

## Maxi investimenti nella Zes Olbia «Nuovo polo del gruppo Nieddu»

*Il Cipnes fa il punto nel giorno del via alla Zona economica speciale unica Dalla nautica alla logistica: in programma iniziative per 126 milioni di euro*

Olbia Il gruppo Nieddu, uno dei leader della logistica a livello nazionale, costruirà il suo nuovo stabilimento produttivo in un'area ancora più strategica, vicina al porto industriale Cocciani. È uno dei principali investimenti sardi della Zes, la zona economica speciale unica del Mezzogiorno che da ieri ha preso il posto delle otto Zes del sud e delle isole, compresa quella della Sardegna, mantenendo gli incentivi a favore delle imprese. A rivelare l'investimento del gruppo Nieddu e gli altri in arrivo, in particolare nella nautica, è il Cipnes Gallura, il Consorzio industriale provinciale nord est Sardegna, che in concomitanza con l'avvio della Zes unica fa il punto della situazione ricordando che «è a disposizione degli imprenditori per fornire qualsiasi tipo di informazione e sostegno». A cominciare dal fatto che «dopo due mesi di transizione, come prevede il decreto legge 124 del 19 settembre 2023 - spiega il Cipnes - gli imprenditori intenzionati a investire in Sardegna (con nuovi stabilimenti e attività o con il potenziamento di quelli esistenti con aumento incrementale dell'occupazione) dovranno presentare richiesta al nuovo ufficio di Roma, non più a quello di Cagliari del commissario straordinario. Sarà comunque operativo lo sportello unico digitale». Il bilancio di fine mandato della Zes Sardegna fatto dal commissario Aldo Cadau, consente al Cipnes di segnalare l'attrattiva e l'attivismo del territorio di sua competenza. Dei 650 milioni di investimenti potenziali, 126 riguardano Olbia. Che, Cagliari a parte con i suoi 427 milioni, è di gran lunga in vantaggio sulle altre zone dell'isola. «Molti investimenti - scrive il Cipnes - sono programmati nei 150 ettari della Zes di Olbia, all'interno del distretto produttivo consortile del Cipnes Gallura. I 150 ettari di Olbia rappresentano poco più del 5% delle aree Zes della Sardegna e hanno attirato investimenti per 126 milioni, pari al 19% del totale sardo. Questi dati fanno delle aree Zes di Olbia il secondo polo di attrazione dopo Cagliari, un risultato importante raggiunto dal territorio grazie alle scelte di numerosi imprenditori e alla stretta collaborazione tra Cipnes Gallura e commissario straordinario. C'è da sottolineare che i tra i settori industriali che hanno attirato maggiori investimenti in Sardegna, due - la nautica e la logistica - sono quelli maggiormente rappresentativi nel distretto produttivo di Olbia». Il Cipnes indica, quindi, chi si prepara a investire nel distretto. Il gruppo Nieddu nel settore dei trasporti e della logistica, intanto. Poi quelli nel settore della nautica: «MP Services srl, che è operativa nella riparazione meccanica ed elettronica di motori marini, industriali e powerpack Mtu su treni a trazione ibrida, un settore cruciale per il potenziamento del distretto della nautica». Ci sono poi «gli investimenti di G-Tender, società che produce maxi ribs, e Maory Yacht, uno dei primari produttori di yacht di lusso. Per la cantieristica, quelli di M.G.C Yacht Services, gruppo attivo nella nautica di lusso e con un cantiere a Cala Saccaia, e di Bintarf srl, società con forte radicamento in Costa Smeralda, dove opera con le boe intelligenti al servizio dei superyacht, che aprirà un cantiere nautico a Olbia. Ancora: il grande investimento del gruppo Sno nell'industria nautica, con il Marine Center che sorgerà al posto dell'ex Palmera. Il maxi progetto è in fase di procedura ambientale relativamente alle opere a mare (colmata per recupero materiali di escavo canale ingresso navi Isola Bianca), d'intesa con Adsp del Mare di Sardegna. Un altro investimento nelle aree Zes di Olbia è quello innovativo di Aire nel settore domotica, tecnologico/impiantistico ed energie rinnovabili». Il Cipnes Gallura ricorda, infine, che d'intesa con UniOlbia, sta continuando nelle iniziative di ricerca e innovazione con diverse società leader a livello nazionale e internazionale. E ricorda, sempre nell'ottica dello sviluppo produttivo, il prossimo avvio del nuovo corso di Ingegneria navale offerto a Olbia dall'Università di Cagliari e il Dipartimento di Innovazione, istituito a Olbia dall'Università di Sassari.



## Rfi riattiva lo storico binario dalla stazione all'Isola Bianca

*La linea ferroviaria lunga 2,4 chilometri era stata dismessa*

GIANDOMENICO MELE

Olbia Il progetto per il nuovo collegamento tra la stazione Olbia-Terranova e il porto Isola Bianca viaggia su un nuovo binario. Il sindaco Settimo Nizzi ha annunciato il prossimo avvio della progettazione del nuovo collegamento tra la stazione ferroviaria Olbia-Terranova e il porto, che completerà il percorso che vede già in appalto il collegamento tra la stessa stazione e l'aeroporto Costa Smeralda. Il progetto era già stato individuato da Rfi, la divisione infrastrutturale delle Ferrovie italiane, per la valorizzazione delle linee dismesse, con un target di tipo turistico e fortemente legato al contesto ambientale. Un progetto, quindi, ritagliato su misura per i binari della ex linea dismessa per l'Isola Bianca che costeggiano il golfo di Olbia, attraversando parte della città dalla vecchia stazione, percorrendo l'ansa sud, viaggiando parallele al vecchio porto romano, dietro il Centro Martini, per poi arrivare su viale Isola Bianca. Un percorso di 2,4 chilometri, con linea ferroviaria dismessa, sedime in parte utilizzato per sede stradale. Binari su cui si dovrebbe ripristinare l'operatività con interventi di adeguamento funzionale e tecnologico. Il progetto dovrebbe correre parallelamente all'appalto super veloce e a scadenza incalzante del collegamento per l'aeroporto, appena pubblicato da Rfi per non rischiare di compromettere la dotazione finanziaria assegnata dal Pnrr. La base di gara è di 114,2 milioni di euro, dei quali 1,7 solo per la progettazione. I lavori devono iniziare al più presto e l'opera (un tracciato di sette chilometri collegato alla rete già esistente all'altezza di Micaleddu), dovrà essere terminata entro il 2026. Il piano per il collegamento con l'Isola Bianca, dunque, rientra nel progetto di recupero in chiave turistica e naturalistica di circa 1.200 chilometri di linee dismesse e di centinaia di fabbricati, oggi proprietà di Ferrovie italiane e di Rete ferroviaria italiana. Sono progetti per lo sviluppo delle ciclovie turistiche, rigenerazione urbana, di sviluppo sostenibile. A tali risorse si sono aggiunte quelle del Pnrr, destinate alla transizione ecologica. Il collegamento ferroviario tra l'aeroporto Costa Smeralda e il porto Isola Bianca era già stato inserito nel 2021 tra le priorità individuate dal Governo per migliorare il sistema ferroviario della Sardegna. Settimo Nizzi a sorpresa a fine anno ha riferito del progetto Comune-Rfi per riattivare la linea ferroviaria dismessa dalla stazione al porto dell'Isola Bianca. L'intervento è tra quelli compresi nella parte dedicata alle infrastrutture dal Next generation Eu, all'interno del Recovery fund europeo. Lo studio e le proposte erano stati condivisi anche dalla Regione e il piano di interventi inserito nell'elenco delle priorità progettuali della Sardegna inviate circa 3 anni fa al Governo in vista della definitiva stesura del Recovery plan: 206 progetti per un valore complessivo di 7 miliardi, 690 milioni e 693 mila euro, di cui 1,8 miliardi per le infrastrutture per la mobilità. Molti di questi progetti sono finiti nel nulla, il collegamento con porto e aeroporto di Olbia invece ha trovato un binario preferenziale, con risorse disponibili. «C'è l'accordo con Rfi per la progettazione del raccordo aeroporto, città, porto, ci aspetta una nuova riunione per assumere le decisioni finali, che saranno nel rispetto di quanto deciso e previsto dall'Autorità portuale della Sardegna per l'Isola Bianca e dall'altra per la struttura aeroportuale ha rivelato il sindaco Settimo Nizzi durante la conferenza stampa di fine anno -. Così realizzeremo un sogno, una struttura completamente elettrificata che farà fare un salto di qualità dal punto di vista dei trasporti all'intera città».



## **Il sogno della metropolitana di superficie coltivato per 15 anni**

Olbia. Dietro le quinte del ripristino della linea ferroviaria (oggi dismessa) per l'Isola Bianca rispunta il disegno della metropolitana di superficie. Nel primo progetto elaborato qualche anno fa da Regione, Comune di Olbia e Rfi, si prevedeva in uno studio di fattibilità la metropolitana di superficie, che avrebbe dovuto collegare la nuova stazione ferroviaria Olbia-Terranova, nell'area di via Vittorio Veneto, accanto all'hotel Mercure, con l'aeroporto e il porto. Per lo studio era stato investito un milione di euro. Un tavolo tecnico con l'Aspo, l'azienda dei trasporti locali di Olbia, aveva studiato un modo per mettere a regime il sistema del titolo di viaggio integrato. Con un unico biglietto si potrà prendere il treno, poi salire su un autobus e proseguire per la propria destinazione. Valorizzando il processo di intermodalità, attraverso un hub vicino alla nuova stazione ferroviaria di Olbia per lo scambio ferro-gomma. Progetto che era stato caldeggiato dall'allora assessore regionale ai Trasporti, l'olbiese Carlo Careddu. Da allora non se ne era più sentito parlare, ma evidentemente l'idea e le carte erano sempre rimaste nei cassetti di Rfi e del Comune di Olbia. Pronte all'uso alla prima occasione utile. L'idea di una metropolitana di superficie si snoda lungo i binari della ferrovia da più di dieci anni. Esattamente, risale al 2008 il progetto legato alle rotaie da riutilizzare per continuare a tenere saldo il collegamento tra Golfo Aranci e Olbia, un tracciato dove la metropolitana di superficie avrebbe potuto prendere il posto del treno. Un progetto redatto dallo Studio d'equipe di Andrea Demuru e dallo Studio ingegneri Corrao, lo stesso gruppo di professionisti che aveva anche predisposto il progetto di raccordo ferroviario alla zona industriale di Olbia su incarico del consorzio industriale Cines (oggi Cipnes Gallura), titolari anche del progetto di circonvallazione ferroviaria esterna, passato dalla Comunità montana alla ex Provincia Olbia-Tempio. L'idea era stata presentata anche all'Autorità portuale. La metropolitana di superficie veniva individuata dai progettisti come soluzione sostitutiva al trasporto passeggeri su treno nel comune golfarancino, qualora il servizio merci fosse stato trasferito al molo industriale Cocciani, con la conseguente disattivazione del tratto di linea ferroviaria verso Olbia. (g.d.m.).

## **Due giovani tunisini bloccati al porto, erano sotto un camion**

*Polizia di frontiera al lavoro*

Olbia Sembrava che il fenomeno degli imbarchi clandestini si fosse fermato, in questi ultimi tempi. Il personale della security portuale dell'AdSP del Mare di Sardegna e la polizia di frontiera aeromarittima guidata da Christian Puddu, dopo i tanti casi di migranti che hanno cercato di salire sui traghetti in partenza dall'Isola Bianca, avevano infatti intensificato i controlli. Ma l'ultimo giorno dell'anno sono stati scoperti due tunisini di 25 anni che provavano la solita via di fuga: erano entrambi aggrappati sotto un camion e aspettavano che il pesante mezzo salisse sulla rampa per poi scendere e nascondersi a bordo della nave. Ma il loro piano è fallito: sono stati scoperti dal personale della sicurezza del porto e immediatamente è stato chiesto l'intervento della polizia di frontiera. Da qui la denuncia e l'avvio delle procedure per l'allontanamento. Anche i due giovani tunisini, come spesso è accaduto, si erano allontanati da un centro di accoglienza del sud-Sardegna, dove erano ospitati in seguito all'ingresso illegale nel territorio nazionale avvenuto via mare. Sono poi riusciti a raggiungere Olbia e da qui avrebbero voluto lasciare la Sardegna. Con l'obiettivo di sventare ulteriori tentativi di imbarchi clandestini, la polizia di frontiera e le guardie di sicurezza del porto continueranno a intensificare l'attività di vigilanza anche nei prossimi mesi.

## L'Amp di Tavolara compie 20 anni «Tutela e sostenibilità ambientale»

*Area marina protetta, Canu celebra il compleanno e parla del futuro*

Olbia Vent'anni trascorsi sul fronte della tutela ambientale e della salvaguardia del patrimonio di biodiversità marina e degli habitat costieri. Il consorzio di gestione dell'Area marina protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo - composto dai Comuni di Olbia, Loiri Porto San Paolo e San Teodoro - festeggia il ventesimo anniversario nella governance del territorio intorno all'isola simbolo del paesaggio gallurese e vero e proprio angolo di paradiso in Sardegna. La creazione dell'Area marina protetta di Tavolara Capo Coda Cavallo, sancita con decreto ministeriale nel 1997 e successivamente modificata nel 2001, ha delineato tre zone di tutela (A, B e C), conferendo al consorzio di gestione un ruolo cruciale nella conservazione della biodiversità marina e degli habitat costieri. Dal 1° gennaio 2004 - vent'anni fa esatti - il consorzio ha assunto la gestione di questa preziosa risorsa marina, collaborando attivamente per garantire la sostenibilità e la protezione del territorio che comprende 15.357 ettari di mare e 76,094 chilometri di costa. Il presidente dell'Amp, Massimo Canu, esprime con orgoglio i progressi compiuti nel corso di questi vent'anni: «In questo anniversario, possiamo riflettere con soddisfazione sugli sforzi profusi per garantire la conservazione di questo territorio unico. La collaborazione tra l'Area marina protetta e le comunità locali è stata fondamentale per raggiungere questo obiettivo comune. Un sentito ringraziamento va a tutte le istituzioni e agli enti che hanno contribuito al successo del progetto: al ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, alla Direzione marittima del nord Sardegna, alla Capitaneria di porto, al gruppo carabinieri tutela dell'ambiente, alla guardia di finanza della stazione navale di Cagliari, all'Autorità portuale della Sardegna, all'assessorato all'ambiente della Regione Sardegna, alla Rete regionale per la conservazione della fauna marina ferita in difficoltà, al corpo forestale e al centro operativo di Olbia dell'Ufficio delle dogane e dei monopoli di Sassari». «Guardando al futuro - sottolinea ancora il presidente Canu - è essenziale mantenere alto l'impegno nella tutela del territorio, coinvolgendo sempre più le comunità locali, promuovendo la ricerca scientifica e implementando buone pratiche di sostenibilità ambientale. A questo proposito, il 2023 ha visto la nascita di una nuova iniziativa, i tavoli d'ascolto, che rappresentano un'opportunità per coinvolgere attivamente le comunità e ascoltare le voci di chi vive e ama il mare». «Il prosieguo nel 2024 - prosegue Massimo Canu - sarà caratterizzato da ulteriori iniziative volte a rafforzare pratiche che tutelino e valorizzino il territorio dell'Area marina protetta, il binomio uomo-ambiente, la promozione di una modalità di fare impresa sempre più sostenibile - conclude il presidente dell'Area marina protetta -. Solo attraverso uno sforzo unanime possiamo assicurare che le generazioni future possano godere della bellezza e della ricchezza di questa terra, pressoché unica al mondo».



Nonostante il voto contrario di molti soggetti e un iter travagliato, l'Autorità di Sistema Portuale concede un anno

## Porto di Arbatax, autorizzata l'invasione eolica

*Società pugliese ottiene la licenza portuale: previsto lo sbarco di aerogeneratori per il 2024 e 2025*

Mauro Pili

Hanno scelto il porto più appartato, quasi ci fosse qualcosa da nascondere. Per lo sbarco "militare" in terra sarda hanno cercato in ogni modo di evitare il clamore del grande scalo portuale. Quella di Arbatax era, nelle strategie dei signori del vento, la banchina prediletta per tentare di far passare inosservato il piano di sbarco nell'Isola predestinata. Ci hanno tentato in tutti i modi, con domande prive di documenti e certificazioni, con gru e mezzi inesistenti. Hanno scavalcato senza indugio ogni ostacolo, dal voto contrario di gran parte del partenariato territoriale, imprenditori e lavoratori, alla mancata presentazione nei tempi prestabiliti degli adempimenti obbligatori. **Dal Gargano ad Arbatax** Ora, i signori di Manfredonia, Puglia estrema, ai confini con la terra del Gargano, sulla sponda adriatica dello Stivale, hanno ottenuto il via libera per la grande invasione eolica dell'Isola. La via prescelta è quella del Porto di Arbatax, Ogliastra, l'enclave più centrale della sponda orientale della Sardegna. Varcare con occhi indiscreti i faldoni documentali di questa pratica tanto tormentata quanto "veloce" significa imbattersi subito nel calendario "fiscale" di questa società venuta da lontano. Per "governare" lo scalo ogliastrino, a suon di gru solo noleggiate e mezzi tutti da scoprire, i novelli traghettatori di pale eoliche in terra sarda non hanno presentato credenziali da mille e una notte. **Storia, non pervenuta.** Se si potesse sintetizzare, sul piano anagrafico, il vissuto dei pugliesi sbarcati nella terra dei Tacchi d'Ogliastra, si dovrebbe chiudere il dossier con un serafico "non pervenuto". Sono le date di questa storia a metterlo nero su bianco. La «Green Port srl», la società registrata alla Camera di Commercio di Foggia, nasce ufficialmente il sette marzo del 2023. Manco nata e già si candida, nemmeno un mese dopo la costituzione, a governare lo scalo di Arbatax. È il sei aprile del 2023 quando l'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna riceve l'istanza per l'autorizzazione a svolgere operazioni per conto terzi nello scalo ogliastrino. Non tutto è in regola, anzi. **Smemorati fuori tempo.** Manca una caterva di documenti, dichiarazioni, atti di ogni genere. La sequenza dei "fuori tempo", dei ritardi acclarati e certificati, nella consegna dei documenti sollecitati dall'Autorità di Sistema è una costante di tutta la pratica. Il 15 settembre dell'anno ormai passato il dirigente statale chiede alla società pugliese ciò che manca nell'iter per la licenza portuale. Le carenze non sono di poco conto, manca di tutto e di più: non c'è l'elenco dei dipendenti, assente la mappa delle attrezzature e dei mezzi, manca il documento attestante il possesso di gru ed elevatori, niente polizza assicurativa, dimenticata la costituzione del deposito cauzionale, latitante il documento sulla sicurezza. Ai signori di Manfredonia viene dato un termine per rispondere, quello del 14 ottobre, trenta giorni esatti. Entro quella data, però, negli uffici dell'Autorità Portuale non arriverà niente. Negli uffici parastatali del governo dei porti sardi attendono altri dieci giorni prima di decidere il da farsi. **Preavviso archiviazione** La missiva alla volta del Gargano pugliese parte il 24 ottobre del 2023: «preavviso di archiviazione della vostra pratica di licenza portuale». Come se non si fosse già perso sufficiente tempo, l'Autorità concede alla società altri dieci giorni per la «presentazione delle osservazioni/deduzioni». Il trenta ottobre i traghettatori di pale eoliche rispondono «seppur tardivamente», ma le comunicazioni restano del tutto carenti. Scrive il dirigente dell'Autorità di Sistema: «dall'analisi della documentazione sono emerse le seguenti carenze». **Le falle nei documenti** L'elenco è una sorta di copione già visto: non risulta rispettato quanto previsto dal contratto per il personale dei porti, è stato modificato il contratto di locazione dei mezzi rispetto a quello comunicato inizialmente, manca l'attestazione della piena ed esclusiva disponibilità dei mezzi, manca l'elenco delle attrezzature per lo sbarco/imbarco di merci alla rinfusa, la polizza assicurativa non ha il massimale obbligatorio, la polizza fideiussoria non è stata sottoscritta dalla società che richiede la licenza, il documento di sicurezza non è redatto come previsto dalle norme. Insomma, più che una licenza portuale sembra la pretesa di una "zona franca" per leggi e obblighi, una sorta di "camposanto" del diritto. Come se la



Nonostante il voto contrario di molti soggetti e un iter travagliato, l'Autorità di Sistema Portuale concede un anno

## Porto di Arbatax, autorizzata l'invasione eolica

*Società pugliese ottiene la licenza portuale: previsto lo sbarco di aerogeneratori per il 2024 e 2025*

Mauro Pili

Hanno scelto il porto più appartato, quasi ci fosse qualcosa da nascondere. Per lo sbarco "militare" in terra sarda hanno cercato in ogni modo di evitare il clamore del grande scalo portuale. Quella di Arbatax era, nelle strategie dei signori del vento, la banchina prediletta per tentare di far passare inosservato il piano di sbarco nell'Isola predestinata. Ci hanno tentato in tutti i modi, con domande prive di documenti e certificazioni, con gru e mezzi inesistenti. Hanno scavalcato senza indugio ogni ostacolo, dal voto contrario di gran parte del partenariato territoriale, imprenditori e lavoratori, alla mancata presentazione nei tempi prestabiliti degli adempimenti obbligatori. **Dal Gargano ad Arbatax** Ora, i signori di Manfredonia, Puglia estrema, ai confini con la terra del Gargano, sulla sponda adriatica dello Stivale, hanno ottenuto il via libera per la grande invasione eolica dell'Isola. La via prescelta è quella del Porto di Arbatax, Ogliastra, l'enclave più centrale della sponda orientale della Sardegna. Varcare con occhi indiscreti i faldoni documentali di questa pratica tanto tormentata quanto "veloce" significa imbattersi subito nel calendario "fiscale" di questa società venuta da lontano. Per "governare" lo scalo ogliastrino, a suon di gru solo noleggiate e mezzi tutti da scoprire, i novelli traghettatori di pale eoliche in terra sarda non hanno presentato credenziali da mille e una notte. **Storia, non pervenuta.** Se si potesse sintetizzare, sul piano anagrafico, il vissuto dei pugliesi sbarcati nella terra dei Tacchi d'Ogliastra, si dovrebbe chiudere il dossier con un serafico "non pervenuto". Sono le date di questa storia a metterlo nero su bianco. La «Green Port srl», la società registrata alla Camera di Commercio di Foggia, nasce ufficialmente il sette marzo del 2023. Manco nata e già si candida, nemmeno un mese dopo la costituzione, a governare lo scalo di Arbatax. È il sei aprile del 2023 quando l'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna riceve l'istanza per l'autorizzazione a svolgere operazioni per conto terzi nello scalo ogliastrino. Non tutto è in regola, anzi. **Smemorati fuori tempo.** Manca una caterva di documenti, dichiarazioni, atti di ogni genere. La sequenza dei "fuori tempo", dei ritardi acclarati e certificati, nella consegna dei documenti sollecitati dall'Autorità di Sistema è una costante di tutta la pratica. Il 15 settembre dell'anno ormai passato il dirigente statale chiede alla società pugliese ciò che manca nell'iter per la licenza portuale. Le carenze non sono di poco conto, manca di tutto e di più: non c'è l'elenco dei dipendenti, assente la mappa delle attrezzature e dei mezzi, manca il documento attestante il possesso di gru ed elevatori, niente polizza assicurativa, dimenticata la costituzione del deposito cauzionale, latitante il documento sulla sicurezza. Ai signori di Manfredonia viene dato un termine per rispondere, quello del 14 ottobre, trenta giorni esatti. Entro quella data, però, negli uffici dell'Autorità Portuale non arriverà niente. Negli uffici parastatali del governo dei porti sardi attendono altri dieci giorni prima di decidere il da farsi. **Preavviso archiviazione** La missiva alla volta del Gargano pugliese parte il 24 ottobre del 2023: «preavviso di archiviazione della vostra pratica di licenza portuale». Come se non si fosse già perso sufficiente tempo, l'Autorità concede alla società altri dieci giorni per la «presentazione delle osservazioni/deduzioni». Il trenta ottobre i traghettatori di pale eoliche rispondono «seppur tardivamente», ma le comunicazioni restano del tutto carenti. Scrive il dirigente dell'Autorità di Sistema: «dall'analisi della documentazione sono emerse le seguenti carenze». **Le falle nei documenti** L'elenco è una sorta di copione già visto: non risulta rispettato quanto previsto dal contratto per il personale dei porti, è stato modificato il contratto di locazione dei mezzi rispetto a quello comunicato inizialmente, manca l'attestazione della piena ed esclusiva disponibilità dei mezzi, manca l'elenco delle attrezzature per lo sbarco/imbarco di merci alla rinfusa, la polizza assicurativa non ha il massimale obbligatorio, la polizza fideiussoria non è stata sottoscritta dalla società che richiede la licenza, il documento di sicurezza non è redatto come previsto dalle norme. Insomma, più che una licenza portuale sembra la pretesa di una "zona franca" per leggi e obblighi, una sorta di "camposanto" del diritto. Come se la

Sardegna non potesse fare a meno di questa compagine eolico-pugliese, gli vengono, però, concessi gli ennesimi dieci giorni per integrare la documentazione. Alla fine, l'Autorità di Sistema Portuale, a fine anno, dà il via libera, nonostante l'atto finale, che riproduciamo, non risulti ancora pubblicato nel sito ufficiale. **Misteriosa gara eolica** Una licenza misteriosa, con mille interrogativi a partire dalla missione "dichiarata" di questi signori in terra sarda. Il carteggio blindato negli uffici del governo dei porti sardi lascia trapelare verità inconfessabili a partire da una presunta "gara eolica" di cui nessuno sa niente, della cui esistenza non si ha memoria nello scibile delle invasioni di pale eoliche a terra e a mare. **Missione senza prove** Eppure, i signori venuti da Manfredonia, lo scrivono apertamente, senza che nessuno gli chieda spiegazioni che rasentino un minimo di attendibilità. L'affermazione contenuta nelle carte depositate nel dossier statale, finite nelle nostre mani, è senza indugi: «L'impresa portuale Green Port Italy è in gara per la realizzazione di un progetto eolico off-shore (a mare n.d.r.) nel Golfo di Arbatax». Sarebbe bastata questa sorta di comunicazione per esigere dalla società un minimo di giustificazione, visto che non esiste un solo progetto di centrale eolica offshore destinato al Golfo di Arbatax, tantomeno può esserci in atto una gara per la sua realizzazione. **Motivazione surreale** Per quale motivo i signori pugliesi hanno indicato questa "missione" nei documenti denominati «programma operativo» depositati all'Authority? La realtà è in questo caso evidente: gli uffici statali, più di chiunque altro, sono, infatti, a conoscenza del fatto che non esistono progetti presentati e tantomeno approvati per la realizzazione di "foreste" eoliche nel Golfo di Arbatax. Chiedere la licenza di esercizio per un porto sardo, quello ogliastrino, giustificandola formalmente, con tanto di dichiarazione ufficiale, con l'esistenza di un progetto che tutti ignorano, va ben oltre il surreale. **Minaccia eolica** A questa "dichiarazione" se ne aggiunge un'ulteriore, di per sé ancor più "minacciosa": «a supporto delle capacità tecnico-operative ed organizzative dell'istante si comunica che sono stati sottoscritti contratti per la movimentazione presso il porto di Arbatax di un importante numero di impianti eolici in parte già in sbarco». Anche di questo ulteriore segmento del "programma operativo" non solo non c'è prova documentata, ma appare davvero singolare che una società pugliese, capitale sociale versato appena 2.500 euro, ottenga la gestione dell'area portuale dichiarando la movimentazione di un «importante numero di impianti eolici». **Sardegna contro** Peccato per loro, però, la Sardegna sta respingendo ad uno ad uno tutti i progetti eolici presentati sia a mare che a terra. Ad oggi, infatti, non risulta approvato un solo nuovo parco eolico nell'Isola e appare davvero incomprensibile come alla base di una licenza pubblica venga posto un "programma operativo" che appare privo di qualsiasi concretezza e di documenti realistici. Le dichiarazioni contenute nei documenti depositati all'Authority sono, però, molto più di una "minaccia" eolica in terra sarda. **Tre anni di sbarchi** Scrivono i pugliesi per ottenere la licenza: «Inoltre abbiamo un accordo commerciale per la movimentazione di impianti eolici anche per il 2023, 2024 e 2025». La sequenza eolica dichiarata dalla società di Manfredonia per ottenere la licenza è uno stillicidio di aerogeneratori in viaggio verso la Sardegna: «la società per il prossimo quadriennio – oltre ad aver sottoscritto dei contratti con i produttori di impianti eolici da movimentarsi nel porto di Arbatax- confida di poter apportare un valore aggiunto allo scalo con la propria programmazione economica». **Pale dimenticate** L'unico dato certo di questo presunto giro di pale, per adesso, è solo una distesa di "eliche" dismesse, rimaste per mesi accatastate nel porto di Arbatax. Risultavano di proprietà di una nota società petrolifera dedita ad infestare di pale eoliche l'Ogliastra più selvaggia. Dopo averle smontate, per sostituirle con delle nuove più potenti, le hanno lungamente "dimenticate" sulla banchina. Secondo i ben informati non sono mai ripartite per lo smaltimento in terra straniera, nonostante l'incarico già da tempo formalizzato ad una compagine, guarda caso anch'essa pugliese, per lo smaltimento di pale eoliche. Dopo, la denuncia del nostro giornale di qualche mese fa, hanno lasciato sì il porto, ma sono finite in qualche terreno privato circostante come premessa di un mercato dell'usato difficile da gestire. Ad Arbatax ora, però, i signori pugliesi, hanno la "licenza" di invadere la Sardegna a colpi di pale eoliche. Con il silenzio e la complicità di molti.

