom del turismo crocieristico. L'anno prossimo, infatti, saranno oltre 500.000 i passeggeri che saliranno e scenderanno dalle 153 navi da crociera (ma potrebbero essere anche di più) che arriveranno in porto in città. Un salto in avanti rispetto a un 2023 già di per straordinario che si concluderà con numeri da capogiro: 390.000 passeggeri e 101 scali. Come accade da anni, ormai, anche nel 2024 sarà Costa a guidare il mercato crocieristico cagliaritano ma stavolta c'è da registrare il ritorno dopo tre anni di assenza della Msc che tra il 18 dicembre di quest'anno e la metà di aprile del 2024 ha già programmato 17 scali nel porto di via Roma. Un risultato frutto del lavoro della Cagliari Cruise Port, che gestisce le banchine per conto dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. «I numeri testimoniano che il settore è in crescita», spiega Raffaella Del Prete, general manager di Global Ports Italia (Cagliari cruise port fa parte del circuito). «Ci avviamo a chiudere un 2023 straordinario, e per il 2024 ci aspettiamo mezzo milione di passeggeri», aggiunge. Il fascino della crociera continua a spingere il settore, favorito anche da un rapporto qualità-prezzo oggettivamente buono e dalle promozioni che si rivolgono alle famiglie. E Cagliari, con il suo clima mite anche d'inverno (ieri, per esempio, 22 gradi), un porto dentro la città che permette ai passeggeri di scegliere se visitare la città in autonomia o fare un'escursione, la sua reputazione di città sicura, rappresenta una meta ormai imprescindibile per americani, europei, asiatici. «Le previsioni degli analisti per il 2023 sono state più conservative di quanto la realtà abbia poi dimostrato», dice con soddisfazione Massimo Deiana, presidente dell'Adsp Mare di Sardegna. «E l'anno prossimo sono attesi numeri record», aggiunge. Il boom Vediamoli, quindi, i numeri nel dettaglio: per la prima volta dopo diversi anni la stagione crocieristica 2024 andrà avanti per dodici mesi. La prima (delle 153) grande nave in porto è attesa già il primo gennaio; saranno 32 le compagnie che porteranno i passeggeri a Cagliari (+57% rispetto al 2023), come detto, mezzo milione i passeggeri attesi, e saranno ben 21 (+250% rispetto al 2023) le compagnie che per la prima volta arriveranno a Cagliari. Altro dato: nell'anno in corso, in via Roma per 10 volte si sono viste due grandi navi attraccate contemporaneamente, nel 2024 i "doppi approdi" già programmati sono ben 24. Il ritorno di Msc La grande novità sarà il ritorno di Msc, la compagnia scappata da Cagliari durante l'emergenza sanitaria (per un sistema di regole anti-Covid considerato troppo rigido) quando governava il mercato cittadino con 40 scali ogni anno: il primo approdo è fissato per il 18 dicembre di quest'anno, il secondo per il giorno di Natale. E così via per ben diciassette volte fino ad aprile 2024. «Daremo a Msc», afferma l'assessore al Turismo Alessandro Sorgia, «l'accoglienza che merita, organizzando una "festa" con balli e suoni tipici sardi. Ma il nostro impegno vale per tutto il settore: Cagliari crede molto nel turismo crocieristico». D'altronde, quando i passeggeri scendono dalla nave e visitano la città mettono mano al portafoglio e lasciano in media per un giorno di visita 70 euro (pro-capite). Anche per questo motivo, dunque, conclude Sorgia, «continuiamo a lavorare al massimo per garantire tutta l'ospitalità della città». Ma. Mad.



Unione Sarda 16 11 23

Il piano: inaugurazione nel 2025

Deiana: “banchine elettrificate, lavori al via a maggio”

Il porto di via Roma si rinnova. Con interventi per la elettrificazione delle banchine e sull'escavo dei fondali che, insieme ai lavori per la realizzazione del terminal Ro-Ro del porto canale, consegneranno nel 2028 il porto storico (esclusivamente) alle crociere. Cagliari ha la fetta più grossa di investimenti (fondi pnrr) che coinvolgono anche gli altri porti dell'Isola. A disposizione l'Adsp Mare di Sardegna ha 70 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine a uso passeggeri e crociere. «Martedì scorso ho firmato la gara d'appalto per l'avvio dei lavori», spiega il presidente dell'Autorità Massimo Deiana. Se ne parlava da anni perché avere le banchine elettrificate consentirà di ridurre drasticamente i consumi e soprattutto le emissioni di sostanze inquinanti durante la sosta. «Tra maggio e giugno del prossimo anno cominceranno i lavori», dice ancora Deiana, «lavori che avranno una durata di dodici-quattordici mesi. Con questo intervento», conclude, «anche il porto di Cagliari avrà le banchine elettrificate, il passaggio definitivo alla sostenibilità che il settore crociere attende da tempo». (ma. mad.)



Il 2024 anno record per le crociere, 500mila turisti a Cagliari

Mezzo milione di crocieristi in arrivo a Cagliari nel 2024. E 153 navi che approderanno nello scalo davanti a via Roma. Sono i numeri che consentiranno al porto del capoluogo di superare il record del 2017. Un salto in avanti rispetto al pur positivo 2023 che si concluderà con 101 scali e 390mila ospiti. A dicembre poi tornerà dopo tre anni la Msc: appuntamento il 18. Le compagnie che sbarcheranno a Cagliari passeranno da 21 a 32 con un incremento del 57%. Le cifre sugli scali segnano invece un aumento del 51%. Ventuno le cerimonie di esordio (+250%), 24 doppi approdi, 2 tripli e 1 quadruplo. "Le previsioni sono state rispettate, forse sono state addirittura più conservative della realtà- ha detto Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale mari di Sardegna - nel 2023 ci aspettavamo un totale recupero dei dati pre pandemia. E con il 2024 avremo il superamento del periodo pre Covid. Ci sono poi le variabili come la guerra mediorientale, ma gli effetti si vedranno nel medio lungo periodo". Cifre che, secondo gli analisti, avranno molti benefici sull'economia della città. "È un settore in fermento- ha detto Raffaella Del Prete, general manager Global ports Italia (Cagliari cruise ports fa parte del circuito) - molti crocieristi assaggiano la città. È il 70% ritorna per una vacanza più lunga. Senza dimenticare che con Costa abbiamo già la possibilità di far iniziare o terminare la crociera a Cagliari". La scelta del capoluogo sardo dipende da diversi fattori: "Cagliari - ha aggiunto - è considerata una città sicura con il vantaggio di un terminal vicina al centro. Un'altra attrazione è rappresentata dall'ospitalità del territorio. Teniamo anche presente che non ci saranno periodi senza vuoti: stiamo dando continuità agli approdi e questo garantirà la possibilità di destagionalizzazione. Cifre importanti, ma puntiamo addirittura a migliorarlo". Altri numeri del 2023: 30.000 viaggiatori in imbarco e sbarco, 6 Maiden Calls (esordi al porto di Cagliari) 10 doppi approdi e uno triplo. Comune soddisfatto per le prospettive: "Daremo a Msc - ha anticipato l'assessore al turismo Alessandro Sorgia - l'accoglienza che merita. Ma questo vale per tutto il settore: ci crediamo molto e abbiamo lavorato al massimo per garantire la massima ospitalità della città".



Turismo, mezzo milione di croceristi a Cagliari nel 2024: attese 153 navi

Mezzo milione di croceristi in arrivo a Cagliari nel 2024. E 153 navi che approderanno nello scalo davanti a via Roma. Sono i numeri che consentiranno al porto del capoluogo di superare il record del 2017. Un salto in avanti rispetto al pur positivo 2023 che si concluderà con 101 scali e 390mila ospiti. A dicembre poi tornerà dopo tre anni la Msc: appuntamento il 18. Le compagnie che sbarcheranno a Cagliari passeranno da 21 a 32 con un incremento del 57 per cento. Le cifre sugli scali segnano invece un aumento del 51 per cento. Ventuno le cerimonie di esordio (più 250 per cento), 24 doppi approdi, 2 tripli e 1 quadruplo. "Le previsioni sono state rispettate, forse sono state addirittura più conservative della realtà- ha detto Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna -, nel 2023 ci aspettavamo un totale recupero dei dati pre pandemia. E con il 2024 avremo il superamento del periodo pre-Covid. Ci sono poi le variabili come la guerra mediorientale, ma gli effetti si vedranno nel medio lungo periodo". Cifre che, secondo gli analisti, avranno molti benefici sull'economia della città. "è un settore in fermento - ha detto Raffaella Del Prete, general manager Global ports Italia (Cagliari cruise ports fa parte del circuito) -, molti croceristi assaggiano la città. E il 70 per cento ritorna per una vacanza più lunga. Senza dimenticare che con Costa abbiamo già la possibilità di far iniziare o terminare la crociera a Cagliari". La scelta del capoluogo sardo dipende da diversi fattori: "Cagliari - ha aggiunto - è considerata una città sicura con il vantaggio di un terminal vicina al centro. Un'altra attrazione è rappresentata dall'ospitalità del territorio. Teniamo anche presente che non ci saranno periodi senza vuoti: stiamo dando continuità agli approdi e questo garantirà la possibilità di stagionalizzazione. Cifre importanti, ma puntiamo addirittura a migliorarlo". Altri numeri del 2023: 30.000 viaggiatori in imbarco e sbarco, 6 Maiden Calls (esordi al porto di Cagliari) 10 doppi approdi e uno triplo. Comune soddisfatto per le prospettive: "Daremo a Msc - ha anticipato l'assessore al Turismo, Alessandro Sorgia - l'accoglienza che merita. Ma questo vale per tutto il settore: ci crediamo molto e abbiamo lavorato al massimo per garantire la massima ospitalità della città".

Unione Sarda 16 11 23

Arbatax. Concessione scaduta

Porto turistico, via 180 posti barca

Un mese e mezzo alla chiusura del sipario. Il 31 dicembre parte del porticciolo turistico di Arbatax deve essere svuotata. È la data di cessazione della concessione di cui la Turismar, società di gestione, è titolare dal 1997. Verranno cancellati 180 posti barca, un numero suscettibile di lievi variazioni.

L'area esterna al porticciolo, ovvero quella adiacente la banchina sud, passerà in capo alla Saipem, in forza a una concessione (fino al 2036) rilasciata dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Va verso la scadenza, sempre entro fine anno, anche il Cantiere nautico Mulas: lì l'Authority dovrebbe ricavare un'area parcheggio, che potrebbe essere sfruttata dalla stessa Saipem per le proprie esigenze, emerse soprattutto dopo il divieto (forse temporaneo) di parcheggiare nei terreni della Diocesi sul lato di via Lungomare. «Area ridimensionata? Direi che cambierà tutto.

Nei prossimi giorni invieremo le lettere ai concessionari per annunciare l'interruzione del servizio». Franco Ammendola, 72 anni, è direttore della Turismar. «Perdiamo 180 posti, un numero importante che cambia le carte in tavola. Saremo costretti a rivedere la sistemazione delle imbarcazioni anche all'interno. Quel che è certo è che dal primo gennaio i pontili esterni saranno privi di servizio idrico, energia elettrica e guardiana». Nelle intenzioni dell'Authority e con doverosi accorgimenti il nuovo dente d'attracco, inaugurato a giugno 2012, dovrebbe accogliere navi da crociera. Secondo l'ultima pianificazione, suscettibile di variazioni, la zona riservata al diportismo si svilupperebbe verso levante, con l'area retrostante individuata come sede del distretto della cantieristica. (ro. se.)



