

Hub per le merci da Cagliari verso la Tunisia

Grendi raddoppia e guarda al nord Africa

Sassari Diversificazione delle attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. Il 2023 per il Gruppo di logistica integrata, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10mila metri quadri con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Sempre nel 2023 il gruppo ha avviato il servizio LORO² del Gruppo Grendi con una nave Maersk con carico diretto in Tunisia. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) diventa una banchina mobile della destinazione finale, hub della linea di collegamenti internazionali da Cagliari verso Tunisia, Malta e Algeria, aree destinate a un crescente traffico anche a seguito

delle ultime vicende geopolitiche come le difficoltà di attraversamento del canale di Suez.«LORO² - commenta Antonio Musso, amministratore delegato Grendi Trasporti Marittimi e MITO - è un'innovativa combinazione di flussi di container movimentati tra navi container LOLO e navi RORO in arrivo al terminal di MITO of Sardinia, terminal internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, e navi Grendi che trasportano i container attraverso il sistema a cassette ed eventuali rotabili con l'uso di una squadra di operatori di piazzale che a bordo della nave sono in grado di sbarcare e conseguentemente re imbarcare i volumi in modo affidabile e professionale».«È un sistema - aggiunge l'amministratore delegato Musso - che lavora su un raggio di azione di circa 350 miglia nautiche, sfruttando la versatilità delle navi Grendi che possono evitare lunghe attese in rada e ridurre i tempi di sbarco e imbarco in modo ragionevole».



Il Secolo XIX 03 04 24

Il progetto per costruzione, refitting, riparazione e manutenzione per scafi sopra i 50 metri

Nautica, parte la sfida della Sardegna Un distretto nel porto canale di Cagliari

PAOLO CABONI

La Sardegna sfida la cantieristica nautica ligure. Il distretto del Porto Canale di Cagliari si prepara infatti a ospitare nuovi insediamenti produttivi: si parte con un "avviso di consultazione preliminare del mercato finalizzato alla valutazione di manifestazioni di interesse da parte degli operatori del settore", per il rilascio delle concessioni demaniali marittime nel compendio inaugurato nel luglio del 2023 alla presenza del ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini. Si tratta di un bene demaniale di 175 mila metri quadrati di aree scoperte e relative banchine, diviso in 13 lotti raggruppati in 4 categorie. La prima, di tipologia A, sarà destinata a insediamenti finalizzati alla costruzione, refitting, riparazione e manutenzione di navi da diporto e sportive superiori a 50 metri di lunghezza, comprese le attività complementari come commercializzazione e rimessaggio. Le tipologie B e C, invece, ospiteranno le medesime attività, ma per imbarcazioni di dimensioni inferiori. Infine, gli insediamenti di tipologia D, destinati alla riparazione dei motori, all'installazione di impiantistica elettrica ed elettronica, la fabbricazione e la riparazione di articoli in materiale tessile, di articoli metallici, minuteria, strumenti per la navigazione ed apparecchiature per l'illuminazione. Le attività produttive che si insedieranno dovranno provvedere ai necessari interventi di infrastrutturazione delle aree di insediamento, come, a esempio, la pavimentazione dei lotti e l'edificazione dei fabbricati. Nella prima fase di valutazione delle manifestazioni di interesse, l'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna prenderà in considerazione delle proposte di progetto di sistemazione delle aree, del piano di gestione e organizzazione dell'attività, dell'esperienza nel settore, dei livelli occupazionali previsti, oltre all'offerta economica riguardante l'estensione del bene da assentire in concessione, che è fissata in poco più di 1 euro e 70 a metro quadro annuo. IL titolo concessorio non potrà superare i 40 anni.



Turismo. Ieri due navi in porto. Mannino (Attività produttive): in futuro un sistema coordinato di accoglienza e promozione unica

L'assalto dei settemila crocieristi

Visite ai monumenti e bar pieni (non i ristoranti). Folla in via Manno

A mezzogiorno, evitarli è impossibile. Ma Rohan, 24 anni indiano, ci prova comunque. Ha fretta, fa il rider da due anni. Ha un pranzo da consegnare in zona San Benedetto, ma lo slalom tra le migliaia di persone che passeggiano in via Manno è quasi impossibile. Succede anche ai più attenti di andare a sbattere contro qualcuno. Donne, uomini, bambini e anziani che si muovono per inerzia, stipati. Persone e ancora persone. Inglese, spagnoli, francesi, cinesi e giapponesi: via Manno è un muro umano di crocieristi sbarcati (ieri) su due "città del mare" (la Costa Smeralda e la Spirit of Discovery). In giro per tutto il giorno alla Marina, in Castello, a Stampace, ma anche al Poetto, la città fa il pieno e si conferma nel gotha internazionale degli scali crocieristi. «Una destinazione oltre l'immaginazione», dice Colten, in corciera insieme alla famiglia. «È la prima volta che veniamo, questa città è favolosa», aggiunge. «Il settore crociere, ormai diventato una certezza per Cagliari, ha bisogno di maggior attenzione e adeguata organizzazione per coinvolgere le tante attività cittadine e dare corpo a interventi coordinati di accoglienza che portino risorse nel sistema economico locale», dice Pierluigi Mannino, presidente della commissione Attività produttive. «Spero che in futuro possa finalmente diventare realtà il sistema coordinato di accoglienza che veda protagonisti gli attori culturali ed economici della città, con la regia di un soggetto unico di promozione, il tanto agognato "Dmo" cittadino. Le premesse sono state messe con l'approvazione del regolamento per l'assemblea delle attività produttive», la consulta, «e l'individuazione delle fonti di finanziamento per tutte le iniziative di promozione», la tassa di soggiorno, aggiunge. La giornata I primi passeggeri cominciano a sbarcare già alle 8 del mattino. Per un'ora e mezza via Riva di Ponente è un fiume continuo e costante di turisti che attraversano la passerella per raggiungere il centro della città. Si sparpagliano tra Marina e Castello, restano impalati davanti al Bastione di Saint Remy («la vista è davvero wow»), approfittano della giornata praticamente estiva (23 gradi) per fare una puntatina al Poetto e a Calamosca, girano per i negozi del centro, si lanciano alla scoperta dei prodotti dell'agroalimentare, dell'artigianato locale. Un giro tra le vetrine dei negozi di via Manno e via Garibaldi, quindi un aperitivo in piazza Yenne. Alcuni prendono posto sul trenino turistico e sfidano il traffico per scoprire Cagliari. E c'è anche chi si affida al proprio intuito lasciandosi inghiottire dalle strade della Marina. Per tanti c'è anche il tempo per consumare il pranzo: spaghetti arselle e bottarga, inevitabilmente. «Ci hanno parlato di questo piatto tipico locale, dobbiamo assolutamente provarlo prima di ripartire. E per questo motivo abbiamo prenotato in un ristorante in centro», dicono Lolita Lopez, 37 anni, spagnola, e Natalia Rodrigues, 59 anni, portoghese. «Io ho acquistato una bottiglia di mirto sardo», dice Jeremy leleu, da Parigi. «Me ne hanno sempre parlato i miei amici che vengono in Sardegna da anni per le vacanze, a Cagliari tornerò il prossimo anno», aggiunge. Il "caso" di via Roma I crocieristi arrivano dal molo Sant'Agostino, attraversano la passerella in legno lungo via Riva di Ponente, poi alcuni (pochi) tentano di attraversare al semaforo all'angolo con piazza Matteotti, gli altri che vogliono raggiungere il centro si gettano sul semaforo di fronte alla Rinascente. In ogni caso, fuori dalle strisce pedonali, con conseguente rischio di creare un incidente con le auto che non hanno mai il semaforo rosso. «Spero si riuscirà a risolvere il problema di quell'attraversamento pedonale», dice Mannino. E conclude: «Troppo spesso si vedono gruppi di turisti attraversare dove non si potrebbe mettendo a rischio la propria e altrui incolumità. Probabilmente è un problema legato con indicazioni adeguate sia all'interno che all'esterno del porto». Mauro Madeddu



I crocieristi arrivati ad Arbatax scelgono la Barbagia

L'attracco è avvenuto un quarto d'ora dopo le 8. La nave da crociera Clio ha rispettato il format degli anni precedenti, salutando la bella stagione con l'arrivo al porto di Arbatax. Ottantatré i passeggeri, tutti americani e over 70, scesi dalla nave della compagnia Grand Circle Line con sede a Boston. Ad attenderli, ieri all'arrivo da Cagliari, gli amministratori comunali, con in testa il sindaco Marcello Ladu, e Valeria Mangiarotti, responsabile Marketing dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. La quiete mattutina in banchina è stata spezzata dai motori dei pullman - tre di una società di noleggio di Ilbono e uno proveniente da Ussassai - che attendevano i crocieristi per accompagnarli a visitare le bellezze storiche e ambientali della Barbagia. Per la carovana il tour operator ha scelto una toccata e fuga a Orgosolo e Fonni, un giro concentrato tra le prime ore del mattino e il tardo pomeriggio. A Orgosolo il gruppo si è diviso tra due agriturismi mentre prima del rientro in Ogliastra i passeggeri hanno raggiunto Fonni alla scoperta delle maschere tradizionali esposte in piazza Martiri. Poi il rientro sulla nave, che poco dopo le 18 ha mollato gli ormeggi con destinazione Terragona, città portuale della Catalogna, nel nord-est della Spagna. (ro. se.)



VITA IN BARCA

La felicità in un borgo galleggiante. Il mare intorno e meno spese

Insegnanti, influencer, attori, studenti: sono residenti su un molo a Cagliari

Andrea Massidda Cagliari Ogni mattina, che ci sia burrasca o mare piatto, pioggia o sole splendente, Lupo si sveglia, fa un'abbondante colazione nella dinette assieme alla sua amata maremmana Ludu, e poi con l'autobus va a lavorare come artigiano in giro per la città: idraulico, impiantista elettrico, operaio specializzato nella messa in posa di parquet. «Diciamo che faccio il problem solver», taglia corto parlando del suo mestiere. Un'esistenza qualsiasi? Non esattamente. Perché una volta terminati gli appuntamenti, Lupo torna nella sua vecchia barca a vela di quasi undici metri dove risiede ufficialmente da cinque anni, si fa una doccia ed è pronto per un aperitivo a base di gin tonic davanti al tramonto sul Golfo degli Angeli. Tutto in compagnia di chi condivide il suo stile di vita da marinaio. Borghi galleggianti Nei nove porticcioli presenti sul lungomare di Cagliari - in totale oltre mille posti barca - sono tante e sempre di più le persone che hanno scelto di abbandonare i classici appartamenti in città per trasferirsi in pianta stabile (si fa per dire) su un'imbarcazione ormeggiata nei moli cittadini. E se nella vasta e variegata comunità che a Cagliari abita in modo stanziale in quella sorta di borgo galleggiante tra le pendici del colle di Bonaria e il padiglione Nervi si potesse votare, Lupo - organizzatore seriale di grigliate, concerti e momenti conviviali nella club house della Marina del Sole, a Su Siccu - sarebbe molto probabilmente eletto sindaco. O al massimo se la giocherebbe con l'effervescente Marta, 34 anni, laureanda in Medicina, istruttrice di vela, ma anche seguitissima social influencer, con 14mila follower sempre connessi per apprendere da lei che cos'è una randa o un boma, e di recente anche come si affronta una gravidanza tra le onde. «Da otto mesi - racconta lei stessa - sono mamma di Edoardo, un cucciolo che non ha mai vissuto sulla terra ferma. Con il mio compagno abitiamo su un catamarano dal 2019 e, sinceramente, qui siamo felici, non ci manca nulla: l'importante - aggiunge - è abituarsi a non usare le scarpe e avere la sempre la cambusa piena». Scelta di vita Marta, appassionata di vela sin da quando era piccola, racconta come ha preso la decisione di trasferirsi su una casa attraccata a un pontile. «Mi sono ritrovata a dover lasciare una stanza che dividevo con alcune colleghe universitarie - rivela - e casualmente ho dato uno sguardo a un sito che vendeva natanti di seconda o terza mano. Ero convinta che acquistare e poi vivere su una barca a vela fosse una cosa da ricchi e invece ho scoperto che è esattamente il contrario. Certo, devi avere la passione per il mare e rinunciare agli ampi spazi e ad alcuni comfort di un'abitazione tradizionale, ma i vantaggi, anche in termini di qualità della vita, sono tantissimi». Come lei la pensano Marcello (gestore di locali storici della movida cagliaritano), Carlo (attore professionista), Attilio (grafico), Anna (insegnante di Inglese) e Giorgia (iscritta al corso di laurea in Chimica e tecnologia farmaceutiche). Tutte persone che hanno scelto di prendere la residenza ufficiale su un pontile. Risparmio Di sicuro, vivere su un'imbarcazione consente di risparmiare molti soldi. «Noi - spiega Massimiliano Montis, direttore dell'ormeggio Marina del sole - con 3.500 euro all'anno garantiamo il posto fisso per l'imbarcazione, acqua potabile, corrente elettrica, bagni, docce, ritiro rifiuti e una club house per i momenti di socializzazione. E forse è anche per questo che siamo al completo».



E la vacanza si fa nella house boat

Un successo le casette sui pontili proposte da due argentini

Cagliari Esattamente come in un qualsiasi quartiere cittadino, anche in quello galleggiante dei porticcioli turistici cagliaritari sono sorti i b&b, che nel caso specifico vanno intesi come bed&boat. L'idea di aprirli in città - precisamente nella Calata dei Mercedari, nella Marina di Sant'Elmo - è venuta a due argentini, che hanno appunto allestito una serie house boat, ossia delle case mobili dotate di tutto il necessario per passare piacevoli momenti affacciati sul mare. Ed è inutile dire che sono prese d'assalto dai turisti. «Le nostre house boat - spiega Juan Catania, originario di Buenos Aires - sono dotate di tutto il necessario per passare piacevoli momenti affacciati sul mare cagliaritano. Oltre al pernottamento - precisa - offriamo il servizio per pranzi, cene, pizze e aperitivi, ma mettiamo a disposizione dei nostri clienti anche biciclette, bagno con doccia a bordo e ulteriori servizi igienici a terra come la sempre utile lavanderia a gettoni». Le house boat sono delle vere e proprie casette di legno attraccate a un pontile, una soluzione a metà tra il fascino della barca sul mare e la comodità e gli spazi di una qualsiasi abitazione. Tanto per fare qualche esempio, gli interni - oltre ad essere arredati con un divano letto matrimoniale e un divano letto singolo - sono forniti dei servizi più richiesti come la macchina per il caffè, il frigo bar, il fornello a induzione, la televisione con il digitale terrestre, la cassa bluetooth e tanto altro. Mentre all'esterno c'è un piccolo ma delizioso spazio per fare colazione o cenare, e sul tetto della casetta di legno ci sono sdraio e ombrelloni per prendere il sole. Insomma, la sistemazione ideale per chi vuole passare una vacanza in Sardegna in alloggio non tanto davanti al mare, ma proprio sul mare. La classica vacanza alternativa. (a.m.)