Nonostante il voto contrario di molti soggetti e un iter travagliato, l'Autorità di Sistema Portuale concede un anno

## Porto di Arbatax, autorizzata l'invasione eolica

*Società pugliese ottiene la licenza portuale: previsto lo sbarco di aerogeneratori per il 2024 e 2025*

Mauro Pili

Hanno scelto il porto più appartato, quasi ci fosse qualcosa da nascondere. Per lo sbarco "militare" in terra sarda hanno cercato in ogni modo di evitare il clamore del grande scalo portuale. Quella di Arbatax era, nelle strategie dei signori del vento, la banchina prediletta per tentare di far passare inosservato il piano di sbarco nell'Isola predestinata. Ci hanno tentato in tutti i modi, con domande prive di documenti e certificazioni, con gru e mezzi inesistenti. Hanno scavalcato senza indugio ogni ostacolo, dal voto contrario di gran parte del partenariato territoriale, imprenditori e lavoratori, alla mancata presentazione nei tempi prestabiliti degli adempimenti obbligatori. **Dal Gargano ad Arbatax** Ora, i signori di Manfredonia, Puglia estrema, ai confini con la terra del Gargano, sulla sponda adriatica dello Stivale, hanno ottenuto il via libera per la grande invasione eolica dell'Isola. La via prescelta è quella del Porto di Arbatax, Ogliastra, l'enclave più centrale della sponda orientale della Sardegna. Varcare con occhi indiscreti i faldoni documentali di questa pratica tanto tormentata quanto "veloce" significa imbattersi subito nel calendario "fiscale" di questa società venuta da lontano. Per "governare" lo scalo ogliastrino, a suon di gru solo noleggiate e mezzi tutti da scoprire, i novelli traghettatori di pale eoliche in terra sarda non hanno presentato credenziali da mille e una notte. **Storia, non pervenuta.** Se si potesse sintetizzare, sul piano anagrafico, il vissuto dei pugliesi sbarcati nella terra dei Tacchi d'Ogliastra, si dovrebbe chiudere il dossier con un serafico "non pervenuto". Sono le date di questa storia a metterlo nero su bianco. La «Green Port srl», la società registrata alla Camera di Commercio di Foggia, nasce ufficialmente il sette marzo del 2023. Manco nata e già si candida, nemmeno un mese dopo la costituzione, a governare lo scalo di Arbatax. È il sei aprile del 2023 quando l'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna riceve l'istanza per l'autorizzazione a svolgere operazioni per conto terzi nello scalo ogliastrino. Non tutto è in regola, anzi. **Smemorati fuori tempo.** Manca una caterva di documenti, dichiarazioni, atti di ogni genere. La sequenza dei "fuori tempo", dei ritardi acclarati e certificati, nella consegna dei documenti sollecitati dall'Autorità di Sistema è una costante di tutta la pratica. Il 15 settembre dell'anno ormai passato il dirigente statale chiede alla società pugliese ciò che manca nell'iter per la licenza portuale. Le carenze non sono di poco conto, manca di tutto e di più: non c'è l'elenco dei dipendenti, assente la mappa delle attrezzature e dei mezzi, manca il documento attestante il possesso di gru ed elevatori, niente polizza assicurativa, dimenticata la costituzione del deposito cauzionale, latitante il documento sulla sicurezza. Ai signori di Manfredonia viene dato un termine per rispondere, quello del 14 ottobre, trenta giorni esatti. Entro quella data, però, negli uffici dell'Autorità Portuale non arriverà niente. Negli uffici parastatali del governo dei porti sardi attendono altri dieci giorni prima di decidere il da farsi. **Preavviso archiviazione** La missiva alla volta del Gargano pugliese parte il 24 ottobre del 2023: «preavviso di archiviazione della vostra pratica di licenza portuale». Come se non si fosse già perso sufficiente tempo, l'Autorità concede alla società altri dieci giorni per la «presentazione delle osservazioni/deduzioni». Il trenta ottobre i traghettatori di pale eoliche rispondono «seppur tardivamente», ma le comunicazioni restano del tutto carenti. Scrive il dirigente dell'Autorità di Sistema: «dall'analisi della documentazione sono emerse le seguenti carenze». **Le falle nei documenti** L'elenco è una sorta di copione già visto: non risulta rispettato quanto previsto dal contratto per il personale dei porti, è stato modificato il contratto di locazione dei mezzi rispetto a quello comunicato inizialmente, manca l'attestazione della piena ed esclusiva disponibilità dei mezzi, manca l'elenco delle attrezzature per lo sbarco/imbarco di merci alla rinfusa, la polizza assicurativa non ha il massimale obbligatorio, la polizza fideiussoria non è stata sottoscritta dalla società che richiede la licenza, il documento di sicurezza non è redatto come previsto dalle norme. Insomma, più che una licenza portuale sembra la pretesa di una "zona franca" per leggi e obblighi, una sorta di "camposanto" del diritto. Come se la



Nonostante il voto contrario di molti soggetti e un iter travagliato, l'Autorità di Sistema Portuale concede un anno

## Porto di Arbatax, autorizzata l'invasione eolica

*Società pugliese ottiene la licenza portuale: previsto lo sbarco di aerogeneratori per il 2024 e 2025*

Mauro Pili

Hanno scelto il porto più appartato, quasi ci fosse qualcosa da nascondere. Per lo sbarco "militare" in terra sarda hanno cercato in ogni modo di evitare il clamore del grande scalo portuale. Quella di Arbatax era, nelle strategie dei signori del vento, la banchina prediletta per tentare di far passare inosservato il piano di sbarco nell'Isola predestinata. Ci hanno tentato in tutti i modi, con domande prive di documenti e certificazioni, con gru e mezzi inesistenti. Hanno scavalcato senza indugio ogni ostacolo, dal voto contrario di gran parte del partenariato territoriale, imprenditori e lavoratori, alla mancata presentazione nei tempi prestabiliti degli adempimenti obbligatori. **Dal Gargano ad Arbatax** Ora, i signori di Manfredonia, Puglia estrema, ai confini con la terra del Gargano, sulla sponda adriatica dello Stivale, hanno ottenuto il via libera per la grande invasione eolica dell'Isola. La via prescelta è quella del Porto di Arbatax, Ogliastra, l'enclave più centrale della sponda orientale della Sardegna. Varcare con occhi indiscreti i faldoni documentali di questa pratica tanto tormentata quanto "veloce" significa imbattersi subito nel calendario "fiscale" di questa società venuta da lontano. Per "governare" lo scalo ogliastrino, a suon di gru solo noleggiate e mezzi tutti da scoprire, i novelli traghettatori di pale eoliche in terra sarda non hanno presentato credenziali da mille e una notte. **Storia, non pervenuta.** Se si potesse sintetizzare, sul piano anagrafico, il vissuto dei pugliesi sbarcati nella terra dei Tacchi d'Ogliastra, si dovrebbe chiudere il dossier con un serafico "non pervenuto". Sono le date di questa storia a metterlo nero su bianco. La «Green Port srl», la società registrata alla Camera di Commercio di Foggia, nasce ufficialmente il sette marzo del 2023. Manco nata e già si candida, nemmeno un mese dopo la costituzione, a governare lo scalo di Arbatax. È il sei aprile del 2023 quando l'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna riceve l'istanza per l'autorizzazione a svolgere operazioni per conto terzi nello scalo ogliastrino. Non tutto è in regola, anzi. **Smemorati fuori tempo.** Manca una caterva di documenti, dichiarazioni, atti di ogni genere. La sequenza dei "fuori tempo", dei ritardi acclarati e certificati, nella consegna dei documenti sollecitati dall'Autorità di Sistema è una costante di tutta la pratica. Il 15 settembre dell'anno ormai passato il dirigente statale chiede alla società pugliese ciò che manca nell'iter per la licenza portuale. Le carenze non sono di poco conto, manca di tutto e di più: non c'è l'elenco dei dipendenti, assente la mappa delle attrezzature e dei mezzi, manca il documento attestante il possesso di gru ed elevatori, niente polizza assicurativa, dimenticata la costituzione del deposito cauzionale, latitante il documento sulla sicurezza. Ai signori di Manfredonia viene dato un termine per rispondere, quello del 14 ottobre, trenta giorni esatti. Entro quella data, però, negli uffici dell'Autorità Portuale non arriverà niente. Negli uffici parastatali del governo dei porti sardi attendono altri dieci giorni prima di decidere il da farsi. **Preavviso archiviazione** La missiva alla volta del Gargano pugliese parte il 24 ottobre del 2023: «preavviso di archiviazione della vostra pratica di licenza portuale». Come se non si fosse già perso sufficiente tempo, l'Autorità concede alla società altri dieci giorni per la «presentazione delle osservazioni/deduzioni». Il trenta ottobre i traghettatori di pale eoliche rispondono «seppur tardivamente», ma le comunicazioni restano del tutto carenti. Scrive il dirigente dell'Autorità di Sistema: «dall'analisi della documentazione sono emerse le seguenti carenze». **Le falle nei documenti** L'elenco è una sorta di copione già visto: non risulta rispettato quanto previsto dal contratto per il personale dei porti, è stato modificato il contratto di locazione dei mezzi rispetto a quello comunicato inizialmente, manca l'attestazione della piena ed esclusiva disponibilità dei mezzi, manca l'elenco delle attrezzature per lo sbarco/imbarco di merci alla rinfusa, la polizza assicurativa non ha il massimale obbligatorio, la polizza fideiussoria non è stata sottoscritta dalla società che richiede la licenza, il documento di sicurezza non è redatto come previsto dalle norme. Insomma, più che una licenza portuale sembra la pretesa di una "zona franca" per leggi e obblighi, una sorta di "camposanto" del diritto. Come se la

Sardegna non potesse fare a meno di questa compagine eolico-pugliese, gli vengono, però, concessi gli ennesimi dieci giorni per integrare la documentazione. Alla fine, l'Autorità di Sistema Portuale, a fine anno, dà il via libera, nonostante l'atto finale, che riproduciamo, non risulti ancora pubblicato nel sito ufficiale. **Misteriosa gara eolica** Una licenza misteriosa, con mille interrogativi a partire dalla missione "dichiarata" di questi signori in terra sarda. Il carteggio blindato negli uffici del governo dei porti sardi lascia trapelare verità inconfessabili a partire da una presunta "gara eolica" di cui nessuno sa niente, della cui esistenza non si ha memoria nello scibile delle invasioni di pale eoliche a terra e a mare. **Missione senza prove** Eppure, i signori venuti da Manfredonia, lo scrivono apertamente, senza che nessuno gli chieda spiegazioni che rasentino un minimo di attendibilità. L'affermazione contenuta nelle carte depositate nel dossier statale, finite nelle nostre mani, è senza indugi: «L'impresa portuale Green Port Italy è in gara per la realizzazione di un progetto eolico off-shore (a mare n.d.r.) nel Golfo di Arbatax». Sarebbe bastata questa sorta di comunicazione per esigere dalla società un minimo di giustificazione, visto che non esiste un solo progetto di centrale eolica offshore destinato al Golfo di Arbatax, tantomeno può esserci in atto una gara per la sua realizzazione. **Motivazione surreale** Per quale motivo i signori pugliesi hanno indicato questa "missione" nei documenti denominati «programma operativo» depositati all'Authority? La realtà è in questo caso evidente: gli uffici statali, più di chiunque altro, sono, infatti, a conoscenza del fatto che non esistono progetti presentati e tantomeno approvati per la realizzazione di "foreste" eoliche nel Golfo di Arbatax. Chiedere la licenza di esercizio per un porto sardo, quello ogliastrino, giustificandola formalmente, con tanto di dichiarazione ufficiale, con l'esistenza di un progetto che tutti ignorano, va ben oltre il surreale. **Minaccia eolica** A questa "dichiarazione" se ne aggiunge un'ulteriore, di per sé ancor più "minacciosa": «a supporto delle capacità tecnico-operative ed organizzative dell'istante si comunica che sono stati sottoscritti contratti per la movimentazione presso il porto di Arbatax di un importante numero di impianti eolici in parte già in sbarco». Anche di questo ulteriore segmento del "programma operativo" non solo non c'è prova documentata, ma appare davvero singolare che una società pugliese, capitale sociale versato appena 2.500 euro, ottenga la gestione dell'area portuale dichiarando la movimentazione di un «importante numero di impianti eolici». **Sardegna contro** Peccato per loro, però, la Sardegna sta respingendo ad uno ad uno tutti i progetti eolici presentati sia a mare che a terra. Ad oggi, infatti, non risulta approvato un solo nuovo parco eolico nell'Isola e appare davvero incomprensibile come alla base di una licenza pubblica venga posto un "programma operativo" che appare privo di qualsiasi concretezza e di documenti realistici. Le dichiarazioni contenute nei documenti depositati all'Authority sono, però, molto più di una "minaccia" eolica in terra sarda. **Tre anni di sbarchi** Scrivono i pugliesi per ottenere la licenza: «Inoltre abbiamo un accordo commerciale per la movimentazione di impianti eolici anche per il 2023, 2024 e 2025». La sequenza eolica dichiarata dalla società di Manfredonia per ottenere la licenza è uno stillicidio di aerogeneratori in viaggio verso la Sardegna: «la società per il prossimo quadriennio – oltre ad aver sottoscritto dei contratti con i produttori di impianti eolici da movimentarsi nel porto di Arbatax- confida di poter apportare un valore aggiunto allo scalo con la propria programmazione economica». **Pale dimenticate** L'unico dato certo di questo presunto giro di pale, per adesso, è solo una distesa di "eliche" dismesse, rimaste per mesi accatastate nel porto di Arbatax. Risultavano di proprietà di una nota società petrolifera dedita ad infestare di pale eoliche l'Ogliastra più selvaggia. Dopo averle smontate, per sostituirle con delle nuove più potenti, le hanno lungamente "dimenticate" sulla banchina. Secondo i ben informati non sono mai ripartite per lo smaltimento in terra straniera, nonostante l'incarico già da tempo formalizzato ad una compagine, guarda caso anch'essa pugliese, per lo smaltimento di pale eoliche. Dopo, la denuncia del nostro giornale di qualche mese fa, hanno lasciato sì il porto, ma sono finite in qualche terreno privato circostante come premessa di un mercato dell'usato difficile da gestire. Ad Arbatax ora, però, i signori pugliesi, hanno la "licenza" di invadere la Sardegna a colpi di pale eoliche. Con il silenzio e la complicità di molti.

Arbatax. L'Autorità portuale concede una proroga di nove mesi alla concessione

### Mezzo porticciolo in salvo, ma solo fino a settembre

Mezzo porticciolo è salvo. L'Autorità di sistema portuale lancia un salvagente alla Turismar, società di gestione dello scalo turistico di Arbatax, concedendo una proroga di nove mesi alla concessione scaduta il 31 dicembre scorso. Il provvedimento consente alla società di proseguire (fino a settembre) le sue attività, tra cui quella di ormeggio delle imprese di noleggio imbarcazioni, limitatamente nella parte al confine con la darsena peschereccia. Con la proroga autorizzativa è stata sventata l'ipotesi di smantellare un settore che in quel tratto assicura lavoro a 150 addetti stagionali. La nuova geografia portuale resta al vaglio, così come è in corso l'aggiornamento del Piano regolatore vecchio di oltre quarant'anni. Ciò anche a beneficio del settore da diporto i cui numeri, negli ultimi vent'anni, sono cresciuti in maniera esponenziale: nel 2002 erano appena tre le società che, tra Arbatax e Santa Maria Navarrese, offrivano il servizio di noleggio di natanti per le escursioni. Oggi sono attive 35 imprese per un totale di 208 imbarcazioni. Nulla cambia sul versante opposto al tratto destinatario della proroga, la cui area dev'essere sgomberata per far spazio alla Saipem che l'ha ottenuta in concessione fino al 2036. Per effetto del nulla osta concesso dal comitato di gestione dell'Authority, la società può disporre, oltre all'ordinaria superficie di 122.580 metri quadri di area scoperta, anche 3.826 di superficie scoperta nel retro banchina sud e 8.197,70 nello stesso molo e 16.481 di specchio acqueo nel porto. Un ampliamento di 28 mila metri quadri, utili a svolgere attività di cantieristica navale. (ro. se.)



## **Olbia, turisti tedeschi fermati al porto con un sacchetto di sabbia e conchiglie**

*Primo intervento dell'anno per gli agenti della Security dell'Autorità di sistema portuale*

Olbia In partenza per Livorno con il souvenir di sabbia e conchiglie. Durante le ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto dell'Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna hanno fermato due turisti tedeschi che come ricordo della Sardegna avevano preso conchiglie e sabbia. Il tutto, diviso in due sacchetti di plastica stipato all'interno del camper. La coppia sarà segnalata nelle prossime ore alle autorità competenti per le relative attività d'ufficio. Quello di oggi, 5 gennaio, è il primo caso di furto di sabbia e conchiglie sventato nel 2024. Un fenomeno che non sembra essere limitato alla stagione estiva e contro il quale l'AdSP mantiene alto il livello di guardia.

## **Furto di sabbia e conchiglie sventato al porto di Olbia**

*Nei guai due turisti tedeschi in partenza per Livorno*

Sabbia e conchiglie prelevate dalle spiagge della Sardegna sono state trovate in possesso di due turisti tedeschi. La coppia era in partenza col traghetto per Livorno ed è stata sottoposta a controllo all'Isola Bianca da parte degli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Il materiale, diviso in due sacchetti di plastica, è stato rinvenuto all'interno del camper. I due verranno segnalati alle autorità competenti. È questo il primo caso di furto di sabbia e conchiglie sventato nel 2024.

## **Turisti tedeschi fermati al porto di Olbia: sequestrata sabbia e conchiglie**

Nella serata odierna, durante le consuete ispezioni dei passeggeri in imbarco presso il porto di Olbia – Isola Bianca, gli agenti della Security dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno intercettato due turisti tedeschi, in partenza per Livorno, mentre tentavano di trasportare sabbia e conchiglie prelevate dalle spiagge locali all’interno del loro camper. Il materiale illegale era stato suddiviso in due sacchetti di plastica e nascosto all’interno del veicolo. Il comportamento dei due turisti ha suscitato l’attenzione delle autorità portuali, che hanno proceduto a una più approfondita ispezione del loro camper. Il risultato dell’ispezione ha confermato le loro preoccupazioni: i sacchetti contenevano una quantità significativa di sabbia e conchiglie, chiaramente raccolte in spiagge locali. Tale atto costituisce una violazione delle leggi locali e delle normative ambientali che proteggono il delicato ecosistema costiero della Sardegna. La coppia di turisti tedeschi è stata immediatamente fermata e saranno segnalati alle autorità competenti per le opportune azioni legali. Il sequestro della sabbia e delle conchiglie è stato eseguito per preservare l’integrità delle spiagge e dell’ambiente naturale della regione. Questo caso rappresenta il primo episodio di furto di sabbia e conchiglie sventato nel 2024, dimostrando che il problema persiste anche durante la stagione invernale. L’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna rimane costantemente vigile e determinata nel contrastare il furto di materiali naturali dalla costa dell’isola. Questi reati non solo danneggiano l’ambiente, ma minano anche l’attrattiva turistica della Sardegna e la sua reputazione internazionale. Le autorità locali e gli operatori turistici ribadiscono l’importanza del rispetto delle leggi ambientali e dell’etica del turismo sostenibile. Si sottolinea che l’acquisto di souvenir e prodotti legittimi rappresenta un modo responsabile per portare a casa ricordi delle vacanze senza danneggiare l’ambiente locale.

**Ladri di sabbia anche d’inverno in Sardegna: bloccati 2 turisti tedeschi**

Il fenomeno dei furti di sabbia e delle conchiglie dalle spiagge della Sardegna non si arresta nemmeno in periodi di bassa stagione, infatti proprio oggi, durante le ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia – Isola Bianca, gli agenti della Security dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato due turisti tedeschi, in partenza per Livorno, con al seguito sabbia e conchiglie prelevate dalle spiagge del territorio. Il tutto, diviso in due sacchetti di plastica, era stipato all’interno del camper. La coppia sarà segnalata nelle prossime ore alle autorità competenti per le relative attività d’ufficio. Quello odierno è il primo caso di furto di sabbia e conchiglie sventato nel 2024. Un fenomeno che, evidentemente, non sembra arrestarsi neanche nella stagione invernale e contro il quale l’AdSP mantiene sempre alto il livello di guardia

## **Olbia. Nascondono sabbia e conchiglie nel camper. Fermati due tedeschi**

*È accaduto all'imbarco per Livorno*

OLBIA. Due turisti di nazionalità tedesca sono stati fermati nella serata di oggi, venerdì 5 gennaio, al porto Isola Bianca dagli agenti della security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. La coppia, in partenza per Livorno, nascondeva sabbia e conchiglie, prelevate dalle spiagge del territorio, nel camper sul quale viaggiava. Il tutto era diviso in due sacchetti di plastica. I turisti saranno segnalati nelle prossime ore alle autorità competenti per le relative attività d'ufficio. Quello odierno è il primo furto di sabbia e conchiglie sventato nel 2024. Un fenomeno che, evidentemente, non sembra arrestarsi neanche nella stagione invernale e contro il quale l'AdSP mantiene sempre alto il livello di guardia.

## Tedeschi sorpresi con sabbia e conchiglie

*Bloccati al porto dalla security Adsp: «Segnale preoccupante per l'estate» I furti*

Le spiagge dell'isola vengono spesso depredate da turisti che vogliono tornare a casa portando con sé souvenir proibiti Olbia «Non è tantissima roba, una busta di conchiglie e una di sabbia, ma è un fenomeno che non si riesce a debellare. Se iniziano da gennaio, non osiamo immaginare cosa succederà questa estate». Commenta così, felice della scoperta e sconsolato dall'altro lato, un funzionario dell'Adsp Mare di Sardegna dopo che tra i bagagli di due turisti in partenza per Livorno dal porto di Olbia è stato scoperto il primo furto di sabbia del nuovo anno. A conquistare la palma, si fa per dire, sono stati due tedeschi. «Durante le ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia-Isola Bianca - ha spiegato la nota ufficiale - gli agenti della security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato due turisti tedeschi, in partenza per Livorno, con al seguito sabbia e conchiglie prelevate dalle spiagge del territorio. Il tutto, diviso in due sacchetti di plastica, era stipato all'interno del camper. La coppia sarà segnalata alle autorità competenti per le relative attività d'ufficio. È il primo caso di furto di sabbia e conchiglie sventato nel 2024. Un fenomeno che, evidentemente, non sembra arrestarsi neanche nella stagione invernale e contro il quale l'Adsp mantiene sempre alto il livello di guardia». Se quello dell'altro ieri è, probabilmente, il primo "furto di sabbia" invernale scoperto finora, sono tanti quelli individuati durante i mesi della stagione in cui l'isola diventa metà del turismo italiano e internazionale. Buste e bottiglie souvenir con la sabbia delle spiagge più belle della Sardegna vengono scoperte a decine all'imbarco di porti e aeroporti dell'isola. Per arginare il fenomeno predatorio che alla lunga impoverisce l'ambiente dell'isola, la Regione ha provato con alcune campagne informative. Ma evidentemente non bastano.



## Logistica al top nella zona Cipnes col nuovo polo del gruppo Nieddu

*L'investimento in via Taiwan a ridosso del porto industriale di Cocciani*

Olbia Nautica e logistica: la zona industriale di Olbia si caratterizza sempre di più con questi due settori e l'annunciato investimento del gruppo Nieddu, uno dei leader della logistica a livello nazionale, è una conferma netta della direzione intrapresa. Il nuovo stabilimento produttivo sorgerà in un'area ancora più strategica, vicina al porto industriale Cocciani. È uno dei principali investimenti sardi della Zes, la zona economica speciale unica del Mezzogiorno, che dal primo gennaio ha preso il posto delle otto Zes del sud e delle isole, compresa quella della Sardegna, mantenendo gli incentivi a favore delle imprese. Zes che, secondo i calcoli del Cipnes, per Olbia vale 126 milioni di euro di investimenti potenziali a fronte dei 650 milioni complessivi previsti in Sardegna. Logistica al top Il nuovo polo della logistica targato Nieddu sarà certamente uno dei fiori all'occhiello dell'evoluzione della zona industriale di Olbia, che sta crescendo intorno a target imprenditoriali che vedono proprio nella logistica, oltre al settore della nautica, i traini di una crescita esponenziale e al contempo di una mutazione di contesto d'impresa. Si tratta, infatti, di un centro logistico con relativi magazzini, uffici e piazzali per la movimentazione e sosta dei veicoli. L'intervento sarà realizzato in via Taiwan, nel settore I della zona industriale, uno dei comparti produttivi gestiti dal Cipnes Gallura. L'intervento della Logistica Nieddu ricade appunto in un'area Zes, una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, nella quale per l'esercizio di attività economiche e imprenditoriali le aziende che vi si insedieranno possono beneficiare di speciali condizioni, in relazione alla natura degli investimenti legati a incrementi produttivi e delle attività di sviluppo di impresa. L'opera in progetto è funzionale all'esercizio dell'attività della società, leader nel settore dell'autotrasporto per conto terzi da vari lustri. Nell'intervento opererà sia con clientela diretta, sia come partner per altri operatori del settore, che le affidano la distribuzione per la Sardegna e per tutto il territorio nazionale. Nuovi business Per tale motivo il flusso fisico delle merci in arrivo è suddiviso in due canali: carichi completi, i quali non sono sottoposti ad alcuna lavorazione di scarico, ricarica e ottimizzazione, ma sono trasportati dalla sede del cliente alla sede Logistica Nieddu, dove vengono stoccati nei piazzali operativi esterni e avviati successivamente alla destinazione; c'è poi la merce a collettame, la quale viene raccolta dal personale della Logistica Nieddu nella sede del cliente, ovvero recapitata a cura del cliente stesso al centro di raccolta. In quest'ultimo caso la merce viene scaricata nei magazzini e controllata e ripartita in spazi dedicati alla filiale di destinazione. Il progetto L'attività comprenderà un corpo di fabbrica con superficie lorda in pianta di circa tremila metri quadrati; il corpo di fabbrica comprende due blocchi uffici a loro volta articolati su più livelli. In particolare, il primo blocco sarà articolato su tre livelli fuori terra e comprenderà ufficio traffico, ufficio commerciale, ufficio fatturazione, ufficio amministrazione, archivio e sala riunioni destinata al personale interno. Il blocco 2 è sostanzialmente simile al blocco 1 ma articolato su due livelli fuori terra, nonché privo della sala riunioni e dell'archivio. Oltre ai due blocchi uffici sono presenti cinque magazzini merci in transito, con superfici variabili da 125 metri quadrati circa a oltre mille metri quadrati. È prevista l'installazione di un impianto solare fotovoltaico e di un impianto solare termico per la produzione di acqua calda sanitaria. Attualmente l'area oggetto di interventi risulta completamente inedita. Sulla medesima area era originariamente prevista la realizzazione di un parcheggio per i semirimorchi aziendali e per lo stoccaggio di blocchi in materiale lapideo di grosse dimensioni. Tale progetto fu autorizzato in forza della determinazione conclusiva del procedimento unico i cui lavori iniziarono nel 2018 e furono solo in parte realizzati, a causa di congiunture economiche sfavorevoli, con il solo spianamento del terreno e la predisposizione del sottofondo rullato.



## Investimenti per 126 milioni nell'area Zes del Cipnes

Valgono 126 milioni gli investimenti programmati nell'area Zes di Olbia, una cifra che viene subito dopo quella di Cagliari e che è un ulteriore segno della vivacità economica del distretto produttivo del Cipnes Gallura: il dato è contenuto nel bilancio tracciato dal commissario straordinario della Zes Sardegna a fine mandato. Dal primo gennaio infatti la Zes Sardegna sarà sostituita dalla Zes unica del Mezzogiorno. «I 150 ettari di Olbia – si legge sul sito del Cipnes – rappresentano poco più del 5 per cento delle aree Zes della Sardegna e hanno attirato investimenti per 126 milioni, pari al 19 per cento del totale sardo». E del resto due tra i settori che hanno attirato i maggiori investimenti nell'isola – logistica e nautica – sono anche i più presenti nell'area industriale del Cipnes». Tra i principali progetti il Consorzio gallurese segnala la costruzione del nuovo stabilimento del Gruppo Nieddu per la logistica, nella nautica gli investimenti di M.G.C. yacht service, di Bintarf e il Marine Center del gruppo Sno nell'ex Palmera, in fase di valutazione di impatto ambientale. Importante funzione di sostegno al futuro sviluppo gli investimenti attraverso il polo UniOlbia su ricerca e formazione con le due Università isolane, quella di Cagliari col corso di Ingegneria Nautica e quella di Sassari col Dipartimento di Innovazione.



## Porto turistico. mancano gli spazi: il dramma di cento diportisti

*Arbatax. Turismar non rinnova i contratti per l'ormeggio delle barche*

i Lamberto CuguddaArbatax Sono sempre più preoccupati perché non è stato rinnovato loro il contratto per potere tenere ormeggiate le imbarcazioni nei moli del porto turistico Turismar. E spazi acquei disponibili, così come nei cantieri nautici della zona, volendo tirare fuori i natanti, non ce ne sono. Il porto turistico di Santa Maria Navarrese non ha spazi liberi. È un vero dramma quello che stanno vivendo un centinaio di diportisti, che già da dicembre hanno ricevuto una lettera dal Marina Turismar, spiegando che, a causa della nuova concessione di un vasto specchio acqueo alla Saipem (che ha il proprio cantiere operativo Intermare fabrication yard), lo stesso porto turistico verrà ridimensionato, andando a perdere 40 posti barca. E non è detto che riapra. Già da settimane, nelle banchine non c'è più l'acqua e l'energia elettrica, oltre a vari altri servizi che venivano erogati. Ieri, visto l'ultimatum relativo allo spostamento delle imbarcazioni, alcune decine di diportisti stanziati si sono ritrovati nel porto turistico chiuso. Una piccola delegazione ha raggiunto la sede dell'ufficio circondariale marittimo Arbatax e ha chiesto ai vertici cosa sia possibile fare per ottenere, a brevissima scadenza, uno spazio acqueo. Il Circomare interesserà l'autorità del sistema portuale del mare di Sardegna. «Non è certo una bella situazione - afferma l'avvocata Diana Barrui, che da tanti anni ha un 16 metri ormeggiato nelle banchine Turismar - e nessuno sa come fare. Non ci sono specchi acquei disponibili. Anche volendo mettere a terra le imbarcazioni, i cantieri nautici non hanno più spazi. E non possiamo di certo metterle in in giardino. Questo problema accomuna oltre 100 diportisti stanziati». Il Circomare interesserà l'autorità del sistema portuale del mare di Sardegna. Per Diana Barrui Tortolì-Arbatax non può rimanere senza porto turistico. Verrà anche chiesto un incontro anche all'amministrazione comunale. Anche il pensionato tortoliese Giorgio Serra chiede risposte in tempi brevissimi: «Siamo vivendo una situazione molto difficile. Dobbiamo portare via le nostre imbarcazioni dal Marina Turismar, ma non ci sono specchi acquei disponibili o spazi nei cantieri nautici.»