La linea di Mulas «Si al rigassificatore, ma non a ogni costo»

Il sindaco: «Aspettiamo di vedere il progetto»

i Gavino Masia Porto Torres «Questa amministrazione comunale sostiene da sempre il rilancio di Porto Torres come centro strategico nella produzione di energie da fonti rinnovabili, per cui abbiamo valutato con favore la possibilità del posizionamento del rigassificatore nel nostro territorio». Il sindaco Massimo Mulas ha ribadito la predisposizione al progetto del rigassificatore nella città turritana, esprimendo la posizione favorevole nel suo profilo social all'indomani dell'incontro in videoconferenza tra il presidente della Regione Christian Solinas e il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin. Un faccia a faccia istituzionale via web, dove è stata confermata ancora una volta la volontà di posizionare un rigassificatore adeguatamente dimensionato per il soddisfacimento del fabbisogno regionale. «In questa fase di interlocuzioni - ha precisato Mulas -, in cui i dati certi del progetto non sono ancora sul tavolo, ribadiamo l'intenzione di valutarli attentamente quando avranno raggiunto la concretezza necessaria per entrare in gioco in

maniera compiuta e precisa e avere cognizione puntuale su ogni aspetto progettuale. Così da ottenere rassicurazioni dal punto di vista della sicurezza, della salvaguardia ambientale e delle opportunità legate alla produzione futura». Intanto, in attesa degli atti concreti e dei numeri certi, che solo una volta sul tavolo potranno essere materia di un futuro confronto, le interlocuzioni fra tutti i soggetti coinvolti «sono buone - ha spiegato il capo dell'amministrazione - e sono basate sul rispetto dei reciproci ruoli. Comuniciamo, infatti, in costante armonia con l'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna e con la Capitaneria di porto, dato che alla prima è affidata l'individuazione dell'area più idonea per la realizzazione dell'impianto e la seconda è invece competente rispetto ai pareri vincolanti sulla sicurezza. Tutti aspetti che saranno oggetto di un dialogo che non mancherà di includere la comunità turritana e il consiglio comunale e che si estende a tutti i soggetti, come il Consorzio industriale, che dovranno contribuire a disegnare i futuri scenari». Sul rigassificatore il sindaco era intervenuto in occasione del dibattito sul Dpcm Energia, sostenendo già allora che l'impianto destinato a questo territorio era sottodimensionato rispetto a quello che era invece previsto. Oggi si parla però di raddoppio dell'impianto, per avere un potenziale energetico maggiore per il rilancio di un polo industriale. Lo stesso Mulas, inoltre, aveva chiesto che la nave gasiera venisse posizionata sulla diga foranea e non al centro del bacino. «Essere favorevoli al progetto - conclude il sindaco - non significa accettarlo a ogni costo: ci attiveremo per verificare che le ricadute sul territorio siano congrue e che siano adeguate le misure di compensazione, come previsto in altri territori della penisola. Per quanto riguarda l'aspetto delle bonifiche, invece, sono un atto dovuto e non sono oggetto di nessun tipo di trattativa».



Un veliero di pietra ad Arbatax

Inaugurata nella caletta genovesi un'opera di Giorgio Ladu

Arbatax Una scultura di granito raffigurante un veliero, di 2,40 metri di altezza per 2,30 di larghezza, del peso di mezza tonnellata, è stata inaugurata nella caletta genovesi, di fronte alla stazione ferroviaria. A realizzarla lo scultore Giorgio Ladu, 68 anni, che l'ha donata all'Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna. L'inaugurazione si è tenuta ieri alle 11.45. Oltre a Giorgio Ladu, che ha già donato due opere al Comune di Tortolì, hanno preso parte il presidente dell'Adsp del mare di Sardegna, Massimo Deiana, il capo dell'Ufficio circondariale marittimo di Arbatax e comandante del porto, tenente di vascello Mattia Caniglia, il sindaco Marcello Ladu e rappresentanti del Club dei diportisti Arbatax, che hanno in concessione la caletta. «Abbiamo accolto subito e con grande piacere la donazione dello scultore Giorgio Ladu - ha detto Massimo Deiana -. Un'opera, il veliero, che ben si inserisce nel contesto marittimo e tradizionale dello scalo di Arbatax, conferendo un tocco di bellezza e sensibilità. Siamo grati per questo gesto che rappresenta un primo passo, in chiave artistica, di un percorso di graduale riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture presenti che, dal 2021, il nostro ente sta attuando sullo scalo». La scultura è un omaggio alla tradizione marinara dell'Ogliastra. Un richiamo a un passato non troppo lontano, quando, nel porto di Arbatax, era consuetudine disegnare sui muri le sagome delle imbarcazioni, a vela prima, a motore poi, fino ai cargo che trasportavano il legname per l'ex cartiera. Il grande bastimento a vela di granito è un ricordo del passato familiare di Ladu, che rivive nel numero di matricola, inciso nello scafo, che fu assegnato al padre Antonio per l'imbarco sulle navi militari nel secondo conflitto mondiale. Il sindaco Ladu ha ringraziato il presidente Deiana per la grande attenzione verso il porto - verrà infatti abbattuta la vecchia sede della Compagnia portuale Arbatax, che oscura la veduta dei famosi Scogli Rossi - che si concretizzerà con interventi nelle banchine, nelle aree retrostanti e anche in relazione agli spazi per il diporto. (l.cu.)



Un veliero in granito come dono all'Authority dei porti

Un veliero in granito impreziosisce Cala Genovesi. È stata inaugurata ieri l'opera d'arte che lo scultore di Tortoli Giorgio Ladu ha donato all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Il veliero, 2,20 metri di altezza e 50 quintali di peso, è un richiamo a un passato non troppo lontano, quando, ad Arbatax, era consuetudine disegnare sui muri le sagome delle imbarcazioni che trasportavano il legname per la Cartiera. «Abbiamo accolto fin da subito e con grande piacere la donazione di Giorgio Ladu», ha detto Massimo Deiana, presidente dell'Authority, presente alla cerimonia insieme al comandante del Circomare, Mattia Caniglia, al sindaco di Tortoli, Marcello Ladu, e a una delegazione del Club diportisti Arbatax. «Il Veliero - ha aggiunto Deiana - è un'opera che ben s'inserisce nel contesto marittimo e tradizionale dello scalo, conferendo un tocco di bellezza e sensibilità. Siamo grati per questo gesto che rappresenta un primo passo, in chiave artistica, di un percorso di graduale riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture che, dal 2021, il nostro ente sta attuando sullo scalo». Sulla targhetta apposta al veliero un ricordo del passato familiare dello scultore, che rivive nel numero di matricola, inciso nello scafo, che fu assegnato al padre Antonio per l'imbarco sulle navi militari durante il secondo conflitto mondiale. (ro. se.)



Veliero in granito dello scultore Ladu al porto di Arbatax

Un veliero dello scultore Giorgio Ladu al porto di Arbatax. È un omaggio alla tradizione marinara dell'Ogliastra: un richiamo a un passato non troppo lontano, quando, nello scalo, era consuetudine disegnare sui muri le sagome delle imbarcazioni, a vela prima, a motore poi, fino ai cargo che trasportavano il legname per la ex cartiera. L'opera è stata donata all'Autorità di Sistema Portuale la scorsa estate e posizionata oggi nella Darsena dei Genovesi nel corso di una cerimonia alla presenza dell'autore, del presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, del comandante della Capitaneria di Porto, Mattia Caniglia, del sindaco di Tortolì, Marcello Ladu e dai rappresentanti del direttivo del Club dei diportisti Arbatax. La scultura, interamente in granito, è alta 2 metri e venti e pesa 50 quintali. "Abbiamo accolto fin da subito e con grande piacere la donazione dello scultore Giorgio Ladu - spiega Massimo Deiana - Un'opera, il veliero, che ben si inserisce nel contesto marittimo e tradizionale dello scalo di Arbatax, conferendo un tocco di bellezza e sensibilità. Siamo grati per questo gesto che rappresenta un primo passo, in chiave artistica, di un percorso di graduale riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture presenti che, dal 2021, il nostro ente sta attuando sullo scalo ogliastrino".



Un'opera dello scultore Giorgio Ladu al porto di Arbatax

Il Veliero è stato inaugurato questa mattina con una sobria cerimonia alla presenza delle autorità locali è un omaggio alla tradizione marinara dell'Ogliastra. Un richiamo ad un passato non troppo lontano, quando, nello scalo di Arbatax, era consuetudine disegnare sui muri le sagome delle imbarcazioni, a vela prima, a motore poi, fino ai cargo che trasportavano il legname per la ex cartiera. Oggi quel ricordo rivive nel Veliero, titolo dell'opera realizzata dallo scultore Giorgio Ladu - 67 anni di Tortolì - donata all'Autorità di Sistema Portuale la scorsa estate e posizionata, oggi, nella Darsena dei Genovesi con una sobria cerimonia alla presenza dell'autore, del Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, del comandante della Capitaneria di Porto, Mattia Caniglia, del sindaco di Tortolì, Marcello Ladu e dai rappresentanti del direttivo del Club dei Diportisti Arbatax. Una scultura totalmente in granito, alta 2 metri e venti e dal peso di 50 quintali, che raffigura, appunto, un bastimento a vela; un mix tra le lussuose navi da crociera che scalano annualmente il porto ogliastrino e un ricordo del passato familiare dello scultore, che rivive nel numero di matricola, inciso nello scafo, che fu assegnato al padre Antonio per l'imbarco sulle navi militari durante il secondo conflitto mondiale. Ma, soprattutto, come sostenuto dallo stesso Giorgio Ladu, un primo passo per un riavvicinamento dello scalo di Arbatax alla comunità tortoliense, della quale è finestra sul mare, importante volano economico e di contaminazione culturale, oltre che vetrina strategica per la locale tradizione. Obiettivo, questo, condiviso anche dall'AdSP che, dal 10 settembre 2021, data di inclusione del compendio portuale nella circoscrizione dell'Ente, ha avviato un'intensa attività per riqualificare la porta dell'Ogliastra con infrastrutture moderne e ben inserite nel particolare contesto paesaggistico. "Abbiamo accolto fin da subito e con grande piacere la donazione dello scultore Giorgio Ladu - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un'opera, il Veliero, che ben si inserisce nel contesto marittimo e tradizionale dello scalo di Arbatax, conferendo un tocco di bellezza e sensibilità. Siamo grati per questo gesto che rappresenta un primo passo, in chiave artistica, di un percorso di graduale riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture presenti che, dal 2021, il nostro Ente sta attuando sullo scalo ogliastrino".