LA NUOVA SARDEGNA - Giornale Sardegna - 7 Aprile 2021 - 14

SARDEGNA

Un quartiere ad Amsterdam A Londra a mollo sul Tamigi
Crescono in Europa i portisti che scelgono il "Liveboard"

E la vacanza si fa nella house boat
Un successo le casette sui pontili proposte da due argentini

A sinistra il Qr code da ingrandire per visualizzare le immagini sul sito della Nuova

Tortolì. Un simulatore di manovra ha permesso di individuare l'area della darsena cantieristica

I gommoni trovano un approdo in porto

L'ordinanza dell'Authority salva la stagione per dodici imprese di Arbatax

Il simulatore di manovra è stato l'ausilio per tracciare i nuovi confini al porto di Arbatax. Gli esperti della Cetena hanno effettuato test specifici per analisi dei rischi e verifica della navigabilità nel bacino portuale considerando tutti i possibili scenari. In questo modo l'Autorità di sistema del Mare di Sardegna ha individuato lo specchio d'acqua nella darsena cantieristica quale area destinata all'ormeggio di unità da diporto dedicate al noleggio e locazione professionali. Nei 1.400 metri quadri, dirimpetto l'ambito del Marina di Arbatax, saranno ospitati 130 gommoni, appartenenti a una dozzina di aziende del settore che impiegano 70 addetti. «La stagione è salva», dichiara con soddisfazione Flaviano Stochino, titolare della società Flamar vacanze e coordinatore dell'associazione Operatori del diporto associati a Confcommercio. Il caso Proprio Stochino, giovedì, aveva sollecitato l'Authority per fare chiarezza sulla logistica. Nessuno degli operatori, fino a tre giorni fa, sapeva dove avrebbe dovuto ormeggiare i gommoni durante la stagione turistica. «Lamentavamo

l'indisponibilità di spazi nonostante l'incombere della stagione», spiega Stochino. L'Autorità portuale ha più volte ribadito che il settore rappresenta una realtà importante nell'ambito della portualità locale, generando un indotto rilevante nel comparto e contribuendo a rafforzare l'offerta turistica complessiva del territorio. Ecco perché l'ente, amministrato da Massimo Deiana, aveva commissionato alla Cetena di Genova uno studio di manovra per valutare gli spazi disponibili in porto. La svolta Stochino si era fatto portavoce di un'esigenza inderogabile, per la quale si è mossa anche l'amministrazione comunale di Tortolì con una nota in cui richiedeva all'Authority «il reperimento di ulteriori spazi da destinare all'ormeggio delle unità da diporto dedicate al noleggio per evitare di creare danni a un settore importante per l'economia del territorio». Venerdì l'Authority ha rotto gli indugi, emettendo l'ordinanza. «Negli ultimi mesi c'è stato un proficuo lavoro condiviso – ha detto il sindaco di Tortolì Marcello Ladu - insieme al presidente dell'Autorità di sistema, Massimo Deiana, e al direttore, Natale Ditel. A breve - dichiara il sindaco di Tortolì, Marcello Ladu - ci saranno importanti evoluzioni in area portuale. Ci muoviamo in sinergia con le altre istituzioni raggiungimento degli obiettivi necessari allo sviluppo della nostra comunità». Roberto Secci



Tortolì. Turisti subito dirottati in Barbagia, ora si cerca un rimedio

Crociere, caccia ai tour operator

Il tour operator sceglie il porto di Arbatax tra le sue rotte ma esclude l'Ogliastra dal tour dei crocieristi. Succede sempre così. La nave Clio è ormai diventata una presenza costante in banchina di levante, dove fa scalo una o due volte l'anno. Ma i turisti a bordo respirano aria d'Ogliastra soltanto per qualche minuto, giusto il tempo di transitare (in bus) da Tortolì a Villagrande in direzione Barbagia. A fine estate Tortolì ospiterà un tour offerto agli operatori turistici per far conoscere il prodotto turistico e convincerli a inserirlo nella loro programmazione. Nel gergo settoriale è definito "fam trip" e nelle intenzioni dell'amministrazione comunale sarà il crocevia per catturare l'attenzione delle compagnie di crociera. Trattative in vista. Le navi extralusso da crociera al porto di Arbatax si muoverebbero come un elefante in cristalleria. Giusto per citare una casistica, la Costa Firenze (323 metri) e la Carnival Magic (306) neppure riuscirebbero a varcare l'ingresso. Questioni di stazza e di pescaggio, necessariamente al di sopra degli 8,5 metri. C'è un principio che non lascia spazio a interpretazioni: lo scalo di Arbatax non è stato concepito per l'ormeggio di navi da crociera superiori ai 200 metri. «A fine settembre, dopo la fiera di Malaga - annuncia il sindaco, Marcello Ladu - ospiteremo un fam trip a cui inviteremo alcune compagnie per far conoscere il territorio. Le stesse hanno una programmazione definita ma l'auspicio è che già dal prossimo anno si possano praticare itinerari in condivisione con gli altri Comuni. Purtroppo, in passato, non c'è mai stato nessun tipo di approccio e dunque il territorio è in ritardo». In fuga Per l'Ogliastra il transito dei crocieristi non porta mai benefici, salvo i servizi riconosciuti alle ditte di trasporti. «È uno scippo che non possiamo più permetterci. Stiamo creando tutte le condizioni per creare una ricettività nei paesi dell'interno. Il problema reale - sostiene Angelo Stochino, sindaco di Arzana - è che paghiamo un gap a livello mediatico. La Provincia sarebbe stato il giusto contenitore per promuovere l'immagine dell'Ogliastra nel mondo. Accogliamo di buon occhio la proposta del sindaco di Tortolì per fare rete. I crocieristi possono andare a Orgosolo ma anche restare in Ogliastra, che è la terra che permette loro di sbarcare». Roberto Secci



Il comandante ha ordinato la sosta in rada, poi il rientro al molo Sabaudu e la ripartenza nel corso della notte

Fiamme sulla nave, paura nel porto di Cagliari

Il traghetto Corfù della Grimaldi era in partenza per Civitavecchia: a bordo 93 passeggeri

Una fiammata dal fumaiolo del traghetto, poi un'altra e un'altra ancora. Un fortissimo odore di bruciato avvolge in pochi istanti il porto di Cagliari e scatta l'allarme per quello che sembra essere un principio di incendio a bordo della nave Corfù della Grimaldi Lines appena salpata per Civitavecchia, con in mezzo lo scalo ad Arbatax. Inevitabile l'apprensione di chi, passando in via Roma alle 20 di ieri, osserva la scena. E a bordo (93 i passeggeri) ovviamente la preoccupazione è maggiore, e diventa paura. Ma il personale della compagnia e le squadre antincendio entrate in azione escludono subito qualsiasi problema grave: si tratterebbe, sono le comunicazioni alla centrale operativa della Guardia Costiera impegnata a gestire fin dal primo minuto l'emergenza, di un problema al sistema di raffreddamento che si ripercuote nel fumaiolo. Da qui le fiammate iniziali, il denso fumo e l'odore di bruciato. Il comandante raggiunge la rada per completare le procedure di sicurezza per poi rientrare in porto e ormeggiare il traghetto al molo Sabaudu. Inizia così l'ispezione dei vigili del fuoco, dei militari della Capitaneria e del tecnico Rina per certificare il via libera alla ripartenza nel corso della notte. Lingue di fuoco Per i passeggeri a bordo alla fine tanta paura e l'inevitabile disagio per un ritardo di diverse ore. La situazione di emergenza viene gestita dal comandante del traghetto e dal personale della Grimaldi in contatto con la centrale operativa della Guardia Costiera cagliaritano. Precauzionalmente arrivano all'interno del porto numerosi mezzi dei vigili del fuoco, non solo del distaccamento portuale ma anche dalla centrale di viale Marconi. Il traghetto, come ricostruito dai militari della Capitaneria, avrebbe avuto un malfunzionamento del sistema di raffreddamento probabilmente per la presenza di melma nel fondale basso dove era attraccata la nave. Da qui la decisione di uscire dal porto e, in rada, nel fondale profondo, verificare la ripresa del funzionamento dell'impianto di raffreddamento. Accanto rimorchiatori e motovedette della Guardia costiera vigilano che vada tutto bene. A bordo inoltre non sono stati registrati allarmi, altri guasti o problemi. La preoccupazione Inevitabile la preoccupazione di chi si trova a bordo. Prima per il fortissimo odore di bruciato e il fumo presente in tutta la parte alta del traghetto. Poi per la navigazione lenta fino all'esterno del porto e la sosta in rada. Infine il rientro in banchina e l'attesa. Vigili del fuoco e carabinieri, dopo aver accertato che la situazione è sotto controllo, lasciano il porto mentre la Capitaneria e il tecnico Rina completano il sopralluogo e le verifiche prima dell'autorizzazione alla ripresa della navigazione per Arbatax e poi per Civitavecchia, al termine di una serata che i passeggeri a bordo dimenticheranno difficilmente seppur con il lieto fine. Matteo Vercelli



Arbatax circa 130 gommoni trovano posto alla darsena

La destinazione è stata stabilita dall'autorità portuale

Lamberto Cugudda Arbatax «Con l'ordinanza numero 16 di venerdì 5, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, ha stabilito la destinazione degli specchi acquei, in 1400 metri quadri in porto (nella zona della darsena cantieristica) per circa 130 gommoni per noleggio, dando così a oltre una dozzina di società la possibilità di potere lavorare anche questa stagione turistica». A parlare è Flaviano Stochino, coordinatore degli operatori da diporto della Confcommercio. È anche il titolare della società Flamar Vacanze, che da tanti anni effettua il noleggio di gommoni con e senza conducente. Stochino spiega anche che gli operatori del settore che potranno utilizzare tali spazi nella darsena cantieristica - nella zona in cui lo scorso anno attraccava la motonave "Bella Rimini" e, si presume, lateralmente alla zona del Marina - attendono di avere delle precisazioni legate alla logistica. L'ordinanza dell'Adsp del mare di Sardegna rimarca che «il settore rappresenta una realtà importante nell'ambito della portualità locale, generando un indotto rilevante nel comparto turistico ricreativo e contribuendo a rafforzare l'offerta turistica complessiva del territorio». Nell'ordinanza viene stabilito che, al fine di garantire lo svolgimento delle attività connesse alla nautica da diporto a fini commerciali (charter professionale) da parte degli operatori economici in possesso dei necessari requisiti, gli specchi acquei compresi nella darsena cantieristica e individuati nell'allegata planimetria sono destinati all'ormeggio di unità da diporto dedicate al noleggio e locazione professionali dinamici».





Al via la nuova stagione crocieristica all'Isola Bianca la Marella Explorer 2

► Olbia. La nuova stagione crocieristica comincia a entrare nel vivo. Ieri mattina, nel porto dell'Isola Bianca, è attraccata la nave Marella Explorer 2. I crocieristi hanno visitato il centro storico e i principali monumenti della città. Il 23 aprile sarà la volta della Msc Orchestra, mentre due giorni dopo tornerà la Marella Explorer 2. Per quanto riguarda le navi da crociera sono in programma 75 attracchi fino a dicembre.



Sir ha debuttato come impresa portuale a Oristano

Porti Sbarcato un carico di granturco da una nave bulk carrier proveniente dall'Ucraina

di Redazione SHIPPING ITALY La società pugliese Sir con sede principale a Brindisi ha debuttato operativamente come impresa portuale anche nello scalo sardo di Oristano dove l'anno scorso aveva ricevuto la licenza per operare "Siamo nel Porto Commerciale di Oristano. Questa è la nostra prima attività portuale svolta in questo nuovo porto, in cui siamo presenti da pochi mesi" ha fatto sapere l'azienda in un post illustrato dalle immagini delle attività di movimentazione merci. "Trattasi di uno sbarco di granturco alla rinfusa, proveniente dall'Ucraina con nave bulk carrier e destinato ad alcuni stabilimenti locali" ha fatto sapere Sir. "Stiamo testando - ha aggiunto - la nuova attrezzatura appena assemblata e collaudata: una gru portuale mobile da 100 tonnellate con benna bivalve elettroidraulica e una tramoggia depolverata con sistema di pesatura integrato. Con Oristano siamo presenti su 4 scali nazionali". Gli altri tre sono Brindisi, Taranto e Portovesme

Mogadiscio la guerra dei pontili adesso finisce davanti ai giudici

La Marina della Sacra Famiglia ricorre al Tar dopo lo stop alla concessione

Olbia La guerra dei pontili finisce in tribunale. La Marina della Sacra Famiglia ha presentato un ricorso al Tar della Sardegna contro l'Autorità di sistema portuale e contro il Comune, che, come si legge in una delibera di giunta, ha appena deciso di resistere in giudizio. Tutto ruota attorno al progetto Iti che sta vedendo la luce nella zona di Mogadiscio. Qui il Comune sta realizzando un parco sul mare con camminamenti, prati, chioschi e pista ciclabile. L'amministrazione guidata dal sindaco Settimo Nizzi ha così chiesto all'Authority di non rinnovare più le concessioni demaniali sia alla Marina che al cantiere Moro. «La linea di costa deve essere liberata» aveva detto il sindaco alcune settimane fa alla Nuova. Le concessioni non sono state rinnovate, per motivi di pubblico interesse, e le attività sul mare dovranno quindi fare i bagagli. La Marina, che conta circa 140 soci, tutti proprietari di piccole imbarcazioni, però non ci sta e così ha presentato un ricorso al Tar. Secondo la Marina, nella quale negli anni sono stati spesi centinaia di migliaia di euro, i pontili e l'attività dei soci non intralciano in alcun modo il progetto del Comune. Si tratta di un braccio di ferro che va avanti ormai da tempo. A febbraio alcuni soci avevano incontrato il sindaco, ma niente da fare. Più tardi Settimo Nizzi aveva poi fatto chiarezza sulla sua posizione. «Abbiamo in mente una riqualificazione generale della linea di costa» aveva detto. Poi un segnale di apertura: «Pensiamo a un master plan della portualità e della marineria locale. Servirà per dare risposte ai cittadini che vogliono utilizzare il mare. Ma un conto è farlo come è avvenuto fino a oggi, dove ognuno ha fatto un po' come ha voluto, un'altra cosa è realizzare un progetto di città. È in quella sede che si deciderà dove mettere i pontili e come realizzarli». Secondo la Marina, però, i pontili non ostacolano il progetto Iti. «Non capiamo perché il Comune voglia mandarci via - avevano detto il presidente Mario Sau e il segretario Giovanni Brocca -. Qui ci sono le barche degli olbiesi: piccoli pescatori e appassionati di mare. Non intralciamo niente e nessuno. Siamo anche disposti a spostare i pontili un po' più avanti, se dovesse presentarsi un problema con la ciclabile. Invece nulla, ci hanno detto che dobbiamo andare via. Eppure nel progetto iniziale dell'Iti, come si può vedere dai rendering, i pontili erano previsti». (d.b.)

The collage contains several news snippets:

- Main Article:** 'Mogadiscio la guerra dei pontili adesso finisce davanti ai giudici'. Sub-headline: 'La Marina della Sacra Famiglia ricorre al Tar dopo lo stop alla concessione'. Includes a photo of a boat at a pier.
- Top Right:** 'L'artigiano Addio allo storico repertorio'. Photo of a man in a workshop.
- Middle Right:** 'Il Comune ha affidato...'. Photo of a construction site.
- Middle Left:** 'In via De Filippi marciapiede troppo alto'. Photo of a sidewalk.
- Bottom Left:** 'Nelle scuole per reclutare i geometri'. Photo of a classroom.
- Bottom Right:** 'Cultura' and 'Formazione' sections with various small notices.