Unione Sarda 09 01 24

Tortoli, addio posti barca

## Chiude il porticciolo Diportisti in rivolta

Diportisti in cerca di ormeggio. Ci sono da spostare 149 barche dal porticciolo turistico gestito da Turismar di Arbatax. «Qualcuno ci dica dove dobbiamo metterle. Non stiamo parlando di un'auto o di un motorino». Diana Barrui, di professione avvocatessa, al porticciolo ha un sedici metri e si fa portavoce anche degli altri diportisti. Tanti hanno una barca grazie alla quale portano avanti le loro attività turistiche. Ieri una delegazione si è recata anche alla Capitaneria di Porto dove ha avuto un incontro con il comandante Mattia Caniglia. Il mese scorso con una mail pec la società invitava i diportisti a sgomberare le barche entro il 1 gennaio. «L'autorità di sistema portuale della Sardegna ha rilasciato una concessione demaniale marittima dello specchio acqueo adiacente ai pontili galleggianti alla Saipem - si legge nella lettera - Questo comporta una notevole riduzione dei posti barca a nostra disposizione e le imbarcazioni attualmente ormeggiate nell'area concessa a Saipem dovranno essere spostate all'interno dei nostri spazi. Ciò comporta lo smontaggio dei pontili per far posto alle imbarcazioni e di conseguenza verranno a mancare troppi posti barca tali da giustificare il proseguo dell'attività di locazione». Insomma, il porticciolo ha praticamente chiuso i battenti. «Siamo costretti a non rinnovare i contratti di ormeggio in attesa di una nuova disponibilità di posti dopo aver eseguito i lavori per la nuova sistemazione dei pontili». I diportisti devono sgomberare. Ma dove? «I cantieri nautici non hanno posto», dice Barrui. «Non possiamo perdere il porticciolo, un fiore all'occhiello che dà lavoro a centinaia di persone. Chiederemo un incontro in Comune, confidiamo nelle istituzioni». Federica Melis



## «Ristrutturazione Capitaneria e via ai lavori dell'antemurale»

*Pais (Lega): «Risposte concrete da parte del ministro Salvini»*

Porto Torres «Sul tavolo del ministero delle Infrastrutture, in fase di sblocco, ci sono anche il terminal crociere e il prolungamento dell'antemurale di ponente, fermi da decenni: queste sono le risposte di concretezza e di attenzione per la Sardegna arrivate da Matteo Salvini in un solo anno di gestione del ministero». Così il presidente del consiglio regionale e coordinatore regionale della Lega, Michele Pais, che rende noto il passo in avanti da parte del ministero su due opere portuali importanti per lo scalo turritano. Il terminal è una delle incompiute più datate, finanziato tanti anni fa dall'allora governo Berlusconi e mai portato a termine dal Provveditorato interregionale delle opere pubbliche perché, come riportato dal sindaco in consiglio comunale, non avrebbe i fondi. Per quanto riguarda l'antemurale, invece, l'Autorità di sistema portuale attende l'ultima autorizzazione delle ventuno prescrizioni per annunciare l'avvio dei lavori previsti nel progetto. Il prossimo 22 gennaio saranno consegnate anche le aree per l'inizio dei lavori di ristrutturazione della Capitaneria di porto. «Un intervento atteso da anni - commenta Pais - che permetterà adeguare la struttura e le aree di lavoro nel più importante scalo del Nord Ovest sardo. Le opere per un iniziale importo di 300mila euro avranno pronto avvio e si concluderanno nell'arco dei prossimi mesi. Un segno concreto dell'attenzione da parte del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, che sull'argomento era stato interessato dal consigliere regionale leghista Ignazio Manca e che ha avuto riscontro». (g.m.).



## Navi sempre più care, trasporto merci in crisi «Costi insostenibili»

*Aumenti fino al 20% sui biglietti a causa di una nuova tassa europea*

L'ultima trovata si chiama Ets, acronimo di emission trading sistem, ed è una tassa pensata dall'Ue per ridurre la produzione di Co2 e altri gas inquinanti, secondo il principio del «chi più inquina più paga». Sarebbe anche una buona notizia – soprattutto per l'ambiente –, se non fosse che di fatto la nuova imposta europea si è trasformata nell'ennesimo aumento per i biglietti del trasporto marittimo. In particolare quelli delle merci. Lo scenario Camion e tir dal primo gennaio pagano circa il 20% in più rispetto a un mese fa. E dire che nel corso del 2023 le aziende di logistica avevano già dovuto affrontare un'altra ondata di rincari. Le compagnie hanno comunicato nelle scorse settimane un ritocco ai listini tra i 6 e i 7 euro «a metro lineare», che per un autoarticolato significa un aumento di circa 90 euro a viaggio. Se prima un biglietto Olbia-Livorno costava 450 euro, ora il conto sale a 540. Ma a seconda della tratta e del mezzo si può arrivare a 1300 euro. Le voci «Molti dei nostri clienti non riescono più a sostenere i costi delle spedizioni, le aziende che esportano i propri prodotti nella

Penisola e verso altre destinazioni non sono più competitive perché la concorrenza riesce a garantire prezzi inferiori», racconta Mario Manconi, alla guida di un'impresa di trasporti con sede a Bolotana. L'Ets è solo l'ultima gradino di una scala infinita di rincari: «Già nel corso del 2023 le tariffe sono quasi raddoppiate. La tassa europea ha dato il colpo di grazia. Le compagnie hanno scaricato la nuova imposta sulle aziende di logistica, che a loro volta hanno dovuto aumentare le proprie tariffe». Le conseguenze Il risultato è che tutto costa di più. I rincari non si vedono solo nei conti delle imprese del settore, ma pure sugli scaffali dei supermercati, visto che nell'Isola le importazioni rappresentano circa il 60% della bilancia commerciale. Contro l'Ets si sono già espresse le compagnie navali. «La nuova ipertassazione andrà a gravare sugli armatori che poi dovranno a loro volta farla ricadere sui cittadini italiani e sulle imprese che utilizzeranno le vie del mare», ha detto il presidente di Alis Guido Grimaldi, che ha parlato anche di una «una distorsione della concorrenza». L'Aitras, il sindacato degli autotrasportatori ha pronosticato un «impatto insostenibile» della tassa che a livello nazionale è destinata a «far tornare i tir in strada», ingolfando le autostrade e svuotando le tratte marittime. Certo, il discorso non vale per la Sardegna che può contare solo sui traghetti per importare o esportare i prodotti necessari alla vita di tutti i giorni. La proposta «Serve una continuità territoriale anche per le merci», avverte Nicola Fabbri, amministratore del gruppo Tirso, «negli ultimi tempi si avverte ancora di più l'effetto negativo dell'oligopolio armatoriale. L'aumento delle tariffe per i collegamenti marittimi è generalizzato. Tante aziende, soprattutto le più piccole, stanno riflettendo sulla possibilità di rinunciare al trasporto merci nell'Isola». Le società di logistica guardano a quello che succede nel resto del Mediterraneo: «Abbiamo esempi concreti di sostegno ai costi del trasporto nelle altre isole europee», ricorda Mario Manconi, «possiamo citare la Francia che sostiene l'abbattimento delle tariffe sul trasporto merci marittimo della Corsica e la Spagna che sostiene il settore nelle isole Baleari. E noi?».

Michele Ruffi



## Trasporto merci, Sardegna esclusa dagli incentivi statali

*Deidda (Fdl): trattative con l'Ue per abbattere i costi dei traghetti*

Incentivi e contributi per tutti: nell'elenco del ministero delle Infrastrutture ci sono Friuli, Veneto, Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Puglia. E pure la Sicilia. A disposizione ci sono oltre 21 milioni di euro per abbattere i costi del trasporto merci, cresciuti nell'ultimo anno come non mai. Peccato che nel decreto "Sea Modal Shift" varato due mesi fa per sostituire il regime di aiuti "Mare bonus", non ci siano le rotte sarde. Escluse da un possibile alleggerimento delle tariffe. Il sistema Altro che compensazione degli svantaggi dell'insularità: questa volta è proprio la condizione di isola – dunque non collegata con le altre regioni da una rete stradale – a determinare l'estromissione. Perché l'obiettivo del provvedimento del Governo è quello di «decongestionare la rete viaria e ridurre l'impatto del trasporto di merci su gomma». Su cui

evidentemente incidono gli autotrasportatori siciliani – ai quali basta attraversare lo Stretto di Messina per accedere alle autostrade della Penisola – ma non quelli sardi. E infatti se si guarda la lista pubblicata sulla Gazzetta ufficiale ci sono i collegamenti Palermo-Civitavecchia, Catania-Salerno e Catania-Genova, tanto per citarne alcuni, ma nessuna linea con base in Sardegna. Le voci «Per un ragionamento a dir poco balzano il Governo non riconosce nessun contributo o incentivo alla nostra isola, dove si è costretti a movimentare le merci quasi esclusivamente via mare», dice il segretario regionale della Filt Cgil Arnaldo Boeddu. «Le imprese di altre regioni d'Italia, compresa la Sicilia, potranno godere dei contributi poiché potrebbero decidere di trasportare le merci via strada. Le imprese sarde», conclude il sindacalista, «non potendo scegliere modalità di trasporto più economiche ma più inquinanti e gravose sotto l'aspetto ambientale e di congestione delle reti stradali, non potranno accedere a questo non trascurabile contributo». I fondi dimenticati Non è certo una questione di soldi. Anche perché proprio il ministero delle Infrastrutture ha a disposizione un tesoretto milionario. Quello accumulato grazie ai fondi risparmiati con il nuovo assetto della continuità territoriale marittima. Fino a pochi anni fa Tirrenia incassava 72 milioni di euro all'anno, di cui 49,5 solo per garantire le tratte sarde. Dopo la scadenza del contratto lo Stato ha scelto di cambiare tattica, frazionando le gare d'appalto. Le spese si sono ridotte a circa 19 milioni di euro all'anno. Oltre 30 in meno rispetto a quanto costava il sistema Tirrenia. La nuova tassa I soldi risparmiati però sono rimasti a Roma e non sono stati reinvestiti per migliorare i collegamenti della Sardegna. Dove si è abbattuta come un uragano l'ultima tassa ideata dall'Ue, l'Ets: un'imposta per ridurre la produzione di Co2 e altri gas, secondo il principio del «chi più inquina più paga». Il provvedimento però si è trasformato nell'ennesimo aumento per i biglietti del trasporto marittimo. «Mi spiace che dobbiamo affrontare anche gli effetti di questo nuovo balzello», dice Salvatore Deidda, deputato di Fdl e presidente della Commissione Trasporti alla Camera, «ma stiamo intervenendo prontamente per scongiurare ulteriori aumenti». Sul tavolo c'è una norma che assicura la destinazione di una parte degli incassi di questa tassa alla «decarbonizzazione del settore marittimo italiano». Questa azione «favorirà il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti e delle infrastrutture incentivando l'utilizzo di carburanti sostenibili alternativi». Nel frattempo, spiega Deidda, «siamo in contatto sia con gli armatori sia con le associazioni datoriali per chiedere all'Europa misure utili per abbattimento dei costi e per inserire la Sardegna nelle misure previste per le isole ultraperiferiche». Michele Ruffi



## **Tir si rovescia all'ingresso del Porto canale: illeso l'autista**

Un Tir è uscito fuori strada, ribaltandosi, ieri mattina poco dopo le 7 all'ingresso del Porto canale. Non ci sono stati feriti. Sul posto, per i rilievi, è intervenuta la Polizia municipale che redigerà un rapporto dettagliato. Il Tir coinvolto trasportava alcuni container del gruppo Grendi ed era diretto nel porto industriale. Da chiarire le cause dell'incidente. Tra le ipotesi, tutte da verificare, quelle di un colpo di sonno dell'autista o di una sterzata improvvisa per evitare un'auto. Oppure potrebbe esserci stato un animale che avrebbero invaso la corsia. Certo è che la strada in quel punto è stretta e basta poco per finire nella cunetta. Secondo una prima ricostruzione il mezzo non viaggiava a velocità sostenuta e, dunque, non sarebbe quella la causa del ribaltamento. All'ora dell'incidente era ancora buio. Ciò che conta è che il conducente non si sia fatto male e che abbia potuto collaborare con le forze dell'ordine per la ricostruzione del sinistro. Nonostante i rilievi, non ci sono stati particolari disagi per il traffico nella zona.



## Porti. Ok al piano triennale di gestione

*Approvato dall'Autorità di sistema: protagoniste le politiche green*

Cagliari Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale. Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'organismo di partenariato della risorsa mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti Pot - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi Pnrr e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano operativo triennale: fiducia, unitarietà, energia, long-Range (Fuel). Concetti che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su ecosostenibilità, lavoro, innovazione, condivisione, accessibilità (Elica). Per quanto riguarda la fiducia, obiettivo è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari ( customer satisfaction ) somministrati negli ultimi anni.



## **Nuove strategie e più traffico internazionale per i porti**

Approvato dal comitato di gestione il nuovo Piano operativo triennale 2024/2026 dei porti sardi e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu. L'occasione da sfruttare è quella dell'utilizzo dei fondi Pnrr. La sfida del triennio riguarda soprattutto l'energia con l'introduzione, in tutti i porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Un porto che punterà sul long range, la lunga distanza. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Il ruolo di Porto Torres? Nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'isola. Una strategia che sarà applicata anche agli altri scali. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico. Via anche all'iter che a febbraio porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Entriamo in un triennio cruciale. Ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie".



## **AdSP Mare di Sardegna: Approvati il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu**

Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all'Energia, le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next re-generation Ports"), come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range, concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con

conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Tutti elementi fondanti, questi, della stagione di pianificazione strategica (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) e di dettaglio (Piani Regolatori Portuali) che questa AdSP ha pronta in cantiere già a partire da questo anno. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".



## **Porti della Sardegna, approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026**

Prevista l'elettificazione delle banchine di tutti gli scali. Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026 che, tra gli interventi principali prevede l'introduzione in tutti i porti del sistema dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. «Rispetto ai precedenti - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - il Piano Operativo Triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato. Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatici del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta». In occasione della riunione odierna, inoltre, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari.

## Adsp - Approvati il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu

Dal POT il propellente per le sfide infrastrutturali, di nuova programmazione e pianificazione dei porti Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all'Energia, le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettrificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next rE-generation Ports)", come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range, concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per

nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Tutti elementi fondanti, questi, della stagione di pianificazione strategica (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) e di dettaglio (Piani Regolatori Portuali) che questa AdSP ha pronta in cantiere già a partire da questo anno. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".

### **Porti della Sardegna, approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026**

Nella stessa seduta, il comitato di gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu Il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il nuovo Piano Operativo Triennale 2024-2026 , previa consultazione con l'organismo di partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi Pnrr e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.) . Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia , obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà , invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all' Energia , le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettrificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next rE-generation Ports)", come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range , concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il

quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Nella stessa seduta, il comitato di gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu . In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari.

## I porti della Sardegna pianificano il futuro

CAGLIARI Il nuovo Piano Operativo Triennale 2024-2026 dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, promette attenzione alla gestione operativa ordinaria, e strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale. Il documento, di rilevanza strategica arriva a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente portuale e, in continuità con i due precedenti POT, l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020, traghetta l'AdSp verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, con la spesa dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp. Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita. F.U.E.L.: i quattro punti del Piano Operativo Triennale 2024-2026 Fiducia, unitarietà, energia, long-range (F.U.E.L.) sono i concetti che fanno da pilastro al Piano e che daranno la spinta all'azione di governance delineata e attuata nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, lavoro, innovazione, condivisione, accessibilità (E.L.I.C.A.). Fiducia: obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà: è il principio fondante, necessariamente ribadito e rafforzato nel POT, dell'AdSp del mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, dimensione regionale della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Energia: le sfide del triennio vedono l'Authority pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal Programma di azioni integrate Next re-generation Ports, come il Millepiedi a Porto Torres, il Light by Wind ad Arbatax, la Green Mobility per tutto il parco auto dell'AdSp, fino alla spinta per la creazione di Comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Long-range: concetto chiave che pone l'azione di governo dell'ente guidato da Massimo Deiana in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma

anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Si pensa anche in questo senso ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Su Siccu e Porto Canale di Cagliari Il Comitato di gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del Luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di Febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari.

## **Sistema portuale Sardegna, approvato piano 2024-2026: sfida su energia e rotte internazionali**

Approvato dal comitato di gestione il nuovo Piano operativo triennale 2024 - 2026 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna , e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu . La sfida del triennio riguarda soprattutto l'energia con l'introduzione, in tutti i porti del sistema, dell' elettrificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next rE-generation Ports)", come il "Millepiedi" a Porto Torres , il "Light by Wind" ad Arbatax , la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range , concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari , un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano , dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci ) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa , dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu . In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato", afferma Massimo Deiana , presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna che spiega: "Ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna. Relativamente a Su Siccu - conclude Deiana - considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria , confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".



## **AdSP del Mare di Sardegna: approvato il Piano Operativo Triennale 2024**

Gen 12, 2024 Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale. Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari ( customer satisfaction ) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà , invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all' Energia le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettrificazione delle banchine ( cold-ironing ) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next rE-generation Ports"), come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range , concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano , dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci ) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di

approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Tutti elementi fondanti, questi, della stagione di pianificazione strategica (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) e di dettaglio (Piani Regolatori Portuali) che questa AdSP ha pronta in cantiere già a partire da questo anno. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. " Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".

Gli attacchi nel Mar Rosso modificano i trasporti nel Mediterraneo

## Missili Houthi, rotte dimezzate

*Sotto la Sardegna passano 55 mila navi l'anno, ora il traffico crolla*

I nuovi venti di guerra rischiano di spazzare via anche la Sardegna dalle rotte commerciali navali. Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso alle navi che transitano in quel tratto di mare, circostanza che ha provocato ieri la risposta militare a suon di missili da parte di Stati Uniti e Gran Bretagna, non solo sta determinando una modifica delle rotte commerciali, ma rischia di tagliare fuori alcune aree del Mediterraneo, tra cui la Sardegna, che invece rappresenta uno snodo importante nelle tratte che dal Canale di Suez vanno verso il Nord Europa, soprattutto per il bunkeraggio. Cosa è cambiato Gli attacchi dei ribelli Houthi che operano nello Yemen, appoggiati economicamente e militarmente dall'Iran, che fiancheggia queste milizie nella guerra civile che si combatte da una decina d'anni e ha provocato migliaia di morti, hanno già modificato le rotte commerciali negli ultimi mesi. Il tragitto più semplice per raggiungere il Nord Europa è quello che passa per il Mar Rosso, attraversa il Canale di Suez e, una volta nel Mediterraneo, si snoda verso lo Stretto di Gibilterra per poi risalire l'Atlantico. Secondo gli studi di Alessandro Giraud, economista ed esperto di geopolitica e materie prime, docente alla Grandes Écoles di Parigi, sentito dall'Ansa, di questi cambiamenti risentiranno non solo il petrolio, con il Brent balzato già a 80 dollari al barile, ma anche altri beni che arrivano da Oriente, come i Pc, il tessile e numerose materie prime. I dati forniti dal Kiel Institute for the World Economy, think tank economico, mettono in evidenza l'allungamento dei tempi di percorrenza dei container. Quelli trasportati attraverso il Mar Rosso sono crollati del 70% rispetto al traffico atteso. Secondo l'istituto, i 500.000 container registrati sulle rotte tradizionali a novembre sono diventati 200.000 in questo primo mese dell'anno. I tempi di navigazione, poi, per chi non attraversa il Mar Rosso (da dove passa il 12% del commercio mondiale) ma doppia il Capo di Buona Speranza, sono molto più lunghi: si va da un minimo di 12 fino a un mese intero in più di navigazione, perché si passa da 8.440 miglia partendo da Shanghai per il Mediterraneo alle 11.720 miglia per chi doppia il Capo di Buona Speranza con una media di 22 giorni in più. Tutto questo, spiega Giraud, comporta maggiori consumi di energia, più costi di assicurazione e tempi di "immobilizzazione" più lunghi per equipaggi e navi. I noli di un container standard da 40 piedi, osserva il docente, sono passati da 3.000 dollari a unità a 6.000 nel giro di pochi mesi. Il nolo di una nave costa mediamente un milione in più, ma è sempre meno di quello che si pagherebbe con il sequestro della nave e il pagamento del riscatto ai ribelli per riottenere il mezzo nel Mar Rosso. Quindi le compagnie non rischiano e allungano il tragitto. L'isola La Sardegna si trova nella rotta che da Suez va verso Gibilterra dove transitano annualmente circa 55.000 navi merci, dirette soprattutto nel Nord Europa (Rotterdam, Anversa). Con il calo dei transiti nel Mar Rosso e nel Canale di Suez, l'isola viene tagliata fuori dalle navi che risalgono le coste occidentali dell'Africa e poi quelle dell'Europa, fino a raggiungere i porti del Nord, senza entrare nel Mediterraneo. Questo significa perdere tante opportunità soprattutto per il bunkeraggio, visto che molte navi fanno rifornimento in Sardegna ma anche in Spagna (anche se il Paese iberico recupera nell'Atlantico il traffico perso mentre l'Italia e la Sardegna non hanno questa opportunità).

Giuseppe Deiana RIPRODUZIONE RISERVATA



## Proteste dei 156 diportisti del Turismar per il mancato rinnovo del contratto

*Tortoli il presidente dell'Adsp assicura: «Ormeggi sicuri fino a settembre»*

Tortoli I 156 diportisti e titolari di società che noleggiano gommoni che a dicembre hanno ricevuto la notifica per il mancato rinnovo di contratto per le loro imbarcazioni per il 2024 per la chiusura di parte del porto turistico Turismar, chiedono che la situazione resti congelata al 2023. Lo hanno fatto in un incontro tenuto ieri in municipio con il sindaco Marcello Ladu, he si è detto disponibile ad andare in delegazione con loro dal presidente dell'Adsp del mare di Sardegna, Massimo Deiana. E ha spiegato che lo stesso Deiana ha annunciato che fino a settembre la situazione non cambierà e che per le società di noleggio gommoni vi è la possibilità di creare ormeggi nel molo di levante, fronte "La Rosa dei venti". Ma il comandante Rino Musella, grande esperto, ha spiegato che se questo dovesse avvenire, le navi traghetto non riuscirebbero a entrare e ormeggiarsi. Per l'avvocata Diana Barrui, è un dramma quello che stanno vivendo circa 150 diportisti e 16 società che noleggiano gommoni, che hanno ricevuto una lettera dal Marina Turismar, spiegando che, a causa della nuova concessione di un vasto specchio acqueo alla Saipem, il stesso porto turistico verrà ridimensionato, e perderà oltre 140 posti barca. Barrui ha detto che spazi acquei disponibili, così come nei cantieri nautici della zona, non ce ne sono. Il pensionato romano Luciano Rastelli, che viene ad Arbatax da 20 anni e da 5 vi vive, ha rimarcato che il problema riguarda non solo la Turismar, ma tutto il porto. Sergio Vacca (Helios Turismo) ha proposto la realizzazione di un porticciolo fra la banchina di ponente e la spiaggia della cartiera. Mentre Enzo Tosciri, ha chiesto come mai, dopo 50 anni che Saipem ha operato realizzando anche gigantesche piattaforme (vedi Sabrata) ora ha chiesto e avuto una nuova concessione che crea problemi al diporto.

**LA NUOVA SARDEGNA** - 13 gennaio 2024 - 98

**OGLIASTRA • BARONIA**

Tra i progetti previsti la pista ciclabile che collega il paese con la costa

### Torpè 2 milioni di fondi regionali per interventi infrastrutturali

Il sindaco ha annunciato che il paese torpese ha ottenuto 2 milioni di euro di fondi regionali per interventi infrastrutturali. I progetti previsti includono la pista ciclabile che collega il paese con la costa, la ristrutturazione del centro storico e la creazione di nuovi spazi pubblici.

**Tertenia guardie mediche attive in sette centri del territorio**

Il servizio verrà garantito dalla 30 di venerdì fino alle 8 di lunedì

**Calce-china per fango intrattenuto dalla S.P.R. Il sindaco: «Lavorare è ancora prioritario»**

Il sindaco di Calce-china ha annunciato che il paese ha ottenuto una concessione per il fango intrattenuto dalla S.P.R. Il sindaco ha sottolineato che il lavoro è ancora prioritario e che il paese ha ottenuto una concessione per il fango intrattenuto dalla S.P.R.

**Proteste dei 156 diportisti del Turismar per il mancato rinnovo del contratto**

Tortoli il presidente dell'Adsp assicura: «Ormeggi sicuri fino a settembre»

### Diptoristi e operatori: «Stagione da salvare»

Mantenere lo status quo al porticciolo di Arbatax. Almeno fino al 30 settembre, per permettere agli operatori turistici di lavorare. In sintesi è questo che è stato chiesto al sindaco Marcello Ladu ieri mattina all'incontro in Comune sulla questione del Marina di Arbatax. Tra i centocinquanta e duecento posti non sono più disponibili dopo la concessione da parte dell'Autorità di sistema del mare di Sardegna alla Saipem di parte delle aree del porticciolo. Dal 1 gennaio in tanti avrebbero dovuto lasciare il posto, ma non sanno dove ormeggiare le loro barche. «Ci sono diportisti ma anche tanti operatori commerciali – ha detto Sergio Vacca, comandante della motonave Elios Quinto - La stagione per noi comincia tra due mesi, centinaia di addetti e le rispettive famiglie aspettano l'estate per portare il pane a casa. La preoccupazione è tanta, non sappiamo quello che ci aspetta». Queste le parole rivolte a Ladu che ha ascoltato la delegazione di diportisti e operatori, circa una cinquantina, nella sala riunione al secondo piano del Municipio. «Chiediamo che il sindaco faccia da mediatore, da portavoce con l'Autorità». Ladu ha ascoltato le varie problematiche emerse: «Vi chiedo di fare sintesi, definire le priorità e con una piccola delegazione di voi fisseremo un incontro con il presidente dell'autorità Massimo Deiana. Ma chiedere una proroga è comunque una soluzione tampone, il problema si ripresenterà. L'avvocata Diana Barrui, che al porticciolo ha un sedici metri, osserva: «Chiediamo di mantenere lo status quo almeno fino al 30 settembre per permetterci di organizzarci». Federica Melis



## Porto, infopoint e assistenza assegnati a due società olbiesi

*Servizi all'Isola Bianca L'Autorità di sistema ha definito una delle tre gare Sps e Fast srl gestiranno per i prossimi quattro anni anche il deposito bagagli*

i Giandomenico MeleOlbia La rivoluzione della gestione dei servizi portuali dell'Isola Bianca di Olbia incastra il primo pezzo del mosaico. L'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, dopo l'addio alla Sinergest e lo spaccettamento dei servizi, dopo varie proroghe ha assegnato per quattro anni il lotto 3 (servizio informazioni, deposito bagagli e assistenza a favore dei passeggeri in arrivo e partenza al porto di Olbia) alla Sps (Sviluppo Performance e Strategie) insieme alla Fast Srl, società entrambe di Olbia, già assegnatarie del servizio in proroga negli anni scorsi. Resta da assegnare il lotto 1 (accoglimento, ricezione, smistamento e instradamento dei veicoli che transitano, sia in arrivo che in partenza dalle navi) prorogato fino a fine gennaio alla Italservizi 2007, per una cifra di 300mila euro. Prorogato alla stessa data anche il lotto 2 (bus navetta all'Isola Bianca per i passeggeri in arrivo e partenza), assegnato alla Sun Lines Elite Service per 52mila euro. Le procedure di gara per il rinnovo del servizio, avviate il 29 marzo, sono in corso. Il nuovo appalto L'Autorità di sistema portuale sarda lo scorso 5 giugno aveva aperto a Olbia le buste per l'aggiudicazione dei servizi al porto Isola Bianca, la gara d'appalto per l'affidamento dei servizi ai passeggeri, una procedura aperta che, in linea con i servizi attualmente svolti, consentirà di assicurare la piena operatività dello scalo che nel 2023 è risultato primo in Italia per numero di passeggeri, sfondando quota 3 milioni. Una procedura attesa, dopo le varie proroghe tecniche dei servizi, per alcune novità. Tra queste la durata del contratto, che sarà di 4 anni, uno in più rispetto al passato, con opzione di prosecuzione fino a ulteriori 12 mesi. Scelta mirata a incentivare le società aggiudicatrici a investire di più sulla qualità dei servizi offerti. Sostanziali le differenze rispetto al precedente bando anche per il valore complessivo dell'appalto: circa 13 milioni e 790mila euro. Conferma per i tre lotti oggetto di gara: il primo, per un importo a base d'asta di circa 8 milioni e 800mila euro, è riferito all'accoglimento, ricezione, smistamento e instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza, la cui proroga tecnica è stata concessa fino al 27 luglio. Rispetto al servizio in scadenza, che riguarda il solo porto di Olbia, sarà esteso anche allo scalo di Golfo Aranci, con l'obiettivo di sfruttare efficacemente l'area delle ex Ferrovie dello Stato e impedire, così, la congestione della viabilità urbana. Il secondo lotto, limitato alla Isola Bianca, riguarda il servizio navetta stazione marittima-nave e viceversa, con un importo di circa 3 milioni e 400mila euro. Il terzo lotto, unico al momento aggiudicato per 4 anni, riguarda infopoint, deposito bagagli, con assistenza ai passeggeri in imbarco e sbarco, per un valore di circa un milione e 620 mila euro. I criteri di aggiudicazione puntano a premiare qualità e organizzazione del servizio, con particolare riferimento alle innovazioni, come nuovi pannelli per l'infomobilità, applicativi smart e altre applicazioni tecnologiche.



### Dal Ministero dei Trasporti 600 mila euro per il completamento del terminal crociere

Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha stanziato 600mila euro per il completamento del terminal crociere. A darne notizia è stato il presidente del consiglio regionale e coordinatore regionale della Lega, Michele Pais, che indica anche le date relative alla procedura di completamento dell'incompiuta più datata presente all'interno del porto commerciale. «Entro marzo sarà completata la fase di progettazione esecutiva - assicura Pais - e a giugno è programmata la gara d'appalto: il termine dei lavori è previsto per gennaio dell'anno prossimo. Il ministro Matteo Salvini continua a mostrare grande attenzione per la Sardegna, destinando ingenti risorse su infrastrutture strategiche come il porto di Porto Torres, un accesso cruciale per il nord ovest della Sardegna in termini di trasporto merci, traffico passeggeri e connessioni intermodali sostenibili. La prossima mossa, ora, sarà lo sblocco dei lavori per realizzare l'antemurale a protezione dello scalo marittimo». Un plauso al finanziamento ministeriale arriva anche da Ignazio Manca, consigliere regionale della Lega: «Nei giorni scorsi la notizia dei denari per la ristrutturazione della Capitaneria di porto di Porto Torres, ora il completamento del terminal crociere. Questi due finanziamenti rappresentano le prove dell'attenzione allo scalo marittimo più importante del nord mai riscontrate nel passato da parte del Governo. In un anno il ministro Salvini è intervenuto su due incompiute con azioni concrete». (g.m.)