Omaggio alla tradizione marinara: veliero in granito dello scultore Ladu al porto di Arbatax

Un veliero dello scultore Giorgio Ladu al porto di Arbatax. è un omaggio alla tradizione marinara dell'Ogliastra: un richiamo a un passato non troppo lontano, quando, nello scalo, era consuetudine disegnare sui muri le sagome delle imbarcazioni, a vela prima, a motore poi, fino ai cargo che trasportavano il legname per la ex cartiera. L'opera è stata donata all'Autorità di Sistema Portuale la scorsa estate e posizionata oggi nella Darsena dei Genovesi nel corso di una cerimonia alla presenza dell'autore, del presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, del comandante della Capitaneria di Porto, Mattia Canigli a, del sindaco di Tortolì, Marcello Ladu e dai rappresentanti del direttivo del Club dei diportisti Arbatax. La scultura, interamente in granito, è alta 2 metri e venti e pesa 50 quintali. "Abbiamo accolto fin da subito e con grande piacere la donazione dello scultore Giorgio Ladu - spiega Massimo Deiana - Un'opera, il veliero, che ben si inserisce nel contesto marittimo e tradizionale dello scalo di Arbatax, conferendo un tocco di bellezza e sensibilità. Siamo grati per questo gesto che rappresenta un primo passo, in chiave artistica, di un percorso di graduale riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture presenti che, dal 2021, il nostro ente sta attuando sullo scalo ogliastrino".

Liceo Alberti, niente sfratto nel 2024: concessione rinnovata per quattro anni

Nessun trasloco nel 2024: la sede del Liceo Scientifico Alberti resterà in viale Colombo fino alla conclusione dell'anno scolastico 2026-2027. La decisione di rinnovare in via eccezionale la concessione demaniale marittima dell'edificio è scaturita a seguito di diversi incontri del tavolo interistituzionale tra Città Metropolitana, Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, assessorato alla Pubblica Istruzione della Regione e Ufficio Scolastico Provinciale. «L'istituzione del tavolo, proposta nel marzo scorso dalla Città Metropolitana, si è rivelata un'idea vincente per giungere a una soluzione condivisa», commenta il sindaco metropolitano Paolo Truzzu. «Ringrazio tutte le parti coinvolte che con grande senso di responsabilità si sono rese disponibili a vagliare tutte le strade possibili al fine di garantire la continuità didattica nella sede per i prossimi anni». Il 23 ottobre scorso l'Autorità portuale aveva comunicato l'ultimatum a Comune e Ufficio scolastico: entro il 2024 la sede, concessa circa cinquant'anni fa, dovrà essere liberata. Per iniziativa di un gruppo di insegnanti, genitori e studenti era nato il comitato "Una sede per il Liceo Alberti", che segnalava che non era stata ancora individuata una sede definitiva e adeguata. «La Città metropolitana investe i fondi disponibili in un nuovo edificio adeguato, sia per qualità che per dimensione alla sua utenza presente e futura, oggi divisa su tre sedi abbastanza distanti tra loro», avevano sostenuto dal Comitato. La richiesta è di avere la nuova sede in prossimità della zona di piazza Matteotti.





Cagliari, sede del liceo Alberti in viale Colombo sino al 2027

Per il liceo scientifico Alberti, c'è l'accordo per il rinnovo della concessione demaniale marittima: la sede resterà in viale Colombo fino al 2027. La decisione è arrivata dopo diversi incontri tra Città metropolitana di Cagliari, Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, assessorato alla Pubblica Istruzione della Regione e Ufficio scolastico provinciale. Nelle settimane scorse, proprio per scongiurare il pericolo di un trasferimento, era nato un comitato di protesta. Anche nel 2022 studenti, genitori e docenti avevano manifestato la loro contrarietà con un sit in a Su Siccu. Lo stop alla concessione era fissato per la fine del 2024. "L'istituzione del tavolo, proposta nel marzo scorso dalla Città metropolitana, si è rivelata un'idea vincente per giungere a una soluzione condivisa - commenta il sindaco metropolitano Paolo Truzzu - Ringrazio tutte le parti coinvolte che con grande senso di responsabilità si sono rese disponibili a vagliare tutte le strade possibili al fine di garantire la continuità didattica nella sede per i prossimi anni". Soddisfazione anche da parte del consigliere metropolitano delegato alla Pubblica istruzione e all'Edilizia scolastica Alessandro Balletto: "E' una soluzione più che soddisfacente e ragionevole che permetterà agli studenti già iscritti la conclusione del ciclo formativo e all'amministrazione di trovare in tempi congrui una nuova collocazione definitiva all'istituto".



Il liceo Alberti di Cagliari resta in viale Colombo fino al 2027, siglato l'accordo

Per il liceo scientifico Alberti, c'è l'accordo per il rinnovo della concessione demaniale marittima: la sede resterà in viale Colombo fino al 2027. La decisione è arrivata dopo diversi incontri tra Città metropolitana di Cagliari, Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, assessorato alla Pubblica Istruzione della Regione e Ufficio scolastico provinciale. Nelle settimane scorse, proprio per scongiurare il pericolo di un trasferimento, era nato un comitato di protesta. Anche nel 2022 studenti, genitori e docenti avevano manifestato la loro contrarietà con un sit in a Su Siccu. Lo stop alla concessione era fissato per la fine del 2024. "L'istituzione del tavolo, proposta nel marzo scorso dalla Città metropolitana, si è rivelata un'idea vincente per giungere a una soluzione condivisa - commenta il sindaco metropolitano Paolo Truzzu - Ringrazio tutte le parti coinvolte che con grande senso di responsabilità si sono rese disponibili a vagliare tutte le strade possibili al fine di garantire la continuità didattica nella sede per i prossimi anni". Soddisfazione anche da parte del consigliere metropolitano delegato alla Pubblica istruzione e all'Edilizia scolastica Alessandro Balletto: "E' una soluzione più che soddisfacente e ragionevole che permetterà agli studenti già iscritti la conclusione del ciclo formativo e all'amministrazione di trovare in tempi congrui una nuova collocazione definitiva all'istituto".

Ruderi usati come latrine vicino alla torre

La bruttura dà il benvenuto ai visitatori e ai turisti che sbarcano dai traghetti

Porto Torres Due edifici abbandonati, utilizzati come latrine, a pochi metri dalla torre aragonese. Si trovano nell'area del porto commerciale che si interfaccia al centro cittadino e si tratta di una ex cabina elettrica dismessa da diverso tempo e della ex sede di servizio che ospitava i barcaioli. Le due strutture sono distanti solo qualche metro dalla torre aragonese, monumento cittadino che versa in condizioni precarie e non meriterebbe di avere come "vicini di casa" dei ruderi fatiscenti che vengono utilizzati come bagni pubblici. «È arrivato il momento di radere al suolo quelle due strutture che ospitavano i barcaioli e la cabine - commenta un cittadino che frequenta l'area portuale -, sicuramente ne beneficerebbe il decoro e darebbe una migliore visibilità della torre. Si tratta di una brutta cartolina per i turisti che sbarcano dalle navi che approdano presso la banchina Dogana-Segni». Gli immobili sono di proprietà dell'Autorità di sistema portuale, considerato che si trovano all'interno dell'area demaniale, che dovrebbe decidere con una certa urgenza la loro destinazione, così da riportare un po' di decoro. (g.m.)



Turismo, serve un sistema non due crociere all'anno

L'albergatrice Rossella Sanna lancia una serie di proposte

Enrico Carta Oristano Crociere sì o crociere no? Con la stagione turistica alle spalle, il vero dilemma della città che vuol diventare un punto fermo tra le mete del turismo è se queste siano utili o meno. Qualche giorno fa in consiglio comunale c'è chi ha lodato l'arrivo dei crocieristi, sbarcati in massa in due occasioni a maggio e settembre, ma la valutazione degli operatori è assai più prudente. Rossella Sanna, imprenditrice proprietaria degli storici Hotel Mistral offre un punto di vista differente, da esperta del settore dell'accoglienza: «Il Comune ha speso una cifra discreta e accogliere i visitatori sbarcati dalle navi da crociera ha comportato un grande sforzo organizzativo. Questa deve diventare l'occasione per valutare l'efficienza e soprattutto le carenze della città per poi potervi porre rimedio. Pur essendo una bella località e avendo monumenti e luoghi di interesse da visitare, Oristano deve implementare l'organizzazione dei servizi di base che aiuta il turista a potersi muovere. Considerato che le navi da crociera possono essere un'interessante occasione per far conoscere la città, questa deve mostrarsi all'altezza. Il turista capisce se la città è già organizzata di suo, soprattutto perché le crociere fanno solitamente tappe in località in cui c'è un'efficienza di altissimo livello». Insomma, bisogna fare una sorta di inversione a U e, anziché pensare al successo o meno delle due giornate e a concentrarsi su come migliorare momenti estemporanei come quelli di maggio e settembre, bisogna migliorare tutti quei servizi che devono far parte della quotidianità. Allora la domanda che bisogna porsi è: «Cosa Manca?». La risposta arriva subito, anche perché è sotto gli occhi di tutti. «Inizio dalle cose più evidenti - prosegue Rossella Sanna -. Manca, innanzitutto, un'organizzazione per il movimento delle persone. Non esiste un sistema di trasporto cittadino agile e funzionale al turismo: ad esempio, è pressoché impossibile avere a disposizione un servizio di taxi o di noleggio con conducente. È difficilissimo, soprattutto in determinati orari, avere modo di raggiungere le strutture ricettive dalla stazione e lo stesso vale per arrivare nelle spiagge, perché i bus di linea hanno orari limitati e poche corse». Insomma, il turista senza la propria macchina è un turista "monco". Le proposte per soluzioni alternative non mancano come la creazione di un sistema utilizzando bus navetta con gli scuolabus che d'estate sono fermi o coinvolgendo cooperative del settore. Questo dei trasporti interni alla città o al territorio ristretto è già un problema di ampia portata. Mancano, però, anche le cose elementari come la segnaletica informativa per chi arriva in città. «La cartellonistica è spesso deturpata da scritte, è vecchia, è quasi sempre solo in lingua italiana e questi dà un'idea di scarsa cura. Poi, ripeto, bisogna ribaltare la prospettiva: la città deve essere pronta prima di tutto per chi ci vive. Non serve agghindarla per una giornata, deve essere pulita, ordinata e organizzata a prescindere, così, quando il turista arriva, trova un ambiente accogliente». La fortuna di Oristano è che non è ancora stata coinvolta dal processo della gentrificazione ovvero il mutamento di intere aree urbane che hanno come riferimento solamente una determinata categoria di persone, in questo caso il turista, trascurando completamente chi invece ci dovrebbe risiedere. Il rischio è di omologare la località a tutte le altre. «È un processo da evitare a tutti i costi nei suoi aspetti più macroscopici e dannosi. Oristano è ancora oggi una città fatta a misura di chi ci vive, però ci siamo un po' assuefatti a certa trascuratezza», conclude Rossella Sanna che invita l'amministrazione comunale ad aprirsi ancora di più al confronto: «Insieme possiamo mettere sul tavolo tante idee».