Le navi da crociera ad Arbatax ma i tour per i turisti nel Nuorese

Le navi extra lusso interessate all'isola. Meloni: «La sfida è garantire servizi»

i Lamberto CuguddaArbatax Gli operatori chiedono che possano attraccare, più volte all'anno, navi da crociera, sperando che possano effettuare tour anche in loco e nell'area ogliastrina e non solo nel Nuorese. Ma per centrare questo risultato sanno che occorre offrire servizi. L'Adsp del mare di Sardegna ha partecipato all'edizione 2024 del Seatrade Cruise Global di Miami (tenutosi da lunedì 8 a giovedì 11), fiera mondiale dedicata alle crociere. È stato precisato che anche compagnie del segmento extra lusso «hanno espresso particolare interesse per i porti di Arbatax e Oristano-Santa Giusta». Resta il fatto che venerdì 5 aprile, intorno alle 8, ad Arbatax è attraccata la Clio, dalla quale sono sbarcati 83 crocieristi, con i pullman che li attendevano a pochi metri e che li ha nno trasportati nel Nuorese, per fare rientro intorno alle 18.30. La Clio poco dopo ha mollato gli ormeggi.«L'attivazione di circuiti turistici da navi da crociera - afferma il presidente del Consorzio turistico Ogliastra costa est, Rocco Meloni - è una fatto molto positivo. Apre un segmento di alta potenzialità per il territorio, che è fortemente vocato per questo tipo di turismo. Ha infatti un porto con pescaggio molto alto, e quindi può garantire l'attracco di navi di tonnellaggio elevato e soprattutto ha un territorio ad alta vocazione naturalistica, enogastronomica, archeologica e culturale». A parere di Meloni, questo segmento «pone una sfida al territorio, che deve attrezzarsi per garantire servizi sia logistici e di trasporto interno e sia di fruizione delle risorse naturali». Il rischio è che i turisti sbarchino qui «ma con i pullman proseguiranno verso Mamoiada e altri centri che garantiscono servizi e brand spendibili: è una scommessa che in primis gli imprenditori devono affrontare, e con loro le istituzioni». Per Sabrina Caredda dell'Info Point Arbatax, occorre che siano gli operatori a organizzarsi, e in sinergia con tutto il territorio ogliastrino «offrano tour attrattivi e servizi di livello: in caso contrario si continuerà solo a lamentarsi».



Unione Sarda 13 04 24

Il piano. Autorità portuale

La nuova pedana sarà vietata alle bici e ai monopattini

Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale, l'aveva annunciato: la passeggiata tra Ichnusa e il liceo Alberti sarà a disposizione di cagliaritari e turisti a maggio. A dir la verità, quel tratto incantevole di Su Siccu che offre una cartolina unica del capoluogo della Sardegna, sarebbe dovuto essere pronto a marzo ma per vari motivi la consegna dei lavori è slittata. Nel frattempo i costi sono lievitati dei materiali sono aumentati notevolmente rispetto a quanto stabilito dalla gara d'appalto. Speriamo che non si trasformi nella "passeggiata dei sospiri" come il ponticello che unisce Sant'Elia a Su Siccu per il quale sono stati necessari anni prima che venisse finalmente concluso. Deiana è stato chiaro: la passeggiata sarà chiusa alle biciclette e ai monopattini. Un divieto imposto dalla «Continua e consistente spesa per riparare la pavimentazione in legno della passeggiata che fu studiata e progettata esclusivamente per il traffico pedonale». Altro che mobilità sostenibile e ai monopattini. La continuità tra Giorgino e Sant'Elia fa parte delle chiacchiere. «Il Comune, nonostante il piano della ciclabilità, non ha mai fatto niente», afferma Virgilio Scanu della Fiab. Per i ciclisti non c'è che un'alternativa: affrontare la roulette russa di viale Colombo. (a. a.)



La Sardegna punta al record di oltre 650mila crocieristi nel 2024

I dati al Seatrade cruise global di Miami. E Msc vuole inserire i porti di Arbatax e Oristano negli itinerari con la Spagna

Cagliari L'industria crocieristica in Sardegna viaggia col vento in poppa, come emerso al Seatrade Cruise Global di Miami. La regione prevede di accogliere oltre 650 mila crocieristi nel 2024, segnando un record storico per l'isola. Questa crescita è supportata da un'ampia infrastrutturazione dei porti locali, che si stanno adeguando per ridurre gli impatti ambientali e conformarsi alle recenti normative di sicurezza. Non a caso gli scali sardi hanno ottenuto la classificazione di "good performer" nello studio di MedCruise sulla biodiversità portuale e sull'introduzione di tecnologie come il cold ironing e il rifornimento di Gnl, già implementate a Oristano. Durante la fiera, l'AdSP del Mare di Sardegna ha avuto l'opportunità di presentare le proprie innovazioni a compagnie di crociera di prestigio, tra cui MSC e Costa Crociere, che mostrano un crescente interesse per i porti di Arbatax e Oristano – Santa Giusta. E proprio Msc potrebbe inserire la sponda occidentale della Sardegna negli itinerari con la Spagna già dal 2025. «Questa edizione del Seatrade Cruise Global rafforza ulteriormente l'immagine e la reputazione del nostro sistema portuale isolano e, soprattutto, pone le basi per un futuro di ulteriore crescita del settore, in armonia con le sempre più stringenti normative per l'abbattimento delle emissioni nelle aree portuali – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna –. Il Mediterraneo e, in particolare, la nostra Isola, si rivelano sempre più attrattori di nuovi traffici e, aspetto, non secondario, di nuovi target di clientela. Rispetto agli ultimi anni, infatti, stando anche alle stime presentate nel corso delle numerose convention collaterali alla fiera, già dal 2024 passeranno dai nostri scali crocieristi con un più elevato potere di acquisto e, quindi, una maggiore ricaduta sull'economia dell'Isola».

Crociere: Arbatax e Oristano nel mirino delle grandi compagnie

Authority a Miami per il Seatrade cruise global

Anche Arbatax e Oristano nel mirino dei grandi gruppi Msc e Costa Crociere. Ma anche Scenic Cruises, Saga e Star Clippers, compagnie del segmento extra lusso hanno espresso particolare interesse anche per i due porti sardi. Confermato l'apprezzamento per gli altri porti che, già da quest'anno, secondo le previsioni, dovrebbero ospitare 650mila crocieristi, record storico assoluto. È quanto emerso dal Seatrade Cruise Global di Miami, fiera internazionale dedicata all'industria crocieristica. Nel padiglione degli scali italiani di Assoporti - inaugurato dal vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi - il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, e la responsabile marketing Valeria Mangiarotti, hanno presentato alle compagnie la Sardegna delle crociere. Nell'ambito della ricerca sulla sostenibilità condotta su 51 porti mediterranei da MedCruise (lo studio è stato coordinato dalla stessa Mangiarotti, in qualità di direttrice del settore Soluzioni tecniche ambientali dell'associazione, e dal direttore del porto di Tangeri Jamil Ouazzani) gli scali sardi sono stati inseriti nella categoria "good performer" per la particolare attenzione alla biodiversità nelle delicate fase di grande infrastrutturazione e per essere parte di quel 29% di porti mediterranei che hanno investito sul cold ironing e del 27% che dispone di sistemi dirifornimento di GNL per le navi (già presente ad Oristano). "Questa edizione del Seatrade Cruise Global rafforza ulteriormente l'immagine e la reputazione del nostro sistema portuale - spiega Deiana - il Mediterraneo e, in particolare, la nostra isola, si rivelano sempre più attrattori di nuovi traffici e, aspetto, non secondario, di nuovi target di clientela. Rispetto agli ultimi anni, infatti, stando anche alle stime presentate nel corso delle numerose convention collaterali alla fiera, già dal 2024 passeranno dai nostri scali crocieristi con un più elevato potere di acquisto e, quindi, una maggiore ricaduta sull'economia".



Le crociere fanno rotta su Arbatax, l'interesse alla Fiera di Miami

Alla Seatrade Cruise Global di Miami si parla delle crociere ad Arbatax

L'industria delle crociere guarda verso Arbatax e Oristano, porti che suscitano l'interesse di grandi gruppi come Msc e Costa Crociere. Oltre a compagnie del segmento extra lusso come Scenic Cruises, Saga e Star Clippers. La conferma di questo interesse è emersa durante il Seatrade Cruise Global di Miami, una fiera internazionale dedicata all'industria crocieristica. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) Massimo Deiana e la responsabile marketing Valeria Mangiarotti hanno presentato la Sardegna come destinazione crocieristica. Evidenziando l'appeal dei porti sardi. La sostenibilità dei porti sardi emerge da una ricerca condotta da MedCruise su 51 porti mediterranei. Gli scali sardi sono stati inseriti nella categoria "good performer" per l'attenzione alla biodiversità durante le fasi di grande infrastrutturazione. Ma anche per l'adozione di pratiche eco-friendly come il cold ironing e i sistemi di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL), già presenti ad Oristano. Il presidente Deiana ha commentato positivamente l'interesse crescente per il sistema portuale sardo. Sottolineando il Mediterraneo e la Sardegna come attrattori di nuovi traffici e nuovi target di clientela con maggiore potere d'acquisto. Secondo le stime presentate durante la fiera, si prevede che già dal 2024 passeranno dai porti sardi crocieristi con un elevato potere di acquisto. Generando una significativa ricaduta sull'economia locale. L'attenzione verso Arbatax e Oristano sottolinea il ruolo crescente dei porti sardi nel panorama internazionale delle crociere, evidenziando l'importanza della regione come destinazione turistica di prestigio nel Mediterraneo.

Seatrade, plauso per la sostenibilità e la qualità dei porti sardi

MIAMI – Una crescita su larga scala, con numeri record concentrati nel Mediterraneo ed importanti ricadute per l'Isola. Con 13 milioni e 800 mila crocieristi stimati in Italia per il 2024 e circa 6 mila movimenti nave nei porti del Paese, dal Seatrade Cruise Global di Miami, fiera internazionale dedicata all'industria crocieristica, arriva la conferma alle previsioni più che positive diffuse dall'AdSP del Mare di Sardegna, ad inizio 2024, in occasione della presentazione del calendario annuale degli approdi. Nel padiglione degli scali italiani di Assoporti – inaugurato, dal Viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi – il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, e la responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, hanno presentato alle compagnie presenti un network portuale della Sardegna nel pieno di una rivoluzione infrastrutturale mirata alla riduzione degli impatti ambientali e a servizi adeguati al mercato e alle più recenti normative di settore in materia di sicurezza. Proprio nell'ambito della ricerca sulla sostenibilità condotta su 51 porti mediterranei da MedCruise (lo studio è stato coordinato dalla stessa Valeria Mangiarotti, in qualità di Direttrice del settore Soluzioni tecniche ambientali dell'associazione, e dal direttore del porto di Tangeri Jamil Ouazzani) gli scali sardi sono stati inseriti nella categoria "good performer" per la particolare attenzione alla biodiversità nelle delicate fase di grande infrastrutturazione e per essere parte di quel 29 per cento di porti mediterranei che hanno investito sul cold ironing e del 27 per cento che dispone di sistemi di rifornimento di GNL per le navi (già presente ad Oristano). Dal punto di vista promozionale, la fiera di Miami è stata per l'AdSP una proficua occasione di incontro e confronto con i principali operatori del settore. A partire dai grandi gruppi MSC e Costa Crociere, ma anche Scenic Cruises, Saga e Star Clippers, compagnie del segmento extra lusso, che hanno espresso particolare interesse anche per i porti di Arbatax e Oristano – Santa Giusta. Su quest'ultimo scalo, per il quale era presente in fiera anche l'Assessore comunale al Turismo di Oristano Luca Faedda, è stato fatto il punto con Costa Crociere sull'esperienza positiva delle toccate della Diadema nel 2023 e, novità, con MSC, che potrebbe inserire la sponda occidentale dell'Isola negli itinerari con la Spagna già dal 2025. Confermato l'interesse per gli altri porti di sistema che, già da quest'anno, premono sull'acceleratore con numeri record che, nelle previsioni, dovrebbero collocare il Sistema Sardegna oltre quota 650 mila crocieristi, record storico assoluto. "Questa edizione del Seatrade Cruise Global rafforza ulteriormente l'immagine e la reputazione del nostro sistema portuale isolano e, soprattutto, pone le basi per un futuro di ulteriore crescita del settore, in armonia con le sempre più stringenti normative per l'abbattimento delle emissioni nelle aree portuali – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna –. Il Mediterraneo e, in particolare, la nostra Isola, si rivelano sempre più attrattori di nuovi traffici e, aspetto, non secondario, di nuovi target di clientela. Rispetto agli ultimi anni, infatti, stando anche alle stime presentate nel corso delle numerose convention collaterali alla fiera, già dal 2024 passeranno dai nostri scali crocieristi con un più elevato potere di acquisto e, quindi, una maggiore ricaduta sull'economia dell'Isola".

Crociere, il porto di Oristano – Santa Giusta aspetta le navi del settore extra lusso

Positive previsioni dalla fiera internazionale di Miami

Anche i crocieristi che scelgono le compagnie del segmento extra lusso presto potrebbero fare tappa nel porto di Oristano – Santa Giusta: ai colossi dei gruppi MSC e Costa Crociere potrebbero aggiungersi le navi di Scenic Cruises, Saga e Star Clippers. È la positiva previsione che arriva dal Seatrade Cruise Global di Miami, fiera internazionale dedicata all'industria crocieristica, alla quale erano presenti il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, la responsabile marketing, Valeria Mangiarotti, e l'assessore comunale al Turismo di Oristano, Luca Faedda. Durante la fiera americana, inoltre, MSC ha annunciato un'altra possibile novità: a partire dal 2025, potrebbe inserire la sponda occidentale dell'Isola, e dunque anche il porto di Oristano – Santa Giusta, negli itinerari che fanno tappa in Spagna. La fiera di Miami è stata per l'AdSP una proficua occasione di incontro e confronto con i principali operatori del settore, che hanno confermato l'interesse per i porti sardi che, già da quest'anno, premono sull'acceleratore con numeri record. Le previsioni collocano il Sistema Sardegna oltre quota 650 mila crocieristi, record storico assoluto (complessivamente in Italia sono stimati 13 milioni e 800 mila crocieristi). Nel padiglione degli scali italiani di Assoport, inaugurato dal viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi, il presidente Massimo Deiana e Valeria Mangiarotti hanno presentato alle compagnie un network portuale della Sardegna nel pieno di una rivoluzione infrastrutturale, che mira alla riduzione degli impatti ambientali e all'offerta di servizi adeguati al mercato, con un adeguamento alle più recenti normative di settore in materia di sicurezza. In una ricerca sulla sostenibilità condotta su 51 porti mediterranei da MedCruise (lo studio è stato coordinato dalla stessa Valeria Mangiarotti, in qualità di direttrice del settore Soluzioni tecniche ambientali dell'associazione, e dal direttore del porto di Tangeri Jamil Ouazzani) gli scali sardi sono stati inseriti nella categoria good performer, per la particolare attenzione alla biodiversità nelle delicate fase di grande infrastrutturazione e per essere parte di quel 29% dei porti mediterranei che hanno investito sul cold ironing, con l'elettrificazione delle banchine, e del 27% che dispone di sistemi di rifornimento di GNL per le navi (già presente a Oristano). “Questa edizione del Seatrade Cruise Global rafforza ulteriormente l'immagine e la reputazione del nostro sistema portuale e, soprattutto, pone le basi per un futuro di ulteriore crescita del settore, in armonia con le sempre più stringenti normative per l'abbattimento delle emissioni nelle aree portuali”, ha spiegato Massimo Deiana. “Il Mediterraneo e, in particolare, la nostra Isola, si rivelano sempre più attrattori di nuovi traffici e, aspetto, non secondario, di nuovi target di clientela. Rispetto agli ultimi anni, infatti, stando anche alle stime presentate nel corso delle numerose convention collaterali alla fiera, già dal 2024 passeranno dai nostri scali crocieristi con un più elevato potere di acquisto e, quindi, una maggiore ricaduta sull'economia dell'Isola”.