## Crociere, finanziati i lavori nel terminal

Il ministero delle Infrastrutture ha stanziato 600mila euro per il completamento del terminal crociere di Porto Torres. Entro marzo sarà completata la fase di progettazione esecutiva, a giugno è programmata la gara d'appalto. Il termine dei lavori è previsto per gennaio dell'anno prossimo e ridisegnerà «un accesso cruciale per il nord ovest della Sardegna, in termini di trasporto merci, traffico passeggeri e connessioni intermodali sostenibili», dice il presidente del Consiglio regionale e coordinatore della Lega nell'Isola Michele Pais, che ora chiede «lo sblocco della banchina antemurale». Il consigliere regionale Ignazion Manca aggiunge: «La ristrutturazione della Capitaneria di porto di Porto Torres e ora il completamento del terminal crociere rappresentano le prove dell'attenzione allo scalo marittimo più importante del nord mai riscontrate nel passato da parte del Governo. In un solo anno il Ministro Matteo Salvini è intervenuto su due incompiute con azioni concrete».



## Migranti di nuovo in fuga, crescono i tentativi sventati

*Quattro algerini bloccati in un mese dalla polizia di frontiera*

Olbia Tentativi di imbarchi clandestini al porto di Olbia: il fenomeno riesplode. Dalla fine del 2023 sono stati diversi gli stranieri, soprattutto algerini, che hanno cercato una via di fuga dalla Sardegna. E tutti continuano ad agire sempre nello stesso modo. Saltano le recinzioni (quando ci riescono) e si sistemano sotto i pianali dei camion. L'ultimo giorno dell'anno ci hanno provato in due: si sono aggrappati sotto un tir, con la speranza di riuscire a salire sul traghetto. Ma prima ancora che il mezzo pesante si avvicinasse alla rampa di accesso, sono stati bloccati dal personale di sicurezza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. E così è intervenuta la polizia di frontiera che ha identificato i due giovani e avviato le procedure per il loro allontanamento. Altri due sono stati acciuffati dall'inizio di questo mese e tre in tutto sono stati denunciati. Difficile, per loro, riuscire a lasciare l'isola. I controlli della polizia di frontiera aeromarittima guidata dal dirigente

Christian Puddu sono infatti stati intensificati anche in questo periodo e proseguiranno a ritmo serrato. Gli immigrati clandestini arrivano tutti dal sud della Sardegna. Partono soprattutto dall'Algeria con barchette piccole (a bordo si sistemano in quattro, al massimo in cinque) per riuscire a passare inosservati. Una volta a terra, cominciano il lungo viaggio verso nord. Spesso camminano per giorni, con qualche sosta, e poi una volta a Olbia non cambiano strategia. Scelgono grossi camion, si nascondono sotto e rischiano la vita. Gli altri controlli In questi ultimi mesi (dallo scorso ottobre) la polizia di frontiera ha identificato molte più persone rispetto gli anni scorsi (circa 2300) e controllato 800 veicoli. Sì, perché le pattuglie operano anche al contrario: non solo al porto di Olbia, ma pure a Livorno, Piombino e Civitavecchia per evitare che arrivino qui i clandestini immigrati o per impedire che sbarchino carichi di droga. L'attività di vigilanza è stata incrementata anche negli spazi aperti del porto, dove sostano i rimorchi. E infatti i furti e gli atti vandalici che venivano segnalati con frequenza sono diminuiti e netto è stato il calo delle denunce. Peste suina Un'assistenza continua viene anche garantita dalla polizia di frontiera, dalla guardia di finanza e dal personale di sicurezza del porto durante i controlli della Asl con i cani molecolari (che appartengono a un'associazione di volontari) per individuare la presenza di carni contaminate dalla peste suina. Un servizio, questo, avviato da novembre. La polizia di frontiera si è dovuta occupare, lo scorso dicembre, anche della morte di un marittimo che viaggiava sulla Sardinia Ferries: la tragedia era avvenuta la vigilia di Natale a bordo della nave diretta a Golfo Aranci ma poi dirottata al porto di Olbia per maltempo. L'uomo, un cinquantenne, era stato colpito da infarto e a nulla erano serviti i tentativi per rianimarlo. Infine, sempre in collaborazione con le guardie della Security, la polizia di frontiera attua costantemente al porto dell'Isola Bianca i controlli di sicurezza per prevenire gli atti terroristici.



Il focus. Quasi pronti per l'apertura i tre chioschi sulla passeggiata e il ristorante del Parco Nervi

## Su Siccu, un rilancio a metà

*In arrivo da via Roma le barche per i charter. La "Campiello" sarà demolita*

Una banchina dedicata ai charter, i tre chioschi che presto riapriranno e, finalmente, il relitto della Gennaro Cantiello che sarà demolito. Grandi novità per il lungomare di Su Siccu, già interessato dai lavori per il rifacimento della passeggiata che costeggia la Marina Militare e il liceo Alberti. Non solo, presto potrebbe entrare in funzione il locale all'interno del parco Nervi e completati i lavori del "ponte dei sospiri", il cavalcavia ciclopedonale che unirà Su Siccu (parco del Nervi) e Sant'Elia unendo le due sponde del canale di Terramaini. Di necessità virtù la grande rivoluzione riguarda i charter nautici che presto dovranno lasciare il porto di via Roma a causa dei lavori che coinvolgeranno anche la vecchia stazione marittima. Nelle intenzioni del presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana, le barche sarebbero dovute traslocare nel "pennello di Bonaria", dove sarebbe dovuta sorgere una nuova marineria. Una parte sarebbe andata alla marina da diporto, l'altra parte, invece, sarebbe dovuta essere dedicata agli operatori del charter

nautico, che ora, appunto, stanno in via Roma o sparsi in varie parti. Poi la sorpresa. «In quel punto il vento da nordovest soffia impetuoso e ci siamo resi conto che ci sarebbe stato bisogno di un pennello frangionde che avrebbe avuto necessità di cassoni in cemento per almeno 120 metri. Stavamo per bandire la gara quando abbiamo fatto alcuni saggi per la realizzazione di un cavidotto per i sottoservizi – acqua, energia elettrica e fibra ottica – quando ci siamo resi conto che il pennello di Bonaria era gravemente danneggiato». Ripararlo non è affatto una questione semplice. «Per metterlo in sicurezza dobbiamo realizzare un muro a mare distante circa 80 centimetri dal molo», precisa Deiana. «Un lavoro da almeno 6 milioni di euro». La nuova banchina I tempi per la sistemazione del pennello di Bonaria, tra la preparazione della gara e l'esecuzione dei lavori, si annunciano decisamente lunghi che tempo. «Abbiamo l'urgenza di spostare le barche da via Roma e abbiamo trovato una soluzione: ormeggiarli nell'ultimo pontile di Su Siccu, tra la Canottieri Ichnusa e il relitto della Gennaro Cantiello». Un'operazione già in corso. «Le vecchie concessioni sono scadute, le nuove saranno affidate nella nuova postazione, una propaggine del molo Sant'Elmo in grado di ospitare almeno 80 imbarcazioni charter, con equipaggio che possono essere noleggiate per turismo», aggiunge il presidente dell'Autorità portuale. «In questi giorni firmerò l'ordinanza sulla nuova destinazione d'uso». Il relitto Deiana, visti i precedenti, non si sbilancia, ma presto anche quel che resta della nave Gennaro Cantiello, ormai semi affondata e che deturpa il waterfront, potrebbe avere le ore contate. «Stiamo lavorando in stretta collaborazione con la Capitaneria di Porto per eliminare quella nave che un tempo trasportava i detenuti dell'Asinara e poi trasformata in ristorante galleggiante. I tempi per l'acquisizione del relitto da parte dello Stato sono maturi», dice Deiana. «Immediatamente dopo si potrà procedere alla rimozione e allo smaltimento». I locali I tre chioschi sul lungomare sulla passeggiata sono ancora chiusi. «Noi abbiamo già affidato le concessioni, due, compreso quello della nautica da diporto, dovrebbero essere pronti ad aprire», precisa l'Authority. «Per il terzo è in corso la conferenza dei servizi per il rilascio delle autorizzazioni amministrative». Brutto spettacolo anche la recinzione che delimita lo spazio del ristorante Niu, al Parco Nervi. «Dovrebbe aver ottenuto tutti i permessi e – conclude Deiana – dovrebbe aprire entro il mese». Andrea Artizzu



# Grendi chiede altro spazio a Cagliari

Il gruppo genovese ha formulato un'istanza per ottenere un'estensione e una razionalizzazione delle concessioni demaniali di cui dispone nello scalo sardo

Il gruppo Grendi vuole estendere la sua presenza come terminalista nel porto di Cagliari – dove opera tramite [la controllata Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.r.l. \(MITO\)](#) – e chiede all'autorità ulteriori spazi da integrare a quelli già gestiti in concessione (almeno fino al 2030).

L'azienda della famiglia Grendi ha infatti formulato un'istanza di accorpamento delle attuali concessioni e di ampliamento delle stesse, “al fine di consentire una maggiore efficienza operativa, un uso ottimale delle risorse nonché un migliore coordinamento delle attività” si legge nel documento pubblicato lo scorso 4 gennaio (anche se l'istanza è stata inviata il 3 luglio e integrata il 9 ottobre 2023) [nell'Albo Pretorio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna](#).

Attualmente, il gruppo genovese è titolare di 3 diverse concessioni demaniali marittime ex art. 18 della legge 84/94 nel porto canale di Cagliari, concernenti un tratto di banchina e retrostanti superfici scoperte lo svolgimento di operazioni portuali ex art. 16: la prima riguarda un'area scoperta di mq. 35.016; la seconda (concessione suppletiva) è relativa a circa 185 metri lineari di banchina e alla retrostante superficie pavimentata di mq. 17.601,69; la terza è relativa ad un'area scoperta di mq. 25.000. Tutte sono state prorogate negli anni scorsi e attualmente hanno scadenza fissata il 5 agosto 2030.

Con l'istanza, Grendi ha chiesto di ampliare l'ultimo dei tre titoli concessori (quello da 25.000 mq) di ulteriori 7.202,76 mq di area scoperta e di accorpare, in un unico atto, questa e le altre due concessioni detenute nello scalo sardo: quella relativa ai mq. 35.016 di piazzale e quella riguardante i 185 metri di banchine affacciata



sul porto canale e i mq. 17.601,69 di retrostante superficie pavimentata. In questo secondo caso, Grendi conferma anche la richiesta – già avanzata all'ente a inizio 2023 – di annettere al titolo (che, come detto,

a questo punto dovrebbe diventare unico) anche altri 9.385 mq di spazi, per poter far fronte [al previsto incremento dei traffici del terminal MITO](#).

**F.B.**

## Traffici sostanzialmente stabili per Grendi nel 2023

I traffici del terminal sardo di Grendi si sono dimostrati sostanzialmente stabili nell'ultimo anno, registrando solo una leggera contrazione rispetto al 2022. Secondo i dati di consuntivo forniti dal gruppo genovese a Ship2Shore, il MITO ha infatti movimentato 49.685 TEUs nel 2023, valore inferiore – anche se non di molto – ai 58.652 TEUs dell'anno precedente. E ciò in ragione di un numero complessivo di toccate scese da 64 a 56. Per quanto riguarda invece il traffico di rotabili e container movimentato

attraverso la propria linea marittima, Grendi archivia un anno 'di tenuta' rispetto a quello precedente: da Marina di Carrara il gruppo ha spedito in Sardegna 190.760 TEUs equivalenti (89.095 TEUs e 47.764 unità rotabili), ovvero 3.124.148 tonnellate di merce, rispetto ai 191.510 TEUs equivalenti (3.173.488 tonnellate) del 2022. Sul totale, 36.244 TEUs equivalenti (593.588 tonnellate) sono sbarcati a Olbia e 154.516 TEUs equivalenti (2.530.559 tonnellate) a Cagliari.

# Sul mercato eolico sardo 'soffia' un vento di discordia

**Green Port Italy, neonata società controllata da un'agenzia marittima pugliese, ha ottenuto l'ok dall'AdSP sarda per movimentare pale eoliche ad Arbatax. Ma l'Isola si mobilita per fermare quella che ritiene essere "un'invasione"**

**di Francesco Nittolo**

Anche se geograficamente la frase, in prima battuta, appaia piuttosto surreale, il porto di Arbatax e quello di Manfredonia sono più vicini di quanto si possa pensare.

Eh sì perché l'importante distanza chilometrica può essere 'colmata' - almeno dal punto di vista commerciale - se uno stakeholder portuale decide di investire (o almeno di provarci) in uno scalo piuttosto lontano dalla propria sede naturale. È il caso dell'agenzia marittima e casa di spedizioni A. Galli & Figlio, fondata nel 1906, dal cavalier Antonio Galli e oggi giunta alla sua quinta generazione, guidata da Mariagrazia Galli e Vincenzo Prencipe.

La società, con sede principale a Manfredonia (Foggia), nasce con l'obiettivo di servire i traffici commerciali tra il nord della Puglia, il Molise, l'Abruzzo e i principali centri del Mediterraneo.

E proprio le acque di quel mare bagnano la Sardegna, che è interessata dall'azione della società pugliese che ha, di fatto, costituito una società ad hoc (la Green Port Italy Srl) per ottenere "l'autorizzazione per lo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi", all'interno dello scalo di Arbatax.

La situazione che si è venuta a creare poggia su un iter lungo, complicato e anche su un obiettivo estremamente contestato, visto che il quotidiano *L'Unione Sarda* ha tuonato in questi giorni contro l'operazione che - fuori dal linguaggio burocratico delle disposizioni ufficiali - mira a movimentare pale eoliche nel porto ogliastrino, ma che dai sardi viene vissuta come una

vera e propria 'invasione'.

"Hanno scelto il porto più appartato, quasi ci fosse qualcosa da nascondere. Per lo sbarco 'militare' in terra sarda hanno cercato in ogni modo di evitare il clamore del grande scalo portuale. Quella di Arbatax era, nelle strategie dei 'signori del vento', la banchina prediletta per tentare di far passare inosservato il piano di sbarco nell'isola predestinata. Ci hanno tentato in tutti i modi, con domande prive di documenti e certificazioni, con gru e mezzi inesistenti. Hanno scavalcato senza indugio ogni ostacolo, dal voto contrario di gran parte del partenariato territoriale, imprenditori e lavoratori, alla mancata presentazione nei tempi prestabiliti degli adempimenti obbligatori.

Ora, i signori di Manfredonia, Puglia estrema, ai confini con la terra del Gargano, sulla sponda adriatica dello Stivale, hanno ottenuto il via libera per la grande invasione eolica dell'Isola", si legge nel pezzo durissimo a firma di Mauro Pili, caporedattore del quotidiano sardo, ma in precedenza già presidente della Regione Sardegna (2001-2003) e parlamentare della Camera dei deputati tra le fila di Forza Italia (2006-2018).

Ci sarebbero parecchie carenze nelle domande certificate presentate da Green Port Italy Srl, sempre secondo quanto riporta *L'Unione Sarda*, ma alla fine di un iter tortuoso e controverso è arrivato comunque l'ok della port authority presieduta da Massimo Deiana con decreto n. 287 dell'11 settembre 2023.

"Più che una licenza portuale sembra la pretesa di una zona franca per leggi e obblighi, una sorta di camposanto del > 27



&gt; 26

diritto. Come se la Sardegna non potesse fare a meno di questa compagine eolico-pugliese, gli vengono, però, concessi gli ennesimi 10 giorni per integrare la documentazione. Alla fine, l'Autorità di Sistema Portuale, a fine anno, dà il via libera, nonostante l'atto finale non risulti ancora pubblicato nel sito ufficiale", scrive ancora Pili.

Cosa, fattivamente, la Green Port Italy Srl andrà a fare nel porto di Arbatax non è ancora chiaro, anche se per il quotidiano sardo l'obiettivo finale è acclarato e dichiarato, nonostante sussistano degli aloni di incertezza.

"L'affermazione contenuta nelle carte depositate nel dossier statale, finite nelle

'programma operativo' non solo non c'è prova documentata, ma appare davvero singolare che una società pugliese, capitale sociale versato appena 2.500 euro, ottenga la gestione dell'area portuale dichiarando la movimentazione di un importante numero di impianti eolici".

In Sardegna il 'business dell'eolico' sembra essersi sviluppato se non in maniera 'selvaggia', quantomeno senza regole certe e per capirlo è sufficiente avere un po' di confidenza con i motori di ricerca in rete che riportano parecchi risultati in merito, con prese di posizione di ogni genere: a partire dalla mobilitazione dei semplici cittadini sardi

è ricoperto da Vincenzo Prencipe, come detto alla guida dell'agenzia marittima e casa di spedizioni A. Galli & Figlio che, sostanzialmente, è la società che garantisce in relazione alle capacità finanziarie della neonata Green Port Italy Srl (tutti i dati relativi alla suddivisione delle quote sono reperibili presso la Camera di Commercio di Foggia), ma che - come indica l'informativa dell'AdSP - "non risulta avere rapporti di collegamento con la Società istante".

La sensazione netta, non occorre specificarlo, è che invece l'agenzia marittima A. Galli & Figlio abbia tutta l'intenzione di espandersi e lavorare nello scalo ogliastrino, per quanto come già riportato l'eolico (nella cui movimentazione la società di Manfredonia è un leader di mercato) in Sardegna non sia visto di buon occhio dall'opinione pubblica, che teme che i sardi siano costretti a pagare lo scotto di queste operazioni (vedendo il proprio territorio disseminato di pale eoliche), senza ricevere nessun guadagno in cambio, perché l'energia prodotta è praticamente sempre destinata ad altri territori.

In questo clima di incertezza *L'Unione Sarda*, infine, serve un altro affondo.

"L'unico dato certo di questo presunto giro di pale, per adesso, è solo una distesa di 'eliche' dismesse, rimaste per mesi accatastate nel porto di Arbatax. Risultavano di proprietà di una nota società petrolifera dedita ad infestare di pale eoliche l'Ogliastra più selvaggia. Dopo averle smontate, per sostituirle con delle nuove più potenti, le hanno lungamente 'dimenticate' sulla banchina".

La partita dunque sembra essersi chiusa con una vittoria di una società, quella pugliese, arrebbante e lanciata in un mercato sicuramente innovativo e redditizio (anche se non normato con estrema attenzione), ma con un territorio, quello della Sardegna che non ha ancora intenzione di arrendersi ed è pronto a tutto pur di difendere le proprie bellezze naturali e i propri diritti.

Come proseguirà questa storia non è dato di saperlo ma se, come recita un antico adagio, 'le parole se le porta via il vento', lo stesso non si può dire a proposito delle pale eoliche che una volta impiantate sono difficili da rimuovere e sembrano davvero poter girare velocissime, messe in azione da una veemente folata che sembra aver già seminato parecchia discordia.



nostre mani, è senza indugi: «L'impresa portuale Green Port Italy è in gara per la realizzazione di un progetto eolico off-shore (a mare) nel Golfo di Arbatax». Sarebbe bastata questa sorta di comunicazione per esigere dalla società un minimo di giustificazione, visto che non esiste un solo progetto di centrale eolica offshore destinato al Golfo di Arbatax, tantomeno può esserci in atto una gara per la sua realizzazione", si legge ancora sulle colonne del quotidiano sardo.

Green Port Italy Srl, inoltre, ha fatto sapere che: «a supporto delle capacità tecnico operativa ed organizzativa dell'istante si comunica che sono stati sottoscritti contratti per la movimentazione presso il porto di Arbatax di un importante numero di impianti eolici in parte già in sbarco».

*L'Unione Sarda* precisa dunque che "di questo ulteriore segmento del

(mediante innumerevoli iniziative), fino ad arrivare al sottosegretario alla Cultura dell'attuale Governo, Vittorio Sgarbi, che il 2 ottobre dell'anno appena concluso aveva sostenuto di voler invitare 60 sindaci, di altrettanti comuni dell'Isola, al ministero per potergli consentire di esprimersi contro l'eolico e a favore della preservazione del paesaggio regionale.

La Green Port Italy Srl, dal canto suo, si legge in una informativa dell'organismo di partenariato dell'AdSP del Mar di Sardegna risalente al 26 luglio del 2023, è una società con sede legale a Manfredonia (Foggia) costituita il 3 marzo dello stesso anno e con un capitale sociale di 10 mila euro che sono stati versati solo in parte (2.500 euro), mentre le quote risultano divise tra Viviana Prencipe, che detiene il 60% del capitale sociale e Antonio Francesco Prencipe che ha in mano il restante 40%. Il ruolo di amministratore unico

# MSC Crociere si prepara ad un nuovo record nel 2024

In Italia la compagnia movimerterà 4,2 milioni di passeggeri, con un incremento del 5% rispetto ai 4 milioni dello scorso anno

Chiuso con soddisfazione il 2023, MSC Crociere – terzo brand al mondo del settore – si prepara ad affrontare un nuovo anno che si preannuncia altrettanto positivo, soprattutto per quanto riguarda l'Italia, dove la compagnia del gruppo della famiglia Aponte registrerà un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri, che saliranno a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese.

“L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di MSC Crociere. Un paese nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro e dà lavoro a oltre 125.000 persone. In questo contesto, la leadership di MSC si esprime anche con gli investimenti [per la costruzione di sei navi Explora Journeys con Fincantieri](#) (quantificabili in circa 3,5 miliardi di euro) – che a loro volta hanno una significativa ricaduta sull'economia del Paese e sono in grado di assicurare migliaia di posti di lavoro sia nei cantieri che nell'indotto” ha affermato Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere durante la tradizionale conferenza stampa di inizio anno svoltasi Milano.

Nella stessa occasione, il Direttore Commerciale Luca Valentini ha presentato le novità della programmazione crocieristica 2024/2025, con particolare



Leonardo Massa

focus sugli itinerari nei Caraibi, Nord Europa, Medio Oriente e Mediterraneo.

“Abbiamo chiuso un 2023 che ha registrato, in Italia e non solo, numeri record. Nel 2024 abbiamo ulteriormente migliorato l'offerta dedicata al nostro Paese, con la possibilità di scegliere tra 16 navi in partenza da 14 scali in 10 diverse Regioni italiane. Quest'anno ci sarà poi un'altra importante novità per la

Divisione crociere del gruppo MSC, [con l'arrivo in Mediterraneo di Explora I](#). Il nostro obiettivo è garantire la più ampia scelta possibile di soluzioni di viaggio per un mercato che offre ancora tanti margini di crescita, ma che richiede il mantenimento di alti standard nei servizi offerti” ha aggiunto Massa.

Tra le principali novità nella programmazione di quest'anno da segnalare il ritorno di MSC Crociere nel porto di Cagliari, che si aggiunge così alla lunga lista di scali nazionali visitati dalle cruiseship della compagnia: Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Messina, Brindisi, La Spezia, Olbia, Livorno e Venezia (Marghera).

Per quanto riguarda la flotta che, dopo gli ultimi arrivi di MSC Euribia ed MSC Seascape, MSC accoglierà nel 2025 MSC World America, seconda nave dell'innovativa World Class e terza della compagnia alimentata a GNL. Per la propria stagione inaugurale, MSC World America avrà come homeport PortMiami, il nuovo terminal del gruppo MSC, che una volta completato sarà il più grande del Nord America.



# La Sardegna l'anno scorso ha raddoppiato le crociere

Il sistema dei porti di Cagliari-Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres-Oristano nel 2023 è valso un traffico di oltre 437 mila passeggeri. Il movimento complessivo dei ferry è di 5,3 milioni

I dati di traffico relativi al movimento extra merci arridono ai porti della Sardegna.

Relativamente ai traffici passeggeri, come dato globale il Sistema dei principali porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci, riporta un movimento complessivo di quasi 5,3 milioni (tra arrivi e partenze), per un incremento su base annua del 5,5%.

Passando alle crociere, trascinati dal boom di Cagliari (+128%) e dal buon risultato di Olbia (+25%), i sei porti che hanno registrato toccate di navi passeggeri – dai 2 scali effettuati ad Arbatax e Oristano (sebbene questo con navi molto grandi da oltre 3.600 passeggeri ciascuna) e i 3 a Golfo Aranci ai 46 di Olbia e ai 124 di Cagliari – nel



Traffico traghetti a Olbia

loro complesso hanno visto raddoppiare i volumi.

Nel 2022 erano stati 220.595 croceristi,

nel 2023 sono stati 437.486, di cui quasi l'80% fa capo al porto capoluogo regionale.



Valiant Lady (Virgin) a Cagliari

	2022	2023		2022	2023	
	<b>Croceristi</b>	<b>Croceristi</b>	<b>Diff. %</b>	<b>Navi</b>	<b>Navi</b>	<b>Diff. %</b>
<b>Cagliari</b>	151.977	347.000	128,32%	124	102	-17,74%
<b>Olbia</b>	62.987	79.156	25,67%	46	46	0,00%
<b>Golfo Aranci</b>	1.231	1.444	17,30%	3	5	66,67%
<b>Porto Torres</b>	4.161	2.373	-42,97%	7	9	28,57%
<b>Oristano</b>	99	7.369	7343,43%	2	3	50,00%
<b>Arbatax</b>	140	144	2,86%	2	2	0,00%
<b>TOTALI</b>	<b>220.595</b>	<b>437.486</b>	<b>98,32%</b>	<b>184</b>	<b>167</b>	<b>-9,24%</b>

## Concessioni al Turismar. «Tutela di tutti gli interessi»

Arbatax l'intervento dell'ex sindaco Mimmo Lerede

Arbatax «Già quando ero sindaco, 11 o 12 anni fa, iniziammo, come Comune ad avere delle interlocuzioni con i vertici dell'Intermare fabrication yard (Saipem), per un eventuale spostamento, di gran parte dell'attività del grande cantiere operativo all'interno di parte dei 35 ettari di aree ex Cartiera di Arbatax». A parlare è l'ex primo cittadino Mimmo Lerede, che ha guidato il Comune di Tortolì-Arbatax dal 2010 al 2013. «Sto seguendo quanto sta accadendo con la storia delle concessioni demaniali e il conseguente ridimensionamento degli spazi per il porto turistico Turismar - afferma Lerede - che ha portato all'invio di oltre 140 lettere di non rinnovo ormeggio a diportisti e titolari di oltre una quindicina di società di noleggio gommoni». A parere dell'ex sindaco tortoliese occorre che il territorio, con il Consorzio industriale provinciale Ogliastra (Cipo), il Comune di Tortolì-Arbatax, e la Saipem «si incontrino e confrontino le varie posizioni, in maniera da riuscire a tutelare tutti gli interessi in campo: da quello della costruzione di piattaforme per la ricerca petrolifera marina e altri manufatti, al diporto, ai vari segmenti della nautica e al turismo; solo in questa maniera si potrà trovare una giusta soluzione per il futuro del nostro territorio». (Icu.)



Arbatax. La Società di recente ha rinnovato la concessione regionale fino al 2036

### La fabbrica felice, Saipem ha lavoro per cinque anni

Il portafogli commesse dello stabilimento Saipem di via Lungomare sorride e assicura lavoro (almeno) per i prossimi cinque anni e in forza alla concessione fino al 2036 il settore metalmeccanico in Ogliastra ha lunga aspettativa di vita. Tra le commesse figurano, soprattutto, quelle che tecnicamente vengono denominate "subsea items", in sostanza strutture che si adattano sul fondale marino collegate alle piattaforme. Non manca la costruzione di un jacket, commissionato dal colosso Exxonmobil i cui lavori verranno inaugurati il prossimo ottobre. È sempre dalla compagnia petrolifera statunitense, che opera sul mercato internazionale coi marchi Esso e Mobil, la commessa con la maggiore durata: Neptune, 24 mesi.

«Con i vertici dello stabilimento siamo in costante contatto ed è in piedi una collaborazione fattiva». A dichiararlo è Marcello Ladu, sindaco di Tortolì. La mole di lavoro all'Intermare conforta i sindacati: «Siamo molto soddisfatti. La società - dichiara Michele Muggianu, segretario della Cisl Ogliastra - sta dimostrando concretamente la sua volontà di continuare a investire nel nostro territorio. Auspichiamo che l'incontro di domani con l'assessore Salaris porti ulteriori notizie positive, a partire dalla concessione di nuove aree da destinare agli investimenti di Saipem. Spazi adeguati a nuove commesse consentiranno sviluppo e nuova occupazione».

Anche Margherita Tola, leader Fiom Cgil Sardegna centrale, saluta con entusiasmo il nuovo cronoprogramma: «Accogliamo con favore la notizia che per lo stabilimento di Arbatax ci siano commesse per i prossimi cinque anni e che le lavorazioni siano in quantità, sia per i diretti che per l'indotto, ma vorremo anche che a questo si affianchi una politica di assunzioni che dia stabilità. Non dimentichiamo che molte delle maestranze di Saipem sono assunte in somministrazione e che viste le prospettive che vengono annunciate si metta in atto una politica seria per rimpolpare stabilmente l'organico che, come già da tempo denunciavamo, è sottodimensionato». Roberto Secci



## Trasporto merci, aiuti anche nell'Isola

Marcia indietro del Governo: dopo l'esclusione delle rotte sarde dal Sea Modal Shift, il provvedimento che distribuisce contributi per abbassare i costi delle tratte marittime interessate dal trasporto merci, il ministero "ripesca" l'Isola. Con un decreto, la misura sarà allargata anche alle linee Cagliari-Barcellona, Cagliari-Civitavecchia, Cagliari-Genova, Cagliari-Livorno e Cagliari-Carrara. «Lo abbiamo promesso e lo stiamo mantenendo. Il nuovo incentivo è stato esteso andando a ricomprendere un'ulteriore tranche di tratte ammesse, tra cui Cagliari e la Sardegna», dice il deputato di FdI Salvatore Deidda, «siamo impegnati per estendere ulteriormente queste tratte nei porti della Sardegna e a valorizzare il Porto Canale di Cagliari con l'operazione Grendi e Mito-Maersk facendo diventare la Sardegna un ponte tra nord Africa e il nord Europa. Siamo a lavoro sulla portualità per sterilizzare gli effetti dell'Ets».