È indispensabile fare rete, il territorio è un valore

C'è, all'interno del discorso sul sistema turistico, un aspetto che va probabilmente oltre gli stretti confini comunali ed è quello dell'organizzazione di eventi. «È importante che siano eventi consolidati che creano flussi turistici, se invece l'evento è "spot" spesso si sovrappone a quelli che altre località come Alghero o Olbia si apprestano a organizzare per fine anno, non creando una ricaduta adeguata». Di fronte a questa considerazione, ecco che il discorso torna al punto di partenza con una domanda: «La meta dei crocieristi è utile se si fa un bilancio tra le spese affrontate e le ricadute positive. Vale, dunque, la pena concentrare spese e finanziamenti per lavori strutturali finalizzati all'attracco dei crocieristi se la città non è adeguata alla loro accoglienza. C'è il rischio di generare dei disservizi che sono controproducenti rispetto allo sforzo fatto. Tremila persone non servono concentrate in qualche ora, a Oristano servono spalmate su un arco temporale più ampio, non con un'ondata di poche ore», prosegue Rossella Sanna suggerendo poi su quali peculiarità si dovrebbe insistere: «Il nostro punto di forza è il ritmo lento di vita, che scorre molto piacevolmente per molti mesi all'anno. Ci caratterizza da tempo e l'abbiamo conservato. Dobbiamo rendere questo aspetto ancora più apprezzabile per il turista, partendo però dalla cura del decoro della città che deve essere costante». Da ultimo c'è il richiamo all'unità del territorio: «È impensabile il campanilismo, ancor più un momento come questo in cui è necessario fare rete. Il territorio va considerato nella sua interezza, sfruttando anche i punti di forza dei vicini oltre ai propri. Abbiamo ora un lungo periodo di bassa stagione per organizzarci e studiare strategie assieme. Il fatto che Cabras stia vivendo un periodo d'oro grazie ai Giganti e alla Fondazione Mont 'e Prama dovrebbe essere visto come un vantaggio. Vorrei che si cogliesse in tutte queste considerazioni la necessità di confrontarci per migliorare l'intero sistema dell'accoglienza, sfruttando le opportunità che in questo momento Oristano può cogliere proprio perché diversa dalle mete turistiche più conosciute in Sardegna». (e.carta)

Tortolì. Preoccupazione per la riduzione degli spazi per il diporto, chieste nuove aree

«Posti barca e servizi a rischio»

La protesta degli operatori: sono in bilico 150 lavoratori stagionali

«Non è soltanto un discorso di numeri, ma la riduzione dei posti barca creerebbe un disagio sociale». Flaviano Stochino, 53 anni, sa bene che il taglio di 180 posti barca al porticciolo turistico di Arbatax aprirebbe uno scenario di incertezza sul settore della nautica da diporto. «Sono in bilico 150 posti di lavoro stagionali». L'imprenditore di Tortolì, titolare della società Flamar vacanze e coordinatore dell'associazione Operatori del diporto associati a Confcommercio, lancia l'allarme in vista della rivoluzione annunciata nella geografia del porticciolo gestito dalla Turismar. Il direttore Franco Ammendola ha confermato nei giorni scorsi il disimpegno dall'area esterna, quella adiacente la banchina sud concessa a Saipem fino al 2036, a partire dal 31 dicembre prossimo. Il caso Per effetto del nulla osta concesso l'estate scorsa dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Saipem può disporre, oltre all'ordinaria superficie di 122.580 metri quadri di area scoperta, anche di 3.826 di superficie scoperta nel retro banchina sud, 8.197,70 nello stesso molo e 16.481 di specchio acqueo nel porto. Un ampliamento di 28 mila metri quadri per svolgere attività di cantieristica navale. La conseguenza più immediata coinvolge l'area esterna al porticciolo turistico da dove la società di gestione deve sbaraccare entro fine anno. Da queste parti soffiano venti di incertezza e nessun operatore pare intenzionato a sedersi sulla riva per aspettare il corso degli eventi. «Abbiamo già aperto il dialogo con l'Autorità di sistema portuale per individuare nuovi spazi», spiega Stochino. «L'ideale - puntualizza l'imprenditore turistico - sarebbe la banchina di levante». Ad Arbatax Mario Pani, 52 anni, del Consorzio marittimo, è uno degli operatori storici del settore escursioni. «Se da lì bisogna andar via - afferma - l'unico tratto adeguato è levante. C'è poco da scegliere». A preoccupare sono i posti di lavoro che rischiano di essere limitati a poche decine, sebbene il comparto sia in netta crescita rispetto al passato. «Per ora sembra un problema impercettibile, diverrà serio e concreto solo tra qualche mese», aggiunge Pani. «In questa condizione di incertezza - rimarca Stochino - è difficile anche fare attività promozionale in vista della prossima stagione turistica». Boom di imbarcazioni Il mercato del diporto si è consacrato nel corso degli anni. Nel 2002 erano appena tre le società che, tra Arbatax (Flamar vacanze e Velamare) e Santa Maria Navarrese (Nautica), offrivano il servizio di noleggio di natanti per le escursioni verso le cale. Da allora l'aumento è stato progressivo, con un'impennata negli ultimi cinque anni, complici i contributi regionali nel periodo successivo alla pandemia. Tra Arbatax e Santa Maria Navarrese sono attive 35 imprese di escursioni per un totale di 208 imbarcazioni. Tutte unità che, per ogni stagione turistica, ingaggiano a tempo determinato un elevato numero di addetti. Roberto Secci



Crociere a Oristano, l'assessore Faedda: «Un successo per la città»

Il responsabile del Turismo per il Comune interviene nel dibattito suscitato dall'intervista dell'imprenditrice Rossella Sanna

Oristano Il Comune c'è e invita ognuno a fare il passo in avanti per crescere. L'assessore al Turismo, Luca Faedda, arricchisce il dibattito generato dalle osservazioni dell'imprenditrice Rossella Sanna, proprietaria degli Hotel Mistral, sulla validità della strategia adottata dall'amministrazione riguardo al turismo da crociera. L'albergatrice, intervistata sulla Nuova di ieri, lunedì 20 novembre, aveva sostenuto che serve una città prima di tutto accogliente e decorosa con chi ci abita e che non ha un valore aggiunto in campo turistico un evento "spot" come quello delle crociere. Si era poi soffermata su una serie di carenze che vanno affrontate per rendere la città davvero turistica. Ora arriva la risposta dell'assessore. Su un fatto politica e imprenditoria concordano ovvero che lo sbarco di circa seimila visitatori da dividere nelle due differenti giornate di maggio e settembre, ha costituito un'occasione per capire a che punto è il sistema turistico cittadino. Poi però le visioni divergono. «Così tante persone tutte insieme in visita – esordisce l'assessore Luca Faedda – sono un fattore da sfruttare e non penso affatto che preparare la città per un'occasione simile possa essere considerato un errore. Abbiamo speso una cifra modesta per ciascuna delle due date e un supporto considerevole ci è stato dato dalla Fondazione Oristano e dal Consorzio Uno. Va poi elogiata la disponibilità della polizia locale che ha coperto il servizio in maniera egregia. La concentrazione così elevata di persone in quelle due giornate è stata un test utilissimo per capire dove si debba migliorare. L'amministrazione è pronta ad accogliere proposte e il Comitato Turismo all'interno della Fondazione Oristano agisce proprio su questo aspetto». IL DECORO URBANO Lasciando il discorso generale, l'assessore entra nel dettaglio esaminando alcuni aspetti che, secondo Rossella Sanna, sono basilari. «L'aspetto del decoro urbano va affrontato nel suo ambito – replica l'assessore Faedda –. Sono sempre stato contrario, ad esempio, all'utilizzo dei fondi derivanti dalla tassa di soggiorno per migliorare il decoro della città. Ci sono organismi e personale che devono occuparsi di quell'aspetto a prescindere dal suo legame con il turismo. I soldi che arrivano dalla tassa di soggiorno vanno reimpiegati in iniziative con finalità turistiche dirette». TRASPORTI E MOBILITÀ Altro tasto toccato da Rossella Sanna è quello delle pecche dei trasporti cittadini o verso le località da visitare, «ma non è certo una questione che può risolvere il Comune – va avanti Luca Faedda –. Tornando alle due giornate di arrivo dei crocieristi, abbiamo notato che c'è stato un altissimo gradimento dei tour a piedi grazie anche alla presenza di guide molto preparate. Noi stessi abbiamo dato poi le informazioni ai visitatori che si volevano muovere in maniera indipendente e abbiamo avuto riscontri positivi. La questione dei taxi e dei noleggi con conducente introvabili dipende dal numero di licenze: sono sette per i primi e mezza dozzina per i secondi, devo dire che però esiste anche un trasporto pubblico funzionante garantito dall'Arst». A tal proposito l'assessore Luca Faedda si riallaccia al discorso degli scarsi collegamenti dalla città verso le località balneari o altri siti di interesse: «È l'Arst a gestire i trasporti e l'azienda muove la sua flotta di pullman in base alle esigenze. Se c'è un flusso reale di passeggeri, allora il servizio viene implementato. Le località marine sono collegate con varie corse quotidiane per tutta l'alta stagione in base a delle valutazioni su dati reali». È una visione opposta, quindi, a quella dell'imprenditrice che sollecita una rete di trasporti locali più capillare tanto da arrivare a proporre l'utilizzo degli scuolabus nei mesi in cui questi non sono utilizzati per il trasporto degli studenti. «È un appalto dedicato a questo aspetto – replica l'assessore – bisognerebbe trovare un accordo ulteriore coi privati che poi lo gestiscono».



Presto la nuova segnaletica e gli infopoint per chi arriva in città

Non ci sono però solo differenze di vedute. Le convergenze arrivano nel momento in cui, ad esempio, si arriva a parlare di segnaletica turistica. «È vecchia ed è interamente in lingua italiana – ammette Luca Faedda –. Ne abbiamo preso atto e due settimane fa il Comune ha avviato un censimento di tutte le indicazioni turistiche cittadine perché dobbiamo procedere alla loro sostituzione. Rispetto a quando erano state installate, oggi non sono più adeguate e andranno munite di un codice QR, in modo che si possa poi far riferimento al sito OristanoInfo col telefonino e da lì ottenere tutti gli approfondimenti e le informazioni per le visite a strade, piazze e monumenti. Pensiamo che questa potrà essere una svolta importante, al pari degli infopoint di cui c'è estrema necessità. L'arrivo dei crocieristi è stata l'occasione giusta per valutare anche gli aspetti in cui dobbiamo migliorare e abbiamo individuato queste priorità, per il momento». IL RAPPORTO CON GLI ALTRI COMUNI Un discorso approfondito merita poi il rapporto col resto del territorio e la necessità di fare rete coi vicini di casa, problema sollevato dall'intervista all'imprenditrice Rossella Sanna. «Proprio nel periodo in cui stavamo organizzando gli approdi delle navi da crociera l'operatore ha coinvolto anche il Comune di Cabras oltre noi. È importante ricordare che ci sono stati tour in diverse località del territorio, non abbiamo agito pensando solo alla nostra città. Abbiamo riscontrato che la nostra è una meta vergine che piace e il gradimento sul nostro sistema turistico è stato elevato. Gli incontri e i rapporti con le altre località del territorio sono costanti e, nel momento in cui si organizza qualsiasi tipo di evento, bisogna pensare che le ricadute e i flussi turistici andranno a beneficio dell'intero territorio. Ragioniamo costantemente in un'ottica di area vasta, del resto Oristano ha dei benefici dallo sviluppo del turismo di tipo archeologico che sta coinvolgendo Cabras in questi anni. Questa, come quella delle crociere, sono tutte occasioni per essere parte di un sistema che va oltre lo stretto confine comunale. Mi ripeto, l'amministrazione è pronta al confronto e ad accogliere proposte concrete. Spero che dal Comitato Turismo della Fondazione e dalle associazioni di categoria e da tutti i soggetti che lavorano nel mondo del turismo ne arrivino in quantità e che siano attuabili», conclude l'assessore Luca Faedda. Ora c'è un intero inverno per le avvanzarle e per migliorar il sistema, magari anche iniziando a valutare nuove strategie visto il mutamento climatico che non può non essere messo in conto.