La Nuova Sardegna 14 04 24

Msc e Costa Crociere a Oristano e Arbatax

Nei due porti previsti 650mila passeggeri

Cagliari Anche Arbatax e Oristano, in Sardegna, sono obiettivo dei grandi gruppi Msc e Costa Crociere, ma anche di Scenic Cruises, Saga e Star Clippers, compagnie di navigazione del segmento extra lusso. I due porti della Sardegna centrale già da quest'anno, secondo le previsioni, dovrebbero ospitare 650mila crocieristi, record storico assoluto. È quanto emerso da Seatrade Cruise Global di Miami, fiera internazionale dedicata all'industria crocieristica. Nel padiglione degli scali italiani di Assoporti - inaugurato dal vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi - il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, e la responsabile marketing Valeria Mangiarotti, hanno presentato alle compagnie la Sardegna delle crociere. Nell'ambito di una ricerca sulla sostenibilità condotta su 51 porti mediterranei da MedCruise (lo studio è stato coordinato da Valeria Mangiarotti, in qualità di direttrice del settore Soluzioni tecniche ambientali dell'associazione, e dal direttore del porto di Tangeri Jamil Ouazzani), gli scali sardi sono stati inseriti nella categoria "good performer" per la particolare attenzione alla biodiversità nelle delicate fasi di grande infrastrutturazione e per essere parte di quel 29 per cento di porti mediterranei che hanno investito sul cold ironing e del 27 per cento che dispone di sistemi dirifornimento di GNL per le navi, già presente nel porto di Oristano. «Questa edizione del Seatrade Cruise Global rafforza ulteriormente l'immagine e la reputazione del nostro sistema portuale - spiega Massimo Deiana -, il Mediterraneo e, in particolare, la nostra isola, si rivelano sempre più attrattori di nuovi traffici e, aspetto non secondario, di nuovi target di clientela. Rispetto agli ultimi anni, infatti, stando anche alle stime presentate nel corso delle numerose convention collaterali alla fiera, già dal 2024 passeranno dai nostri scali crocieristi con un più elevato potere di acquisto e, quindi, una maggiore ricaduta sull'economia». Un auspicio, dunque, che da ieri vale anche per le zone di Oristano e Arbatax.



Unione Sarda 16 04 24

Porto industriale. Turismo

“Il nostro progetto: avere più navi da crociera”

L'obiettivo è ambizioso e di ampio respiro: far attraccare nel porto industriale di Oristano-Santa Giusta quante più possibili navi da crociera. Per questo l'assessore al Turismo, Luca Faedda, nei giorni scorsi ha partecipato alla fiera internazionale dedicata all'industria crocieristica, la Seatrade cruise global di Miami. Nel padiglione degli scali italiani di Assoport il presidente dell'Autorità portuale della Sardegna, Massimo Deiana, ha presentato alle compagnie presenti un network portuale dell'Isola nel pieno di una rivoluzione infrastrutturale mirata alla riduzione degli impatti ambientali e a servizi adeguati al mercato. «I grandi gruppi Msc e Costa crociere, ma anche Scenic cruises, Saga e Star clippers, compagnie del segmento extra lusso, hanno espresso particolare interesse anche per il porto di Oristano-Santa Giusta – sottolinea Faedda – È stato fatto il punto con Costa Crociere sull'esperienza positiva delle toccate della Diadema nel 2023 e, novità, con MSC, che potrebbe inserire la sponda occidentale dell'Isola negli itinerari con la Spagna già dal 2025». (m. g.)



Arbatax. Ormeggi, prezzi alle stelle

I costi dell'ormeggio al porticciolo di Arbatax sono schizzati alle stelle. Rispetto allo scorso anno i titolari delle aziende di noleggio hanno subito rincari del 68 per cento. Che, sommato al +20 registrato nel 2023, sfiora il 90 per cento di maggiorazione del canone annuale per il servizio erogato dalla Turismar, titolare dello scalo Marina di Arbatax, concessionaria dello spazio acqueo governato dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e autorizzato in deroga fino al prossimo settembre. A cascata le prime conseguenze: le aziende del settore dimezzeranno barche e gommoni della rispettiva flotta, ridurranno il personale durante la stagione turistica con inevitabili ripercussioni sull'economia del territorio. Nei giorni scorsi la Turismar ha sollecitato le gli operatori del settore a manifestare interesse sull'ormeggio al porticciolo. «È necessario comunicare con esattezza il numero degli ormeggi che si intendete occupare. A vostra conferma ricevuta, non essendo certi che potremmo soddisfare tutte le domande per il numero degli ormeggi richiesti, ci riserveremo di stabilire gli ormeggi da assegnare in base alla nostra disponibilità». Una ricognizione di mercato per tracciare la nuova geografia nei 1.400 metri quadri riservati dall'Authority. Al netto delle disposizioni logistiche, la stessa società ha messo a conoscenza gli operatori dei nuovi costi: «Si prega di prendere atto che il listino ha subito un incremento del 20 per cento e che lo sconto applicabile agli operatori turistici è del 30 per cento». Anche in questo caso lo sconto è stato decurtato del 20 per cento rispetto allo scorso anno. La Flamar vacanze opera nel settore da 22 anni e nel 2023 ha occupato 17 posti barca. «Purtroppo - afferma Flaviano Stochino, titolare della società e coordinatore dell'associazione Operatori del diporto associati a Confcommercio - l'aumento prezzi ci consente a malapena di utilizzare solo dai 5 ai 10 posti di ormeggio e dunque dovremmo lasciare a casa diverse unità lavorative». (ro. se.)



Presentato a Roma il progetto del gruppo Fs. Sono previsti ambulatori, farmacie e negozi

Da piccole stazioni a centri di servizi tra le venti prescelte c'è Golfo Aranci

L'intero movimento dei treni resterà operativo ma tutta l'area e i fabbricati saranno riqualificati

Golfo Aranci irrompe nel bel mezzo della campagna elettorale il progetto del gruppo Fs denominato "stazioni del territorio" per rigenerare i piccoli centri con nuovi servizi negli immobili che ospitano i terminal ferroviari. Un grande disegno di rigenerazione urbana che, almeno nel caso di Golfo Aranci, arriva a destinazione dopo un lungo percorso durato anni di progettazioni e interlocuzioni tra l'azienda ferroviaria e l'amministrazione comunale. In sintesi, restano i treni, ma la stazione diventerà un centro polifunzionale per l'erogazione di servizi commerciali, sanitari e di protezione civile. Il progetto è stato presentato ieri nella sede del gruppo Fs a Roma. Presenti il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, il segretario generale dell'Anci Veronica Nicotra, gli amministratori delegati del gruppo Fs e di Rfi, rispettivamente Luigi Ferraris e Gianpiero Strisciuglio, il direttore della Luiss school of government Giovanni



Orsina. Collegato in streaming anche il sindaco di Golfo Aranci Mario Mulas, da tempo impegnato in un confronto con il gruppo Fs per riqualificare la storica stazione del paese, un tempo strategica per il trasporto di merci da e per l'isola, ma che oggi gestisce un collegamento residuale nella rete ferroviaria della Sardegna. In tutta Italia sono 20 le stazioni ferroviarie inserite nel progetto, tutte di comuni con meno di 15 mila abitanti. In Sardegna sono due, Golfo Aranci e San Gavino Monreale. «L'obiettivo - spiega il gruppo Fs - è rendere le stazioni ferroviarie un valore aggiunto del tessuto sociale sfruttandone la presenza capillare sul territorio nazionale per convertirle in centri multiservizi per i cittadini e le comunità locali utilizzando fabbricati con spazi disponibili e aree esterne in disuso così da metterli a disposizione della cittadinanza con l'inserimento di servizi polivalenti e di pubblica utilità». «Per ogni stazione - aggiunge l'azienda - sono state ascoltate le esigenze espresse dal territorio e sono stati inseriti i servizi e le funzioni richieste, dagli ambulatori medici alla farmacia, dalle postazioni di lavoro con prese elettriche ai servizi clienti Amazon Locker». I criteri per la selezione delle 20 stazioni da riqualificare sono stati i seguenti: comuni sotto i 15 mila abitanti, copertura della rete internet, disponibilità di spazi adeguati all'inserimento dei servizi (con il movimento dei treni operativo), e situate prevalentemente in contesti urbanizzati. I servizi che saranno erogati sono stati oggetto di accordi sottoscritti dal gruppo Fs con: Amazon Locker, l'Associazione nazionale carabinieri, la Croce rossa italiana, la Federazione dei medici di medicina generale, Federfarma e Sport e salute. Inoltre, il progetto "Stazioni del territorio" prevede anche l'interlocuzione con Infratel Italia che, in coordinamento con i comuni interessati, è a disposizione per portare la connessione wi-fi gratuita all'interno delle stazioni rigenerate. La genesi del progetto è di natura accademica. Secondo lo studio "Piccole stazioni: un tempo nuovo per i borghi", realizzato dal Policy observatory della Luiss school of government in collaborazione con il gruppo Fs è emerso infatti che il 78% degli intervistati ritiene che risiedere in un borgo offra una migliore qualità della vita rispetto alla città. Inoltre, il 39% dei giovani tra i 18 e i 34 anni ha valutato la possibilità di vivere in un borgo. Questa tendenza, tuttavia, secondo il Policy observatory della Luiss deve fare i conti con alcune sfide solo apparentemente insuperabili, come l'accesso ai servizi, la connettività e le opportunità di lavoro. «Il progetto "Stazioni del territorio", quindi - conclude il gruppo Fs - si propone come un ponte verso la realizzazione di questa aspirazione, offrendo alle stazioni una rinnovata centralità ma anche un cambio di visione: da semplici snodi ferroviari a hub di servizi, cultura e coesione sociale per le comunità che li ospitano».

I collegamenti per la Corsica restano a Moby e Ichnusa Lines

Santa Teresa Sono le uniche ad aver partecipato alla procedura della Regione. Presentato un piano congiunto. Si va verso la conferma delle tratte del 2023

Giandomenico Mele Santa Teresa Gallura Moby e Ichnusa Lines continueranno a coprire i collegamenti tra Sardegna e Corsica. Non cambierà nell'estate 2024 l'impostazione dei collegamenti marittimi tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio, in Corsica. La Regione ha infatti autorizzato a operare sulla linea, nel periodo compreso tra il primo aprile e il 31 ottobre, Moby e Ichnusa lines, brand commerciale di Genova trasporti marittimi, joint venture tra Finsea e San Giorgio del Porto. Le autorizzazioni rilasciate ai due operatori prevedono l'applicazione di oneri di servizio pubblico, ma in assenza di compensazioni, trattandosi di un collegamento per il quale le indagini effettuate in passato hanno evidenziato la presenza di un "parziale interesse" del mercato per l'estate.

Le due compagnie sono le uniche ad avere partecipato alla procedura e hanno già presentato un piano operativo congiunto che prevede una ripartizione delle attività che dovrebbe confermare i collegamenti della stagione 2023. Moby effettuerà il 62,5% del totale delle corse programmate, mentre il rimanente 37,5% sarà effettuato da Gtm. La richiesta, seguendo la stessa impostazione dei collegamenti del 2023, è stata quella di garantire almeno 4 coppie di corse al giorno con ro-pax dalla capacità minima di trasporto di 200 passeggeri e un garage con almeno 190 metri lineari, di cui 50 da adibire al trasporto di veicoli commerciali. In relazione al naviglio, i mezzi impiegati continueranno a essere la Ichnusa, con una capacità di 350 persone e 50 auto, per Gtm e la Giraglia per Moby, con 400 passeggeri e 100 automobili. Una soluzione nel segno della continuità, dopo le polemiche anche recenti, che hanno coinvolto la stessa amministrazione centrale della Corsica, su corse cancellate e ritardi nel collegamento, a causa del maltempo o di guasti ai traghetti. Lo scorso settembre la Regione aveva pubblicato l'avviso esplorativo per verificare se vi fossero imprese di navigazione interessate allo svolgimento del servizio di collegamento marittimo di passeggeri, veicoli al seguito e veicoli per trasporto merci (Ro-Pax) in continuità territoriale fra i porti di Santa Teresa e Bonifacio, mediante imposizione di obblighi di servizio pubblico di tipo orizzontale, garantendo il servizio minimo di 4 coppie di corse giornaliere, nel periodo compreso tra il 1 aprile e il 31 ottobre 2024. Con l'adesione alla manifestazione d'interesse l'impresa di navigazione ha accettato di svolgere gli obblighi di servizio pubblico in modalità aperta, e, quindi, senza esclusiva e senza compensazione. Possono presentare manifestazione di interesse le imprese di navigazione che erogano o forniscono servizi di trasporto marittimo di merci e/o persone (ro-pax) e relativi servizi. La Regione qualche mese fa aveva anche pubblicato un avviso che informava dell'affidamento di uno studio di fattibilità per attivare "linee complementari" alla tratta Santa Teresa - Bonifacio, nell'ambito dei collegamenti "in regime di oneri di servizio pubblico verticale", con il quale di solito è impostata l'offerta nel periodo invernale. Questo con lo scopo di poter assicurare il servizio marittimo con la Corsica anche nelle giornate in cui le condizioni meteo marine non lo permetterebbero, in particolare con l'individuazione di un altro porto sull'isola francese.



Sant'Antioco. Il primo cittadino rilancia la richiesta inascoltata sino a oggi dalla Regione

Locci: «Basta rinvii, l'autorità di sistema deve gestire il porto»

È l'unico porto ancora in capo alla Regione, ma il futuro e l'eventuale sviluppo della struttura passano attraverso il passaggio all'autorità di sistema portuale per la Sardegna. La richiesta è l'appunto che il sindaco di Sant'Antioco Ignazio Locci ha registrato da tempo nel taccuino delle richieste finora inascoltate dalla giunta regionale precedente. Presto scriverà alla presidente Todde: «Non l'ho ancora fatto - dice Locci - perché secondo me meritano un po' di tempo per prendere atto di tutte le problematiche che dovranno affrontare. Il porto si configura come struttura di seconda categoria, classe terza. Se come penso tutti noi, vogliamo il rilancio, non possiamo prescindere dal chiedere e ottenere il passaggio della gestione dalla Regione all'autorità di sistema per la Sardegna. Certamente non può essere il Comune o la Regione che non hanno né le risorse né le competenze per poter gestire con cognizione il porto». Il primo cittadino sottolinea che «la legge demanda le competenze sulla gestione dei porti alle autorità di sistema. A distanza di 10 anni dal riordino delle competenze in materia di infrastrutture portuali, risulta difficile comprendere come il nostro porto non sia passato sotto l'ente statale». Il passato Quello della cittadina lagunare è l'unico porto escluso nonostante le diverse richieste inoltrate all'amministrazione regionale diretta da Cristian Solinas. «Abbiamo tentato in tutti i modi di spingere affinché si ponesse rimedio a questa stortura - ammette il sindaco Locci - ma purtroppo non siamo stati ascoltati o forse non compresi. Peraltro in questi anni abbiamo visto passare tanti finanziamenti per le politiche dei porti che, proprio per il fatto che siamo fuori dall'autorità di sistema, ci ha visto sempre tagliati fuori da ogni iniziativa. La cosa, sa ancor più di beffa se pensiamo che molte erano risorse regionali. Tradotto: la Regione ha dato soldi per tutti i porti fuorché per il suo». Il tentativo è quello di aprire una nuova stagione di dialogo con la nuova amministrazione regionale per favorire valorizzazione e rilancio del porto. «Il fine è quello di convincere tutti che se vogliamo parlare di rilancio del porto è necessario che questo passi sotto chi ha le competenze sui porti. Per farlo è necessario che la Regione ne promuova l'iter con una delibera di Giunta, così come ha fatto nel 2015 con Arbatax. Siamo fiduciosi e riproporremo le motivazioni avanzate». Stefano Garau



Arbatax. Quale futuro per il porto

Per il 2024 l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha pronti 10 milioni di euro da investire per opere e nuovi progetti utili ad accrescere l'operatività dello scalo di Arbatax e favorire attività strategiche come la nautica da diporto. Sarà direttamente il presidente dell'Authority, Massimo Deiana, a illustrare i progetti per il potenziamento del porto, in occasione della conclusione dei lavori di manutenzione del dente d'attracco, inaugurato a giugno 2012. L'appuntamento è per domani, sulla banchina fresca di restauro. Di recente l'Autorità portuale ha approvato il piano per l'installazione di 30 telecamere, utili a garantire la sicurezza. Sono cinque le zone dello scalo che verranno coperte dall'impianto di videosorveglianza: le banchine di levante, ponente e riva, l'ex stazione marittima e l'area parcheggi. Saranno telecamere ad alta risoluzione che verranno gestite e supervisionate dal personale specializzato che opererà nell'apposita postazione allestita in un fabbricato all'interno dell'area sterile. L'importo dell'investimento è pari a 600 mila euro. (ro. se.)