## **Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola**

*Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola*

Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola Cagliari, 17 gennaio 2024. «Sulla mobilità la Sardegna deve ripensarsi come piattaforma intermodale e non come sommatoria di servizi che non dialogano tra loro. Infatti le necessità di trasporto non si esauriscono nella possibilità di entrare o uscire dall'isola ma in quella di muoversi in modo facile ed economico all'interno delle città e tra i centri urbani grandi e piccoli dell'isola»: l'ha detto ieri sera ad Alghero Renato Soru nell'intervento che ha chiuso l'incontro "Trasporti: un piano per ripartire", ospitato nel Chiostro di San Francesco. Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola Introdotto e coordinato da Arnaldo Boeddu, segretario generale Filt-CGIL Sardegna, e Sandro Broccia, ex assessore regionale dei Trasporti, il dibattito si è concentrato sulle difficoltà legate alla continuità territoriale aerea, sul trasporto marittimo, quello ferroviario e su gomma, con l'intervento di esperti, professionisti e amministratori del territori. «Sui treni, la cattiva notizia è che si è perso un sacco di tempo - ha detto Soru - perché, per esempio, dopo 15 anni i treni acquistati con Cappellacci non possono "pendolare", e cioè affrontare le curve della seconda parte del tracciato da Cagliari a Sassari in modo più efficiente per ridurre i tempi di percorrenza, perché non è mai stato fatto il collaudo, probabilmente per disinteresse o dimenticanza della Regione. Però la buona notizia è che l'Europa ha messo a disposizione 600 milioni di euro per migliorare il trasporto su rotaia in Sardegna: sono già iniziati alcuni lavori sui tratti più difficile della rete ed è stata finanziata l'elettrificazione della linea che permetterà di ridurre i tempi e utilizzare treni ibridi, meno inquinanti per abbassare i tempi di percorrenza tra Cagliari e Sassari a due ore e dieci minuti. Nel passaggio successivo, il candidato della Coalizione sarda si è soffermato sui centri intermodali, un aspetto particolarmente importante nel nord ovest a causa della presenza di più un sistema di trasporto «Finalmente - ha detto - Sassari avrà un centro multimodale in una posizione interessante: a pochi passi ci sono il treno passeggeri e quello per Alghero e Sorso, la metro leggera Sirio e la stazione dell'Arst. La linea tra Alghero e Sassari può diventare strumento della modalità territoriale, ma deve raggiungere l'aeroporto di Fertilia e raggiungere anche il centro della città. è anche fondamentale che Arst e Trenitalia si parlino perché non esistono le coincidenze, i contratti di servizio sono stati scritti trascurando l'intermodalità.» Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, Soru ha riconosciuto che «Arst sia rimasta indietro: si è badato troppo al risparmio e non a garantire la pienezza di servizi per i paesi. PEr molti anni nessun investimento su rinnovo automezzi, solo da poco sono stati acquistati nuovi bus che rispettano gli standard sostenibilità attuale. Ma questo servizio dei bus va ridisegnato, tenendo a mente i bisogni dei piccoli paesi e delle varie fasce di popolazione: ci vorrebbero bus più piccoli, a chiamata e anche accessibili alle persone non autosufficienti.» Tutto da costruire invece il servizio di trasporto pubblico per i turisti «Chi arriva a Cagliari - ha detto il candidato - non può andare a visitare il nuraghe di Barumini o da Alghero andare all'Argentiera: il turista, soprattutto quelli che arrivano in aereo e nei mesi meno affollati, non possono spostarsi dal centro urbano. Arst va spinta a entrare nella modernità e a fornire i servizi necessari per le esigenze attuali. Anni fa avevamo pensato al biglietto unico, che oggi è la normalità dovunque. Sono passati tanti anni e non si è fatto anche se rende più facile la vita di chi usa i servizi» Attenzione poi per un tema particolarmente sentito dalla platea algherese: la continuità territoriale aerea e la situazione degli scali aeroportuali. «Dal 2008, le norme europee sulla continuità non sono cambiate - ha detto Renato Soru - e con quelle regole si viaggiava in continuità da Cagliari, Olbia e Alghero verso otto città italiane, con un costo del biglietto fisso: 50 euro per i residenti e 125 per i non residenti. Oggi, dopo tanti disastri delle giunte di centrodestra, abbiamo meno voli, verso meno città e una situazione di libero mercato per i non residenti che fa arrivare i biglietti a prezzi carissimi. Dopo le tante

proroghe di questi anni, a breve potremo rinegoziare con l'Europa il diritto dei sardi di volare a prezzi contenuti. E immagino che, grazie anche alla spinta dell'UE per un'Europa più connessa, si possa estendere la continuità ad altre città italiane e verso alcune europee. Ma ci vuole un progetto unico, che coinvolga in maniera unitaria gli scali di Cagliari, Olbia e Alghero. E non voglio sperimentare tariffe uniche o altre soluzioni, voglio avere certezza del prezzo del biglietto perché non si viaggia solo per turismo o piacere, ma anche per lavoro e per motivi di salute e il diritto alla mobilità deve essere assicurato in queste occasioni.» Per le compagnie low cost che, negli anni passati, avevano avuto grande parte nell'ascesa di Alghero come meta turistica per gli stranieri, Soru ritiene che «vadano finanziate in maniera diversa, attraverso gli aeroporti mostrando che c'è una convenienza economica per gli stessi scali o direttamente dalla Regione per aprire nuove vie di comunicazione come una tratta che non c'è. Io sono interessato soprattutto a promuovere il traffico low cost nei mesi non estivi, per evitare l'inverno deserto cui state assistendo oggi ad Alghero.» Poche ma significative parole sulla privatizzazione degli aeroporti «E' una storia a puntate finita nei tribunali - ha detto il candidato -, ma penso che le uniche porte aeree della Sardegna non possano essere gestite da un fondo d'investimento, che si muove su una logica della massimizzazione profitto. I trasporti, come la sanità e la scuola, non possono essere gestiti in base al profitto.» In chiusura, Soru tocca la questione dei trasporti marittimi: «La continuità marittima per le merci è una battaglia da fare - ha affermato -, la Sardegna deve avere competenza nella definizione di un modello che metta al riparo le nostre esigenze dai comportamenti inaccettabili degli armatori. Gli autotrasportatori arrivano al porto e non hanno la certezza di quando verranno imbarcati: questo è un danno per le aziende sarde. Il diritto alla mobilità delle merci va salvaguardato e possiamo fare molto di più di quanto fatto finora, come bisogna ripensare anche la scelta di abbandonare il ruolo di transhipment che aveva il Porto canale di Cagliari: la Sardegna non può rinunciare a essere coinvolta nei grandi traffici merci mondiali.»



## **Sea Modal Shift, incentivate anche le rotte da Cagliari e per Malta**

Roma. Con il Decreto Direttoriale 01/12 gennaio 2024, sono state individuate ulteriori rotte da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già indicate prima di Natale; sono state aggiunte le rotte da Cagliari, comprese quelle per Malta. Dal 6 dicembre scorso, è disponibile la piattaforma informatica per accedere subito a un importo di 42 milioni di euro per incentivare direttamente gli autotrasportatori verso la scelta della modalità marittima di trasporto merci. La misura ha una dotazione totale di circa 83 milioni per le attività svolte dal 2023 al 2026, di cui circa 42 saranno impegnati subito per l'annualità 2023-2024. Il nuovo programma di incentivi, denominato 'Sea Modal Shift', è un incentivo erogato dal MIT, previa autorizzazione comunitaria in materia di Aiuti di Stato, finalizzato a migliorare ed ottimizzare la catena intermodale. Il Sea Modal Shift, definito con un Regolamento - pubblicato in Gazzeta Ufficiale a fine novembre - è un meccanismo di incentivazione dello shift modale gomma-mare, destinato in particolare alle imprese di autotrasporto 'che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli o casse-mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti', con dotazione complessiva fino al 2026 di 125 milioni di euro. Prevede un contributo massimo 'in 30 centesimi di euro per veicolo per chilometro di percorso stradale evitato', stabilendo che 'l'importo totale del contributo erogato al beneficiario non può superare il 30 per cento dei costi sostenuti per i servizi marittimi'. I soggetti beneficiari sono singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli e/o cassemobili, accompagnati o meno dai relativi autisti. Sono incentivati tutti gli itinerari marittimi indicati nel Regolamento n. 66/2023, oltre alle rotte che saranno evidenziate da parte delle imprese richiedenti il contributo all'atto della domanda. L'incentivo prevede un contributo massimo erogabile pari a 30 centesimi di euro per ciascuna unità/veicolo imbarcata, moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale. Abele Carruezzo

## Il porto storico di Olbia rafforza la vocazione per la nautica da diporto

Dav.Ma.

Al porto di Olbia si punta sulla nautica da diporto. Un'altra porzione del porto storico si prepara al nuovo corso. Il via libera arriva dal Comitato di gestione che ha adottato l'Adeguamento tecnico funzionale al vigente Piano regolatore portuale. L'intervento in programma interesserà circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, potranno essere destinati alla diportistica. «Con l'Adeguamento tecnico funzionale adottato completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021» spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Per il presidente dell'Authority si tratta di un ulteriore passaggio «che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore, alle strategie di sviluppo della città, conferendo ulteriore spinta al fiorente vicino comparto della cantieristica nautica». Non è comunque tutto: per il prossimo anno

accademico 2024/2025 l'Università di Cagliari attiverà il corso di laurea triennale in Ingegneria Navale con una sede didattica ad Olbia. Si tratta di un progetto che nasce con la collaborazione e il coinvolgimento del Consorzio Polo universitario di Olbia, noto anche come UniOlbia e partecipato anche dal comune di Olbia e il Cipnes Gallura, che costituirà la struttura organizzativa a supporto del nuovo corso per le specifiche esigenze gestionali, infrastrutturali e logistiche, in particolare per la didattica, nel territorio di Olbia e del nord est Sardegna. Il corso rientra nell'offerta formativa strutturata dalla Facoltà e i Dipartimenti di ingegneria dell'ateneo cagliaritano e, nell'ambito dell'università diffusa regionale attuata e sostenuta dalla Regione in collaborazione con gli atenei. è cronaca di dicembre, poi l'annuncio della Sacs Tecnorib spa, uno dei maggiori player della cantieristica nautica a livello mondiale, relativo all'apertura di un nuovo stabilimento produttivo a Cala Saccaia tramite la sua consociata Maxitender srl, nel distretto consortile del Cipnes Gallura. Sacs Tecnorib Spa, nata dall'aggregazione tra Sacs e Tecnorib (licenziataria dei marchi Pirelli e PO for speedboats) è un'azienda italiana leader nella produzione di maxi ribs di lusso, con ricavi che hanno superato i 59 milioni nel 2023, e specializzata nella produzione di numerose imbarcazioni di lusso. A confermare l'attrattiva dell'area marittima gallurese c'è anche un altro fatto: 17 attività produttive del comparto nautico si sono insediate o hanno ampliato i loro stabilimenti nel distretto produttivo del Cipnes Gallura, meglio conosciuto come zona industriale di Olbia o Quartiere degli affari di Olbia.



## Esplode lo scontro per il porto dimenticato

*A Oristano – Santa Giusta neanche un euro su 650 milioni. Consorzio industriale e sindacati accusano l'Autorità di sistema*

i Michela Cuccu Oristano L'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna ha escluso il porto industriale dal piano triennale delle opere pubbliche, ma, contemporaneamente, ipotizza di trasferire proprio sulle banchine di Oristano-Santa Giusta lo scalo ferroviario ora ospitato a Golfo Aranci. Due scelte distinte, in realtà, che hanno già provocato la dura reazione della politica locale e dello stesso Consorzio Industriale che minaccia di far saltare tutto, negando il raccordo ferroviario come punto di connessione della rete ferroviaria della Sardegna con quella nazionale. Le due decisioni, sembrano destinate a segnare il prossimo futuro dello scalo industriale e stanno agitando politica e mondo imprenditoriale dell'Oristanese che sullo sviluppo del porto di Oristano-Santa Giusta, invece, hanno grandi prospettive. Meglio andare per gradi. Nel prossimo triennio l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna prevede di investire 650 milioni in opere pubbliche su tutti i porti isolani, fatta eccezione per Oristano, per il quale non è stato stanziato un solo centesimo. A darne notizia è stato il consigliere regionale

Emanuele Cera: «Mi sembra evidente che ci sia un disegno per lasciare indietro il porto di Oristano-Santa Giusta rispetto ad altri scali», afferma Cera che rivela: «Nella visione strategica dell'Autorità di Sistema Portuale, si prevede una fase operativa di grande infrastrutturazione, con investimenti innovativi e la spesa dei fondi del Pnnr per migliorare i servizi nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Arbatax. Perfino a Santa Teresa di Gallura e Portovesme sono previste migliorie, mentre a Oristano arriveranno zero euro - dichiara -. Si parla genericamente del porto come sbocco a mare delle strade ferrate, ma nulla viene stanziato per incrementare gli attuali servizi. Manco un euro per la manutenzione delle banchine e dell'illuminazione, per esempio, che invece necessitano di lavori urgenti». Il consigliere regionale di Forza Italia mette molta carne sul fuoco: «Sul mercato crocieristico, nel 2024, si prevedono appena due scali a Oristano: gli stessi dell'anno scorso, a fronte di un incremento generale, che porterà più navi in tutti gli altri porti. È un ulteriore indizio sulla visione che l'Autorità di sistema portuale ha sullo scalo oristanese, ovvero quella di un depauperamento continuo. Viene il sospetto che si voglia sfruttare esclusivamente il raccordo ferroviario, togliendo ulteriori spazi di banchina alle rinfuse». E denuncia: «Nel piano triennale operativo c'è uno sbilanciamento esagerato verso lo sviluppo della portualità nel capoluogo sardo». L'Autorità di sistema però dovrà fare i conti con il Consorzio industriale che potrebbe negare il raccordo ferroviario come punto di connessione della rete ferroviaria della Sardegna con quella nazionale. Il consiglio di amministrazione, infatti, ha espresso perplessità sul trasloco del punto di connessione da Golfo Aranci allo scalo oristanese. Dice il presidente Gianluigi Carta: «L'operazione potrebbe limitare gli spazi in alcune banchine del porto industriale, che rischierebbe di vedere ridotto il traffico commerciale, senza alcun vantaggio dal trasloco». In una nota, il Consorzio, afferma: «Questa ipotesi era stata ritenuta nell'immediato interessante dall'Ente per le prospettive di utilizzo e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria consortile, alla luce della considerazione che sembrava tale da non richiedere particolari adattamenti né determinare condizionamenti o interferenze con le infrastrutture esistenti e i traffici portuali attuali e potenziali, da successivi approfondimenti sembrerebbe che l'imbarco e lo sbarco del materiale rotabile sulle apposite navi richieda la realizzazione di speciali strutture di attracco che andrebbero a ridurre notevolmente e permanentemente gli spazi



disponibili nelle banchine di Riva est e di sottoflutto. E la notevole limitazione degli spazi operativi del porto - si legge ancora - andrebbe sicuramente a compromettere il mantenimento e le potenzialità di sviluppo dei traffici commerciali nello scalo e le sue caratteristiche di multifunzionalità a fronte di un guadagno di traffico navale ferroviario che, al momento, appare risibile». Il presidente Carta spiega come il porto di Oristano-Santa Giusta sia in crescita. Sulle sue banchine, le merci in transito superano i due milioni di tonnellate annue. «Gli investimenti in questi anni sono stati esclusivamente privati. Di pubblico abbiamo visto ben poco - dice ancora - tanto è vero che siamo l'unico scalo privo di rete di illuminazione, il che ci impedisce di operare di notte». Perplessità sono state espresse anche dai sindaci di Oristano e Santa Giusta. «Il porto ha necessità di interventi immediati di manutenzione ad esempio delle banchine - ha detto il primo cittadino di Santa Giusta, Andrea Casu - invece, negano i finanziamenti e li destinano altrove».

Le previsioni dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna

### «Crociere, quest'anno nell'isola sbarcheranno 650mila passeggeri»

Sassari Oltre 260 navi e 650mila passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Una stagione senza precedenti, quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, sino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da ieri sul sito istituzionale dell'Adsp (l'Autorità di sistema portuale della Sardegna) conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha infatti totalizzato circa 438 mila crocieristi (344mila al porto di Cagliari, circa 80mila in quello di Olbia, poco meno di 2,4mila a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7,4mila a Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di Msc nel porto di Cagliari - prevede invece 177 approdi sul capoluogo (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità il ritorno di Msc su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. «Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema. C'è comunque ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori anche per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi - conclude Deiana - che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami, riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno».



Viaggi in Sardegna, 2023 da record

### **«Arrivi cresciuti del 6 per cento e segno più anche nei mesi-spalla»**

i Andrea Massidda Cagliari È stato un anno record, il 2023, per quanto riguarda le vacanze in Sardegna. Lo dicono i numeri presentati ieri mattina a Cagliari dall'assessore regionale ai Trasporti Antonio Moro e dal suo collega con deleghe al Turismo Gianni Chessa (entrambi del Psd'Az, con il primo presidente del partito), i quali nonostante il viaggio turbolento dei sardisti verso le elezioni regionali in programma il prossimo 25 febbraio, in conferenza stampa sono apparsi smaniosi e orgogliosi di snocciolare dati molto positivi. «I più alti di sempre, con un 6 per cento di arrivi in più», hanno precisato prima di elencarli nel dettaglio. Traffico complessivo Sommando porti e aeroporti, nel 2023 il traffico di passeggeri in Sardegna ha raggiunto quasi quota 14,6 milioni, con un incremento importante rispetto al 2022 (quando la cifra aveva sfiorato i 13,8 milioni), ma soprattutto rispetto al 2019 - ossia l'anno boom dell'era pre pandemica - quando il pallottoliere si era attestato oltre i 13,8 milioni. Arrivi totali Numeri, questi ultimi, che consentono di capire anche quanti sono stati gli sbarchi nell'isola nell'anno appena terminato, la maggior parte dei quali - va da sé - concentrati nella stagione estiva. Basta dividere per due il dato sul traffico complessivo e il risultato rivela che gli arrivi sono stati 7.327.938, ancora una volta in crescita rispetto a quelli del 2022 (6.912.910) e a quelli del 2019 (6.922.103). Aeroporti Disaggregando i dati tra aeroporti e porti è possibile anche calcolare il traffico e gli arrivi nei tre scali aerei della Sardegna. E numeri dicono che negli aeroporti di Cagliari, Olbia e Alghero sono transitati nel 2023 quasi 9 milioni e 600mila passeggeri (nel 2022 e nel 2019 erano stati poco più di 9 milioni), con un bilancio degli arrivi così suddiviso: quasi 4,8 milioni nel 2023 e leggermente sopra i 4,5 milioni nel 2022 e nel 2019). Scali marittimi Crescita anche per quanto riguarda il traffico di chi ha scelto di viaggiare a bordo di un traghetto. Nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci sono transitati 5.005.416 passeggeri, con un incremento rispetto al 2022 ( 4.738.289) e al 2019 (4.754.469). Anche in questo caso, naturalmente, è possibile calcolare gli arrivi, che nel 2023 sono stati 2.543.952, mentre nel 2022 e nel 2019 avevano superato di un niente i 2,4 milioni. Mesi-spalla «Davanti a questi numeri record ottenuti nonostante le difficoltà e le modifiche del mercato - ha concluso l'assessore Gianni Chessa - ci sarebbe poco da dire, perché parlano da soli. Ma aggiungo anche i tre milioni di presenze in più. Nonostante le critiche immeritate, abbiano imboccato la strada giusta e che fa bene al turismo, anche nei mesi-spalla».

## Negli scali sardi è record di passeggeri

Traffico passeggeri da record nei porti e negli aeroporti, presenze turistiche in aumento rispetto allo scorso anno. È il bilancio del 2023 presentato dagli assessori regionali ai Trasporti e al Turismo Antonio Moro e Gianni Chessa. Dagli scali sardi sono passati 14,6 milioni di viaggiatori. Sia nel 2022 che nel 2019 i numeri si erano fermati a circa 13,8 milioni di passeggeri. Solo per quanto riguarda gli aeroporti sardi, le cifre traffico tra gennaio e dicembre dello scorso anno parlano di 9.591.826 passeggeri, oltre 500mila in più rispetto al 2019 e al 2022. Gli arrivi sono stati 4.783.986, quasi 300mila in più rispetto a 2019 e 2022. Il traffico maggiore riguarda l'aeroporto di Cagliari: il 2023 si è chiuso con 4.846.000 passeggeri, tra arrivi e partenze. Un traguardo mai raggiunto prima. Superata la quota di viaggiatori che era stata raggiunta nel 2019 (4.739.077). Poi 2,2 milioni a Olbia, leggera flessione di Alghero con 1,4 milioni. I dati «Con oltre 14 milioni e mezzo di passeggeri, il 2023 è l'anno record della nostra Isola, con un incremento del 6% rispetto al 2022 e al 2019, nonostante le criticità e la trasformazione del mercato aereo», ha detto Moro. Per quanto riguarda i soli porti il 2023 si è chiuso con 5.005.416 persone in viaggio (4.738.289 nel 2022, 4.754.469 nel 2019), con lo scalo di Olbia protagonista. Gli arrivi nei porti sardi sono stati 2.543.952 (nel 2022 2.405.066, nel 2019 2.400.202). La novità «Cinquecentomila arrivi in più rispetto al 2019 - ha detto Chessa - rappresentano un record. Ma aggiungo anche i tre milioni di presenze turistiche in più. Sono dati inequivocabili, segno evidente che anche chi gestisce porti e aeroporti ha fatto bene. Abbiamo imboccato la strada giusta anche nei mesi di spalla: ad esempio da marzo ad aprile, ma anche dopo l'estate, abbiamo registrato un incremento di arrivi. Si percepisce soddisfazione nel settore turistico. Abbiamo registrato un boom dell'extralberghiero. È un segnale. Bisogna anche sapere contenere i prezzi». Le misure e nelle prossime settimane due provvedimenti della Giunta potrebbero contribuire ad incrementare ancora di più il traffico aereo. All'inizio di febbraio dovrebbe essere attivato il portale attraverso il quale alcune categorie di passeggeri (under 26 e over 65) potranno chiedere il contributo regionale (da 25 a 75 euro) su tutte le tratte italiane e europee ad eccezione di quelle in regime di continuità territoriale (Fiumicino e Linate). Tra pochi giorni dovrebbe essere pronto anche il bando dell'assessorato ai Trasporti per gli incentivi alle compagnie aeree che programmeranno nuove rotte annuali negli scali aeroportuali sardi. (m. r.)



Cresce il numero degli approdi (+75 rispetto al 2023), attesi circa 500 mila passeggeri

### Molti crocieristi ma pochi affari

*Quando sbarcano spendono pochissimo: appena 45 euro in media a testa*

Così tanti, forse, non lo saranno mai stati. Nemmeno prima che il Covid fermasse tutto, facendo ripartire da zero il mondo delle crociere. A fine anno, dicono le stime, potrebbero essere circa 500mila i passeggeri che sbarcheranno dalle 177 navi che arriveranno in città. All'arrivo in porto, queste fiumane di turisti dovrebbero precipitarsi a terra, per scoprire realtà nuove, calarsi nell'anima (enogastronomica) dei cagliaritari, fare acquisti. In sintesi: spendere soldi. Ma è davvero così? «Il crocierista», dicono commercianti e ristoratori cagliaritari, «è un pessimo turista. Dorme a bordo, consuma poco, non prende un taxi e spesso acquista le escursioni, quando decide di farle, sulla nave». E così, spendendo mediamente 45 euro (15 milioni complessivi se si considerano i 344mila passeggeri del 2023), i crocieristi contribuiscono poco all'economica della città. Turismo «Vero che spendono meno rispetto ad altri turisti ma comunque spendono e su questo settore Cagliari punta moltissimo», dice l'assessore al Turismo Alessandro Sorgia. «Al di là delle ricadute economiche dirette, che comunque ci sono, diversi studi dicono che se i crocieristi trovano la città accogliente e ricca di servizi ritornano, non più solo per visitarla», come accade quando fanno un giro per una mezza giornata, «ma per viverla. Ed è anche per questo che il settore è strategico per la città», aggiunge. Detto diversamente: i crocieristi vedono in poco tempo la città ed è il territorio che deve essere capace di incuriosirli perché poi possano tornare per passare più tempo. La spesa Di fronte a questi numeri, cosa si potrebbe fare per convincerli a spendere di più? Risponde Pierluigi Mannino, presidente della commissione Attività produttive che ha trattato il tema in commissione. «Attraverso una gestione ordinata e coordinata, il settore può rappresentare un'opportunità di crescita economica per la città». Come? «Coinvolgendo tutte le attività produttive, creando percorsi ad hoc», culturali, enogastronomici, balneari, per esempio, «condivisi con tutti gli operatori. Soltanto in questo modo», dice ancora Mannino, «cresce il settore crociere, cresce il porto e cresce la città». Il fascino 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, quasi 20 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. Vediamoli, allora, i numeri di questa stagione che si annuncia straordinaria: 75 approdi in più rispetto al 2023 e per la prima volta da diversi anni, quest'anno la stagione delle crociere andrà avanti per dodici mesi. Tra le novità, da evidenziare il ritorno di MSC, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le tocche settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi che operano nel settore crocieristico esclusivo. «Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema» dice con soddisfazione Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Ma. Mad.



### **«Il vero vantaggio? Far scoprire la città come destinazione»**

Se l'approccio è quello di considerare le navi da crociera come parte integrante del territorio delle nuove destinazioni, per stringere nuove relazioni, far conoscere le eccellenze locali, generare valore condiviso, allora la strada è quella giusta. Dunque, se il turismo crocieristico ha un vantaggio questo «è far conoscere una destinazione a chi quella destinazione non l'aveva presa in considerazione», spiega Giuseppe Melis, professore di Scienze economiche e statistiche all'università di Cagliari e autore alcuni anni fa di una ricerca (con altri due colleghi) sull'impatto delle crociere nei quartieri di Cagliari. In pratica, «i crocieristi che arrivano in città, senza sapere niente o quasi di Cagliari in poco tempo riescono a farsi un'idea di quello che la città offre. E quelle poche ore trascorse diventano un biglietto da visita per Cagliari». Quasi un investimento sul futuro, quindi. «Questa è un'ottima ragione per presentarsi come una città sicura, pulita, accogliente e ricca di servizi», spiega il docente. Che aggiunge: «Occorrerebbe progettare e realizzare una ricerca per capire il ritorno degli investimenti nel medio periodo. Senza, infatti, gli uni», ristoratori, albergatori, commercianti, «hanno tutti ragione a lamentarsi, e gli altri», le compagnie di navigazione, «a vantarsi». (ma.mad.)

### **«Una stagione da record in tutta l'Isola»**

Non solo Cagliari. Il boom del settore crocieristico coinvolge tutti i porti della Sardegna. Si annuncia senza precedenti la stagione appena iniziata, sia per prenotazioni che per numero di passeggeri attesi. È quanto emerge dal calendario pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna che, con oltre 260 navi e almeno 650mila passeggeri, conferma un 2024 di crescita per il settore. Su Olbia, la stagione si arricchisce con gli scali di Costa Crociere che si aggiunge agli approdi della MSC, della Marella e altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, gli scali in programma sono quelli della Marella Cruise Line e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises. Il presidente dell'Autorità Massimo Deiana sottolinea soddisfazione ma «c'è ancora tanto da lavorare per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile, a Miami, riusciremo a sensibilizzare i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento nell'anno». (ma. mad.)

## **Crociere, a Porto Torres solo 3 approdi: «Renderemo più appetibile lo scalo»**

*Una stagione che si preannuncia nera*

Le navi da crociera sembrano non passare più nello scalo marittimo di Porto Torres. Nel 2024 la stagione crocieristica è più che dimezzata rispetto al periodo pre-pandemico. Gli approdi previsti, riportati nei calendari pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Nord Sardegna, per quest'anno sono soltanto tre, un dato peggiore delle previsioni. Un numero di scali che si mantiene costante rispetto allo scorso anno (tre approdi). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni. Ma non c'è da stare allegri. Una stagione che si preannuncia nera e che potrebbe confermare lo stesso numero di crocieristi, registrati nel 2023, circa mille e cinquecento contro i 172mila sbarcati nel 2019 quando furono programmati trentuno accosti in tutto l'anno. Un'occasione mancata per un porto che si prepara a far partire le più importanti opere infrastrutturali in grado di ospitare i giganti del mare così da intercettare una fetta importante del mercato crocieristico. Nello scalo marittimo di Porto Torres sono confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie Renaissance di Compagnie Française de Croisières, la nave che toccherà il porto turritano il 7 settembre e il 4 dicembre, mentre per il 20 settembre è stata programmato l'approdo della Island Sky di Noble Caledonia. Per il resto dell'anno i "giganti del mare" viaggeranno alla larga e sceglieranno altre mete, altri porti della Sardegna che registreranno numeri da record. «Rispetto alla pubblicazione dei calendari della stagione crocieristica 2024 nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale, prendiamo atto del limitato numero di attracchi previsti a Porto Torres», sostiene il sindaco Massimo Mulas, «una cifra che non ci sorprende visto che eravamo già pienamente consapevoli del basso potenziale dello scalo turritano da questo punto di vista. Attualmente, infatti, soltanto il molo Asi può consentire l'approdo in sicurezza di navi di tali dimensioni e quindi in un'area poco gradita dalle compagnie crocieristiche». Una perdita di attrattività per i traffici crocieristici a causa dei noti limiti infrastrutturali del porto. Ai nastri di partenza ci sono le opere dell'Antemurale di Ponente attese ormai da oltre dieci anni. «In accordo con l'AdSP, stiamo lavorando per avviare le opere dell'escavo del bacino portuale del porto commerciale al fine di garantire l'ingresso delle navi da crociera e di rendere conseguentemente più appetibile lo scalo turritano», spiega Mulas. «Il progetto, già presentato in accordo con l'Autorità portuale, prevede una vasca di colmata tra l'ex pontile secchi e la radice della diga foranea per portare il fondale di tutto il porto commerciale fino alla quota di 10 metri e oltre, il che - aggiunge il sindaco - permetterà di accogliere adeguatamente le navi. Noi, lasciando da parte le sterili parole, stiamo facendo programmazione e provando a progettare la Porto Torres di domani. Solo chi continua a piangersi addosso senza pianificare il futuro, infatti, può ritenersi responsabile del mancato sviluppo di questa comunità».

## **Si annuncia un anno record in Sardegna, attese 260 navi da crociera**

L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha totalizzato circa 438 mila crocieristi con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Msc Crociere vara 'Meraviglia', la più grande nave mai costruita da un armatore europeo AGI - Oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Si preannuncia una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, infatti, conferma le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di Msc nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di Msc su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line Marella Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Francaise de Croisie'res e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale", spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, "possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema. C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno". La riproduzione è espressamente riservata

## Nel 2024 260 navi da crociera e 650mila passeggeri nell'Isola

Oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Sono le previsioni del 2024 per i porti sardi nel mercato delle crociere. I calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'AdSP confermano le previsioni e la crescita. L'anno appena chiuso ha totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario. Tra le novità, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema", spiega Massimo Deiana, presidente Adsp del Mare di Sardegna.



## **Il 2024 sarà la stagione dei record per il mercato delle crociere nei porti di sistema della Sardegna**

Previsti approdi per tutti e dodici i mesi dell'anno e possibilità di imbarco da Cagliari ed Olbia Oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'AdSP, infatti, conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno".



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

## Quest'anno nei porti sardi è atteso un traffico crocieristico record

La previsione è di oltre 260 navi per un totale di almeno 650mila passeggeri. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha annunciato che il 2024 sarà la stagione dei record per il mercato delle crociere nei porti sardi, con oltre 260 navi attese per un totale di almeno 650mila passeggeri rispetto a circa 438mila crocieristi nel 2023, di cui 344mila nel porto di Cagliari, circa 80mila in quello di Olbia, più di 2mila a Golfo Aranci, oltre mille a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e oltre 7mila ad Oristano, con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Relativamente alle navi attualmente attese nel 2024, MSC Crociere prevede 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), cinque su Golfo Aranci, tre su Porto Torres e due su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Conferme su Cagliari anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn. Presenti nel capoluogo sardo anche Norwegian Cruise Line, Marella, TUI Cruises e altri gruppi armatoriali. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres ( Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci ( Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line con la Marella Explorer e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia.