Dipartimento Ambiente e sanità dell'Iss e da Soprintendenza chiedono modifiche

Pareri negativi sul deposito Gnl: «È troppo visibile e inquinante»

Lng ribatte: «Il serbatoio è ben inserito nel contesto e riduce le emissioni attuali»

Serena Lullia Olbia Un pugno nell'occhio nello skyline olbiese e anche inquinante. È questa la sintesi estrema, tradotta dal linguaggio burocratico, dei pareri negativi al deposito Gnl di Cala Saccaia arrivati dal Dipartimento Ambiente e salute dell'Istituto superiore di sanità e dalla Soprintendenza Belle arti e Paesaggio. Pareri a cui la Olbia Lng terminal, che porta avanti il progetto, ha già risposto punto per punto inviando le controdeduzioni. Troppe emissioni inquinanti Il Dipartimento solleva dei dubbi sulle sostanze inquinanti che verrebbero prodotte dalle metaniere in ingresso e uscita dal molo Cocciani. Motivo per cui chiede «la simulazione delle emissioni della fase di rifornimento in arrivo e partenza delle metaniere, nonché di scarico, con l'inclusione dei rimorchiatori». La richiesta del Dipartimento è anche di «indicare gli impatti derivanti dalla distribuzione via strada e via mare». Nel giudizio di sintesi si sottolinea che «il progetto comporta un contributo aggiuntivo di concentrazione di inquinanti sul territorio che deve essere valutato in termini di impatto sulla salute».

Taglio delle emissioni La società Lng, ribalta le osservazioni negative. «L'intervento non comporterà un contributo aggiuntivo di concentrazione di inquinanti nel territorio - scrive il progettista Tony Nicotra -. Il suo obiettivo è esattamente l'opposto: sostituire l'attuale carico inquinante che grava sulla città, causato dall'utilizzo di combustibili tradizionali a elevato impatto ambientale, con elettricità da metano, con minimo impatto ambientale consentito dalle migliori tecnologie oggi disponibili. L'obiettivo è spostare progressivamente il 50% delle fonti di inquinamento sui camini della centrale elettrica lontano dal centro cittadino, a 45 metri di altezza. L'apporto di concentrazioni inquinanti del progetto Enerclima non sarà aggiuntivo rispetto all'attuale, ma sostitutivo e riduttivo». Più basso ma ancora brutto Nella seconda versione del progetto che affronta l'iter per ottenere la Valutazione di impatto ambientale, la Lng ha tagliato le altezze del serbatoio, Da 45 a 30 metri. Ma per la Soprintendenza «non risulta sufficiente per ridurre l'impatto rispetto allo skyline circostante. Inoltre la soluzione architettonica prevista è priva di quella qualità architettonica necessaria per risultare poco impattante rispetto al delicato contesto paesaggistico. Non sono stati approfonditi in maniera adeguata gli aspetti architettonici per armonizzare il progetto, sia per quanto riguarda i volumi che per la scelta dei materiali. Le opere di mitigazione risultano non sufficienti per schermare l'opera, sia dalla distanza più prossima che dalla visuali più lontane». Skyline compromesso Anche in questo caso arrivano le controdeduzioni della Lng. «Nelle integrazioni volontarie al progetto presentate nell'aprile 2023 il serbatoio è stato ribassato del 50% fino a una altezza massima di 30 metri, che riteniamo ben si inserisca nel contesto generale delle infrastrutture portuali e industriali circostanti. Per questioni di sicurezza i serbatoi sono più alti che larghi e pertanto più visibili. Nel caso di Olbia si è preferito il compromesso di allargarlo e abbassarlo per renderlo meno visibile. Una ulteriore riduzione dei volumi è sempre possibile ma non soddisferebbe le esigenze di servizio richieste. Lo skyline circostante dei fabbricati industriali del Cipnes (visibili dal porto dell'Isola Bianca) e dal porto Cocciani appare decisamente più impattante rispetto alla visibilità del serbatoio, ribassato e mitigato con terrapieno e piantumazione. Siamo comunque pronti ad adottare qualunque migliore suggerimento per schermare l'opera che è comunque di dimensioni notevoli ma che, tra le alternative disponibili, sembra decisamente meno impattante di una piantagione fotovoltaica o di un bosco eolico di pari potenza».



Il dibattito coinvolge anche il consiglio comunale

Angioi: «Bisogna inserirsi nella programmazione delle compagnie»

Non è un discorso a due tra imprenditori e assessore. La disputa sulla gestione del turismo e sull'utilità delle navi da crociera coinvolge anche il mondo politico. Lo fa Paolo Angioi, consigliere comunale del gruppo Prospettiva Aristanis, che già in passato aveva evidenziato le proprie perplessità sull'utilità di accogliere le crociere senza una pianificazione ad ampio raggio. «La mia e quella del gruppo consiliare a cui appartengo - esordisce Paolo Angioi - non è una critica del sistema crocieristico in sé. Siamo per una programmazione che crei un vantaggio per la città e per il territorio, altrimenti si usano soldi pubblici per fare da stampella alla compagnia di navigazione e a Cagliari che ha in calendario l'attracco di oltre cento navi all'anno. Quando la compagnia non trova spazi sul porto di Cagliari, allora sceglie Oristano come meta alternativa. Tutto questo genera per noi un vantaggio?» Una risposta sarebbe possibile se già si conoscessero le intenzioni delle compagnie per il prossimo anno. Per ora di buono c'è che le prove generali fatte coi due sbarchi di maggio e settembre sono andate bene, «ma bisogna pretendere una programmazione più ampia, perché è solo attraverso quella che si possono migliorare i servizi - prosegue Paolo Angioi -. è solo così che anche i privati possono dare un senso ai loro investimenti e calibrare anche la loro attività. Non dobbiamo fare da tappabuchi di Cagliari, tra l'altro utilizzando risorse pubbliche per l'accoglienza». La strada per migliorare è dunque tracciata e su quella strada possono viaggiare anche gli imprenditori che, però, hanno bisogno di certezze e di un sistema funzionante. «In alternativa dobbiamo chiederci se sia davvero un successo l'arrivo di due navi da crociera - conclude Paolo Angioi -. I turisti sono sbarcati all'ora di pranzo o addirittura dopo e sono rimasti pochissime ore in città, senza avere quasi la possibilità di visitare approfonditamente il territorio. Bisogna inserirsi in un discorso più ampio con le compagnie e con l'autorità portuale di Cagliari per avere una fetta di mercato interessante. Le nostre osservazioni volevano essere uno stimolo per portare dei vantaggi alla città, se vengono intese solo come critiche non costruttive, allora le possibilità di crescere sono davvero limitate. Prima di tutto dobbiamo avere una visione di cosa dovrebbe essere Oristano e, in base a questo, strutturare il sistema turistico». (e.carta).



Porto industriale mercantile fermato

Oristano Prima c'è stata l'ispezione, poi è arrivato il fermo che ha riguardato una nave mercantile battente bandiera straniera impegnata in operazioni al porto industriale di Oristano-Santa Giusta. Le verifiche effettuate lunedì 20 novembre e iniziate nel pomeriggio sono durate fino a tarda sera e sono state portate avanti dal team specializzato Port State Control della Capitaneria di Porto di Oristano. Le attività di ispezione rientravano nell'ambito dei controlli sul rispetto delle convenzioni nazionali e internazionali applicabili alle navi mercantili e servono per verificare le condizioni di sicurezza, di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati, nonché per valutare le misure contro l'inquinamento. Il provvedimento di fermo è scattato dopo che sono state riscontrate carenze sulla sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino che impediscono la partenza della nave. Resterà quindi attraccata fino a che questi problemi non saranno risolti da parte della compagnia armatrice.



L'Unione Sarda 22 11 23

Irregolarità sulla sicurezza, fermata una nave straniera

La Capitaneria di porto ha fermato una nave battente bandiera straniera, impegnata in operazioni commerciali al porto industriale. Il provvedimento di fermo amministrativo è scattato dopo un'attenta ispezione durata fino a tarda sera, durante la quale sono state riscontrate carenze correlate alla sicurezza della navigazione e alla tutela dell'ambiente marino. L'ispezione dei militari ha riguardato il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni e gli spazi adibiti all'equipaggio; la fase ispettiva si è conclusa con un'esercitazione antincendio per verificare la capacità sulla gestione delle emergenze. Sono state rilevate 7 irregolarità che dovranno essere risolte e verificate dal personale della Guardia Costiera prima che la nave possa lasciare lo scalo oristanese. Le attività ispettive rientrano nell'ambito dei controlli sul rispetto delle convenzioni nazionali ed internazionali e vengono effettuate da una selezionata aliquota della Guardia costiera in possesso di particolari competenze.



Turismo da diporto, un anno negativo: -15% rispetto al 2022

Conoci (Assonautica): «Le potenzialità ci sono»

La stagione turistico-nautica 2023 a Porto Torres ha subito una flessione negativa di circa il 15% rispetto al 2022. Ma la tappa nella città al centro del golfo dell'Asinara si conferma comunque fondamentale per il diporto nautico, considerando le potenzialità di cui dispone. Il porto come struttura ricettiva, la città che offre tutti i servizi necessari a chi naviga, il territorio che sempre più si dispone ad accogliere il visitatore turista, sono infatti il giusto mix. Di questo è pienamente convinto uno degli amministratori della Nautica Service e del porto turistico, Giovanni Conoci, che considera Porto Torres come tappa importante rispetto alle rotte che uniscono la costa tirrenica da Capri a Portofino con la Sardegna, la Corsica passando per le Bocche di Bonifacio diretti poi verso la Costa Azzurra o Le isole Baleari. «Questo grande traffico turistico diportistico, che è il 90% del traffico del mediterraneo occidentale, passa a nord di Porto Torres, città che si affaccia sulla via principale - spiega Conoci - È necessario essere sempre più attrattivi, competitivi, attenti al cambiare delle esigenze dei turisti del diportismo nautico. Molto interessati da una parte alla qualità ed efficienza dei servizi che il territorio offre e dall'altra alla integrità ed alla salvaguardia dell'ambiente». Su questo ultimo versante Porto Torres si può giocare un ruolo di tutta rilevanza, secondo l'imprenditore, perché nel suo comune insiste, come metà del territorio, anche il Parco nazionale dell'Asinara. «La grande oasi naturalistica, se ben supportata e coinvolta, può trainare il resto del territorio attraverso un recupero ambientale necessario ed auspicato da tutti, che rilanci l'economia verso anche il comparto turistico - aggiunge -. Sono necessarie risorse, è utile utilizzare ogni flusso finanziario possibile per continuare a migliorare il porto sotto l'aspetto tecnico. Cioè fondali e banchine per migliorare l'ambiente, suolo e sottosuolo, per difendere le coste dall'erosione, per lanciare l'economia verso il turismo mettendo al centro dell'attenzione investimenti anche sull'enorme patrimonio archeologico della città». Sotto il profilo industriale manifatturiero, inoltre, la città è attrezzata da anni. «La cultura dello stabilimento, del lavoro organizzato - precisa Conoci -, si può e deve spostare anche verso la cantieristica nautica, dove è importante essere presenti per garantire tutti i servizi di manutenzione, rimessaggio, refitting e costruzione che consentirebbero di attrarre molte unità da diporto di medio e grandi dimensioni da tutto il Mediterraneo per il periodo invernale. Ciò significherebbe attrarre qui grandi marchi della nautica che abbracciano la meccanica, l'elettronica, l'arredamento, l'impiantistica idraulica ed elettrica, la carpenteria. Il futuro è importante cercarlo, studiarlo e farlo divenire presente».