Unione Sarda 18 04 24

Porto canale: incendio in un camion carico di legna

Intervento dei Vigili del fuoco nel pomeriggio di ieri per spegnere l'incendio di un autoarticolato carico di frammenti di legna al molo Grendi del porto Canale. Le fiamme si sono sviluppate poco prima delle 16, fortunatamente prima dell'imbarco in nave. Sul posto sono intervenute le squadre del distaccamento cittadino portuale di Cagliari e in supporto un'autobotte della sede centrale del Comando. Gli operatori giunti sul posto hanno tempestivamente spento le fiamme, messo in sicurezza l'area, evitando il coinvolgimento dell'intero automezzo. Da stabilire la causa dell'incendio.



Fine dei lavori nel molo di levante. Domenica il primo ormeggio

Arbatax L'attracco della nave Grimaldi in arrivo da Civitavecchia

Lamberto Cugudda Arbatax Il molo di levante esterno del porto ritorna pienamente operativo, con la banchina ripristinata dopo quasi un anno di lavori. E domenica, intorno alle 5, ci sarà il primo ormeggio della nave Grimaldi proveniente da Civitavecchia nella stessa parte esterna di levante. Come ha spiegato ieri il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana - che ha voluto accanto il comandante del porto, tenente di vascello Mattia Caniglia, e il sindaco Marcello Ladu - è stata ripristinata la naturale capacità di ormeggio dello scalo, compromessa da un incidente nell'agosto 2020. La zona del molo di levante in cui attraccano i traghetti Grimaldi sarà destinata alla nautica da diporto. La zona sterile verrà presto "liberata" dalle recinzioni. Per la stazione marittima cannibalizzata, non basteranno 7-8 milioni. Nel mentre ne verrà realizzata una piccola e provvisoria nella zona del locale "La Rosa dei venti". «Con un investimento di circa 400mila euro, a totale carico delle casse dell'ente - ha detto Deiana - oltre al prioritario ripristino della briccola danneggiata dall'urto con il traghetto Bithia, sono stati sostituiti tutti i vecchi respingenti con parabordi maggiormente performanti e posizionate delle passerelle amovibili per agevolare e rendere più sicure le operazioni degli ormeggiatori». È stata rifatta la segnaletica stradale. L'intervento consentirà di liberare dal traffico commerciale la banchina di levante interna, per destinarla interamente alla nautica da diporto. Il presidente dell'Adsp ha rimarcato che tutta l'area del porto sarà a breve coperta da un sistema di videosorveglianza avanzato - finanziato con fondi Adsp per 600mila euro - composto da 30 videocamere ad alta risoluzione. In programma la ristrutturazione dell'ex dogana (che ospiterà uffici dell'Adsp); i lavori di consolidamento e sistemazione dei piazzali del molo di ponente; il livellamento dei fondali del bacino di evoluzione e la realizzazione dei nuovi scali di alaggio in banchina di riva alla radice del molo di ponente. Tutte opere che, serviranno «a favorire l'avvio di nuovi collegamenti di linea e lo sviluppo del mercato crocieristico».



Tortolì. Massimo Deiana annuncia 250 nuovi posti auto: saranno rimosse le barriere

Il traghetto ritrova il dente d'attracco

Quattro anni dopo la banchina di levante accoglierà la nave di linea

L'incidente in cui erano state distrutte due briccole del dente d'attracco esterno di levante è rimasto senza responsabili. Per ripristinarlo, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna si è dovuta sobbarcare una spesa di 400 mila euro. Dopo 1.350 giorni la banchina accoglierà di nuovo il traghetto di linea in arrivo da Civitavecchia che, in questi anni, ha attraccato nella banchina interna di levante. Il primo ormeggio avverrà all'alba di domenica. L'ha annunciato Massimo Deiana, il presidente dell'Authority, che ieri mattina davanti al dente d'attracco fresco di restauro ha incontrato amministratori, autorità militari, operatori portuali, piloti e delegati della compagnia Grimaldi. «Per il porto di Arbatax prevediamo un futuro roseo». Gli interventi ieri come in occasione dell'incidente in porto (era il 4 agosto 2020), sullo scalo soffiavano forti raffiche di maestrale. Che, nella circostanza, avevano spinto il traghetto Bithia della Tirrenia prima sui frangiflutti e poi sulle briccole, danneggiandole.

Sulle responsabilità non è stata fatta piena luce, ma l'Autorità portuale si è portata avanti. «Non potevamo aspettare, poi si vedrà chi aveva la responsabilità. Intanto noi abbiamo effettuato i lavori». Deiana ha anche illustrato i lavori realizzati nell'area portuale, annunciando la rimozione delle ringhiere a levante installate nell'ambito delle norme sull'antiterrorismo. «Nei prossimi giorni libereremo levante», ha detto il presidente. Nella sua nuova vita l'area ospiterà 250 parcheggi con il molo che verrà riservato alla nautica da diporto, risolvendo (in parte) l'emergenza sosta che durante la stagione turistica mette in croce il borgo. In attesa del report sulla navigabilità nel bacino portuale, nello scalo si procede a vista, con la Turismar beneficiaria di una concessione in deroga fino a settembre per i suoi spazi. «Realizzeremo lavori milionari sulla banchina di ponente, mentre in banchina di riva faremo scali di alaggio e interverremo anche sui fondali. Siamo anche attenti al traffico crocieristico», ha concluso Deiana. «Il porto è in transizione verso una costante crescita», ha aggiunto Mattia Caniglia, comandante Circomare di Arbatax. Gli interventi «Il porto attraversa una fase riorganizzativa e riappropriarci di spazi per la collettività è fondamentale – dichiara il sindaco di Tortolì, Marcello Ladu – avremo più parcheggi sia per gli escursionisti in transito che per il festival. Speriamo anche, dopo l'estate, di poter demolire la sede dell'ex compagnia portuale».

Roberto Secci





Dopo i lavori il porto di Arbatax riprende la piena operatività

Taglio del nastro e riapertura del molo di Levante esterno: il porto di Arbatax ritorna, dopo anni, alla sua completa operatività commerciale dopo l'incidente del 2020. Con un investimento di circa 400 mila euro, oltre al prioritario ripristino della "briccola" danneggiata dall'urto con il traghetto Bithia di Tirrenia, sono stati sostituiti tutti i vecchi respingenti e sono state posizionate delle passerelle amovibili per agevolare e rendere più sicure le operazioni degli ormeggiatori nella fase di attracco. Rimessa a nuovo anche l'intera area di imbarco con la manutenzione del muraglione e il rifacimento dell'intera segnaletica stradale. L'intervento consentirà di liberare dal traffico commerciale la banchina di Levante interna, per destinarla interamente alla nautica da diporto. Il comparto del diporto potrà contare anche sui nuovi spazi nella Darsena Cantieristica. L'intero compendio portuale sarà inoltre a breve interamente coperto da un sistema di videosorveglianza avanzato - finanziato con fondi AdSP per ulteriori 600 mila euro - composto da 30 videocamere ad alta risoluzione. Altri interventi riguardano la manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione, la ristrutturazione dell'edificio ex dogana (che ospiterà uffici dell'AdSP), i lavori di consolidamento e sistemazione dei piazzali del Molo di Ponente, il livellamento dei fondali del bacino di evoluzione e la realizzazione dei nuovi scali di alaggio sulla banchina di riva alla radice del molo di Ponente. Opere - spiega l'Adsp - che, già nel prossimo triennio, consentiranno l'innalzamento del livello qualitativo ed operativo dello scalo per favorire l'avvio di nuovi collegamenti di linea e lo sviluppo del mercato crocieristico. "Il simbolico taglio del nastro odierno rappresenta un primo, ma significativo, traguardo in poco più di due anni di attività dell'ente nello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Authority - ripristiniamo ufficialmente la piena operatività del molo di Levante esterno, incrementando, allo stesso tempo, la sicurezza delle operazioni svolte dagli operatori portuali. Da oggi, quindi, il porto riacquisisce la sua naturale capacità di ormeggio liberando spazi importanti per la nautica da diporto. È sicuramente la prima tessera di un complesso mosaico di interventi che testimoniano la determinata volontà dell'AdSP di potenziare lo scalo portuale della Sardegna centro orientale".



AdSP del Mare di Sardegna: Il molo di Levante esterno del porto di Arbatax ritorna pienamente operativo

Con un simbolico taglio del nastro, dalla giornata odierna lo scalo di Arbatax ritorna, dopo anni, alla sua completa operatività commerciale. Questa mattina, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, a chiusura di una prima serie di interventi infrastrutturali e di ripristino degli arredi di banchina, con una sobria cerimonia ha ufficialmente riaperto Molo di Levante esterno, ripristinando la naturale capacità di ormeggio dello scalo ogliastrino, gravemente compromessa da un incidente avvenuto nell'agosto del 2020. Con un investimento di circa 400 mila euro, a totale carico delle casse dell'Ente, oltre al prioritario ripristino della bricola danneggiata dall'urto con il traghetto Bithia di Tirrenia, sono stati sostituiti tutti i vecchi respingenti con parabordi maggiormente performanti e posizionate delle passerelle amovibili per agevolare e rendere più sicure le operazioni degli ormeggiatori nella fase di attracco. Contestualmente, è stato restituito il giusto decoro all'intera area di imbarco con la manutenzione del muraglione ed il rifacimento dell'intera segnaletica stradale. L'intervento consentirà di liberare dal traffico commerciale la banchina di Levante interna, per destinarla interamente alla nautica da diporto in armonia con gli esiti, attesi nei prossimi giorni, dello studio di manovrabilità effettuato sul bacino portuale nei mesi scorsi. Il comparto del diporto potrà contare anche sui nuovi spazi nella Darsena Cantieristica, individuati con la specifica ordinanza dell'AdSP dello scorso 5 aprile. L'intero compendio portuale sarà inoltre a breve interamente coperto da un sistema di videosorveglianza avanzato - finanziato con fondi AdSP per ulteriori 600 mila euro - composto da 30 videocamere ad alta risoluzione gestite da personale, debitamente formato, che opererà nell'apposita postazione ubicata in un fabbricato sistemato all'interno dell'area sterile. Un primo elenco di interventi, quindi, ai quali si aggiungono: la manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione; la ristrutturazione dell'edificio ex dogana (che ospiterà uffici dell'AdSP); i lavori di consolidamento e sistemazione dei piazzali del Molo di Ponente; il livellamento dei fondali del bacino di evoluzione e la realizzazione dei nuovi scali di alaggio sulla Banchina di riva alla radice del molo di Ponente. Opere che, già nel prossimo triennio, consentiranno l'innalzamento del livello qualitativo ed operativo dello scalo per favorire l'avvio di nuovi collegamenti di linea e lo sviluppo del mercato crocieristico che, già da qualche anno, monitora gli sviluppi infrastrutturali del porto ogliastrino. "Il simbolico taglio del nastro odierno rappresenta un primo, ma significativo, traguardo in poco più di due anni di attività dell'Ente nello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Ripristiniamo ufficialmente la piena operatività del molo di Levante esterno, incrementando, allo stesso tempo, la sicurezza delle operazioni svolte dagli operatori portuali. Da oggi, quindi, il porto riacquisisce la sua naturale capacità di ormeggio liberando spazi importanti per la nautica da diporto. è sicuramente la prima tessera di un complesso mosaico di interventi che testimoniano la determinata volontà dell'AdSP di potenziare lo scalo portuale della Sardegna centro orientale".

Il molo di Levante esterno del porto di Arbatax è tornato pienamente operativo

Oggi è stata ripristinata l'operatività del molo di Levante esterno del porto di Arbatax dopo che nell'ormai lontano agosto del 2020 il traghetto Bithia della Tirrenia aveva urtato l'infrastruttura portuale danneggiandola. Dopo quasi un anno di lavori e a chiusura di una prima serie di interventi infrastrutturali e di ripristino degli arredi di banchina, stamani il molo è stato riportato alla sua completa operatività commerciale. I lavori, costati circa 400mila euro a carico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, oltre al prioritario ripristino della briccola danneggiata dall'urto con il traghetto, hanno comportato la sostituzione di tutti i vecchi respingenti con parabordi maggiormente performanti e il posizionamento delle passerelle amovibili per agevolare e rendere più sicure le operazioni degli ormeggiatori nella fase di attracco. Inoltre si è proceduto alla manutenzione del muraglione ed il rifacimento dell'intera segnaletica stradale. L'intervento consentirà di liberare dal traffico commerciale la banchina di Levante interna per destinarla interamente alla nautica da diporto in armonia con gli esiti, attesi nei prossimi giorni, dello studio di manovrabilità effettuato sul bacino portuale nei mesi scorsi. «Il simbolico taglio del nastro odierno - ha commentato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - rappresenta un primo, ma significativo, traguardo in poco più di due anni di attività dell'ente nello scalo di Arbatax. Ripristiniamo ufficialmente la piena operatività del molo di Levante esterno, incrementando, allo stesso tempo, la sicurezza delle operazioni svolte dagli operatori portuali. Da oggi, quindi, il porto riacquisisce la sua naturale capacità di ormeggio liberando spazi importanti per la nautica da diporto. È sicuramente la prima tessera di un complesso mosaico di interventi che testimoniano la determinata volontà dell'AdSP di potenziare lo scalo portuale della Sardegna centro orientale».

Il molo di Levante del porto di Arbatax ritorna operativo

Apr 18, 2024 Con un simbolico taglio del nastro, dalla giornata odierna lo scalo di Arbatax ritorna, dopo anni, alla sua completa operatività commerciale. Questa mattina, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, a chiusura di una prima serie di interventi infrastrutturali e di ripristino degli arredi di banchina, con una sobria cerimonia ha ufficialmente riaperto Molo di Levante esterno, ripristinando la naturale capacità di ormeggio dello scalo ogliastrino, gravemente compromessa da un incidente avvenuto nell'agosto del 2020. Con un investimento di circa 400 mila euro, a totale carico delle casse dell'Ente, oltre al prioritario ripristino della bricola danneggiata dall'urto con il traghetto Bithia di Tirrenia, sono stati sostituiti tutti i vecchi respingenti con parabordi maggiormente performanti e posizionate delle passerelle amovibili per agevolare e rendere più sicure le operazioni degli ormeggiatori nella fase di attracco. Contestualmente, è stato restituito il giusto decoro all'intera area di imbarco con la manutenzione del muraglione ed il rifacimento dell'intera segnaletica stradale. L'intervento consentirà di liberare dal traffico commerciale la banchina di Levante interna, per destinarla interamente alla nautica da diporto in armonia con gli esiti, attesi nei prossimi giorni, dello studio di manovrabilità effettuato sul bacino portuale nei mesi scorsi. Il comparto del diporto potrà contare anche sui nuovi spazi nella Darsena Cantieristica, individuati con la specifica ordinanza dell'AdSP dello scorso 5 aprile. L'intero compendio portuale sarà inoltre a breve interamente coperto da un sistema di videosorveglianza avanzato - finanziato con fondi AdSP per ulteriori 600 mila euro - composto da 30 videocamere ad alta risoluzione gestite da personale, debitamente formato, che opererà nell'apposita postazione ubicata in un fabbricato sistemato all'interno dell'area sterile. Un primo elenco di interventi, quindi, ai quali si aggiungono: la manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione; la ristrutturazione dell'edificio ex dogana (che ospiterà uffici dell'AdSP); i lavori di consolidamento e sistemazione dei piazzali del Molo di Ponente; il livellamento dei fondali del bacino di evoluzione e la realizzazione dei nuovi scali di alaggio sulla Banchina di riva alla radice del molo di Ponente. Opere che, già nel prossimo triennio, consentiranno l'innalzamento del livello qualitativo ed operativo dello scalo per favorire l'avvio di nuovi collegamenti di linea e lo sviluppo del mercato crocieristico che, già da qualche anno, monitora gli sviluppi infrastrutturali del porto ogliastrino. " Il simbolico taglio del nastro odierno rappresenta un primo, ma significativo, traguardo in poco più di due anni di attività dell'Ente nello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Ripristiniamo ufficialmente la piena operatività del molo di Levante esterno, incrementando, allo stesso tempo, la sicurezza delle operazioni svolte dagli operatori portuali. Da oggi, quindi, il porto riacquisisce la sua naturale capacità di ormeggio liberando spazi importanti per la nautica da diporto. è sicuramente la prima tessera di un complesso mosaico di interventi che testimoniano la determinata volontà dell'AdSP di potenziare lo scalo portuale della Sardegna centro orientale".