## **Il 2024 sarà la stagione dei record per il mercato delle crociere nei porti di sistema della Sardegna**

Previsti approdi per tutti e dodici i mesi dell'anno e possibilità di imbarco da Cagliari ed Olbia Oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'AdSP, infatti, conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno".

### **Crociere in Sardegna: il 2024 sarà l'anno dei record**

Una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di passeggeri attesi fino al mese di dicembre. In Sardegna si prevede nel 2024 una stagione da record per il mercato delle crociere. Parliamo di oltre 260 navi attese e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Insomma, un'annata senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema del mare di Sardegna, infatti, conferma le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Ad Oristano, infine, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno".

Per i porti dell'isola si preannuncia un'estate da record

## Sardegna regina delle crociere, boom di prenotazioni

Oltre 260 navi e una stima di almeno 650mila passeggeri. Sono le previsioni per un 2024 da record nei porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Si preannuncia una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni sia per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. I numeri riportati nei calendari pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, confermano le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, sarebbe seguito un 2024 di picco per gli scali sardi. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha totalizzato circa 438mila crocieristi dei quali 344mila nel porto di Cagliari, circa 80mila in quello di Olbia, poco meno di 2mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7mila e 400 ad Oristano. Con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di Msc nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. «Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale», spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità del Mare di Sardegna, «possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema».



## **Sardegna: 2024 sarà stagione record per le crociere**

CAGLIARI Oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'AdSP, infatti, conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le tocche settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno.

## **Crociere Sardegna, ecco le previsioni per il 2024**

Oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'AdSP, infatti, conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno.



## **Crociere, previsioni record per il 2024: nei porti dell'Isola attesi 650 mila passeggeri**

di Ilenia Mura Il 2024 sarà l'anno delle crociere, con scali in tutti i porti della Sardegna : da Cagliari a Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Arbatax e Oristano. Nel capoluogo sardo torna Msc , che approda anche con l'ultima nata del segmento lusso della Compagnia. Ci saranno anche Norwegian Cruise Line Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo . A Olbia , la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere . Per quanto riguarda Oristano , gli scali sono quelli di Marella Cruise Line e Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises . I numeri previsti dall' Autorità di sistema portuale della Sardegna fanno ben sperare e vanno già oltre ogni aspettativa. Nell'Isola, oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri : queste le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Quella appena iniziata si annuncia una stagione senza precedenti , sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi - fino a dicembre - negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax . Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell' AdSP , infatti, conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena cominciato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci , 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare , il ritorno di MSC su Cagliari , con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le tocche settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere , con l'Aida e la Seabourn ; presenti anche Norwegian Cruise Line , Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia , invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica , si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano , invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema", spiega Massimo Deiana , Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna che aggiunge: "C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno".



## **Crociere: è un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna**

Gen 19, 2024 Oltre 260 navi e una stima di almeno 650 mila passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'AdSP, infatti, conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Siamo fiduciosi che, già in occasione del Seatrade Cruise Global di aprile a Miami riusciremo a sensibilizzare adeguatamente i gruppi armatoriali per un ulteriore incremento degli approdi nel corso dell'anno".

## **Sardegna, nel 2024 attesi 650.000 crocieristi**

Tra le novità il ritorno di Msc su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica ed Explora I Cagliari - Oltre 260 navi e 650 mila passeggeri passeggeri. Sono le previsioni di un 2024 da record per i porti di sistema della Sardegna nel mercato delle crociere. Una stagione senza precedenti quella appena iniziata, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi, fino al mese di dicembre, negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. Quanto riportato nei calendari pubblicati da oggi sul sito istituzionale dell'AdSP, infatti, conferma in toto le previsioni avanzate lo scorso anno, secondo le quali, dopo un 2023 di riallineamento e leggera crescita, avrebbe seguito un 2024 di picco per gli scali di competenza. L'anno appena chiuso, seppur con qualche nave in meno, ha, infatti, totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di Msc nel porto del capoluogo sardo - prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità il ritorno di Msc su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica ed Explora I (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della Msc Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea. Confermate, in questa prima edizione del calendario crociere, le compagnie previste a Porto Torres (Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia) e Golfo Aranci (Ovation e Sojourn di Seabourn). Per quanto riguarda Oristano, invece, gli scali in calendario sono quelli della Marella Cruise Line (con la Marella Explorer) e della Vasco da Gama della compagnia di lusso tedesca Nicko Cruises che, nel corso della stagione, toccherà anche Cagliari ed Olbia.

## **Crociere, sarà un 2024 da record**

*Previsti fino a dicembre 650 mila passeggeri in transito con un balzo rispetto al 2023*

Le prenotazioni fanno prevedere un anno record per il traffico crocieristico nei porti sardi. L'Autorità di Sistema Portuale stima oltre 260 navi e almeno 650 mila passeggeri in transito nel 2024 negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. L'anno appena chiuso, è spiegato in comunicato dell'AdSP, ha totalizzato circa 438 mila crocieristi (344 mila al porto di Cagliari, circa 80 mila in quello di Olbia, poco meno di 2 mila e 400 a Golfo Aranci, circa mille e cinquecento a Porto Torres, quasi 150 su Arbatax e circa 7 mila e 400 ad Oristano) con un raddoppio dei volumi rispetto al 2022. Quello appena inaugurato, invece, prevede 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni. "Pur trattandosi di una prima versione del calendario stagionale, possiamo già affermare che il 2024 sarà l'anno record per le crociere nei nostri porti di sistema – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – C'è, comunque, ancora tanto da lavorare, in termini di promozione e confronto con i territori, per potenziare l'appeal nei porti di Arbatax e Oristano e riconquistare fette importanti di mercato su Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci".



## **Crociere, in programma 260 navi e 650mila passeggeri potenziali per il 2024: "Sarà stagione record"**

CAGLIARI. Il 2024 si preannuncia come un anno record per il mercato delle crociere nei porti della Sardegna. È previsto che le navi da crociera attracchino nei porti sardi durante tutti i dodici mesi dell'anno, con la possibilità di imbarcare passeggeri sia a Cagliari che a Olbia. Si stima l'arrivo di oltre 260 navi, portando almeno 650 mila passeggeri. Queste previsioni segnano un anno senza precedenti per i porti della Sardegna nel settore delle crociere, sia in termini di prenotazioni che di numero di crocieristi attesi, estendendosi fino a dicembre nei porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano e Arbatax. I dati, forniti dall'Autorità di Sistema Portuale, confermano pienamente le previsioni fatte l'anno scorso. Dopo un 2023 caratterizzato da un allineamento e una leggera crescita, il 2024 è atteso come un anno di picco per i porti interessati. Il 2023, nonostante un leggero calo nel numero delle navi, ha registrato circa 438 mila crocieristi (344 mila a Cagliari, circa 80 mila a Olbia, quasi 2.400 a Golfo Aranci, circa 1.500 a Porto Torres, quasi 150 ad Arbatax e circa 7.400 ad Oristano), raddoppiando i numeri rispetto al 2022. L'anno appena inaugurato – che viaggia già a pieno ritmo con gli scali invernali di MSC nel porto del capoluogo sardo – prevede, invece, 177 approdi su Cagliari (75 in più rispetto al 2023), 75 su quello di Olbia (29 in più), 5 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 2 su Oristano (stessi approdi dello scorso anno). Dati ancora parziali, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, altre prenotazioni per Arbatax e ulteriori aggiunte in calendario per gli altri porti di sistema. Tra le novità da evidenziare, il ritorno di MSC su Cagliari, con scali, per tutto l'anno, delle navi Orchestra, Musica, Lirica e Explora (ultima nata del segmento lusso della compagnia denominato Explora Journeys). Conferme anche per il gruppo Carnival che ritorna con le toccate settimanali della Costa Smeralda di Costa Crociere, con l'Aida e la Seabourn; presenti anche Norwegian Cruise Line, Marella, Tui Cruises e tutti i principali gruppi armatoriali che operano nel crocierismo esclusivo. Per quanto riguarda Olbia, invece, la stagione si arricchisce degli scali di Costa Crociere che, con la Pacifica, si aggiunge agli approdi in calendario della MSC Orchestra, della Marella Explorer e degli altri brand del segmento lusso come Regent, Azamara e Silver Sea.

## **Sequestrati due autocarri all'Isola Bianca**

*Polizia locale. Abbandonati e ricettacolo di rifiuti. Nel 2023 rimossi 244 veicoli*

Olbia Guerra alle macchine abbandonate nel territorio comunale. L'attività volta alla tutela dell'ambiente è portata avanti dal nucleo di polizia ambientale della polizia locale di Olbia, settore ora guidato da Giuseppe Serra, che per anni è stato comandante della polizia locale di Loiri Porto San Paolo. Il nucleo di polizia ambientale nei giorni scorsi ha sequestrato due autocarri di grosse dimensioni abbandonati al porto Isola Bianca. I mezzi erano diventati ormai ricettacolo per rifiuti di ogni genere. Gli autori del reato al momento sono ignoti. Gli agenti dovranno risalire ora ai proprietari. Per loro l'ipotesi di reato è occupazione abusiva dell'area demaniale e abbandono di rifiuti. Il sequestro scattato qualche giorno fa, è solo l'ultimo in ordine di tempo eseguito dagli uomini della polizia locale del comune di Olbia, coordinati dal comandante Giovanni Mannoni, e attuati a tutela del territorio. Nel 2023 sono state rimosse ben 244 macchine abbandonate in varie zone della città. Attraverso un'attività d'indagine, gli agenti sono risaliti ai proprietari i quali sono stati pesantemente multati: la sanzione amministrativa è di circa 1700 euro.

## L'ex nostromo Carlo Piturru è morto dopo sette mesi di coma

*Era stato investito da un'auto mentre tornava a casa in sella alla sua bici*

GAVINO MASIA

Porto Torres La vita dell'ex nostromo della Marina Militare Carlo Piturru, 73 anni, si è spenta ieri all'ospedale Santissima Annunziata di Sassari dopo sette mesi di coma. L'uomo era infatti arrivato in condizioni disperate nella struttura ospedaliera a giugno 2023, dopo essere stato investito da una Subaru mentre percorreva la strada provinciale 81 in sella alla sua Canyon mountain bike. La vittima stava ritornando verso casa, c'era quasi, ma prima della salita di Balai lontano un urto tremendo dell'auto alla bici ha interrotto improvvisamente la corsa. Il ciclista era stato sbalzato per alcuni metri, finendo prima sul parabrezza e poi rotolando a terra. Sul corpo erano visibili diverse lesioni e un grave trauma cranico, secondo il primo esame dei sanitari. Il conducente dell'auto si era subito attivato per soccorrere Pitturru e aveva chiamato il 118. Da qui la corsa all'ospedale con l'elisoccorso e l'arrivo nel reparto di rianimazione in condizioni disperate, proprio a seguito delle diverse ferite riportate nello scontro con l'auto. La speranza di una ripresa del militare nei giorni seguenti si è lentamente affievolita, però, nonostante il prodigarsi dei medici per cercare di riportarlo alla vita. Dopo sette mesi di coma, la tempra dell'ex nostromo ha ceduto. Carlo Piturru si allenava quasi tutti i giorni in quel tratto di strada costiera, di corsa o in bicicletta, che conosceva perfettamente in ogni suo angolo. Quel giorno giugno pedalava tranquillamente verso casa. Piturru si era arruolato in Marina nel 1966, presso le Scuole Cem, e dal 1980 al 2008 ha ricoperto l'incarico di nostromo del porto turritano e dopo la pensione entrò a far parte anche dell'organico amministrativo dell'Autorità portuale, diventando un punto di riferimento nella sede cittadina della prima Authority. Il luogotenente della Capitaneria di porto, Antonio Sechi, ha lavorato per tanti anni al suo fianco. «Carlo aveva un carattere particolare - ricorda -, ma dietro l'apparenza così austera, nel suo intimo era sempre pronto ad aiutare gli altri. Era un esempio positivo per i colleghi più giovani: persona estremamente rispettosa delle regole, non mancava di manifestare il suo impegno per l'utenza. Ha rappresentato un punto di riferimento per tutti».



Il futuro del porto L'Autorità di sistema ha varato il piano triennale

### Crociere, un molo di 320 metri per sfidare il primato di Cagliari

Giandomenico Mele

Olbia Contendere il primato di Cagliari e realizzare una infrastruttura destinata alle maxi crociere del prossimo decennio. Il porto Isola Bianca di Olbia festeggia le previsioni del nuovo Piano operativo triennale 2024-2026 dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, approvato dal Comitato di gestione, previa consultazione con l'Organismo di partenariato della risorsa mare, che disegna il futuro prossimo delle crociere. Un documento di rilevanza strategica che, a sei anni dalla costituzione dell'ente e in continuità con i precedenti Pot (uno per l'avvio del sistema portuale sardo, l'altro per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020) traghetta l'Adsp verso una nuova fase ancora più operativa di infrastrutturazione, spendita dei fondi Pnrr e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Lo scalo di Olbia dovrà adeguarsi "al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato". Mega banchina La scommessa è quella di avviare, in tempi rapidi, il dragaggio e portare a casa l'adeguamento tecnico funzionale che consentirà la creazione di una banchina lunga circa 320 metri. Una volta ottenuto il via libera dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, si punta a potenziare l'attuale molo crocieristico e a realizzare un'ulteriore cassa di colmata che potrà diventare un ulteriore piazzale funzionale al fiorente polo della cantieristica nautica della sponda nord. Il 2024 dovrebbe essere poi l'anno di chiusura del Documento di programmazione strategica di sistema e l'avvio della redazione del nuovo piano regolatore portuale che darà l'impulso decisivo alle elevate performance dello scalo: per il quale l'Adsp ha previsto quest'anno l'approdo di 75 navi da crociera, 29 in più rispetto all'anno scorso. L'Autorità, infatti, ha predisposto un'altra vasca di colmata, che riguarda la unificazione dei moli 8 e 9 con la creazione di una scassa per poter accogliere navi da crociera anche di ultimissima generazione, le giga da 6 e 7mila passeggeri. Una svolta storica per il porto passeggeri di Olbia, che si attrezza per accogliere le più grandi navi da crociera del mondo. Un mercato ipercompetitivo dove diventano decisive infrastrutture adeguate all'aumento di stazza e capacità delle navi: nasce così la strategia di identificare l'Isola Bianca come porto esclusivo per crocieristi e passeggeri. Si stanno così compiendo i passaggi infrastrutturali per la rivoluzione portuale a Olbia. Le banchine di Cocciani in futuro ospiteranno tutto il traffico merci, cosa che consentirà di liberare le banchine dell'Isola Bianca. In attesa del via libera per i lavori di escavo dei fondali del porto di Olbia, atteso in queste settimane, diventa fondamentale avere spazio per aumentare il traffico del primo porto passeggeri in Italia. L'obiettivo è quello di spostare tutto il traffico commerciale, quindi il Ro-Ro puro e le merci, solo sul Molo Cocciani, visto che si è pavimentata la parte retrostante, col successivo banchinamento, al fine di raddoppiare la capacità di ricevimento del traffico anche sul porto della zona industriale di Olbia. Saranno poi allungati anche gli altri moli dell'Isola Bianca e questo consentirà arrivi plurimi delle navi da crociera.



### Articolazioni affaticate e rigide

I ricercatori hanno sviluppato un complesso nutritivo unico

Un nuovo ed unico prodotto nutrigenetico, studiato e formulato da un team di ricercatori italiani, che ha permesso di sviluppare un complesso nutritivo unico, capace di supportare la salute delle articolazioni e di alleviare i sintomi dell'artrosi e della rigidità articolare.

**PER INFORMAZIONI**

Il complesso nutritivo unico è composto da:

- Acido ialuronico
- Glucosamina
- Condroitina
- Magnesio
- Zinco
- Vitamina D3
- Vitamina K2
- Vitamina B12
- Vitamina C
- Vitamina E
- Vitamina B6
- Vitamina B9
- Vitamina B1
- Vitamina B2
- Vitamina B3
- Vitamina B5
- Vitamina B7
- Vitamina B8
- Vitamina B10
- Vitamina B11
- Vitamina B12
- Vitamina B13
- Vitamina B14
- Vitamina B15
- Vitamina B16
- Vitamina B17
- Vitamina B18
- Vitamina B19
- Vitamina B20
- Vitamina B21
- Vitamina B22
- Vitamina B23
- Vitamina B24
- Vitamina B25
- Vitamina B26
- Vitamina B27
- Vitamina B28
- Vitamina B29
- Vitamina B30
- Vitamina B31
- Vitamina B32
- Vitamina B33
- Vitamina B34
- Vitamina B35
- Vitamina B36
- Vitamina B37
- Vitamina B38
- Vitamina B39
- Vitamina B40
- Vitamina B41
- Vitamina B42
- Vitamina B43
- Vitamina B44
- Vitamina B45
- Vitamina B46
- Vitamina B47
- Vitamina B48
- Vitamina B49
- Vitamina B50
- Vitamina B51
- Vitamina B52
- Vitamina B53
- Vitamina B54
- Vitamina B55
- Vitamina B56
- Vitamina B57
- Vitamina B58
- Vitamina B59
- Vitamina B60
- Vitamina B61
- Vitamina B62
- Vitamina B63
- Vitamina B64
- Vitamina B65
- Vitamina B66
- Vitamina B67
- Vitamina B68
- Vitamina B69
- Vitamina B70
- Vitamina B71
- Vitamina B72
- Vitamina B73
- Vitamina B74
- Vitamina B75
- Vitamina B76
- Vitamina B77
- Vitamina B78
- Vitamina B79
- Vitamina B80
- Vitamina B81
- Vitamina B82
- Vitamina B83
- Vitamina B84
- Vitamina B85
- Vitamina B86
- Vitamina B87
- Vitamina B88
- Vitamina B89
- Vitamina B90
- Vitamina B91
- Vitamina B92
- Vitamina B93
- Vitamina B94
- Vitamina B95
- Vitamina B96
- Vitamina B97
- Vitamina B98
- Vitamina B99
- Vitamina B100

La Nuova Sardegna 24 01 24

La polemica. Schiacciante la supremazia di Cagliari e Olbia

## Le crociere ignorano Porto Torres per il 2024 previste solo tre navi

Gavino Masia Porto Torres Nel calendario delle crociere sono tre le navi che arriveranno nel porto di Porto Torres, secondo il calendario diramato dall'Autorità di sistema portuale per il 2024, e fanno capo a due compagnie: la Renaissance di Compagnie Française de Croisières e Island Sky di Noble Caledonia. «È una cifra che non ci sorprende - commenta il sindaco Massimo Mulas -, visto che eravamo già pienamente consapevoli del basso potenziale dello scalo turritano da questo punto di vista. Attualmente, infatti, soltanto il molo Asi può consentire l'approdo in sicurezza di navi di tali dimensioni e quindi in un'area poco gradita dalle compagnie crocieristiche. Per questo, in accordo con l'AdSP, stiamo lavorando per avviare le opere dell'escavo del bacino portuale del porto commerciale al fine di garantire l'ingresso delle navi da crociera e di rendere conseguentemente più appetibile lo scalo turritano. Il progetto, già presentato, prevede una vasca di colmata tra l'ex



pontile secchi e la radice della diga foranea per portare il fondale di tutto il porto commerciale fino alla quota di 10 metri e oltre, il che permetterà di accogliere adeguatamente le navi». L'ex presidente della commissione comunale alla Portualità, Massimo Piras, pone invece degli interrogativi sul perché Porto Torres è quasi ultimo della classe nel calendario crocieristico. «Dove stiamo sbagliando e dove abbiamo sbagliato come territorio? È la qualità dei nostri siti archeologici e storici, o la loro gestione, che deve essere messa in discussione? Le compagnie crocieristiche non sono rimaste soddisfatte dell'ottima accoglienza che le nostre associazioni hanno sempre fornito? Le strutture portuali non sono all'altezza e i nostri costi portuali sono così proibitivi, rispetto alle più battute Cagliari e Olbia? O, infine, se escluse le precedenti, dobbiamo cercare il problema del come comunichiamo quanto siamo attrattivi come destinazione? Ma soprattutto, se siamo stati così bravi negli anni passati, cos'è cambiato? Perché, diciamo, che la destinazione Sassari - Alghero - Stintino - Castelsardo - Porto Torres - Asinara, possa meritare solo 3 approdi fa sorgere necessariamente degli interrogativi. Le risposte, questa volta, non devono essere legate genericamente alle scelte degli armatori, ma analizzando i dati e affidando una nuova strategia di comunicazione agli stessi professionisti capaci di far registrare, alle destinazioni concorrenti, numeri ben diversi». Per il consigliere comunale del gruppo Misto, Michele Bassu, gli sbarchi del 2024 «sono numeri tragici per lo scalo turritano, sia per il settore dei servizi portuali che per quello commerciale e della ristorazione. Negli anni passati, con punte di qualche decina di scali si è toccato con mano l'effetto positivo degli sbarchi di crocieristi. Con soli tre sbarchi si certifica l'inerzia ed eventualmente lo scarso interesse sul tema del sistema composto dall'amministrazione comunale e dall'Adsp. Le infrastrutture sono infatti le stesse di quando gli sbarchi si contavano in decine e quindi, anche in questa fase in cui, per rimanere nell'ambito dell'inerzia, si attendono ancora i tanto agognati nuovi interventi sul nostro scalo, si sarebbe certamente potuto fare di più. A livello globale con il 2023 si è ritornati ai volumi precovid. Non a Porto Torres evidentemente».

## Per l'estate una nave Moby da Golfo Aranci a Genova

*Accordo storico sul futuro del porto commerciale*

Golfo Aranci Diventa sempre più concreta la possibilità che questa estate Golfo Aranci possa ospitare nel suo porto una nave Moby per il collegamento con Genova. Nave che si aggiungerebbe - senza coincidenze visto l'unico molo disponibile - alla Sardinia Ferries che da sempre garantisce il collegamento con Livorno, la via più breve per la penisola. In questi giorni si intensificano gli incontri e anche ieri le delegazioni delle due compagnie di Sardinia Ferries hanno incontrato il sindaco di Golfo Aranci, Mario Mulas. L'accordo sarebbe già sul tavolo delle compagnie, dell'Autorità portuale, della Capitaneria di porto, degli ormeggiatori e dei piloti. Le navi da impiegare nella nuova rotta non saranno le nuove unità costruite in Cina (impiegate sulla rotta Olbia-Livorno), ma le vecchie Moby Otta e Moby Drea che hanno già effettuato nei mesi scorsi le prove di ormeggio. Il nuovo collegamento navale riapre (e anche richiude, almenoper il momento ) il dibattito sul futuro del porto di Golfo Aranci, diviso tra traffico commerciale e turismo. Soddisfatto il sindaco Mario Mulas: «Risultato importante, questo nuovo collegamento contribuirà alla crescita economica del paese». E soddisfatto anche il consigliere comunale d'opposizione Andrea Viola: »La prospettiva sempre più concreta che quest'estate arrivi a Golfo Aranci la nave della Moby per una linea che colleghi Genova al nostro paese è un grande risultato di chi ha combattuto in questi anni per tenere vivo il futuro del porto commerciale. Mentre altri volevano chiuderlo definitivamente noi ci siamo opposti».



Il caso. UIL: "occupazione a rischio". Cgil: "I maggiori costi di trasporto li pagheranno i sardi"

## Livorno-Cagliari, stop alla nave merci

*La Tirrenia taglia la rotta e punto tutto su Olbia, protestano i sindacati*

Tirrenia ha scelto Olbia. La compagnia di navigazione avrebbe deciso di unificare i collegamenti con Livorno da e per l'Isola solo sul centro gallurese tagliando fuori Cagliari e di fatto costringendo migliaia di container all'anno a percorrere la Statale 131 per arrivare e partire da e per il capoluogo. La scelta dell'azienda di Onorato non era scontata, visto che la rotta Livorno-Cagliari era più che redditizia, ma non tanto, evidentemente, quanto concentrare su un solo traghetto più capiente tutto il traffico merci verso la destinazione più vicina alla Toscana, Olbia appunto. Le critiche L'operazione, seppure sulla carta legittima dal punto di vista aziendale, non ha evitato di scatenare la rabbia dei sindacati, convinti che l'addio a Cagliari porterà alla Sardegna e ai sardi innumerevoli disagi. «Se la cancellazione dei collegamenti fosse confermata, ci sarebbero gravi ricadute occupazionali sulle aziende operanti nel Porto di Cagliari a causa del calo dei volumi stimato intorno al 20%», ha sottolineato Giovanni Maria Cuccu, coordinatore regionale Porti e Marittimi della Segreteria regionale della Uiltrasporti. «Senza contare l'aumento dei costi di trasporto e i conseguenti problemi di traffico e inquinamento per l'aumento del traffico su gomma». «Auspichiamo perciò che l'interruzione delle prenotazioni sia solo transitoria o che la continuità delle rotte per le merci Livorno-Cagliari venga coperta da altri vettori, garantendo continuità al lavoro nel Porto di Cagliari, scongiurando l'aggravio dei costi e l'appesantimento del traffico nelle strade isolane», ha spiegato Cuccu. Timori Le preoccupazioni sono condivise anche dalla Cgil Trasporti. Il segretario regionale Arnaldo Boeddu è convinto: «È una vergogna. C'è una continuità territoriale delle merci da salvaguardare», tuona il sindacalista. «Perché sarà inevitabile che, alla fine di tutto, a pagare il conto finale di questi disagi sarà il consumatore finale. È per questo motivo che la politica sarda non può restare immobile e cercare di attirare nuove compagnie per coprire l'eventuale vuoto lasciato a Cagliari da Tirrenia e difendere il diritto dell'Isola ad avere collegamenti sicuri e continui con il resto d'Italia». L. M.



## Attacchi alle navi, a rischio 740 milioni

L'Isola può perdere una cifra consistente a causa della crisi del Mar Rosso

Altissimi rischi anche per l'export sardo a causa della crisi che sta interessando il Mar Rosso. L'esposizione, per l'Isola, si aggira attorno ai 740 milioni di euro: a tanto ammonta infatti il valore delle merci prodotte in Sardegna ed esportate per nave attraverso il Canale di Suez alla volta di Asia, Oceania, Paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. A calcolarlo è un report dell'Ufficio studi di Confartigianato, elaborato su dati Istat proprio per quantificare l'impatto che stanno avendo gli attacchi dei ribelli yemeniti Houthi contro le navi mercantili. A livello nazionale le cifre sono ancor più da capogiro. Secondo il dossier di Confartigianato i danni per il commercio estero italiano da novembre 2023 – mese di inizio della crisi – sono arrivati ormai a 8,8 miliardi di euro, con perdite pari a 95 milioni di euro al giorno. I settori il comparto più colpito è quello dei macchinari e degli impianti, che a livello nazionale ha un export complessivo attraverso il Mar Rosso del valore di 11,6 miliardi di euro l'anno, seguito da settori che riguardano soprattutto le medie e piccole imprese: alimentari (4,2 miliardi), prodotti in metallo (1,7 miliardi), moda (1,5 miliardi), legno e mobili (quasi 1 miliardo di valore). Nel dettaglio, evidenzia il report, negli ultimi 3 mesi l'Italia ha perso ben 3,3 miliardi, pari a 35 milioni di euro al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e altri 5,5 miliardi di euro (ovvero 60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. A livello regionale il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso – dunque la maggiore "esposizione" che comporta i maggiori rischi - è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi di euro, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi e Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi e Piemonte con 4,2 miliardi. Gli effetti della crisi si manifestano soprattutto con l'allungamento dei tempi di consegna delle merci, dovuto all'utilizzo di rotte che circumnavigano l'Africa, e all'aumento del costo del trasporto marittimo. Basti pensare che l'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina nella settimana fino al 12 gennaio 2024 è aumentato del 120,6% rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi. Trasporti Ammonta ad alcuni miliardi di euro anche il rischio per il fatturato del sistema di trasporto e logistica dei porti italiani dove sono movimentate merci trasportate da navi transitate dal Mar Rosso, che in Italia conta complessivamente più di 13.000 imprese. Nella lista c'è anche Porto Foxi, lo scalo di Sarroch, dove ogni anno passano (dati 2022) oltre mezzo milione di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate da navi che hanno attraversato Suez. «L'escalation della crisi in Medio Oriente – sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli – penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana, aggravando la frenata del commercio internazionale. Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana. È dunque indispensabile - prosegue - mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione a investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione». Luigi Barnaba Frigoli



## Tragedia al porto canale di Cagliari. 50enne schiacciato dai container

Raffaele Massa lavorava a bordo della nave Estraden nella banchina Grendi

Luciano Onnis Cagliari Una morte orribile sul lavoro, schiacciato tra due container che venivano movimentati nella stiva aperta della nave Estraden, battente bandiera finlandese noleggiata dal Gruppo Grendi e ormeggiata nella banchina riservata nel porto canale di Cagliari. La vittima si chiamava Raffaele Massa, 50 anni, era originario di Quartu ma risiedeva a Quartucciu. Lascia la compagna, la madre e due fratelli. L'operaio è morto sul colpo e nessuno ha potuto far niente per salvarlo. È l'ennesima morte sul lavoro che al momento sembra non avere ancora una giustificazione tecnica del come sia potuta avvenire. Potrà sapersi qualcosa di più quando saranno completati gli accertamenti da parte degli inquirenti e della magistratura. Gli ispettori dello Spresal, il Servizio di prevenzione e sicurezza del lavoro, il servizio della Asl a cui è demandato il servizio di prevenzione e tutela sul posto di lavoro, hanno preso in mano l'inchiesta con la collaborazione della polizia e della Capitaneria di porto, coordinati dal pubblico ministero Daniele Caria. L'incidente è avvenuto poco dopo le 9.30 di ieri mattina. Il cargo ha ormeggiato regolarmente nella banchina della grande struttura logistica del Gruppo Grendi e gli operatori hanno iniziato a operare con i container trasportati. L'operaio faceva parte di una squadra di manovratori impegnata nella movimentazione delle merci trasportate dalle navi cargo, in questo caso la Estraden, arrivata nel porto canale qualche ora prima. Da quanto emerso, Raffaele Massa stava partecipando alle operazioni quando è rimasto schiacciato fra due dei grandi contenitori metallici da trasporto mossi da un collega alla guida di uno speciale mezzo meccanico. L'urlo disumano del poveretto ha portato al blocco istantaneo di tutte le operazioni e i compagni di lavoro si sono precipitati a prestare soccorso. Subito sono stati allertati il 118, la capitaneria di porto e le forze di polizia. Quando però il personale medico è salito a bordo della Estraden, per lo sventurato operaio non c'era più niente da fare. È così cominciata, fra la disperazione dei colleghi della vittima, la prima fase degli accertamenti su quanto accaduto da parte della polizia, presente anche con la Scientifica, e della Capitaneria di porto, che poi hanno lasciato spazio agli ispettori dello Spresal. Sul posto anche il pubblico ministero Daniele Caria, che ha disposto che venga eseguita l'autopsia. Appena avuta notizia della tragedia, i vertici del Gruppo Grendi - i fratelli Costanza e Antonio Musso si sono detti sgomenti e addolorati per l'accaduto e si sono precipitati a Cagliari da Genova. Immediata la reazione dei sindacati, che hanno annunciato 72 ore di sciopero a iniziare dalla mezzanotte. «È inaccettabile - hanno detto i segretari regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil - che si continui a morire sul lavoro e che il grido dei sindacati, da sempre mobilitati per sollevare il tema della natura e della sicurezza nei posti di lavoro, resti ancora inascoltato». Lunedì mattina alle 12 i lavoratori portuali effettueranno un presidio davanti alla sede di Cagliari dell'Autorità del sistema portuale della Sardegna. A Cagliari, ieri, c'era anche il ministro Salvini, impegnato nell'evento "L'Italia del sì" che, durante l'appuntamento, ha chiesto un minuto di silenzio in memoria della vittima dell'ennesimo incidente sul lavoro e poi ha incontrato i rappresentanti sindacali dei lavoratori portuali.