Anche Maersk sceglie MITO, il terminal container internazionale di Cagliari del Gruppo Grendi, per la distribuzione e raccolta efficiente e veloce delle merci in Nord Africa

La posizione geografica al centro del bacino mediterraneo, la disponibilità di spazi per stoccaggio e l'integrazione con soluzioni logistiche avanzate offerte dal Gruppo Grendi con le sue divisioni di logistica integrata e linea RORO rilanciano la competitività dello scalo sardo. Posizionarsi come hub logistico per servire con efficienza un mercato in crescita ma comunque complesso per la gestione operativa come quello del Nord Africa è la sfida con cui MITO of Sardinia rilancia le attività al centro del Mediterraneo. Un'opportunità che ha deciso di accogliere anche Maersk con le prime operazioni avviate la scorsa settimana che vanno ad aggiungersi a quelle di primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è, infatti, una piattaforma ideale per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. La recente operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino, superando il blocco del porto di Odessa e scegliendo Cagliari come porto sicuro, è uno dei più recenti esempi della competitività di questo scalo. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità LOLO che in modalità RORO come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter; una scelta strategica pionieristica del gruppo che consente ai clienti una serie di vantaggi operativi per l'ottimizzazione del carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti Nord Africani che taglia tempi di attesa e conseguentemente abbatte in modo significativo il consumo di carburante, costi e le emissioni di CO2. L'offerta di servizi di MITO risponde ad esigenze del mercato logistico che ricerca sempre di più flessibilità e riduzione dei tempi di attesa, elementi che hanno finora frenato i collegamenti con alcune aree del Mediterraneo a causa dalla bassa produttività delle navi in molti porti regionali, alla congestione nei terminali LOLO situati in Nord Africa e ai costi più elevati per i carichi fuori sagoma movimentati con le navi portacontainer LOLO. Non ultimo il costo dello stoccaggio dei vuoti nei principali porti nazionali spesso carenti di spazio e in prossimità di tessuti urbani. "Il Gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila m2 di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente. Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita" ha commentato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. La prima operazione del Gruppo Maersk ha riguardato la scorsa settimana la movimentazione di 262 unità sbarcate a Cagliari dalla portacontainer CFS Wind con destinazione Tunisia, per un totale di 470 teu circa, che hanno raggiunto la destinazione finale in meno di 24 ore.

Anche Maersk sceglie MITO, il terminal container di Cagliari del Gruppo Grendi, per la distribuzione e raccolta delle merci in Nord Africa

La posizione geografica al centro del bacino mediterraneo, la disponibilità di spazi per stoccaggio e l'integrazione con soluzioni logistiche avanzate offerte dal Gruppo Grendi con le sue divisioni di logistica integrata e linea RORO rilanciano la competitività dello scalo sardo. Posizionarsi come hub logistico per servire con efficienza un mercato in crescita ma comunque complesso per la gestione operativa come quello del Nord Africa è la sfida con cui MITO of Sardinia rilancia le attività al centro del Mediterraneo 23 novembre 2023 - Un'opportunità che ha deciso di accogliere anche Maersk con le prime operazioni avviate la scorsa settimana che vanno ad aggiungersi a quelle di primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è, infatti, una piattaforma ideale per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. La recente operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino, superando il blocco del porto di Odessa e scegliendo Cagliari come porto sicuro, è uno dei più recenti esempi della competitività di questo scalo. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità LOLO che in modalità RORO come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter; una scelta strategica pionieristica del gruppo che consente ai clienti una serie di vantaggi operativi per l'ottimizzazione del carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti Nord Africani che taglia tempi di attesa e conseguentemente abbatte in modo significativo il consumo di carburante, costi e le emissioni di CO2. L'offerta di servizi di MITO risponde ad esigenze del mercato logistico che ricerca sempre di più flessibilità e riduzione dei tempi di attesa, elementi che hanno finora frenato i collegamenti con alcune aree del Mediterraneo a causa dalla bassa produttività delle navi in molti porti regionali, alla congestione nei terminali LOLO situati in Nord Africa e ai costi più elevati per i carichi fuori sagoma movimentati con le navi portacontainer LOLO. Non ultimo il costo dello stoccaggio dei vuoti nei principali porti nazionali spesso carenti di spazio e in prossimità di tessuti urbani. "Il Gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila m2 di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente. Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita" ha commentato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. La prima operazione del Gruppo Maersk ha riguardato la scorsa settimana la movimentazione di 262 unità sbarcate a Cagliari dalla portacontainer CFS Wind con destinazione Tunisia, per un totale di 470 teu circa, che hanno raggiunto la destinazione finale in meno di 24 ore.

Cagliari, al terminal MITO sbarca anche Maersk

La settimana scorsa la prima operazione dell'armatore danese: 470 TEU movimentati Il terminal MITO di Grendi, nel porto di Cagliari, arricchisce i suoi servizi con le prime operazioni, avviate la scorsa settimana, del gruppo Maersk, che va ad aggiungersi a quelle di altri primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. La prima operazione del gruppo Maersk ha riguardato la movimentazione di 262 unità sbarcate a Cagliari dalla portacontainer CFS Wind con destinazione Tunisia, per un totale di 470 TEU circa, che hanno raggiunto la destinazione finale in meno di 24 ore. Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari ha inoltre recentemente scaricato la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino, superando il blocco del porto di Odessa. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità LOLO che in modalità RORO come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter, ottimizzando il carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti nordafricani. L'offerta di servizi di MITO, spiega il terminalista in una nota, risponde ad esigenze del mercato logistico che ricerca sempre di più flessibilità e riduzione dei tempi di attesa, elementi che hanno finora frenato i collegamenti con alcune aree del Mediterraneo a causa dalla bassa produttività delle navi in molti porti regionali, alla congestione nei terminali LOLO situati in Nord Africa e ai costi più elevati per i carichi fuori sagoma movimentati con le navi portacontainer LOLO. Non ultimo il costo dello stoccaggio dei vuoti nei principali porti nazionali spesso carenti di spazio e in prossimità di tessuti urbani. «Il Gruppo Grendi - commenta l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso - investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140 mila metri quadri di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20 mila metri quadri di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620m di banchina lineare e ai 300 metri di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente. Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita».

Maersk sceglie Mito terminal del Gruppo Grendi

CAGLIARI Posizionarsi come hub logistico per servire con efficienza un mercato in crescita ma comunque complesso per la gestione operativa come quello del Nord Africa è la sfida con cui MITO of Sardinia rilancia le attività al centro del Mediterraneo. Un'opportunità che ha deciso di accogliere anche Maersk con le prime operazioni avviate la scorsa settimana che vanno ad aggiungersi a quelle di primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è, infatti, una piattaforma ideale per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. La recente operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino, superando il blocco del porto di Odessa e scegliendo Cagliari come porto sicuro, è uno dei più recenti esempi della competitività di questo scalo. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità Lo-Lo che in modalità Ro-Ro come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassettetranslifter; una scelta strategica pionieristica del gruppo che consente ai clienti una serie di vantaggi operativi per l'ottimizzazione del carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti Nord Africani che taglia tempi di attesa e conseguentemente abbatte in modo significativo il consumo di carburante, costi e le emissioni di CO2. L'offerta di servizi di MITO risponde ad esigenze del mercato logistico che ricerca sempre di più flessibilità e riduzione dei tempi di attesa, elementi che hanno finora frenato i collegamenti con alcune aree del Mediterraneo a causa dalla bassa produttività delle navi in molti porti regionali, alla congestione nei terminali Lo-Lo situati in Nord Africa e ai costi più elevati per i carichi fuori sagoma movimentati con le navi portacontainer Lo-Lo. Non ultimo il costo dello stoccaggio dei vuoti nei principali porti nazionali spesso carenti di spazio e in prossimità di tessuti urbani. Il Gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila metri quadrati di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila metri quadri di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620 metri di banchina lineare e ai 300 metri di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente. Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita ha commentato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. La prima operazione del Gruppo Maersk ha riguardato la scorsa settimana la movimentazione di 262 unità sbarcate a Cagliari dalla portacontainer CFS Wind con destinazione Tunisia, per un totale di 470 TEUs circa, che hanno raggiunto la destinazione finale in meno di 24 ore.

Gruppo Grendi: Maersk sceglie MITO, per la distribuzione e raccolta efficiente e veloce delle merci in Nord Africa

La posizione geografica al centro del bacino mediterraneo, la disponibilità di spazi per stoccaggio e l'integrazione con soluzioni logistiche avanzate offerte dal Gruppo Grendi con le sue divisioni di logistica integrata e linea RORO rilanciano la competitività dello scalo sardo. Posizionarsi come hub logistico per servire con efficienza un mercato in crescita ma comunque complesso per la gestione operativa come quello del Nord Africa è la sfida con cui MITO of Sardinia rilancia le attività al centro del Mediterraneo. Un'opportunità che ha deciso di accogliere anche Maersk con le prime operazioni avviate la scorsa settimana che vanno ad aggiungersi a quelle di primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è, infatti, una piattaforma ideale per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. La recente operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino, superando il blocco del porto di Odessa e scegliendo Cagliari come porto sicuro, è uno dei più recenti esempi della competitività di questo scalo. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità LOLO che in modalità RORO come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter; una scelta strategica pionieristica del gruppo che consente ai clienti una serie di vantaggi operativi per l'ottimizzazione del carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti Nord Africani che taglia tempi di attesa e conseguentemente abbatte in modo significativo il consumo di carburante, costi e le emissioni di CO2. L'offerta di servizi di MITO risponde ad esigenze del mercato logistico che ricerca sempre di più flessibilità e riduzione dei tempi di attesa, elementi che hanno finora frenato i collegamenti con alcune aree del Mediterraneo a causa dalla bassa produttività delle navi in molti porti regionali, alla congestione nei terminali LOLO situati in Nord Africa e ai costi più elevati per i carichi fuori sagoma movimentati con le navi portacontainer LOLO. Non ultimo il costo dello stoccaggio dei vuoti nei principali porti nazionali spesso carenti di spazio e in prossimità di tessuti urbani. " Il Gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila m2 di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente. Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita" ha commentato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. La prima operazione del Gruppo Maersk ha riguardato la scorsa settimana la movimentazione di 262 unità sbarcate a Cagliari dalla portacontainer CFS Wind con destinazione Tunisia, per un totale di 470 teu circa, che hanno raggiunto la destinazione finale in meno di 24 ore.

Maersk sceglie Cagliari come base verso il Nord Africa. Musso: "Premiate le scelte di Grendi"

"Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita" Cagliari - Il gruppo danese Maersk ha scelto il terminal del gruppo Grendi a Cagliari come base per il Nord Africa. "Posizionarsi come hub logistico per servire con efficienza un mercato in crescita ma comunque complesso per la gestione operativa come quello del Nord Africa è la sfida con cui Mito of Sardinia rilancia le attività al centro del Mediterraneo" si legge in una nota di Grendi. Un'opportunità che ha deciso di accogliere anche Maersk con le prime operazioni avviate la scorsa settimana che vanno ad aggiungersi a quelle di primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. "Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è, infatti, una piattaforma per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. Il Mediterranean Intermodal Terminal Operator può operare sia in modalità Lo-Lo che in modalità Rp-Ro come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter". "Il gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila m2 di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente - ha commentato l'amministratore delegato di Mito e Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso - Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita".