Con la riapertura del Molo di Levante il porto di Arbatax torna completamente operativo

Porti L'Adsp celebra la riapertura del Molo di Levante, la cui funzionalità era stata compromessa da un incidente nel 2020 di Redazione SHIPPING ITALY "Con un simbolico taglio del nastro, dalla giornata odierna lo scalo di Arbatax ritorna, dopo anni, alla sua completa operatività commerciale". Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale sarda, che oggi ha celebrato la riapertura del Molo di Levante esterno, ripristinato la naturale capacità di ormeggio dello scalo ogliastrino, gravemente compromessa da un incidente avvenuto nell'agosto del 2020: "Con un investimento di circa 400 mila euro, a totale carico delle casse dell'Ente, oltre al prioritario ripristino della briccola danneggiata dall'urto con il traghetto Bithia di Tirrenia, sono stati sostituiti tutti i vecchi respingenti con parabordi maggiormente performanti e posizionate delle passerelle amovibili per agevolare e rendere più sicure le operazioni degli ormeggiatori nella fase di attracco. Contestualmente, è stato restituito il giusto decoro all'intera area di imbarco con la manutenzione del muraglione ed il rifacimento dell'intera segnaletica stradale. L'intervento consentirà di liberare dal traffico commerciale la banchina di Levante interna, per destinarla interamente alla nautica da diporto in armonia con gli esiti, attesi nei prossimi giorni, dello studio di manovrabilità effettuato sul bacino portuale nei mesi scorsi". Il comparto del diporto potrà contare anche sui nuovi spazi nella Darsena Cantieristica, individuati con la specifica ordinanza dell'AdSP dello scorso 5 aprile: "L'intero compendio portuale sarà inoltre a breve interamente coperto da un sistema di videosorveglianza avanzato - finanziato con fondi AdSP per ulteriori 600 mila euro - composto da 30 videocamere ad alta risoluzione gestite da personale, debitamente formato, che opererà nell'apposita postazione ubicata in un fabbricato sistemato all'interno dell'area sterile. Un primo elenco di interventi, quindi, ai quali si aggiungono: la manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione; la ristrutturazione dell'edificio ex dogana (che ospiterà uffici dell'AdSP); i lavori di consolidamento e sistemazione dei piazzali del Molo di Ponente; il livellamento dei fondali del bacino di evoluzione e la realizzazione dei nuovi scali di alaggio sulla Banchina di riva alla radice del molo di Ponente". Opere che, già nel prossimo triennio, consentiranno, negli auspici dell'Adsp, "l'innalzamento del livello qualitativo ed operativo dello scalo per favorire l'avvio di nuovi collegamenti di linea e lo sviluppo del mercato crocieristico che, già da qualche anno, monitora gli sviluppi infrastrutturali del porto ogliastrino". "Il simbolico taglio del nastro odierno rappresenta un primo, ma significativo, traguardo in poco più di due anni di attività dell'Ente nello scalo di Arbatax. Ripristiniamo ufficialmente la piena operatività del molo di Levante esterno, incrementando, allo stesso tempo, la sicurezza delle operazioni svolte dagli operatori portuali. Da oggi, quindi, il porto riacquisisce la sua naturale capacità di ormeggio liberando spazi importanti per la nautica da diporto. È sicuramente la prima tessera di un complesso mosaico di interventi che testimoniano la determinata volontà dell'AdSP di potenziare lo scalo portuale della Sardegna centro orientale" ha commentato Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna.

Arbatax, dopo quattro anni torna operativo il molo di Levante

ARBATAX – Dopo anni di lavori, il molo di Levante esterno del porto di Arbatax ritorna pienamente operativo. La ripresa dell'attività è stata celebrata con un simbolico taglio del nastro a cui ha preso parte il presidente dell'AdSp Massimo Deiana, a chiusura di una prima serie di interventi infrastrutturali e di ripristino degli arredi di banchina. Il Molo di Levante era stato danneggiato da un incidente avvenuto nell'Agosto del 2020 e ripristinato con un investimento di circa 400 mila euro, a totale carico delle casse dell'Ente. Oltre al prioritario ripristino della briccola danneggiata dall'urto con il traghetto Bithia di Tirrenia, sono stati sostituiti tutti i vecchi respingenti con parabordi maggiormente performanti e posizionate delle passerelle amovibili per agevolare e rendere più sicure le operazioni degli ormeggiatori nella fase di attracco. Contestualmente, è stato restituito il giusto decoro all'intera area di imbarco con la manutenzione del muraglione ed il rifacimento dell'intera segnaletica stradale. L'intervento consentirà di liberare dal traffico commerciale la banchina di Levante interna, per destinarla interamente alla nautica da diporto in armonia con gli esiti, attesi nei prossimi giorni, dello studio di manovrabilità effettuato sul bacino portuale nei mesi scorsi. Il comparto del diporto potrà contare anche sui nuovi spazi nella Darsena Cantieristica, individuati con la specifica ordinanza dell'AdSp dello scorso 5 Aprile. L'intero compendio portuale sarà inoltre a breve interamente coperto da un sistema di videosorveglianza avanzato e finanziato con fondi AdSp per ulteriori 600 mila euro, composto da 30 videocamere ad alta risoluzione gestite da personale, debitamente formato, che opererà nell'apposita postazione ubicata in un fabbricato sistemato all'interno dell'area sterile. A questo primo elenco di interventi si aggiungono: la manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione, la ristrutturazione dell'edificio ex dogana (che ospiterà uffici dell'AdSp), i lavori di consolidamento e sistemazione dei piazzali del Molo di Ponente, il livellamento dei fondali del bacino di evoluzione e la realizzazione dei nuovi scali di alaggio sulla Banchina di riva alla radice del molo di Ponente. Opere che, già nel prossimo triennio, consentiranno l'innalzamento del livello qualitativo ed operativo dello scalo per favorire l'avvio di nuovi collegamenti di linea e lo sviluppo del mercato crocieristico che, già da qualche anno, monitora gli sviluppi infrastrutturali del porto ogliastrino. "Il simbolico taglio del nastro odierno rappresenta un primo, ma significativo, traguardo in poco più di due anni di attività dell'Ente nello scalo di Arbatax" spiega Deiana. "Ripristiniamo ufficialmente la piena operatività del molo di Levante esterno, incrementando, allo stesso tempo, la sicurezza delle operazioni svolte dagli operatori portuali. Da oggi, quindi, il porto riacquisisce la sua naturale capacità di ormeggio liberando spazi importanti per la nautica da diporto. È sicuramente la prima tessera di un complesso mosaico di interventi che testimoniano la determinata volontà dell'AdSp di potenziare lo scalo portuale della Sardegna centro orientale".

Arbatax: riapre il Molo di Levante esterno

Ritorna completamente operativo lo scalo di Arbatax. Oggi è stato ufficialmente riaperto il Molo di Levante esterno, ripristinando la naturale capacità di ormeggio dello scalo ogliastrino, gravemente compromessa da un incidente avvenuto nell'agosto del 2020. L'investimento è stato di circa 400mila euro, Contestualmente, è stato restituito il giusto decoro all'intera area di imbarco con la manutenzione del muraglione ed il rifacimento dell'intera segnaletica stradale. «Il simbolico taglio del nastro odierno rappresenta un primo, ma significativo, traguardo in poco più di due anni di attività dell'Ente nello scalo di Arbatax – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Ripristiniamo ufficialmente la piena operatività del molo di Levante esterno, incrementando, allo stesso tempo, la sicurezza delle operazioni svolte dagli operatori portuali. Da oggi, quindi, il porto riacquisisce la sua naturale capacità di ormeggio liberando spazi importanti per la nautica da diporto. È sicuramente la prima tessera di un complesso mosaico di interventi che testimoniano la determinata volontà dell'AdSP di potenziare lo scalo portuale della Sardegna centro orientale.»

La Nuova Sardegna 21 04 24

Verso la mobilità sostenibile il Comune presenta il piano

Domani alle 16 al museo saranno illustrati progetti e azioni

Olbia Le piste ciclabili, le auto a 30 chilometri orari, i trasporti pubblici su gomma e rotaia, i nuovi collegamenti. Per quanto riguarda la mobilità sostenibile Olbia è un cantiere aperto e domani, alle 16 al museo archeologico, sarà illustrato nei dettagli quello che sarà il futuro della città. Sarà infatti presentato e lanciato il Pums, cioè il Piano urbano della mobilità sostenibile, lo strumento che, come sottolinea il sindaco Settimo Nizzi, «mette a sistema le azioni pianificatorie, progettuali e politiche già avviate, integrandole, garantendo l'informazione e la partecipazione dei cittadini e degli stakeholders, dotandosi di strumenti di monitoraggio e valutazione che possano orientare e supportare le scelte progettuali future». Sono numerosi gli interventi in programma domani pomeriggio. Ad aprire l'incontro sarà il sindaco Nizzi, che presenterà anche il logo del Pums Olbia. Poi interverranno Sergio Usai, il responsabile unico del procedimento del Pums, e Tito Berti Nulli di Sintagma. Ben rappresentata anche la nuova giunta regionale. Ci saranno infatti Giuseppe Meloni, gallurese, vicesegretario e assessore alla Programmazione e al Bilancio, e Barbara Manca, la nuova assessora regionale ai Trasporti. Sul fronte del mare **interverrà Massimo Deiana, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna**. Presente anche Italo Meloni, professore ordinario dell'Università di Cagliari - Dipartimento di ingegneria civile, ambientale e architettura. Nel corso della terza parte dell'incontro interverranno gli stakeholders: Silvio Pippobello di Geasar, Matteo Corrias di Rete ferroviaria italiana, Roberto Neroni di Arst e Massimo Putzu di Aspo.



Olbia. In città sosta al Brin o nei parcheggi, il problema dei rifiuti per gli stranieri

Campeggio senza regole

A Golfo Aranci appello per creare un'area attrezzata con i servizi

Vietato in tutta l'isola, il campeggio libero nelle coste galluresi sta diventando sempre più selvaggio. E se, negli ultimi anni, i turisti su quattro ruote sostano per passare la notte anche nei centri urbani, soprattutto a Olbia nei pressi del porto o negli ampi parcheggi del Molo Brin, preferiscono soggiornare in riva al mare spostando caravan, roulotte e camper a ridosso delle spiagge e nelle aree incontaminate immerse nella natura. Tra le mete preferite Golfo Aranci e le sue zone protette, dal parcheggio della spiaggia dei Baracconi, Sito di interesse comunitario, allo sterrato della Balimmedda, area di transito dei mufloni.

Aree attrezzate

«Si avvicina l'estate e quello del campeggio abusivo è un problema che rischia di diventare un'emergenza ambientale e sanitaria con soste collettive incentivate dalla mancanza di controlli», denuncia, via social, la consigliera del gruppo Cambia con noi, Giuly Masala, che avanza una soluzione: «Bisognerebbe attrezzare un'area sosta con servizi di scarico e carico delle acque e con il servizio di raccolta differenziata, affidando la gestione al Comune che, oltre a risolvere la questione ambientale, genererebbe occupazione assumendo giovani o destinando incentivi per la formazione di nuove cooperative under



I PROBLEMI

Camper in sosta nei parcheggi del molo Brin ad Olbia, non distante dall'ecobox dove però alcuni turisti stranieri hanno difficoltà a conferire i rifiuti con la tessera sanitaria (Foto Satta)



35». Sebbene gli amanti del turismo itinerante, da qualche anno, affollano il territorio di Golfo Aranci, secondo il comitato di cittadini Maremossu, «le varie amministrazioni che si sono succedute non hanno mai lavorato per definire un'area attrezzata per ospitare un turismo che, per sua natura, è più rispettoso dell'ambiente, con il risultato di zone naturalistiche prese d'assalto, scarichi di liquami a cielo aperto in zone anche abitate, abbandono di rifiuti, accensione di fuochi liberi nelle cale e prelievo di ingenti quantitativi di acqua potabile dalla rete dell'acquedotto comunale»

I rifiuti

È a Olbia la prima area di servizio disponibile per lo scarico dei serbatoi di raccolta dei reflui e per l'approvvigionamento dell'acqua. Rimane, però, la questione dello smaltimento dei rifiuti. «Molti turisti stranieri - dicono dalla Camper Service Olbia - lamentano l'impossibilità di smaltire correttamente i rifiuti negli appositi ecobox presenti in città, utilizzabili solo con l'inserimento della tessera sanitaria che, però, non riconoscono idonea quella di alcuni paesi esteri».

Tania Careddu

RIPRODUZIONE RISERVATA

Alghero

Fondazione: «Revoca non politica»

«La decisione di revocare dal proprio incarico il presidente della Fondazione Alghero ha un carattere esclusivamente amministrativo tutto contenuto nel decreto di revoca». Ci tiene a fare chiarezza, il sindaco Mario Conoci, in merito alla "cacciata" dal cda di Andrea Delogu. «Ritengo necessario fare questa precisazione per il delicato momento che si sta attraversando che potrebbe portare a dare significati politici che invece sono del tutto assenti dalla decisione», assicura il primo cittadino. I problemi sarebbero di natura tecnico-burocratica, emersi in sede di Comitato di Governance, «evidenziati dall'assessore competente e dalle dimissioni di un membro del cda ma soprattutto dall'analisi di atti della Fondazione, hanno reso non differibile l'assunzione di una decisione che mettesse al sicuro l'attività della fondazione e consentisse di fare chiarezza sulle procedure di gestione adottate». (c.fi.)

RIPRODUZIONE RISERVATA

Meno auto e piste più ciclabili. "Olbia come le città europee".

Comune. Il punto sul PUMS: "Miglioriamo la qualità della vita".