The image shows a screenshot of a newspaper page from 'LA NUOVA SARDEGNA' dated January 27, 2024. The main headline is 'Tragedia al porto canale di Cagliari. 50enne schiacciato dai container' (Tragedy at the port canal of Cagliari. 50-year-old crushed by containers). A sub-headline reads 'Raffaele Massa lavorava a bordo della nave Estraden nella banchina Grendi' (Raffaele Massa worked on board the ship Estraden at the Grendi pier). The article includes a small photograph of the port area and a portrait of the victim, Raffaele Massa. To the right of the article is a public notice from 'SARDEGNA S.p.A.' regarding the communication of political election messages for the regional council and regional councilors of the region of Sardinia, scheduled for February 25, 2024. The notice lists the company name 'A. MANZONI & C. S.p.A.' and provides contact information for the company's legal representative.

## Muore schiacciato nella stiva della nave

*Incidente sul lavoro al Porto canale di Cagliari: proclamate 72 ore di sciopero*

Schiacciato tra due semirimorchi. Raffaele Massa stava partecipando insieme a un gruppo di colleghi alle operazioni di scarico della nave merci Estraden, arrivata al Porto canale di Cagliari da poche ore. Un lavoro ormai di routine per lui, dipendente del gruppo Grendi. Ma il movimento improvviso dell'autoarticolato, probabilmente durante la fase di aggancio al "trattore" – il mezzo utilizzato per spostare questi giganteschi container con le ruote -, lo ha sorpreso mentre si trovava in mezzo ai veicoli parcheggiati nella stiva: il cinquantenne è morto sul colpo e i medici del 118 intervenuti poco dopo nello scalo industriale di Macchiareddu non hanno potuto fare niente per lui. Una tragedia sul lavoro, la prima dell'anno nel Cagliaritano, che ha fatto scattare la protesta dei sindacati: Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti hanno proclamato uno sciopero di 72 ore, fino a lunedì, per chiedere un miglioramento delle condizioni di sicurezza. I fatti Le operazioni di scarico erano già a buon punto: la nave proveniente da Marina di Carrara, dopo una sosta a Olbia era arrivata al Porto canale intorno alle 6.30. Gli operai sono saliti sulla nave, battente bandiera finlandese, che era ancora buio. Il dramma poco dopo le 9, durante la fase di aggancio di un semirimorchio al trattore stradale, che avrebbe dovuto trasportare il carico all'esterno della Estraden. Sarebbe in questo momento che l'autoarticolato – lungo oltre 12 metri, diverse decine di tonnellate di peso – ha fatto un movimento all'indietro. Uno scatto inatteso. Di sicuro non se lo aspettava Raffaele Massa, che in quel momento si trovava tra il retro del semirimorchio appena agganciato e un altro, parcheggiato a poca distanza. Uno dei primi a dare l'allarme è stato il conducente del trattore. Sotto choc, in lacrime insieme a tutti gli altri colleghi, ha atteso l'arrivo dei soccorsi e poi della polizia, che ha avviato le indagini coordinate dalla Procura di Cagliari. A bordo della nave merci è intervenuto anche il personale della Capitaneria di porto, insieme agli specialisti dello Spresal – il servizio della Asl che si occupa di sicurezza sul lavoro – e ad alcuni dipendenti dell'Autorità portuale. A metà mattina è arrivato anche il medico legale: nelle prossime ore potrebbe essere disposta l'autopsia. Per ora nessuna iscrizione nel registro degli indagati. L'inchiesta cercherà anche di accertare se tutti i sistemi di prevenzione dei rischi – ad esempio il cicalino che si inserisce automaticamente quando un veicolo da lavoro innesta la retromarcia – abbiano funzionato. L'azienda I vertici del gruppo Grendi, «sgomenti e addolorati», fanno sapere di essere «a disposizione delle autorità in seguito all'incidente che coinvolto il collega». Gli amministratori delegati Costanza e Antonio Musso hanno raggiunto il Porto canale poco dopo la tragedia. Fuori dai cancelli che separano il molo dalla strada di Giorgino, i sindacalisti di tutte le sigle hanno alzato la voce: «È inaccettabile che si continui a morire sul lavoro», hanno detto Alessio Salis (Filt), Michele Palenzona (Fit) e Giomaria Cuccu (Uilt) che ieri si sono precipitati nello scalo industriale insieme alla segretaria della Camera del lavoro Cgil Simona Fanzecco. Recentemente, ricordano i sindacati, è arrivata la condanna dei sette imputati per la morte di Fausto Simbula, anche lui rimasto schiacciato da un semirimorchio nel 2006. «Tutte le norme su salute e sicurezza devono essere rispettate», dicono i sindacalisti, «il tema non può non essere prioritario per tutti i soggetti coinvolti nella catena lavorativa». Michele Ruffi



### **«Ennesimo dramma, rafforzare i controlli»**

«Un'ennesima inaccettabile morte sul lavoro. Occorre mantenere la guardia alta e rafforzare il sistema di controlli e misure di sicurezza nell'ambito delle delicate e complesse attività nei porti, luoghi in cui possono crearsi situazioni potenzialmente rischiose», dice Claudia Camedda, segretaria Generale Fit-Cisl Sardegna. L'incidente di ieri mattina al Porto canale di Cagliari ha riaperto i riflettori sul tema della sicurezza. «La Uiltrasporti porta avanti la campagna "Zero morti" e riteniamo doverosa questa campagna di civiltà contro gli infortuni e le morti sui posti di lavoro», commenta il segretario generale della Uiltrasporti William Zonca. Il leader della Filt Cgil Arnaldo Boeddu chiede di «riflettere» sull'accaduto per «comprendere cosa stiamo sbagliando, tutti noi dobbiamo intervenire nelle procedure lavorative per rimuovere resistenze e ostacoli che possono evitare le morti sul lavoro». «È inaccettabile parlare di fatalità di fronte a una ormai quotidiana strage sul lavoro», rilanciano in una nota congiunta Paolo Capone, segretario generale dell'Ugl, e Sandro Pilleri, segretario regionale. E una delegazione di sindacati ha incontrato Matteo Salvini, ieri a Cagliari: «La sicurezza sul lavoro deve essere assolutamente centrale per il pubblico e per il privato, ma morire sul lavoro a 50 anni è qualcosa che nel 2024 non si può accettare senza reagire e senza intervenire con ogni mezzo necessario», ha detto il vicepremier. Il senatore del Pd Marco Meloni parla di «ennesima tragedia insopportabile, che deve spingere governo e istituzioni a intervenire con più forza su prevenzione, controlli e misure di sicurezza».



Comunicato Stampa. INCIDENTE PORTO DI CAGLIARI, CAMEDDA (FIT CISL SARDEGNA): 'SPEZZARE CATENA MORTI SUL LAVORO. CHIEDIAMO INCONTRO CON ADSP'

(AGENPARL) - ven 26 gennaio 2024 INCIDENTE PORTO DI CAGLIARI, CAMEDDA (FIT-CISL SARDEGNA): 'SPEZZARE CATENA MORTI SUL LAVORO. CHIEDIAMO INCONTRO CON ADSP' COMUNICATO STAMPA Cagliari, 26 gennaio 2024 - "Un'ennesima inaccettabile morte sul lavoro. Occorre mantenere la guardia alta e rafforzare il sistema di controlli e misure di sicurezza nell'ambito delle delicate e complesse attività nei porti, luoghi in cui possono crearsi situazioni potenzialmente rischiose per la salute e la sicurezza degli operatori". E' quanto dichiara Claudia Camedda, Segretaria Generale Fit-Cisl Sardegna, in merito all'incidente avvenuto questa mattina al Porto Canale di Cagliari, in cui ha perso la vita un lavoratore 50enne morto schiacciato fra due rimorchi. "In attesa che si faccia chiarezza sulla dinamica di quanto accaduto - prosegue Camedda - manifestiamo il nostro cordoglio e ci stringiamo al dolore della famiglia del portuale che ha perso la vita e a tutti i suoi colleghi ai quali esprimiamo tutta la nostra vicinanza e solidarietà". "Il ripetersi di queste tragedie è preoccupante e inaccettabile - afferma la segretaria generale della Fit sarda - e i buoni propositi non bastano più. Non ci stancheremo mai di ribadire che la sicurezza sul lavoro non è uno slogan ma è un diritto da tutelare in modo costante attraverso azioni concrete, investimenti e potenziamento delle misure già esistenti, coinvolgendo i lavoratori attraverso la Stop Work Authority, senza temere l'attribuzione di colpa o sanzioni disciplinari". "Sulla base di queste urgenze, chiediamo un incontro all'AdSP Mar di Sardegna, al fine di avviare con il sindacato un confronto fattivo e sollecitare le iniziative necessarie per garantire la sicurezza del lavoro portuale"



## **Porto di Cagliari, Uiltrasporti: Un'altra inaccettabile morte sul lavoro. Mettere in sicurezza porti**

Roma - "Questo tragico avvenimento rende ancora una volta evidente la necessità di interventi per mettere in sicurezza i porti". Così il Segretario Generale Claudio Tarlazzi e il Segretario Nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti in merito all'incidente avvenuto questa mattina nel porto di Cagliari dove ha perso la vita un operaio di 50 anni. "Siamo partecipi al dolore della famiglia della vittima e ci siamo vicini a tutti i lavoratori del Porto degli Cagliari, con i quali abbiamo proclamato 72 ore di sciopero contro questa ennesima e inaccettabile morte, avvenuta a meno di un mese di distanza dall'incidente avvenuto a Bari e che dimostra le falle di una rete di sicurezza all'interno dei nostri porti che va migliorata. A questo si aggiunge la necessità di interventi mirati all'aggiornamento continuo delle professionalità e al ricambio generazionale dei lavoratori, interventi attuabili solo attraverso lo sblocco dei decreti attuativi del fondo per l'accompagni all'esodo e attraverso il riconoscimento del lavoro usurante a questa categoria di lavoro". "Occorre un fermo intervento - proseguono Tarlazzi e Galluccio - che sblocchi il corto circuito istituzionale che ferma l'attivazione del fondo e un'azione volta a rilanciare i sistemi di presidio e di prevenzione sulla sicurezza in porto. Non possiamo più tollerare questa strage".

## **Porto di Cagliari, operaio muore schiacciato da un rimorchio. Sindacati in sciopero**

26 Gennaio 2024 Redazione La vittima aveva 50 anni, la tragedia avvenuta al molo Grendi Cagliari - Tragedia questa mattina nel porto di Cagliari, un'operaio è stato schiacciato da un rimorchio durante le operazioni di scarico da una nave: aveva 50 anni, l'incidente è avvenuto al Porto Canale nell'area del molo Grendi poco dopo le 9,30. La dinamica della tragedia è ancora in fase di accertamento. Sul posto sono intervenuti gli agenti della squadra volante, la polizia scientifica e il medico legale. I lavoratori portuali hanno proclamato uno sciopero per 72 ore dopo la morte di Raffaele Massa rimasto schiacciato questa mattina dal rimorchio del macchinario usato per movimentare i container, a bordo della nave cargo Estraden, noleggiata dal Gruppo Grendi. Lo hanno deciso unitariamente i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil. L'astensione dal lavoro inizierà a mezzanotte e terminerà lunedì alle 23.59. Lunedì mattina, 29 gennaio, è stata anche organizzata alle 12 un'assemblea dei lavoratori davanti alla sede dell'Autorità portuale Mare di Sardegna. "Questo tragico avvenimento rende ancora una volta evidente la necessità di interventi per mettere in sicurezza i porti". Così il segretario generale Claudio Tarlazzi e il segretario nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti. "Siamo partecipi al dolore della famiglia della vittima e ci siamo vicini a tutti i lavoratori del Porto degli Cagliari, con i quali abbiamo proclamato 72 ore di sciopero contro questa ennesima e inaccettabile morte, avvenuta a meno di un mese di distanza dall'incidente avvenuto a Bari e che dimostra le falle di una rete di sicurezza all'interno dei nostri porti che va migliorata. A questo si aggiunge la necessità di interventi mirati all'aggiornamento continuo delle professionalità e al ricambio generazionale dei lavoratori, interventi attuabili solo attraverso lo sblocco dei decreti attuativi del fondo per l'accompagnare all'esodo e attraverso il riconoscimento del lavoro usurante a questa categoria di lavoro". "Occorre un fermo intervento - proseguono Tarlazzi e Galluccio - che sblocchi il corto circuito istituzionale che ferma l'attivazione del fondo e un'azione volta a rilanciare i sistemi di presidio e di prevenzione sulla sicurezza in porto. Non possiamo più tollerare questa strage".

## **Un portuale morto a Cagliari a bordo della nave Estraden di Grendi**

Dalle prime ricostruzioni sembra che il lavoratore di 50 anni sia rimasto schiacciato da un trattore che trasportava una cassetta con container durante le operazioni di sbarco di Redazione SHIPPING ITALY 26 Gennaio 2024 Un incidente mortale è avvenuto questa mattina nel terminal Grendi del porto di Cagliari a bordo della nave Estraden duranmte le operazioni di sbarco del carico rotabile. La vittima è Raffaele Massa, operaio di 50 anni di Quartucciu, secondo le prime ricostruzioni rimasto schiacciato dal rimorchio del trattore usato per movimentare i container con il metodo delle cassette mentre si trovava nel garage della nave cargo operata in charter dal Gruppo Grendi. A seguito dell'incidente i lavoratori portuali hanno immediatamente indetto uno sciopero di 72 ore. A deciderlo unitariamente i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil che questa mattina si sono recati al porto canale di Cagliari dove è avvenuta la tragedia. L'astensione dal lavoro inizierà a mezzanotte e terminerà lunedì alle 23.59. Per lunedì mattina prossimo, 29 gennaio, è stata anche organizzata alle ore 12 un'assemblea dei lavoratori davanti alla sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. La compagnia di navigazione protagonista dell'incidente ha diramato una nota in cui si legge: "I vertici del Gruppo Grendi si sono già attivati per mettersi a disposizione delle Autorità in seguito all'incidente che ha coinvolto il collega che questa mattina è deceduto nel porto di Cagliari durante le operazioni di carico della M/N Estraden. L'intera struttura tecnica collabora con gli uffici preposti per la ricostruzione della dinamica dell'evento. Gli amministratori delegati, Costanza e Antonio Musso, sgomenti e addolorati dall'evento drammatico, stanno raggiungendo il porto di Cagliari e insieme all'intero gruppo si stringono intorno ai famigliari del collega".

## Piano triennale per i porti. Deiana: "Bugie, i soldi ci sono"

*Il presidente dell'Autorità: "Stanziate più di 14 milioni di euro"*

**Oristano** Le critiche mosse all'Autorità portuale, accusata di aver escluso Oristano dal programma di interventi, hanno avuto già risultati. Il prefetto ha infatti convocato per venerdì prossimo un incontro tra le parti. Nel frattempo, Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, anticipa quanto dirà all'incontro: «Non c'è stata alcuna esclusione per il porto di Oristano-Santa Giusta: nei prossimi tre anni investiremo nello scalo 14 milioni e mezzo». **La replica** È quindi pronto a smentire e smontare ogni accusa. Erano stati principalmente il presidente del Consorzio industriale, Gianluigi Carta, e il consigliere regionale Emanuele Cera a denunciare come lo scalo fosse stato totalmente escluso dai piani di investimento triennali dell'Autorità di sistema portuale. «Evidentemente, prima di esprimersi, non si sono curati di prendere conoscenza del programma triennale delle opere e del piano operativo triennale 2024-2026, nonostante degli stessi sia stata data grande evidenza sulla stampa e disponibilità, per la consultazione, sul sito istituzionale dell'Ente - specifica Massimo Deiana -. Da una semplice lettura, avrebbero avuto facile evidenza che nel prossimo triennio, sono previsti investimenti per 14 milioni e 510mila. Ciò denota, non solo un'attuale attenzione da parte dell'Autorità del sistema portuale della Sardegna, ma anche investimenti fiduciosi sulle potenzialità espansive future dello scalo». **Gli investimenti** Tra le opere previste spicca la riqualificazione dell'ex caserma dei vigili del fuoco, che ospiterà oltre al punto di controllo frontaliero e sede degli uffici dell'autorità portuale, anche il terminal per i crocieristi. Emanuele Cera (ex Forza Italia passato in Fratelli d'Italia) e il sindaco di Santa Giusta, Andrea Casu, avevano accusato l'Autorità di non aver stanziato un solo euro per le manutenzioni e l'illuminazione, interventi che avevano definito urgenti. Al contrario, dai dati forniti dal presidente, per queste opere ci sono 2 milioni e 700mila euro, mentre con 1 milione e mezzo verrà realizzato l'impianto di depurazione del piazzale. Dice Deiana: «Lo stanziamento complessivo è ben più consistente delle entrate su base triennale e anche superiore, oltre che in termini assoluti anche percentuali, alla capacità di gettito del porto». **I numeri del porto** Nel 2023, il porto ha generato entrate per circa 1 milione e mezzo, pari al 2,34 per cento degli oltre 66 milioni totali prodotti complessivamente dagli otto porti che fanno parte del sistema. Deiana sottolinea, inoltre, come l'Autorità portuale abbia sempre puntato allo sviluppo dello scalo oristanese: «Da circa 1 milione e mezzo di tonnellate registrate nel 2017, anno di acquisizione, si è cresciuti, nonostante le limitazioni determinate dalla pandemia, a circa 1 milione e 700mila tonnellate di merce movimentata nel 2021. Si tratta principalmente granaglie in entrata e materiali di cava, minerali e lapidei in uscita». Nello stesso anno, lo scalo è diventato il primo hub energetico regionale per l'approvvigionamento, il rifornimento e la rigassificazione del GNL. **Turismo** Oristano punta anche ad attirare il turismo. Il consigliere Cera aveva lamentato la mancata previsione di incremento degli scali crocieristici, dato che, anche nel 2024, saranno due le navi in arrivo. Deiana replica: «Abbiamo sempre lavorato per incentivare le compagnie armatoriali a far scalo a Oristano-Santa Giusta e per creare proficue sinergie con le amministrazioni locali per un'efficace accoglienza». L'arrivo di circa 7.400 crocieristi, per Deiana rappresenta una «crescita esponenziale se paragonata ai volumi degli ultimi sette anni. Per consentire questo exploit e garantire dignitosa e sicura accoglienza per i due scali del 2023 abbiamo investito 15mila euro, unico caso fra i porti del sistema».



Vertice in prefettura per discutere del trasferimento da Golfo Aranci a Oristano

## **“Lo scalo ferroviario? L’aveva richiesto proprio il Consorzio”**

Sono stati convocati anche i rappresentanti di Rete ferroviaria italiana, al vertice in prefettura convocato per discutere del futuro del porto. L'ipotesi di trasferire a Oristano lo scalo ferroviario di Golfo Aranci ha infatti provocato la dura protesta del Consorzio industriale preoccupato che l'operazione possa limitare gli spazi in alcune banchine del porto industriale, che rischierebbe di vedere ridotto il traffico commerciale «senza alcun vantaggio dal trasloco», aveva dichiarato a La Nuova, il presidente del Cipor, Gianluigi Carta. «Questa ipotesi era stata ritenuta nell'immediato interessante dall'ente per le prospettive di utilizzo e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria consortile, alla luce della considerazione che sembrava tale da non richiedere particolari adattamenti né determinare condizionamenti o interferenze con le infrastrutture esistenti e i traffici portuali attuali e potenziali, da successivi approfondimenti sembrerebbe che l'imbarco e lo sbarco del materiale rotabile sulle apposite navi richieda la realizzazione di speciali strutture di attracco che andrebbero a ridurre notevolmente e permanentemente gli spazi disponibili nelle banchine di Riva est e di sottoflutto. E la notevole limitazione degli spazi operativi del porto - si legge ancora - andrebbe sicuramente a compromettere il mantenimento e le potenzialità di sviluppo dei traffici commerciali nello scalo e le sue caratteristiche di multifunzionalità a fronte di un guadagno di traffico navale ferroviario che, al momento, appare risibile». È ancora il presidente dell'Autorità portuale, Massimo Deiana a replicare: «È avventato, miope e privo di alcun pregio il tentativo di contrapporsi a una connessione ferroviaria tra il porto e la dorsale sarda. Un'infrastruttura strategica, unica nella regione, che consentirebbe un ulteriore punto qualificante per lo scalo industriale e per l'intero sistema portuale sardo. Ancora più sorprendente è che chi oggi osteggia l'iniziativa, nel 2018 aveva accolto con favore, in occasione dell'arrivo al porto di Oristano, del carico di 1.800 rotaie, la possibilità di sfruttare i binari per prevedere nuove ipotesi di utilizzo, sollecitando la creazione di un punto di imbarco e sbarco di carri ferroviari, di concerto con la stessa Autorità portuale. È stato lo stesso Consorzio Industriale, evidentemente di corta memoria, a manifestare, tre anni fa, la disponibilità all'utilizzo del raccordo ferroviario di sua pertinenza per il transito verso il Porto di Oristano del materiale rotabile». (m.c.)

Consorzio industriale. Deiana al Cda del Nucleo: miope dire no alla connessione ferroviaria

## Porto, crollano traffico merci e incassi

*In sei anni movimenti calati del 12%. Nel 2023 entrate per un milione e mezzo*

Luci, ombre e tuoni. Dal 2021 il porto industriale è il primo hub energetico regionale per l'approvvigionamento, il rifornimento e la rigassificazione del gas naturale liquefatto: bene. Ma dal 2017, primo anno di giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale dei mari di Sardegna, all'anno scorso compreso il volume del traffico nel porto è calato del 12 per cento; da un movimento di 1,5 milioni di tonnellate si è passati a 1,3 milioni. Nel 2021, nonostante la pandemia, il picco con un milione e 700mila tonnellate; nei due anni successivi lo scalo subisce il contraccolpo del conflitto russo-ucraino in particolare nella movimentazione di granaglie e fertilizzanti che per il porto di Santa Giusta-Oristano costituisce l'attività principale. Dalla botta alla carezza grazie alle crociere: 417 crocieristi nel 2017, 7.369 del 2023. **«Stiamo investendo»** «È evidente la volontà di incentivare le compagnie armatoriali a far scalo a Santa Giusta-Oristano e garantire una proficua accoglienza. A titolo di esempio ricordo che nel 2023 abbiamo investito per assicurare una dignitosa e sicura accoglienza ai crocieristi 15mila euro, unico caso tra tutti i porti del Sistema. Fin dalla

costituzione il nuovo Sistema portuale ha lavorato per rilevare potenzialità e criticità di ciascun scalo, organizzando e pianificando gli interventi infrastrutturali», sottolinea Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale. **Incassi e contributi** Al Consorzio che sostiene di non aver ricevuto finanziamenti l'Autorità risponde con i numeri. Lo scalo oristanese nel 2023 ha generato entrate per un milione e mezzo di euro, pari al 2,34 per cento degli oltre 66 milioni prodotti dagli 8 porti di competenza. «Chi ci accusa di aver penalizzato Santa Giusta-Oristano bene avrebbe fatto a leggere il programma triennale delle opere che riserva allo scalo 14 milioni 510mila euro di cui 7,6 milioni per la riqualificazione dell'ex edificio dei Vigili del fuoco per punto controllo frontalieri e uffici Adsp, 2,7 milioni per la manutenzione stradale e illuminazione, 1,5 per impianto prima pioggia e altro ancora, dalla sorveglianza alla pulizia». **La rete ferroviaria** Infine il tuono che arriva con il no del Consorzio al trasferimento al porto oristanese del materiale rotabile in forza del diritto di "proprietà" della ferrovia tra il porto e la dorsale sarda. «La ferrovia non compromette l'operatività dello scalo ma rappresenta un vantaggio e comunque rientra nelle assolute e indiscutibili competenze programmatiche dell'Ente con buona pace di chi ritiene di poter interloquire in materia. È avventato, miope e privo di pregio il tentativo di contrapporsi ad una connessione ferroviaria, infrastruttura strategica e unica nella regione, che costituirebbe un ulteriore punto qualificante per lo scalo industriale e per il sistema portuale sardo». **L'affondo** Massimo Deiana va oltre e ricorda che nel 2018 «fu lo stesso Consorzio industriale, evidentemente di corta memoria, a manifestare la disponibilità all'utilizzo del raccordo ferroviario. Resta forte, al di là della posizione del Consorzio, la volontà di Ferrovie, alla quale abbiamo fornito ogni elemento utile per l'iniziativa, di provvedere con i fondi Pnrr alla realizzazione del bipolo Golfo Aranci-Oristano». Se ne parlerà il 2 febbraio nell'incontro del prefetto Salvatore Angieri con i rappresentanti il Consorzio industriale, l'Autorità portuale, la Capitaneria di Porto, i sindaci di Santa Giusta e Oristano e le Ferrovie. Antonio Masala



Porto Canale. Sindacati mobilitati dopo il tragico incidente costato la vita all'operaio cinquantenne.