Maersk nuovo cliente del terminal container Mito a Cagliari

Primo sbarco della compagnia danese di box destinati alla Tunisia 23 Novembre 2023 La compagnia danese Maersk ha effettuato la scorsa settimana le prime operazioni di imbarco e sbarco presso il terminal Mito che il gruppo Grendi gestisce nel Porto Canale di Cagliari. "Maersk si aggiunge a primari operatori internazionali già clienti del terminal, che, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è una piattaforma ideale per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. La recente operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino, superando il blocco del porto di Odessa e scegliendo Cagliari come porto sicuro, è uno dei più recenti esempi della competitività di questo scalo" spiega una nota di Grendi. Mito (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità Lolo che in modalità Roro come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter; "Una scelta strategica pionieristica del gruppo che consente ai clienti una serie di vantaggi operativi per l'ottimizzazione del carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti Nord Africani che taglia tempi di attesa e conseguentemente abbatte in modo significativo il consumo di carburante, costi e le emissioni di CO2". "Il Gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila m2 di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente. Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita" ha commentato l'amministratore delegato di Mito e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. La prima operazione del Gruppo Maersk ha riguardato la scorsa settimana la movimentazione di 262 unità sbarcate a Cagliari dalla portacontainer Cfs Wind con destinazione Tunisia, per un totale di 470 teu circa, che hanno raggiunto la destinazione finale in meno di 24 ore.



Dal Porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

(FERPRESS) Olbia, 24 NOV Inizia dallo scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro.



Dal porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro".



Dal porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

. Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali . . Inizia dallo scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini . Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro".

Olbia, Adsp pubblica decalogo sull'accessibilità del porto

Campagna informativa dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna sugli effetti dell'ordinanza di luglio scorso. Nuove regole su divieti e accessi per operatori e cittadini Al via nello scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione consultiva, la direzione Occupazione e Impresa dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sardegna ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 chilometri orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. «Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro».

Aree operative e pubbliche del porto di Olbia: la sperimentazione

OLBIA Olbia al centro della sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da stamani, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali, la Direzione occupazione e impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSp. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 Luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 chilometri orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSp). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSp, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del mare di Sardegna. Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta di Luglio. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro.



Dal porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

OLBIA. Inizia dallo scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro". Tags: Olbia Porto di Olbia © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.



Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali

Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali Nov 24, 2023 Inizia dallo scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro".

Olbia. Entra in vigore la regolamentazione delle aree dell'Isola Bianca e Cocciani

La sperimentazione parte da Olbia e sarà estesa agli altri porti sardi

Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo sul corretto utilizzo delle aree portuali rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna –. Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro".

Utilizzo aree portuali, cambiano le regole

L'Isola Bianca Al via la sperimentazione con la cartellonistica e una brochure

Olbia Parte dall'Isola Bianca la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. L'Autorità portuale ha avviato la distribuzione di una brochure informativa tra gli addetti ai lavori nelle aree portuali. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta del 6 luglio con la Capitaneria di porto. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile che percorre viale della Capitaneria.



Area portuale: campagna sulle regole

Dal porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali. Partito, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali. Il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile. Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. «Il nostro semplice obiettivo - spiega Massimo Deiana, presidente Adsp del Mare di Sardegna - è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro».



Ad Arbatax incombe una società pugliese che vuole gestire le banchine per l'off-shore. Sulla Nuova Icom ricorso al Tar

Eolico in mare, guerre & misteri nei porti sardi

Sardegna a rischio per il decreto del Governo, scontro tra Autorità e Consorzio sul Porto Canale

Mauro Pili Gli avvocati lo chiamano combinato disposto. Puntini da unire, provvedimenti apparentemente lontani, autorizzazioni concesse nei sobborghi della burocrazia più recondita. Anonime e silenziose operazioni d'alto bordo, sparse qua e là, che, se unite, si fanno scacchiere d'affari in mare e terra di Sardegna. Le mosse sono precluse ai più, costruite come tasselli di un puzzle che rischia giorno dopo giorno di trasformarsi in vile agguato al paesaggio e al futuro della Sardegna.

Tavola rotonda Una grande tavola rotonda, europea e mondiale, apparecchiata dalle lobby energetiche, costellata da interessi piccoli e domestici, tutti protesi al disegno finale: colonizzare energeticamente la terra dei Nuraghi, farne un'immensa piattaforma per soddisfare i parametri imposti dall'Europa da scaricare nei paesaggi nuragici e naturalistici dell'Isola, consentire alle multinazionali di guadagnare a piene mani copiosi incentivi da far pagare attraverso le bollette dei sardi e non solo. In Sardegna da ormai tre anni, con incessante pervicacia e spregiudicatezza, si presentano ogni genere di progetti eolici e solari, foreste amazzoniche di pale eoliche alte come grattacieli da 70 piani da conficcare nei luoghi più iconici di questa terra, distese infinite di pannelli fotovoltaici pronti a cancellare agricoltura e pastorizia in cambio di elemosine e incentivi senza fine. La resistenza all'assalto nel frattempo, però, si è fatta sempre più incisiva, con Sindaci determinati che hanno rinunciato a qualche prebenda spacciata per "compensazione" offerta in cambio di paesaggio e futuro. Roma incombe Ora, però, da Roma arrivano segnali incombenti che lasciano presagire il rischio di una spallata in grado di mettere la Sardegna al muro. Il primo tentativo è saltato per aria durante l'ultima seduta notturna, alle quattro del mattino, della commissione bilancio del Senato della Repubblica quando, a nome della maggioranza, i relatori del decreto Sud, hanno proposto un emendamento che dichiarava un obiettivo da golpe di Stato: militarizzare tutti i progetti energetici anche al di fuori dei poligoni, trasformando in servitù militare un parco eolico da piazzare in mezzo al Gennargentu o la Marmilla nuragica. Blitz saltato per la reazione delle opposizioni. Un'avvisaglia nitida dei piani sotterranei che marciano nel sottobosco delle istituzioni. Ultima mossa di Stato quarantotto ore fa con il varo del decreto energia. Un provvedimento che impone un'accelerazione sul versante dell'eolico a mare. L'articolo nove del provvedimento esaminato e varato dal Consiglio dei Ministri è esplicito: «Misure per lo sviluppo di un polo strategico per l'eolico galleggiante in mare». Il dispositivo si ammanta, come fosse un generoso «regalo», di un plateale quanto surreale interesse per il sud d'Italia. In realtà punta a scaricare nel Mezzogiorno, preferibilmente nelle isole, l'onere della devastazione paesaggistica, quella che non vogliono nelle Alpi e nell'Appennino, che disdegnano nelle colline toscane, avversano nella Pianura Padana. Il comma uno è l'apoteosi della "generosità" statale: «Al fine di sostenere gli investimenti infrastrutturali nelle aree del Mezzogiorno, mediante la costituzione di un polo strategico per l'eolico galleggiante in mare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni interessate, sono individuate, nel Mezzogiorno del Paese, due aree demaniali marittime con il relativo specchio acqueo antistante entro il limite delle acque territoriali, da destinare alla cantieristica navale». Un richiamo che si concretizza con denari a gogò per coloro che puntano a costruire



impianti eolici e piattaforme eoliche galleggianti da piazzare fronte mare a quegli insediamenti. Lo scrivono apertis verbis: «venti milioni di euro per l'anno 2024, 110 milioni di euro per l'anno 2025 e 170 milioni di euro per l'anno 2026, per la realizzazione, nelle aree individuate ai sensi del comma 1, di infrastrutture volte ad assicurare l'autonomia energetica nazionale, mediante investimenti in cantieristica navale per la produzione di piattaforme galleggianti e di infrastrutture energetiche funzionali, l'assemblaggio e il varo delle piattaforme medesime e per l'installazione di impianti di produzione di energia eolica in mare». È qui che scatta il combinato disposto. Da almeno sei mesi, come se un sussurro preventivo si fosse affacciato sulle banchine dei porti sardi, si registrano autorizzazioni, concessioni e operazioni eoliche che rischiano di mettere la Sardegna davanti al fatto compiuto dando al Governo un assist devastante per il futuro dell'Isola. Le mosse sotto osservazione sono almeno due, una riguarda il porto di Arbatax e l'altra quello che vede come baricentro quello che fu il Porto Canale di Cagliari, ridotto sempre di più ad uno "spezzatino" di interessi, che ne hanno fatto perdere, pezzo dopo pezzo, la funzione strategica e rilevante nel Mediterraneo. Partiamo dal Porto Canale di Cagliari. Due giorni dopo ferragosto, come spesso capita nell'isola del mare, l'Autorità di Sistema portuale della Sardegna ha comunicato in pompa magna di aver autorizzato «una nuova e consistente attività imprenditoriale per la costruzione e la manutenzione di impianti industriali negli spazi della Zona Economica Speciale e della Zona Franca Doganale interclusa del Porto Canale di Cagliari». In realtà, senza mezzi termini, il piano d'azione della nuova concessione da ben 150 mila metri quadri, nel cuore del piazzale di quello che fu il terminal container Mediterraneo, ha come business dichiarato proprio quello dell'eolico off-shore. Una società, la Nuova Icom srl, con un socio residente in Venezuela, che dichiara di avere rapporti con la Saipem, la stessa società che due mesi fa ha fatto partire dal porto di Arbatax due piattaforme eoliche per la Scozia. Un'approvazione del progetto preceduta da una quantomeno irrituale autorizzazione ad occupare l'area del Porto canale rilasciata ancor prima della stessa concessione. Corse d'agosto che hanno scatenato una vera e propria guerra giudiziaria tra il Consorzio industriale, il Cacip, che ha deciso di impugnare l'intera operazione al Tar Sardegna. Cacip in guerra Le accuse sono circostanziate. La sintesi del ricorso del Consorzio è in pochi concetti chiave: avete dato quell'autorizzazione a costruire quel polo industriale dentro il Porto Canale senza avere il potere pianificatorio, stravolgendo le aree assegnate da un piano regolatore gerarchicamente superiore, deteriorando e cancellando il valore delle aree di proprietà del Consorzio industriale. Una mazzata per l'operazione d'agosto, visto che ora sarà il Tar a decidere se quelle autorizzazioni e concessioni sono nulle o meno, facendo scattare eventualmente danni e demolizioni. Una partita che non cela lo scontro latente per la gestione di quel compendio marittimo che da tempo fa gola alle lobby eoliche e energetiche, visto che nelle stesse aree è stato pianificato persino un gigantesco rigassificatore da piazzare alle porte di Cagliari.

Arbatax & intrecci Una concessione che si intreccia con il Porto di Arbatax, non foss'altro per il ruolo della Saipem. La società, da sempre costola cantieristica dell'Eni in Ogliastra, ha recentemente varato due piattaforme eoliche galleggianti destinate alla Scozia. La Saipem, però, nel contempo, viene data in stretti rapporti con l'operazione cagliaritano, come emerge dagli stessi atti. Si tratta di capire se la multinazionale sta "giocando" su due porti o se alla fine si concentrerà su uno dei due. Nel frattempo ad Arbatax si ripresenta la "Green Port Italy", l'ennesima società pugliese, che si candida a gestire le banchine ogliastrine. Dichiara di avere contratti a gogò per gestire e trasportare parchi eolici galleggianti, compreso uno, sconosciuto, davanti a Tortolì. L'Organismo di Partenariato ne ha bocciato l'arrivo per mancanza di presupposti. L'Autorità portuale, nonostante sia stata annunciata l'archiviazione, nei giorni scorsi ha riaperto la procedura. Lo sbarco eolico off-shore nei porti sardi è, ormai, dietro l'angolo. Con il silenzio di molti. A Roma come a Cagliari il vento soffia forte.