Olbia La gente dovrà continuare a cambiare le sue abitudini. Dopo aver trasformato tutta Olbia in una zona 30 - una scelta di cui il sindaco Settimo Nizzi si dice per nulla pentito - l'amministrazione va avanti e si prepara a mettere in cantiere nuovi cambiamenti. L'idea è quella di proseguire sulla strada di una mobilità sempre più sostenibile per frenare l'utilizzo delle auto e favorire invece gli spostamenti a piedi e in bicicletta. È tutto scritto in quello che sta diventando il Pums, il piano urbano della mobilità sostenibile: il percorso di attuazione non è ancora terminato, ma ieri al museo il Comune ha voluto fare il punto della situazione chiamando a raccolta gli studiosi e anche chi in città si occupa di aerei, navi, rotaie e trasporti su gomma. «Olbia deve andare al passo con i tempi - dice Nizzi - e confrontarsi con le città europee più avanzate. È da tempo che ci lavoriamo, chiedendo anche un po' di sacrifici ai cittadini. Ma se si arriva a chiedere una limitazione di una specifica attività lo si fa solo per il bene di tutta la comunità». E poi ancora: «Dobbiamo favorire una migliore qualità della vita e una maggiore sicurezza. E quindi meno inquinamento, più responsabilità agli automobilisti e un vivere la città in maniera differente». A intervenire da remoto anche la nuova assessora regionale ai Trasporti Barbara Manca, che si è detta contenta del fatto che «Olbia stia andando in questa direzione». Il futuro La strada è insomma tracciata. L'obiettivo del Comune è quello di realizzare piste ciclabili praticamente in tutti i quartieri, collegandole poi a quelle esistenti o in fase di realizzazione, e di incentivare nuove forme di organizzazione degli spazi, tra nuove segnaletiche e progetti sulla scia delle strade scolastiche. Al momento gli olbiesi che utilizzano l'auto sono poco più dell'80 per cento e l'obiettivo è di scendere al 60 per cento entro alcuni anni. Per questo si lavora per favorire sempre più il trasporto pubblico, a cominciare da quello cittadino gestito dall'Aspo, ma anche quello nelle mani di Arst e Rfi. Tra i progetti più attesi, per esempio, il collegamento ferroviario tra la stazione Olbia Terranova e l'aeroporto Costa Smeralda. Un insieme di progetti da integrare, poi, con quelli previsti dalla riqualificazione dei quartieri San Simplicio e Orgosoleddu e dal trasferimento dell'università in centro. La "bibbia" del futuro della città, per quanto riguarda la mobilità sostenibile, sarà il Pums. È stato Tito Berti Nulli, della società Sintagma, che ha realizzato piani di mobilità un po' in tutta Italia, a fare il punto su Olbia. L'iter del Pums proseguirà nei prossimi mesi, tra studi e sopralluoghi, e i cittadini saranno chiamati a rispondere a nuovi questionari online. Le alleanze Il Comune non fa tutto da solo. Tra gli obiettivi del Pums c'è infatti anche quello di portare avanti il piano della mobilità sostenibile in sintonia con i progetti previsti anche da altre società, associazioni e istituzioni, cioè i vari stakeholders. Così ieri sono intervenuti Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale, Silvio Pippobello, ad di Geasar, e Salvatore Perra, vicedirettore Arst. Sono poi intervenuti Massimo Putzu, dg di Aspo, il Rup del Pums Sergio Usai e i docenti universitari Carlo Marcelli e Italo Meloni.



Arbatax e collegamenti via mare, la Cgil: «Servono più tratte e navi»

Boeddu: «La Regione lavori meglio anche su questo trasporto»

Arbatax «Per troppo tempo la Regione si è occupata quasi esclusivamente del trasporto aereo e della continuità territoriale aerea. Adesso, si deve lavorare alacremente affinché anche il trasporto via mare è quello interno su gomma e su ferro abbiano pari dignità». A parlare è il segretario generale della Filt Cgil Sardegna, Arnaldo Boeddu, che incentra la propria attenzione sullo scalo marittimo di Arbatax, anche in seguito alla recente visita del presidente dell'autorià di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, che ha dato il via al riutilizzo della parte esterna del molo di levante, dove da 3 anni e 8 mesi non attraccavano più le navi traghetto, in seguito a un incidente alla Bithia, che "toccò" su una briccola. Boeddu, da anni continua a ribadire la necessità che la linea diretta Arbatax Civitavecchia - allo stato attuale non esiste e vi è solo la bisettimanale Cagliari-Arbatax-Civitavecchia - con frequenze certe e naviglio adeguato alla domanda, meriti maggiore attenzione da parte di tutti. «Non è possibile - dice il numero uno della Filt Cgil sarda - che sull'unica tratta che collega lo scalo di Arbatax con la Penisola, vengano utilizzate, ancora delle navi traghetto con meno di mille posti. Basta pensare a quanto accade durante la stagione vacanziera quando la domanda è di gran lunga superiore. Ma si deve anche ripensare agli orari di partenza della nave traghetto Grimaldi che arriva dal porto del capoluogo regionale e fa la sosta intermedia ad Arbatax, mollando poi gli ormeggi alle due della notte. Ricordo che in questo scalo non è stata ancora aperta la stazione marittima, e anche durante la stagione invernale, chi è senza auto al seguito deve stare per diverse ore alla ricerca di un riparo». Boeddu ha letto che l'Adsp intende relizzare una piccola e provvisoria (con bagno, biglietteria, bar e sala d'attesa) e spera che questo possa avvenire quanto prima. «Continuo a chiedere, da anni - conclude il segretario isolano della Filt - che Arbatax abbia anche un collegamento bisettimanale annuale con il porto di Livorno. E che si sperimenti, in estate, anche la sosta intermedia della Cagliari-Napoli».



Oristano, in porto due navi cariche di pale eoliche

Mistero sulla destinazione: sarà il materiale per un nuovo parco? Pare che le componenti siano per un impianto già attivo in Marmilla

Oristano In attesa della possibile, ma solo simbolica moratoria sull'installazione di sistemi da energie rinnovabili, ieri mattina, al porto di Oristano-Santa Giusta, sono arrivate due navi da trasporto cariche di componenti per assemblare pale eoliche. I due mercantili, provenienti rispettivamente da Las Palmas, nelle Canarie, e da Vasto, nell'Adriatico, attraccate a distanza di poche ore l'una dall'altra, sono ora ormeggiate in attesa che il personale incaricato proceda alle operazioni di scarico del materiale. Avvicinarsi alla banchina è impossibile. L'area di manovra è accessibile solo agli addetti ai lavori; avere risposte circa l'entità del carico e la sua destinazione finale, appare operazione altrettanto impossibile: le bocche del personale rimangono rigorosamente cucite. Voci non confermate parlano di materiali che saranno utilizzati per migliorare e aggiornare, un impianto già presente, in Marmilla, ma conferme in tal senso non ce ne

sono. L'arrivo dei due cargo, come era facilmente prevedibile, non è passato inosservato e ha riaperto il dibattito tra quanti si dicono contrari agli impianti eolici e/o fotovoltaici nei loro comuni, il cui impatto sarebbe devastante per la fauna e la flora dei loro territori. Per difendersi dalle speculazioni in atto, portate da società satellite delle grandi multinazionali che fanno affari con le energie rinnovabili, molte comunità locali si sono costituite in comitati che si oppongono ai parchi eolici e i cittadini si stanno mobilitando per impedire l'installazione di torri alte oltre 200 metri, come quelle previste nel Montiferru, tra Seneghe e Narbolia. Nei prossimi giorni verranno organizzati i trasferimenti del materiale dalla banchina ai luoghi di destinazione. Solo allora si capirà se quei pezzi servono davvero per aggiornare e migliorare uno dei parchi eolici presenti in Sardegna oppure per realizzarne uno nuovo tra quelli già autorizzati.



Il bastimento giunto nella mattinata di ieri direttamente dalla Spagna. Lo scalo oristanese base d'appoggio per l'invasione

Assalto eolico, in porto le navi cariche di pale

Nella banchina industriale di Oristano un carico imponente di aerogeneratori da 200 metri di altezza

Mauro Pili Qui, in quella che doveva essere la scommessa portuale del centro Sardegna, i binari sono ridotti ad un groviglio di ruggine imbalsamato dal tempo. Quelle sbarre orizzontali piazzate come serpenti di ferro tra le strade d'accesso di questo porto industriale segnano il declino di un'ascesa che non c'è mai stata. Il proscenio è disseminato di capannoni ciclopici occupati da volatili e macerie. Il maestrale, all'alba del Sinis, sferza persino quel profumo di fette biscottate appena sfornate dal grande pastificio rivolto sul Golfo di Oristano, unico simbolo di una produzione tutta locale. Per il resto, è tutta una contraddizione. C'è il carbonile, ci sono i serbatoi ciclopici di petrolio, gasolio, benzina e persino i bomboloni del gas. Lo sbarco eolico



Quando all'orizzonte della darsena di quel porto deserto sta per attraccare la "Uhl Frontier", nave cargo molto speciale, battente bandiera portoghese, in pochi sanno quel che trasporta. Il "gigante" dei mari ha solcato per giorni il Mediterraneo occidentale, dopo aver salpato da "Puerto de la Luz", una dependance delle Isole Canarie, tra Santa Cruz de Tenerife e Fuerteventura. Il vento soffia gelido e radente, quando la livrea "United Heavy Left" sta tagliando di netto il maestrale, percorrendo il varco d'ingresso del porto industriale di Oristano. Appena la prua si presenta in banchina si capisce lontano un miglio che l'invasione eolica sta per sbarcare nel cuore della Sardegna. Il porto prescelto è quello più lontano e discreto, silente e circospetto, marginale e fuori da occhi indiscreti. Tamburi di guerra Eppure, quando il "bastimento" aggancia le bitte, il tam tam è un tamburo di guerra. L'immagine lascia attoniti, al solo pensiero di uno sbarco destinato a moltiplicarsi per cento, per mille, sino a non lasciare nemmeno un crinale dell'Isola intonso, deturpando per sempre il paesaggio nuragico dell'Isola più antica del Mediterraneo. Nei giorni scorsi le prime pale erano arrivate, scaricate nel piazzale, senza lasciare impronte digitali. Ieri, invece, la prima nave eolica, ha "sùbito" la gloria del "red carpet", immortalata in lungo e in largo come simbolo di quella invasione sempre denunciata, ma non ancora materializzata con il plateale sbarco dal mare. Non passa molto tempo che il porto della "Sartiglia" inanella il secondo attracco della mattinata. La consocia del vento, la motonave "Happy Ranger", battente bandiera olandese, arriva poco dopo, con a bordo i piloni che dovranno sorreggere quelle eliche ciclopiche stivate nella prima nave dedicata al "Giorno della devastazione paesaggistica" della Terra di Sardegna. I messaggi di allarme scorrono nelle chat dei comitati, con qualche "parvenu" che tenta di "sminuire" l'attracco con giustificazioni che sfociano nel ridicolo, dalla tesi che si tratti di "pezzi di ricambio" o che siano eliche solo di passaggio nel porto di Oristano. Le trentasei pale distese una sull'altra nella stiva della nave, ovviamente, non possono essere pezzi di ricambio, visto che per dimensioni mal si conciliano con impianti esistenti. Semmai quel carico può essere destinato a operazioni di cosiddetto "revamping" congegnate dal Governo Draghi con atti d'imperio per sostituire pale eoliche di dimensioni ridotte con veri e propri "dinosaurs" del cielo, gli aerogeneratori di ultima generazione marchiati "Vestas", capaci di una potenza che passa dai 3 ai 6,8 megawatt. "Grattacieli" da 70 piani d'altezza da piazzare in mezzo ai crinali più esposti dell'Isola, quasi a delimitare i nuovi confini delle multinazionali pronte ad appropriarsi di paesaggio e ambiente senza colpo ferire. Ora che le navi sono in porto, geolocalizzate, però, sarà difficile far perdere le loro tracce, sia del carico "eolico" che di quel viavai che si apprestano a consumare proprio sul versante occidentale della Sardegna, confermando quanto avevamo preannunciato nei mesi scorsi,

svelando i piani di numerose multinazionali intenzionate a far base proprio a ridosso dell'antica Tharros, il golfo prediletto per lo sbarco "nemico". Resta da capire chi ha dato l'autorizzazione per trasformare quell'infrastruttura portuale in una piattaforma vera e propria per l'invasione eolica in terra sarda, visto che i piazzali risultano già da settimane occupati da pale eoliche arrivate chissà quando. Di certo nei giorni scorsi il delegato in terra sarda della banca d'affari americana JP Morgan aveva preannunciato, in un incontro pubblico con l'amministrazione comunale di Pula, che Oristano sarebbe stata anche la loro piattaforma d'appoggio per trasportare le pale eoliche destinate ai "grattacieli offshore" da 300 metri nel Golfo degli Angeli, arrivando a spiegare che il trasporto sarebbe avvenuto tutto "cost to cost", senza "disturbare" la viabilità. Destinazione "segreta" Questo, invece, non potrà avvenire per le pale appena arrivate nel porto oristanese visto che quelle "eliche" giganti sono destinate, senza ombra di dubbio, ad impianti terrestri. Indiziati principali di questi sbarchi sono i progetti per i quali il Governo Draghi, manu militari, ha consentito lo stravolgimento degli stessi pareri di Regione e Soprintendenza. Uno tra tutti è sicuramente quello destinato a sfigurare il monumento della Basilica di Saccargia, tra Codrongianus e Ploaghe. Nonostante tutti i pareri contrari, Draghi, prima di lasciare Palazzo Chigi, aveva deciso di approvare quel progetto presentato dai petrolieri della Erg, trasformatisi senza pudore alcuno in una vera e propria "mietitrebbia" di incentivi eolici. L'approvazione fu contrastata dalla Regione che impugnò al Tar quello "scempio promesso" sul proscenio della più celebre delle Basiliche del nord Sardegna. Il Tribunale Regionale emise una sentenza talmente argomentata da rendere la bocciatura di quel progetto senza appello. Le vie dell'ingiustizia, invece, con una tempistica alquanto strana, portarono il Consiglio di Stato, nelle scorse settimane, a ribaltare, senza alcuna apprezzabile motivazione giuridica, il giudizio del Tar dando il via libera allo sfregio di Saccargia. Nelle motivazioni dell'appello dei signori del petrolio, travestiti da "rinnovabili" consumatori di vento, c'era un passaggio eloquente relativo ai danni che quella bocciatura avrebbe causato: abbiamo già contrattualizzato l'acquisto delle pale eoliche. Fretta petrolifera Un passaggio che potrebbe confermare la fretta dei "signori" della Erg che, però, non hanno ancora l'autorizzazione unica della Regione. In questo caso non si tratterebbe di un atto obbligato, come qualcuno vorrebbe maldestramente far intendere. Un atto d'indirizzo forte e chiaro dell'organo politico, Presidente della Regione e Giunta, potrebbe, o meglio dovrebbe, infatti, negare, con argomentazioni più che rilevanti, quel via libera a deturpare quel proscenio esclusivo e monumentale. In quel caso, se quelle pale fossero destinate a quel progetto, potrebbero anche non scendere dalla nave. L'assalto eolico, per ora, è ormeggiato nel porto di Tharros, quello degli invasori della Sardegna.

di Giandomenico Mele Un'industria ad alto valore aggiunto, che dà sempre più ricchezza al territorio. Non ha dubbi il presidente della Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. **Presidente Deiana, la nautica, dalla cantieristica ai servizi, è un target di primissimo livello nell'economia dell'isola?**

«Assolutamente. È un dato di fatto, assodato e supportato da studi condotti a più livelli. Cito, per esempio, quanto riportato nel nostro Piano operativo triennale 2024-2026, prendendo utile spunto dal report sull'economia del mare 2023 redatto da SRM, in base al quale, con quasi 20 mila posti barca, l'isola si posiziona al secondo posto tra le regioni italiane, dopo la Liguria, con un peso del 12% sul totale nazionale e del 26% del Mezzogiorno e, sempre in seconda posizione, per posti barca oltre i 24 metri, cioè per imbarcazioni considerate ad alto valore aggiunto». **Come l'AdSp ha valorizzato negli ultimi anni questo comparto in chiave imprenditoriale e turistica?**

«Con una governance attenta e sensibile alle dinamiche del settore. Sono numerose e rilevanti, negli ultimi anni, le concessioni demaniali marittime per diportistica e cantieristica rilasciate. Così come sono consistenti gli investimenti per opere di grande infrastrutturazione (si pensi al polo della cantieristica nel Porto Canale) e per una pianificazione tutt'ora in essere (mi riferisco agli adeguamenti tecnico funzionali ai Piani regolatori vigenti) a favore del comparto. Scelte strategiche che hanno fatto sì che il diportismo e la cantieristica della nautica da diporto divenissero rapidamente un asset strategico per l'AdSp. Cito qualche dato per rendere meglio l'idea: nella nostra giurisdizione insistono 1875 posti barca fino a 10 metri, 1070 fino a 24 metri, 122 oltre i 24 e 51 cantieri navali». **Cagliari e Olbia possono diventare due poli strategici nel Mediterraneo?** «Olbia lo è da diverso tempo e la linea di costa di nostra competenza da destinare alla cantieristica ha già raggiunto il livello massimo di saturazione. Cagliari ha ancora alcuni ambiti da colonizzare e sono certo che un impulso decisivo arriverà dai nuovi insediamenti produttivi che andranno a collocarsi nel nuovo distretto della cantieristica. Ritengo ci siano, invece, ampi margini di manovra su Porto Torres, che a breve, avrà in dotazione un travel lift con scalo di alaggio e varo a servizio del comparto della cantieristica nautica del territorio. Stesso discorso anche su Arbatax, dove stiamo mettendo in atto un'attenta attività di ricollocazione di attività nautica e cantieristica da diporto che andranno a generare impatti positivi sul territorio». **In che modo la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply, (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia-Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme, può diventare in futuro un aspetto rilevante anche per la portualità turistica?** «In modo diretto, è un servizio che potrebbe essere utilizzato da mega yacht di ultima generazione in stazionamento nelle nostre banchine. Indirettamente, aspetto che ritengo più importante, gioverebbe in termini di sostenibilità ambientale. Per un settore come il diportismo nautico, oltre ai servizi offerti dalla destinazione, conta soprattutto l'aspetto naturalistico e paesaggistico salubre e incontaminato. L'abbattimento dei fumi e dei rumori negli scali commerciali diventa un significativo valore aggiunto all'offerta dei porti turistici del territorio e della diportistica, in generale, che cresce in maniera esponenziale nei waterfront cittadini». **Grandi gruppi nazionali e internazionali, ma anche imprenditori sardi, scelgono di investire sulla nautica. È un settore dal grande valore aggiunto?** «È



risaputo e confermato dai principali studi di settore che il moltiplicatore occupazionale ed economico rilevato evidenzia come un occupato nel settore ne generi altri 9 nel sistema economico, così come un euro speso, ne attivi quasi 3 nell'economia. In maniera più specifica, in base ai dati resi nel report dell'Università di Sassari, intitolato "La Nautica in Sardegna: le prospettive di crescita di un sistema economico territoriale tra industria e turismo", risultano operative nell'Isola 1800 aziende collegate al settore. Quindi, in termini di valore aggiunto, direi che i dati possano rendere bene l'idea senza ulteriori commenti».