**Raffaele non doveva morire in quel modo**

*Domani sit-in davanti alla sede dell'Autorità portuale per chiedere più sicurezza*

Aveva le competenze per operare nella stiva della nave Estraden? La squadra incaricata del derizzaggio del semirimorchio era al completo? Perché una persona così esperta di trovava in quella posizione? Di certo c'è che Raffaele Massa non doveva morire schiacciato tra due semirimorchi che dovevano sbarcare. Non quel maledetto venerdì mattina e non sul posto di lavoro, sul molo del Porto canale. Il sostituto procuratore Daniele Caria sta analizzando le relazioni di Polizia, Capitaneria di Porto e Spresal per cercare di chiarire le cause dell'incidente in cui è rimasto coinvolto il portuale di Quartu. Bocche cucite da parte della Grendi, la società dalla quale dipendeva Raffaele Massa, ma non dai sindacati che immediatamente dopo il tragico incidente hanno dichiarato uno sciopero di 72 ore, annunciando per domani mattina una manifestazione sotto la sede dell'Autorità portuale, in via Roma, per chieder più sicurezza affinché queste morti annunciate non si ripetano più. I mille quesiti Marco Manca è il rappresentante sindacale della Cgil. «Sono molti gli aspetti sui quali occorrerà far luce. Perché quel semirimorchio, mentre stava per essere agganciato dal trattore, si è mosso indietro? Evidentemente non era frenato e non aveva i tacchi tra le ruote». Il sindacalista mette l'accento sulle disposizioni di sicurezza. «Perché Raffaele Massa era solo nella stiva mentre per queste operazioni è prevista la presenza di almeno tre lavoratori, tra i quali un segnalatore che dà il via libera alle operazioni di aggancio?». Per Manca si tratta di una tragedia annunciata. «Ho presentato diverse denunce all'Autorità portuale e allo Spresal per segnalare i pericoli, ma nessuno le ha prese in considerazione. «Il lavoro non è soltanto performance e produzione, così non si può più andare avanti, non vogliamo più piangere sulle vite spezzate di colleghi morti mentre lavorano». Il sindacalista racconta quanto l'operaio quartese fosse ligio alle regole e alla prudenza. «Raffaele Massa, portuale di lunga esperienza, era un nostro iscritto. Alcuni anni fa era stato licenziato perché aveva denunciato gravi carenze sulla sicurezza nella società in cui lavorava. Gli avevamo proposto di impugnare il provvedimento, ma lui aveva rifiutato la nostra disponibilità perché nel frattempo era stato assunto in un'altra impresa di trasporti marittimi». Grande esperienza Anche Giomaria Cuccu, della Uil, mette in evidenza la grande professionalità di Raffaele Massa. «Era stato assunto dalla Grendi a dicembre 2022. Vogliamo capire se era abilitato a eseguire movimentazioni a bordo delle navi. Di solito le operazioni di rizzaggio (ancoraggio con catene dei semirimorchi al pavimento della stiva) e derizzaggio sono eseguite dai marittimi di bordo, perché in questo caso no? È fondamentale vigilare sulle competenze, questo chiederemo domani durante l'incontro con l'Authority Massimo Deiana». Le indagini Il sostituto procuratore Caria ha affidato le indagini agli uomini della Squadra volante e della Scientifica dai quali aspetta una relazione. Sul versante della Capitaneria di Porto, al momento, non risultano irregolarità sulle norme imposte dal Codice della navigazione. Andrea Artizzu

## Dopo l'arrivo della mega nave Legacy inizia il dominio dei traghetti Moby

*Sharden e Vinci passano a Msc. Tutto pronto per la prima della Golfo Aranci-Genova*

Olbia Una rivoluzione che coinvolge la rotta più trafficata e remunerativa del Mediterraneo per i collegamenti commerciali, la Olbia-Livorno e una delle rotte commerciali più importanti per il turismo: la Olbia-Genova. Nell'ambito dell'operazione con cui Msc ha permesso a Moby di chiudere i rapporti finanziari con banche e obbligazionisti, che avevano portato all'avvio della procedura concordataria per la capogruppo e per la controllata Tirrenia-Cin, è stato definito un passaggio di proprietà di parte della flotta della famiglia Onorato. Così a Msc passano i due traghetti Sharden e Moby Vinci per 109 milioni di euro, riducendo il prestito messo a disposizione dal gruppo ginevrino di Aponte. Il traghetto Moby Zaza ormai da un paio di mesi naviga in Croazia per Jadrolinija, ma si tratta di un charter di pochi mesi, mentre dovrebbe resistere fino a settembre il noleggio del traghetto Moby Dada ad Algerie Ferries. Un effetto domino generato dall'arrivo di Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, gemello della Fantasy, che ha toccato ieri per la prima volta il porto di Livorno dopo una navigazione di 32 giorni e 14mila miglia. Partito il 27 dicembre 2023 dal cantiere cinese Guangzhou Shipyard, ha attraversato tre oceani per fare il suo ingresso nel Mediterraneo due giorni fa, con alla guida, come per Moby Fantasy, il comandante Massimo Pinsolo. Moby Legacy sarà operativo per la Sardegna, lungo la rotta Livorno-Olbia, a partire dal 17 febbraio. Il suo arrivo, quindi, ha generato un effetto domino, con l'addio a due traghetti storici nelle rotte per Livorno e Genova dalla Sardegna come Sharden e Moby Vinci. La prima sotto le insegne Tirrenia-Cin opera sulla Civitavecchia-Olbia e sulla Livorno-Olbia e passerà a Msc dal marzo di quest'anno. Anche la Moby Vinci, ex Nuraghes, che attualmente opera sulle linee Livorno-Olbia e Civitavecchia-Olbia, in coppia con la Fantasy e la Athara, passerà a Msc a marzo. I due traghetti saranno quindi sostituiti dalla nuova Legacy, che con i suoi 237 metri di lunghezza per 32 di larghezza, e una stazza lorda di 69.500 tonnellate è, insieme alla nave gemella Moby Fantasy, il traghetto passeggeri più grande finora costruito a livello mondiale, con una capacità di 3mila passeggeri e 3.850 metri lineari di carico rotabile. Gli elevati standard di sostenibilità adottati lo rendono anche il traghetto più all'avanguardia e tecnologicamente sofisticato. Sarà invece una prima assoluta il collegamento Genova-Golfo Aranci effettuato da Moby con i traghetti Moby Drea e Moby Otta, per la copertura di quattro tratte destinate a passeggeri e merci. La programmazione prevede due corse la domenica, mattina e sera, e due corse il lunedì, mattina e sera, a luglio e agosto. L'accordo è stato stipulato tra il Comune di Golfo Aranci e la compagnia dopo le prove di attracco dei mesi scorsi e il tavolo tecnico convocato per definire gli aspetti operativi come gli ormeggi durante l'avvicendamento in porto con ingresso e uscita delle navi Moby e Sardinia Ferries. Confermate la Moby Wonder e la Aki su Genova. La compagnia, dallo scorso ottobre, aveva spostato da Olbia a Porto Torres le navi gemelle Wonder e Aki, le Moby più veloci, più spaziose, comode e confortevoli. (gdm)



## Un sit in per chiedere più sicurezza

*La morte di Raffaele Massa: presidio al porto di Cagliari davanti alla sede dell'Authority*

*I colleghi del 50enne schiacciato dai container: "E' un lavoro pericoloso non ci sentiamo tutelati"*

Cagliari. In cinquanta hanno stazionato in silenzio ieri mattina davanti alla sede dell'Autorità portuale per ricordare il loro compagno di lavoro Raffaele Massa, operaio 50enne del Gruppo Grendi rimasto schiacciato venerdì scorso fra due container mentre effettuava le operazioni di scarico da una nave cargo, ormeggiata nella banchina del porto canale. Una tragedia che ha scosso tutti, perché Massa, originario di Quartu, era un lavoratore molto stimato. Il sit-in è avvenuto un paio d'ore prima rispetto all'ennesimo incidente sul lavoro che ha provocato la morte dell'artigiano di Bono. Il presidio aveva anche lo scopo di chiedere ancora una volta il "rispetto delle regole sulla sicurezza e controlli più stringenti nelle banchine del porto di Cagliari". Con i dipendenti del Gruppo Grendi c'erano i sindacati di categoria che hanno rimarcato i temi del sit-in. «Siamo qui per protestare - hanno detto i sindacalisti - contro l'ennesima morte di un lavoratore portuale. Non conosciamo le cause dell'incidente, però una cosa è certa: qualcosa nelle operazioni sulla nave non andava bene. Siamo qui, oltre che per piangere e ricordare il collega, anche per chiedere maggiore tutela dei lavoratori». I sindacalisti avevano già esposto le loro ragioni al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, presente a Cagliari il giorno stesso in cui è avvenuta la disgrazia: «Gli abbiamo chiesto di fare qualcosa - hanno ripetuto in occasione del presidio- perché il lavoro portuale sia riconosciuto come usurante: si lavora di notte, a volte con temperature troppo elevate, a volte al freddo in banchina. Non ci sentiamo sufficientemente tutelati. Chiediamo all'Autorità portuale controlli e vigilanza affinché queste tragedie non si verifichino più». (l.on)



La tragedia. L'Authority Deiana: una commissione per rafforzare la cultura della sicurezza

## Morte nel porto: «Servono più controlli»

*Appello dei sindacati dopo l'incidente in cui ha perso la vita Raffaele Massa*

Le bandiere dei sindacati chiuse e listate a lutto, tanta tristezza ma anche tanto rammarico. C'era un clima cupo ieri mattina nel presidio davanti alla sede dell'Autorità portuale. Nessuno slogan o altro tra i compagni di lavoro di Raffaele Massa, l'operaio di 50 anni della società Grendi, morto schiacciato tra due semirimorchi mentre lavorava a bordo della nave Estraden ormeggiata al Porto canale. Se alla tragedia non si può rimediare si possono certo studiare norme e comportamenti che evitino altre sciagure. Cgil, Cisl e Uil hanno reclamato maggiore sicurezza e più controlli dal parte dell'Autorità portuale. Il presidio Sul porto di via Roma splende un sole primaverile. Decine di lavoratori portuali, in sciopero per protesta sino alla mezzanotte di ieri, (gli unici che hanno lavorato sono stati quelli della nave da crociera e per le merci pericolose e deperibili) si sono dati appuntamento nella sede dell'Authority per dire no all'ennesima morte su una nave. In modo pacifico e silenzioso, sotto gli occhi di Polizia e carabinieri, cercavano di capire la dinamica dell'incidente, del perché un lavoratore esperto come Raffaele Massa sia potuto rimanere schiacciato. «Siamo qui con le bandiere a lutto per ricordare un collega che non c'è più», afferma Michele Palenzona della Cisl. «E fondamentale che siano seguite tutte le procedure di sicurezza e che venga utilizzato il numero giusto del personale». Insomma, no al taglio dei posti di lavoro in nome del profitto». Più controlli Marco Manca, della Cgil, lo ripete come un disco rotto. «L'Autorità portuale deve effettuare più controlli. Non si possono più accettare riposi non rispettati, cicli operativi senza sosta, squadre minime di lavoro e carichi di lavoro oltre quanto prescritto dalle autorità preposte». Anche per Giomaria Cuccu, della Uil, la parola d'ordine è chiarezza. «Tutte le operazioni a bordo o in banchina, devono essere codificate. Niente va lasciato al caso». L'incontro Il presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana riceve una delegazione di sindacalisti, al tavolo anche la Capitaneria di Porto. «L'anno scorso nel porto di Cagliari abbiamo effettuato 166 controlli e non abbiamo rilevato irregolarità importanti. Ma non dobbiamo arrenderci all'abitudine. Si tratta di attività pericolose e non ci devono essere percentuali di rischio. Svolgiamo un'attività molto intensa di controlli. Abbiamo deciso di convocare la commissione per la sicurezza del porto per rafforzare la cultura della sicurezza coinvolgendo tutti. In primo luogo – precisa il presidente dell'Autorità portuale – i lavoratori che notano condizioni irregolari che durante le ispezioni non riusciamo a verificare». Avete verificato anche la Grendi? «Sì – afferma Deiana – l'ultima nella prima decade di gennaio, la precedente a dicembre. Le indagini Ieri il sostituto procuratore Daniele ha disposto l'autopsia sul corpo di Raffaele Massa. Oggi il fascicolo sulla morte dell'operaio sarà affidato a un magistrato specializzato in incidenti sul lavoro». Andrea Artizzu



## Energia il futuro a Porto Torres

*È imminente la firma del decreto che disegnerà il futuro della Sardegna. Centrale il ruolo del rigassificatore nel nord dell'isola. Terminali a Cagliari e Oristano*

Giuseppe Centore Cagliari Da domani ogni giorno è quello buono. Forse domani stesso arriveranno le firme al nuovo Dpcm "energia Sardegna". Saranno quelle dei ministri Pichetto-Fratin (Sicurezza energetica, proponente), Adolfo Urso (ministero del made in Italy) e Matteo Salvini (infrastrutture e mobilità). A completare e a rendere cogente il decreto, la firma digitale della stesa premier Giorgia Meloni, che metterà dunque fine, si spera, ad una procedura lunga, complessa, faticosa che dovrebbe disegnare in maniera organica, coerente, sicura e sostenibile, la cornice energetica sarda per i prossimi decenni. Il decreto che la Meloni e gli altri ministri firmeranno cerca di sfuggire dai vincoli, a dir poco originali, imposti dalla legge "Semplificazioni" del Conte 2, quella che ipotizzava per la Sardegna una rete virtuale interna ed esterna che avrebbe collegato le aree portuali e industriali punto di arrivo del metano agli altri centri. Un accrocchio di sistema, pur giustificato da Rse (la società pubblica di ricerca sui sistemi energetici), con lo scenario di carri bombolai e tariffe regolate solo per alcuni tratti e clienti. Adesso si cambia. Il governo, nel nuovo decreto prima si fa forte della legge costituzionale del 7 novembre 2022 sul superamento degli svantaggi legati all'insularità, poi mantiene gli interventi di Terna, su t-Link, compensatori e batterie, e infine riscrive la parte sarda per il collegamento per il trasporto di gas. Nove punti (due riguardano gli adeguamenti ai grandi rigassificatori di Panigaglia e Livorno) che compongono un mosaico chiaro. In testa c'è il ruolo centrale del terminale di rigassificazione tramite nave a Porto Torres «con capacità netta di stoccaggio adeguata a servire le utenze industriali, termoelettriche e i bacini di consumo della Regione Sardegna». In pratica il cuore del sistema. A seguire uno o più terminali di rigassificazione nell'area portuale di Oristano e un terminale di rigassificazione nell'area portuale di Cagliari. Questi tre punti ricevono le navi cariche di gnl da Panigaglia e Livorno, chiaramente dopo adeguate opere di dragaggio di porti e costruzione di infrastrutture. Il gas servirà agli usi industriali e residenziali, «nonché per potenziali consumi del settore termoelettrico», lasciando così aperta la porta per una centrale a gas. I terminali saranno collegati attraverso la rete di trasporto, «ai principali bacini di consumo del settore industriale, alle aree potenzialmente interessate dalla realizzazione di centrali termoelettriche alimentate a gas...e alle reti di distribuzione realizzate, o in corso di realizzazione. Tale rete di trasporto è costituita dai gasdotti necessari per collegare i suddetti terminali di rigassificazione con le utenze industriali, termoelettriche e ai bacini di consumo presenti nella Regione». È questo il punto che Solinas ha voluto più chiaro, con l'indicazione della «rete di trasporto già autorizzata dal Mase». In pratica i due tratti della dorsale. Spetterà poi al Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, individua il dimensionamento della FSRU. Snam, gestore della rete nazionale di trasporto del gas naturale, attuerà gli adempimenti necessari alla presentazione delle istanze di allacciamento alla rete nazionale di trasporto, mentre l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente, entro sei mesi dalla definirà il quadro regolatorio compreso, in via transitoria, il servizio alternativo su gomma di trasporto del gas naturale per il periodo necessario alla realizzazione della rete di trasporto alla rete di distribuzione. Insomma, alla fine, anche se in via transitoria qualche carro bombolaio lo si vedrà transitare, ma solo sino alla posa delle reti.



## **Entro sei mesi i primi cantieri aperti. Due anni per vedere gli effetti sul territorio**

*Snam dovrà adeguare la nave: arriverà dalla Corea e sarà molto più capiente*

Cagliari Dopo aver gettato alle ortiche cinque anni, e aver trasformato la metanizzazione della Sardegna in un esempio di scuola su come non si deve mai affrontare in un paese industrializzato la realizzazione di una infrastruttura strategica, pensare di recuperare il tempo perduto in pochi mesi è impossibile. «Ci sono tempi tecnici, ingegneristici che obbligano a considerare un calendario di anni, non di mesi. Negli ultimi tempi la Regione ha accelerato al massimo quanto di sua competenza sul fronte autorizzativo, ma questa materia rimane in larga parte soggetta a scelte nazionali. Speriamo che la prossima legislatura veda la conclusione di buona parte delle opere sulla metanizzazione. È un tempo ragionevole». Anita Pili è ancora per poche settimane assessore all'industria. Non è candidata, e molto difficilmente avrà incarichi nel futuro esecutivo. «Abbiamo avuto in questi ultimi mesi incontri quasi quotidiani con gli uffici ministeriali. Convincere il presidente del Consiglio a riscrivere un decreto peraltro firmato dal suo predecessore, mentre era in corso un giudizio di merito al consiglio di Stato non è stato facile». Come non sarà facile programmare l'avvio dei cantieri sui diversi fronti. A Porto Torres sono in corso interlocuzioni su dove piazzare la nave gasiera, che va riordinata da Snam e adeguata. Arriverà dalla Corea, ma c'è la fila per questo tipo di navi. Così come non si trovano sul mercato spot i tubi per la dorsale. Anche in questo caso servono mesi, dopo il via libera del governo a Snam per mettere in moto la macchina, comunque già pronta. Vanno anche definiti gli altri, uno o due, depositi costieri a Oristano, così come va definito il loro assetto societario, e vanno realizzati anche lì piccoli tratti di allaccio alla dorsale. E infine Cagliari. Anche qui il processo autorizzativo è all'ultimo stadio: la concessione della autorizzazione unica di avvio dei lavori, sarà subito richiesta perché tutte le valutazioni di impatto sono state concluse. È come un gigantesco puzzle che va composto, ma è realistico credere che entro sei mesi possano aprire, dopo le gare e gli appalti, i primi cantieri e che entro due anni i primi pezzi del sistema andranno a regime. L'unico punto di incertezza riguarda i bacini che non sono mai stati completati o realizzati e che comprendono poco meno della metà dei 38 nei quali è stata divisa l'isola. Per molti di questi cantieri sono fermi da anni. Per riaprirli e terminare i lavori servono robuste spalle finanziarie, capacità ingegneristica di peso e certezze regolatorie sulle tariffe che al momento non ci sono. Anche qui bisognerà aspettare sei mesi, per capire se l'intera isola avrà diritto a tariffe omogenee per il metano. (g.cen.)

Trasporti. Deiana: "Le tensioni in Ucraina e Mar Rosso penalizzano le merci"

## Un 2023 da record per i porti sardi

*Il bilancio dell'Autorità: 6.2 milioni di passeggeri e crocieristi raddoppiati*

Nonostante la crisi internazionale, il sistema portuale della Sardegna mantiene ferma la rotta nel Mediterraneo con traffici commerciali in crescita, rinfuse ancora in flessione per via della crisi economica internazionale e record per il mercato delle crociere. Ottimismo È stato un anno positivo, il 2023, per i porti del Sistema Sardegna. Al di là del segno meno su import - export di materie prime, c'è un balzo in avanti per i volumi registrati nel settore cabotiero (trasporto di persone e merci). E proprio a partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei numeri dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), arriva a circa 5,326 milioni con un più 7% rispetto ad un 2022 già record. Stessa percentuale di crescita anche per il traffico sulle isole minori entro le 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di circa 883mila passeggeri. Vacanze ed export Il 2023 ha segnato anche un record nel mercato delle crociere, con un quasi raddoppio sui numeri del 2022 (da 220.595 nel 2022 a 434.334 nel 2023). Segno meno, sempre rispetto al 2022, per la movimentazione delle rinfuse. In dettaglio, si riduce del 7% il volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) e del 27% quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime, queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di est Europa e Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1,7 milioni di tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250mila dell'anno in esame. Positivo, invece, il dato relativo alle merci trasportate su gomma che, con un più 3% sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241mila del 2022. Il futuro In contrazione, ma comunque vitale, la movimentazione dei container del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez. «Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta», ha detto Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna. «Il 2023 è stato, nel complesso, l'anno record per il settore cabotiero. A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità, accompagnato dalla movimentazione di merci su gomma. Ancora più entusiasmante, quello delle crociere. Unica nota negativa quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso».



## Nel 2023 più passeggeri, crocieristi e merci nei porti sardi

Nonostante la crisi internazionale, il sistema portuale della Sardegna mantiene ferma la rotta nel Mediterraneo con traffici commerciali in crescita, rinfuse ancora in flessione per via della crisi economica internazionale e record per il mercato delle crociere. È stato un anno sostanzialmente positivo, il 2023, per i porti del Sistema Sardegna. Al di là del segno meno su import - export di materie prime, c'è un balzo in avanti per i volumi registrati nel settore cabotiero. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei numeri dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), arriva a circa 5,326 milioni con un più 7% rispetto ad un 2022 già record. Stessa percentuale di crescita anche per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di circa 883 mila passeggeri. Il 2023 ha segnato anche un record nel mercato delle crociere, con un quasi raddoppio sui numeri del 2022 (da 220.595 nel 2022 a 434.334 nel 2023). Segno meno, sempre rispetto al 2022, per la movimentazione delle rinfuse. In dettaglio, si riduce del 7% il volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) e del 27% quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime, queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di est Europa e Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1,7 milioni di tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame. Positivo, invece, il dato relativo alle merci trasportate su gomma che, con un più 3% sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241 mila del 2022. In contrazione, ma comunque vitale, la movimentazione dei contenitori del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez. "Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta - dice Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna - Il 2023 è stato, nel complesso, l'anno record per il settore cabotiero. A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità, accompagnato dalla movimentazione di merci su gomma. Ancora più entusiasmante, quello delle crociere. Unica nota negativa quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso".



## **Bilancio dei traffici 2023 per i porti di Sistema della Sardegna**

Nel 2023 crescono passeggeri, merci su gommato e crocieristi. Segno meno per le materie prime. Nonostante la crisi internazionale, il Sistema Sardegna mantiene ferma la rotta nel Mediterraneo. Traffici commerciali in crescita, rinfuse ancora in flessione per via della crisi economica internazionale, record per il mercato delle crociere. È stato un anno sostanzialmente positivo, il 2023, per i porti del Sistema Sardegna. Al di là del segno meno su import - export di materie prime, è del tutto evidente il balzo in avanti per i volumi registrati nel settore cabotiero. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei numeri dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), pari a circa 5 milioni e 326 mila unità, registrano un più 7 per cento rispetto ad un 2022 già record. Stessa percentuale di crescita anche per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di circa 883 mila passeggeri. Come già annunciato ad inizio anno, il 2023 ha segnato anche un record nel mercato delle crociere, con un quasi raddoppio sui numeri del 2022. Segno meno, sempre rispetto al 2022, per la movimentazione delle rinfuse. In dettaglio, si riduce del 7 per cento il volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) e del 27 per cento quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime, queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1 milione e 700 mila tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame. Positivo, invece, il dato relativo alle merci trasportate su gommato che, con un più 3 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241 mila del 2022. In contrazione, ma comunque vitale, la movimentazione dei contenitori del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez. "Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2023 è stato, nel complesso, l'anno record per il settore cabotiero. A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità, accompagnato dalla movimentazione di merci su gommato che cresce di un ulteriore 3 per cento, attestandosi a oltre 12 milioni e 605 mila tonnellate. Ancora più entusiasmante, quello delle crociere, con un 97 per cento di balzo rispetto ad un 2022 già di per sé positivo. Unica nota negativa, che purtroppo prescinde dall'impegno dell'Ente nella stimolazione del mercato, quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso".



## **Nel 2023 calo delle merci nei porti sardi. Record dei traghetti e crescita delle crociere**

Lo scorso anno sono aumentate le merci varie e diminuite le rinfuse. Nel 2023, con un totale di 40,95 milioni di tonnellate movimentate, il traffico delle merci nei porti della Sardegna ha registrato una flessione del -6,7% sull'anno precedente dovuta alla riduzione delle rinfuse, con i carichi liquidi scesi del -6,9% a 24,24 milioni di tonnellate e quelli solidi del -26,6% a 4,11 milioni di tonnellate. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha specificato che sul calo delle rinfuse secche pesa una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone, materie prime che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia: Ucraina e Russia. È diminuita anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che da circa 1,7 milioni di tonnellate del 2022 è passato a poco più di 1,2 milioni. Nel settore delle merci varie il traffico ha segnato una crescita del +3,0% salendo a 12,61 milioni di tonnellate. Nel segmento dei container, lo scorso anno il solo traffico di transhipment è stato pari a 38mila teu (-29,6%). Relativamente al traffico dei passeggeri dei traghetti nei porti commerciali sardi di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax, nel 2023 è stato raggiunto un nuovo record storico con 5,3 milioni di passeggeri, in crescita del +7,0% sul 2022 quando era stato registrato il precedente picco massimo. Lo scorso anno il numero di passeggeri trasportati dai servizi marittimi con le isole minori è ammontato a 883mila unità (+6,9%). È proseguita inoltre la rapida ripresa del traffico crocieristico che nel 2023 è stato di 434mila passeggeri (+96,9%).

### Nei porti sardi meno materie prime e più passeggeri

Sostanzialmente positivo il bilancio 2023 che ha registrato anche il record per il mercato delle crociere. Nonostante la flessione causata dalla crisi economica internazionale, il dato dei traffici commerciali in crescita e soprattutto il record per il mercato delle crociere danno un'impronta sostanzialmente positiva al 2023 dei porti del Sistema Sardegna. Al di là del segno meno su import-export di materie prime, è infatti del tutto evidente il balzo in avanti per i volumi registrati nel settore cabotiero. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei numeri dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), pari a circa 5 milioni e 326 mila unità, registrano un più 7 per cento rispetto ad un 2022 già record. Stessa percentuale di crescita anche per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di circa 883 mila passeggeri. Come già annunciato ad inizio anno, il 2023 ha segnato anche un record nel mercato delle crociere, con un quasi raddoppio sui numeri del 2022. Segno meno, sempre rispetto al 2022, per la movimentazione delle rinfuse. In dettaglio, si riduce del 7 per cento il volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) e del 27 per cento quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime, queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1 milione e 700 mila tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame. Positivo, invece, il dato relativo alle merci trasportate su gommato che, con un più 3 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241 mila del 2022. In contrazione, ma comunque vitale, la movimentazione dei contenitori del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez. "Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta - dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2023 è stato, nel complesso, l'anno record per il settore cabotiero. A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità, accompagnato dalla movimentazione di merci su gommato che cresce di un ulteriore 3 per cento, attestandosi a oltre 12 milioni e 605 mila tonnellate. Ancora più entusiasmante, quello delle crociere, con un 97 per cento di balzo rispetto ad un 2022 già di per sé positivo. Unica nota negativa, che purtroppo prescinde dall'impegno dell'Ente nella stimolazione del mercato, quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso".

## La Sardegna raddoppia le crociere rispetto al 2022

CAGLIARI Definiti i dati precisi, l'anno 2023 è stato sostanzialmente positivo per il Sistema portuale della Sardegna. Crescono i traffici commerciali, mentre calano le rinfuse a causa della crisi economica internazionale, ma è record per il mercato delle crociere. Resta dunque il segno meno su import-export di materie prime, mentre balzano in avanti i volumi registrati nel settore cabotiero. I principali porti commerciali sardi (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), insieme fanno circa 5 milioni e 326 mila passeggeri equivalente a un +7% rispetto ad un 2022 già record. Lo stesso 7% in crescita è quello legato al traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 883 mila passeggeri. Le crociere segnano i dati migliori dell'anno: il 2023 supera l'anno precedente di circa il doppio. Come anticipato non è buona la movimentazione delle rinfuse: 7% del volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) e -27% quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime, queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1 milione e 700 mila tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame. Positivo, invece, il dato relativo alle merci trasportate su gommato che, con un più 3 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241 mila del 2022. Lato container si registra una contrazione nel Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez. Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta commenta il presidente dell'AdSp di Sardegna Massimo Deiana. Il 2023 è stato, nel complesso, l'anno record per il settore cabotiero. A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità, accompagnato dalla movimentazione di merci su gommato che cresce di un ulteriore 3%, attestandosi a oltre 12 milioni e 605 mila tonnellate. Ancora più entusiasmante, quello delle crociere, con un 97% di balzo rispetto ad un 2022 già di per sé positivo. Unica nota negativa, che purtroppo prescinde dall'impegno dell'Ente nella stimolazione del mercato, quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso.



## Traffico in crescita nei 7 porti della Sardegna: da Cagliari a Porto Torres oltre 6 milioni di passeggeri nel 2023

Nel 2023 crescono passeggeri, merci su gommato e crocieristi . Segno meno per le materie prime : nonostante la crisi internazionale, il Sistema Sardegna mantiene ferma la rotta nel Mediterraneo. è stato un anno sostanzialmente positivo, il , per i porti del Sistema Sardegna. Al di là del segno meno su import - export di materie prime, è del tutto evidente il balzo in avanti per i volumi registrati nel settore cabotiero. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei numeri dei principali porti commerciali ( Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax ), pari a circa 5 milioni e 326 mila unità , registrano un più 7 per cento rispetto ad un 2022 già record. Stessa percentuale di crescita anche per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia ( Santa Teresa e Portovesme ), che si attestano a poco meno di circa 883 mila passeggeri . Come già annunciato ad inizio anno, il 2023 ha segnato anche un record nel mercato delle crociere , con un quasi raddoppio sui numeri del 2022. Segno meno , sempre rispetto al 2022, per la movimentazione delle rinfuse . In dettaglio, si riduce del 7 per cento il volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita ) e del 27 per cento quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime , queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia : Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1 milione e 700 mila tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame. Positivo , invece, il dato relativo alle merci trasportate su gommato che, con un più 3 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241 mila del 2022. In contrazione, ma comunque vitale, la movimentazione dei contenitori del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez. "Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta - dice Massimo Deiana , presidente dell' Autorità di sistema dei porti del mare di Sardegna - Il 2023 è stato, nel complesso, l' anno record per il settore cabotiero . A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità , accompagnato dalla movimentazione di merci su gommato che cresce di un ulteriore 3 per cento, attestandosi a oltre 12 milioni e 605 mila tonnellate . Ancora più entusiasmante, quello delle crociere , con un 97 per cento di balzo rispetto ad un 2022 già di per sé positivo. Unica nota negativa , che purtroppo prescinde dall'impegno dell'Ente nella stimolazione del mercato, quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso".

## **Porti della Sardegna, nel 2023 crescono passeggeri, merci su gommato e crocieristi**

Il presidente Deiana: "Nonostante le crisi internazionali stiamo mantenendo la rotta giusta" Cagliari - Traffici commerciali in crescita, rinfuse ancora in flessione per via della crisi economica internazionale, record per il mercato delle crociere. È stato un anno sostanzialmente positivo, il 2023, per i porti del Sistema Sardegna. Al di là del segno meno su import - export di materie prime, è del tutto evidente il balzo in avanti per i volumi registrati nel settore cabotiero. A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei numeri dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), pari a circa 5 milioni e 326 mila unità, registrano un più 7 per cento rispetto ad un 2022 già record. Stessa percentuale di crescita anche per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di circa 883 mila passeggeri. Come già annunciato ad inizio anno, il 2023 ha segnato anche un record nel mercato delle crociere, con un quasi raddoppio sui numeri del 2022. Segno meno, sempre rispetto al 2022, per la movimentazione delle rinfuse. In dettaglio, si riduce del 7 per cento il volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) e del 27 per cento quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime, queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1 milione e 700 mila tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame. Positivo, invece, il dato relativo alle merci trasportate su gommato che, con un più 3 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241 mila del 2022. In contrazione, ma comunque vitale, la movimentazione dei contenitori del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez. "Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2023 è stato, nel complesso, l'anno record per il settore cabotiero. A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità, accompagnato dalla movimentazione di merci su gommato che cresce di un ulteriore 3 per cento, attestandosi a oltre 12 milioni e 605 mila tonnellate. Ancora più entusiasmante, quello delle crociere, con un 97 per cento di balzo rispetto ad un 2022 già di per sé positivo. Unica nota negativa, che purtroppo prescinde dall'impegno dell'Ente nella stimolazione del mercato, quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso".



## **Nel 2023 alti e bassi per i porti sardi in linea con gli andamenti generali**

Anche sull'isola il traffico merci ha registrato una significativa contrazione con l'eccezione dei ro-ro, mentre positivo è stato l'andamento dei passeggeri 30 Gennaio 2024 Come nella maggior parte die porti italiani, anche in quelli sardi il 2023 è stato caratterizzato da un buon andamento del settore passeggeri e da un generale calo del traffico di merci, parzialmente compensato dal positivo trend della modalità ro-ro. "Segno meno, rispetto al 2022, per la movimentazione delle rinfuse. In dettaglio, si riduce del 7 per cento il volume di tonnellate liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) e del 27 per cento quelle solide. Pesano sul calo, una contrazione dell'import di granaglie, mangimi e carbone. Materie prime, queste, che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1 milione e 700 mila tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame. Positivo, invece, il dato relativo alle merci trasportate su gommato che, con un più 3 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 365 mila tonnellate rispetto alle 12 milioni e 241 mila del 2022. In contrazione, ma comunque vitale, la movimentazione dei contenitori del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez" ha sintetizzato l'Autorità di sistema portuale isolana, fornendo un riepilogo grafico dei traffici. In controtendenza, come detto, il settore passeggeri. Quelli dei traghetti crescono del 7%, raggiungendo i 5,3 milioni. Stessa percentuale per quelli delle isole minori, mentre i crocieristi sono quasi raddoppiati arrivando a 434mila unità. "Nonostante lo scenario di crisi internazionale che ha colpito e, purtroppo, continua a colpire il trasporto marittimo, gli scali del Sistema Sardegna continuano a mantenere la rotta" ha commentato Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. "Il 2023 è stato, nel complesso, l'anno record per il settore cabotiero. A partire dal traffico passeggeri che, forte anche della crescita sulle rotte minori, ha superato abbondantemente le 6 milioni di unità, accompagnato dalla movimentazione di merci su gommato che cresce di un ulteriore 3 per cento, attestandosi a oltre 12 milioni e 605 mila tonnellate. Ancora più entusiasmante, quello delle crociere, con un 97 per cento di balzo rispetto ad un 2022 già di per sé positivo. Unica nota negativa, che purtroppo prescinde dall'impegno dell'Ente nella stimolazione del mercato, quella delle rinfuse, pesantemente penalizzate dalle tensioni internazionali nell'Est Europa e oggi ancora più acute da nuovi focolai di tensione su rotte strategiche come il Mar Rosso".