Confindustria chiama a raccolta le imprese sulle linee di sviluppo

Lunedì 4 dicembre a Tortolì un convegno con esperti e istituzioni locali

Quale percorsi di sviluppo per l'area ogliastrina? Possono convivere industria e turismo (con i suoi vari segmenti, vedasi anche la nautica da diporto), oppure si andrà avanti senza una reale scelta? Per fare il punto sulle infrastrutture e i servizi per lo sviluppo nel territorio, Confindustria Sardegna Centrale chiama a confrontarsi, in un convegno, imprenditori, esperti, studiosi e amministratori di vari enti. L'appuntamento è per lunedì 4 dicembre, dalle 9.30 nella sala Symposion dell'Hotel La Bitta nella baia di Porto Frailis. L'iniziativa è promossa nell'ambito del progetto "Che impresa. Fare impresa nel Nuorese e in Ogliastra". «Sarà l'occasione - spiegano da Confindustria Sardegna Centrale - per fare il punto sui principali dossier aperti da tempo in tema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo in Ogliastra, con il coinvolgimento dei principali soggetti ed enti competenti». Si inizierà alle ore 9.30 con i saluti di Giovanni Bitti, presidente Confindustria Sardegna Centrale, e di Agostino Cicalò, presidente Camera di commercio di Nuoro. Alle 10 sul tema "Sistema portuale ed economia locale: quali prospettive?", interverranno Gianfranco Fancello, professore Trasporti e logistica Università di Cagliari; Marcello Ladu, sindaco di Tortolì Natale Ditel, segretario generale Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna. Alle 10.30 altro tema d'attualità in relazione alla zona di Tortolì-Arbatax: "Dal Polo nautico alla Zes: il fattore tempo e la forza delle imprese". Interverranno Francesco Murroni (piccola industria Confindustria Sardegna Centrale); Franco Ammendola, presidente del Consorzio industriale provinciale Ogliastra (Cipo); Tommaso Vincenzi, presidente di Sanlorenzo Yacht (fra i più importanti brand, a livello mondiale, nella produzione di maxy yacht di lusso, che ha acquisito in loco l'ex stabilimento Primatist e sta già realizzando parti per i suoi scafi); Pierpaolo Viridis, Ceo Sonic Ndt & Engineering; Francesco Bovi, manager Gruppo Bovi's Hotel, di cui fa parte anche l'Hotel La Bitta, dove si terrà il convegno di lunedì. Interverrà anche Pierluigi Saiu, assessore regionale ai Lavori pubblici.



Antemurale Lavori ancora al palo. Il sindaco Mulas scrive a Salvini

«A Genova le opere sono partite in 6 mesi, qui stiamo aspettando da 10 anni»

Porto Torres Il ritardo nell'inizio dei lavori dell'antemurale - l'opera portuale più costosa tra quelle finanziate per il porto turritano dal valore di 30 milioni- è stata portata all'attenzione del ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini. L'argomento è approdato ieri sera in consiglio comunale con una segnalazione del capogruppo della Lega, Ivan Cermelli, che ha evidenziato la «situazione inaccettabile che si verifica sempre quando c'è un finanziamento a favore dello scalo marittimo turritano».

Manca infatti ancora una autorizzazione definitiva del ministero dell'Ambiente per poter iniziare gli interventi, ed è relativa alle analisi chimiche che sono state effettuate dall'Autorità di sistema portuale all'interno del Sito interesse nazionale di Porto Torres. Indagini che erano già previste dal decreto del 2018, che comprendeva un totale di 20 prescrizioni di carattere ambientale e storico-paesaggistico. «Abbiamo provato con l'intercessione del presidente del consiglio regionale Michele Pais e del consigliere Cermelli - ha risposto il sindaco Massimo Mulas -, ad inviare un appunto al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini per farsi carico di ritardi che hanno qualcosa di anacronistico rispetto ad altre realtà portuali. Nel porto di Genova, per esempio, sono partiti con una serie di prescrizioni limitate e, nel giro di sei mesi, sono iniziati i lavori. A Porto Torres, invece, sono già trascorsi 10 anni e sono state previste 21 prescrizioni».

Per il capo dell'amministrazione non resta che rivolgersi al ministro leghista per superare questa fase burocratica. «L'idea di spingere insieme per la risoluzione del problema, chiedendo l'attenzione del ministro, mi sembra intelligente: in questa partita non rientra ovviamente l'Autorità di sistema portuale, che ha tutto l'interesse a far partire l'opera, ma il ministero. Volendo, possiamo organizzarci per manifestare il nostro dissenso».

L'antemurale è stato finanziato diversi anni fa con oltre 30 milioni di euro, per garantire una adeguata protezione alle banchine di ponente dall'agitazione proveniente dai venti di Nord Est. Le rilevazioni svolte negli ultimi anni sul grecale, hanno mostrato, in corrispondenza degli accosti, onde di altezza di circa 3 metri, incompatibili con la presenza e lo stazionamento di qualsiasi imbarcazione.



Molo Ichnusa-Su Siccu: passeggiata chiusa per oltre quattro mesi

Molte parti corrose: con 1,1 milioni l'opera sarà completamente rifatta

La rivedremo ad aprile. Fino ad allora, la Passeggiata di legno tra il Molo Ichnusa e Su Siccu sarà inaccessibile: è troppo degradata e ora la si deve rimettere in sesto. L'ordinanza dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna è entrata in vigore ieri: le migliaia di persone che frequentano la Passeggiata della Marina militare già ieri hanno trovato le transenne, perché ora quel percorso è a tutti gli effetti un cantiere. Molte parti soggette a corrosione. Nessuna sorpresa per il degrado: la Passerella è praticamente sul mare e la salsedine è corrosiva. I tecnici hanno notato che sono stati intaccati dalla corrosione i materiali utilizzati per realizzarla. Il problema riguarda i profili metallici delle travi sotto la pavimentazione, le ringhiere e i listelli di legno del piano calpestabile. I segni della corrosione sono evidenti e l'Autorità portuale ha deciso di intervenire con urgenza, approfittando della stagione invernale, per poi poter restituire la Passeggiata ai cagliaritari già in primavera. Lunga serie di lavori. A eseguire i lavori di ristrutturazione è un'impresa di Fonni: la Ecotekna Srl si è aggiudicata il bando da un milione 120mila euro dell'Assp, con un tempo di realizzazione non superiore a 133 giorni. I primi 33 sono di quest'anno, la scadenza per riparare la Passeggiata è prevista ai primi di aprile del 2024. Durante questi mesi, ci saranno le squadre di operai al lavoro. L'elenco delle opere da realizzare. L'impresa deve smantellare l'intera Passeggiata sul mare, in modo da poter arrivare alle barre d'acciaio che la sostengono e che devono essere sostituite oppure rimesse a nuovo, a seconda delle condizioni in cui sono. Saranno aggiunti ulteriori rinforzi sia metallici sia di cemento armato per reggere il piano del camminamento calpestato da chi passeggia. L'intervento prevede inoltre la riparazione delle ringhiere e la sostituzione dell'intera pavimentazione con nuovi listelli. Quelli ancora in buone condizioni saranno conservati per realizzare altre opere pubbliche, mentre i nuovi saranno in legno "Massaranduba", più resistente alla corrosione. «È un intervento radicale e urgente», commenta Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale, «per riqualificare l'intera Passeggiata, compromessa dalla corrosione ma anche dall'uso improprio fatto da alcuni cittadini. Ci spiace per il disagio dovuto alla chiusura, ma la sicurezza dev'essere in primo piano, così come si deve restituire valore a un polo d'attrazione per cittadini e turisti».





Lega Navale Italiana, conclusa la visita del Presidente Marzano in Sardegna

Lega Navale Italiana, conclusa la visita del Presidente Marzano in Sardegna Il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano - recentemente confermato alla guida dell'associazione per il triennio 2023-26 - è stato per la prima volta in visita istituzionale in Sardegna per incontrare i presidenti e i soci delle Sezioni della LNI e le istituzioni locali. Lega Navale Italiana, conclusa la visita del Presidente Marzano in Sardegna La Lega Navale Italiana, ente pubblico non economico e associazione che conta oltre 55.000 soci in tutta Italia, è storicamente radicata in Sardegna con 15 Sezioni attive lungo tutta la costa che portano avanti iniziative di diffusione della cultura marittima, di inclusione sociale, di protezione ambientale e di avviamento agli sport nautici, rivolte in particolare ai giovani, alle persone con disabilità o in condizione di svantaggio socio-economico. Accompagnato dal Delegato Regionale della LNI per la Sardegna, contrammiraglio Mirco Marchini, il Presidente ha incontrato ad Olbia il Comandante della Direzione Marittima, il capitano di vascello (CP) Giorgio Castronuovo ed ha visitato la rinnovata sede della Sezione LNI di Olbia presieduta da Salvatore Bassu. La locale Sezione ha ospitato la riunione tra il Presidente e le strutture periferiche della Sardegna settentrionale: oltre al direttivo della Lega Navale di Olbia, sono intervenuti i presidenti delle Sezioni di Golfo dell'Asinara, Santa Teresa di Gallura, Sassari, Alghero, Porto San Paolo e Golfo Aranci. Gli incontri sono proseguiti all'Isola di La Maddalena per discutere delle problematiche legate alla sede e alla base nautica della locale Sezione. La visita A Cagliari, l'ammiraglio Marzano ha visitato le basi nautiche della Sezione a Su Siccu e Marina Piccola con il Presidente Giuseppe La Rosa e si è riunito con i presidenti delle Sezioni di Carloforte, Sulcis, Teulada e Villasimius. La Lega Navale di Cagliari, fondata nel 1902, è la più antica tra le Sezioni dell'isola ed è ben integrata nel tessuto territoriale e sociale del capoluogo sardo, contesto nel quale porta avanti numerose attività culturali, sportive e solidali. Il Presidente della LNI è stato ricevuto in Municipio dal Presidente del Consiglio Comunale, Edoardo Tocco e dall'Assessore alle Politiche del Mare, Alessandro Guarracino ed ha incontrato il Comandante del Comando marittimo autonomo ovest, contrammiraglio Enrico Pacioni e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, professor Massimo Deiana. "Traccio un bilancio positivo di questa visita in Sardegna", ha affermato il Presidente Marzano. "Ho visitato delle Sezioni attive, desiderose di promuovere la missione istituzionale della Lega Navale Italiana nell'ambito della diffusione della cultura del mare, della formazione nautica, dell'avviamento agli sport acquatici per tutti e della salvaguardia ambientale. Si tratta di strutture della Lega Navale dotate di una base nautica e di numerosi soci, integrate nel tessuto territoriale e sociale dei comuni e molto impegnate nella promozione di numerose iniziative con il mare al centro. Le Sezioni di Cagliari per il centro-sud ed Olbia per il centro-nord rappresentano un sicuro punto di riferimento per le istituzioni locali e la collettività, risultando realtà molto strutturate e operative. Sono molto soddisfatto del lavoro che stanno svolgendo in sinergia con le istituzioni e il Delegato Regionale".