Olbia e Cagliari hanno in previsione due grandi progetti per approdi per maxi yacht. Questo è il futuro, per un diportismo di altissimo livello, alto spendente e che può lasciare un indotto importante in Sardegna 365 giorni l'anno? «Di fronte ad una domanda di mercato così ricca, è obbligo di un management attento fornire risposte concrete affinché si possano generare nuove fonti di ricchezza per il territorio.

Su Olbia e Cagliari stiamo cercando di soddisfare una domanda di posti barca per mega yacht, settore che non conosce e difficilmente conoscerà crisi. Per Olbia, con due ATF al PRP vigente, abbiamo potuto riattivare l'iter procedurale per il rilascio della concessione demaniale marittima al Molo Brin, così come è in via di definizione quella per il Bosazza e del Porto vecchio. Stesso percorso su Cagliari, dove la pianificazione dell'ente ha attratto un project financing da 34 milioni di euro di capitale totalmente privato che ha intravisto nel lungomare di Via Roma e nel fabbricato dell'ex stazione marittima il nuovo cuore pulsante per la nautica d'eccellenza, con posti barca e service di altissimo livello. L'altra consistente fetta pianificatoria dedicata al comparto la abbiamo ben delineata nel DPSS (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) che vareremo entro l'anno e interesserà Arbatax, Porto Torres e tutti gli altri porti di sistema. Sono tutte scommesse vincenti mirate a generare indotto e ricadute economiche ed occupazionali consistenti».

Dalla mitilicoltura a Olbia al re-impiantamento della posidonia nell'ambito dei lavori dell'Antemurale a Porto Torres. Come si fa coesistere la crescita portuale con un territorio delicato? E come convive lo sviluppo con la sostenibilità? «Personalmente, e non mi nascondo, ho più volte pubblicamente sostenuto che la coniugazione "grande infrastrutturazione e sostenibilità" ambientale è spesso causa di cortocircuiti che vanno a incidere pesantemente su tempi e costi di realizzazione delle opere e, di conseguenza, sulla crescita e la competitività dei porti del sistema Italia. Dall'altra parte l'azione amministrativa non può prescindere dalla salvaguardia dell'ambiente, della storia e del tessuto produttivo locale. In questi anni di governance, l'AdSP ha dato prova di faticose doti di equilibrio tra tutti questi aspetti. Non a caso, nel 2023, abbiamo ricevuto lo Smart Ports Award, premio dedicato a quelle Autorità di sistema portuali italiane che hanno saputo, appunto, coniugare e armonizzare sviluppo economico, tutela ambientale e sensibilità sociale. Sono numerosi, in tal senso, gli esempi virtuosi di azione volta alla sostenibilità. Cito, a titolo d'esempio, la salvaguardia delle essenze autoctone presenti nell'area del Porto Canale di Cagliari; l'intervento, riconosciuto a livello nazionale, di espianto e reimpianto di una consistente colonia di posidonia oceanica, la tutela dei cetacei e la salvaguardia dell'intera fauna marittima presente nell'ambito delle attività precedenti all'avvio lavori dell'Antemurale. Il costante monitoraggio delle acque e delle correnti per la gestione dei sedimenti derivanti dagli interventi di livellamento ed escavo dei fondali, in particolare nel golfo di Olbia, dove cerchiamo sempre più faticosamente di far convivere traffici marittimi in evoluzione, turismo e mitilicoltura».



Molinas: dal sughero alla nautica da diporto dinastia di successo

Per Porto Rotondo la fiera è occasione di crescita. Puntiamo a ingrandire il porto turistico. Una famiglia che ha costruito la sua fortuna, segnando un'epoca di grande spinta imprenditoriale per la Gallura, nel settore del sughero. Nel segno della diversificazione sono diventati imprenditori alberghieri e, soprattutto, della nautica, dalla cantieristica al diportismo. La saga dei Molinas continua con le seconde e terze generazioni e l'ultima espressione di governance nel settore è rappresentata da Matteo Molinas, junior manager della Marina di Porto Rotondo. Il padrone di casa della terza edizione della Fiera nautica di Sardegna, dopo il grande successo dell'anno scorso. Si replica, dunque, in grande. «Olbia, per quanto riguarda la nautica, è un punto strategico, che ha ottenuto attenzioni anche a livello nazionale, quindi Porto Rotondo è felice di poter ospitare per il secondo anno consecutivo la Fiera nautica di Sardegna - sottolinea Molinas -. Il borgo sta rispondendo bene, con il Consorzio e i commercianti si sta lavorando in sinergia. Sappiamo che è un'occasione di crescita e abbiamo molta attenzione verso il green, la sostenibilità ambientale è un target decisivo. Siamo riusciti a coinvolgere un'università internazionale, che porterà diverse innovazioni nel campo dell'ecologia». Un appuntamento che segna di fatto l'apertura della stagione turistica per il borgo di Porto Rotondo. «Il borgo è pronto per un'accoglienza di primo livello, lo consideriamo l'evento di apertura della stagione diportistica - sottolinea Molinas -. Tutte le strutture saranno aperte. Da diversi anni, dopo il Covid, i numeri sono in crescita, ma non ci sono abbastanza posti barca per soddisfare la domanda. Stiamo cercando di aumentare i posti barca, quindi, con un progetto di ampliamento del porto». La famiglia Molinas di Calangianus realizzerà e gestirà il nuovo porto turistico nel lungomare di Cagliari, tra i moli Sanità e Sant'Agostino di Cagliari. I Molinas hanno partecipato al bando di gara sulla proposta di project financing dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, con un investimento complessivo privato di oltre 34 milioni di euro, che prevede la completa riqualificazione e riconversione dell'ex stazione marittima in centro polivalente per servizi alla nautica da diporto e per la fruizione turistica della zona; la revisione del sistema di approdo di yacht e imbarcazioni private lungo la Calata Sant'Agostino e la sistemazione dello spazio pubblico compreso tra i nuovi approdi e la calata di via Roma. «Noi siamo presenti a Cagliari dal 2006, con la gestione della Marina di via Roma, ora abbiamo un progetto per un nuovo hotel e approdo per maxi yacht - spiega Matteo Molinas -. Cagliari è una meta molto ambita dagli equipaggi, soprattutto per il periodo estivo, prestandosi molto bene all'accoglienza di comandanti e armatori insieme agli equipaggi, con le loro famiglie e tutto il personale che ruota intorno alle barche. Poi è molto ben collegata, attraverso porto ed aeroporto, c'è quindi una grande richiesta da parte di diverse imbarcazioni di passare l'inverno a Cagliari». (g.d.m.).



«A Cagliari ripareremo i danni della peggiore giunta di sempre»

Massimo Zedda candidato del Campo largo punta al terzo mandato. «Truzzu bocciato dallo stesso elettorato che lo aveva sostenuto»

Cagliari Obiettivo terzo mandato. Sindaco eletto del capoluogo sardo nel 2011 e nel 2016, Massimo Zedda ci riprova. Sarà il candidato del Campo largo. **Non teme l'effetto "minestra riscaldata"?** «No, l'importante è che ci siano nuove idee. L'importante è che il condimento sia composto da nuove proposte, sullo sviluppo, sugli eventi, sulla riqualificazione dei luoghi, sulla necessità di portare a termine cantieri eterni che imbrigliano la città, sulle idee legate al sociale. La cosa importante è capire se si ha del buon filo politico per tessere un buon programma oppure no. E noi pensiamo di averlo, in sintonia con presidenza della Regione». **Cinque anni fa Paolo Truzzu vinse contro Francesca Ghirra con una campagna molto aggressiva che metteva sotto accusa la sua gestione da sindaco. Che città restituisce?** «Quando si vince col 50 per cento bisognerebbe stare attenti a esercitare il ruolo come se si fosse dei podestà. Bisognerebbe



entrare in sintonia anche con chi non ti ha sostenuto. Così non è stato e persino chi li aveva sostenuti, alle politiche e alle regionali ha deciso di penalizzare il centrodestra esprimendo un voto netto. Mettendo insieme Soru e Todde in alcune sezioni di Cagliari si arriva addirittura all'80. Questo significa che è stato fatto il contrario di quello che desiderava la città. Si sono scordati anche di sant'Efisio, che passa da centinaia d'anni». **Ritiene di poter cavalcare un'onda favorevole?** «Il risultato delle Regionali è attribuibile alla nostra unità e al pessimo governo di Cagliari e della Regione. I peggiori governi dal 1948 a oggi: non c'era mai stato un tale livello di pressapochismo e di incapacità. Qui il campo democratico e progressista ha determinato la sconfitta di Giorgia Meloni e della Lega: visto che Alessandra Zedda è della Lega, l'effetto potrebbe ripetersi alle Comunali. Noi abbiamo un'idea di sviluppo, sappiamo come correggere gli errori commessi in questi anni, sappiamo come creare occasioni di sviluppo. Ovviamente saremo aiutati dalla sintonia con il governo regionale, **con l'autorità portuale che sta facendo tanto in termini di riqualificazione del fronte mare, con iniziative sulla nautica, sul diporto e sulla cantieristica**». **Truzzu ha perso anche per i tanti cantieri aperti. Ma aprire cantieri non dovrebbe essere un elemento qualificante?** «Non è così. Nel 2022 non c'era un cantiere in città; eppure, per il centrodestra a Cagliari c'è stato uno dei risultati peggiori. Poi i cantieri hanno accentuato il malcontento: se non finiti creano caos. Non si trova un cagliaritano contento: non un negoziante, non un professionista, non un residente. A quel punto non è questione di lavori, ma di lavori fatti male. E si finisce per tenere in stato di abbandono la manutenzione ordinaria della città. Capita così che i cittadini vedano molti cantieri che vanno a rilento e il resto della città in abbandono». **A proposito di cantieri, che idee ha per Cagliari?** «Innanzitutto, correggere chiudere nel più breve tempo i cantieri aperti. Nel 2011 abbiamo ereditato città che aveva bisogno di essere proiettata verso altre realtà europee. Oggi una città che ha problemi da risolvere». **La spiaggia a Sant'Elia, una provocazione o un'idea percorribile?** «È fattibile, ma non bisogna fermarsi a questa idea. Si può fare ed è utile portare spiaggia. Ma diventa inutile se non c'è anche una riqualificazione delle scuole, se non c'è medico di base. Noi avevamo pensato alla casa della salute, loro non hanno fatto nulla. Per questo vanno ripresi quei progetti. E poi la riqualificazione palazzi Area, qui in collaborazione con la Regione. Insomma, bisogna portare a Sant'Elia attività che migliorino la qualità della vita, puntare alla riqualificazione dei luoghi. E anche alla formazione professionale, a Sant'Elia come in tutte le altre zone popolari: si costruiscano le condizioni per creare occasioni di lavoro, oltre all'assistenza e alla cura». **E il nuovo stadio?** «Il progetto segue un iter che dato dalle norme. C'è una verifica in corso. Si è aggiunto anche il progetto del palazzetto. Noi, nell'ultima

consiliatura, pensavano di poter aprire il cantiere nel 2021. Loro non hanno fatto nulla e ora bisogna correre ai ripari perché ci sono anche le scadenze imposte dalla candidatura italiana per gli Europei». **Se eletto sarà anche sindaco della città metropolitana. La novità introdotta dalla riforma del 2016 ha prodotto i risultati che ci si attendeva o si può fare di più e cosa?** «La si deve smettere con questo atteggiamento. Vale per gli enti locali, vale per la sanità: ogni cinque anni arriva una nuova giunta che mette in discussione tutto senza correggere quello che invece andrebbe corretto, mettendo in fibrillazione il sistema. Avevano annunciato la riforma degli enti locali come riforma storica, ma le province sono ancora commissariate, le scuole sono senza finanziamenti, le strade in condizioni pietose. Cosa fare? Non è pensabile che ognuno progetti in solitudine. C'è una progettazione scollegata sui luoghi che dovrebbero invece essere pensati insieme. Come ha fatto Sergio Milia a Quartu che ha proseguito il progetto fatto con Cagliari e ha risparmiato un anno di tempo». **Cagliari viene spesso accusata di fagocitare risorse e attenzioni, a scapito di altre zone della Sardegna.** «Il problema non è questo. Cagliari non fagocita nulla. I dati sulla ripartizione del fondo unico dicono che agli ultimi posti in classifica ci sono Cagliari e Sassari. Il problema è un altro: il finanziamento è molto spostato su lavori pubblici rispetto all'animazione culturale, sociale ed economica, soprattutto per quanto riguarda i Comuni minori. Abbiamo assistito in questi anni, non a un miglioramento delle condizioni di vita dei centri piccoli. Quando chi è al governo della Regione ecco che si verifica un impoverimento dei servizi in tutti i luoghi della Sardegna». **Alle Regionali a un certo punto i Progressisti hanno lasciato Soru per appoggiare Todde. La sua candidatura faceva parte dell'accordo?** «Mi sembra che questa lettura sia smentita dai fatti. Ci abbiamo messo tre mesi per trovare la sintesi. Già a giugno ero stato chiaro con Renato Soru: gli avevo detto che ci saremmo impegnati nella battaglia per le primarie, ma non avremmo regalato la vittoria alla destra. In tutte le dichiarazioni pubbliche abbiamo sempre lanciato degli appelli l'unità. Ci dispiace, ma il punto erano le primarie». **Come sono ora i suoi rapporti con Renato Soru?** «Sono buoni, non c'è nessun elemento personale». **C'è margine per ricucire?** «In politica si deve sempre cercare l'unità. Dipende però se la si cerca sul potere o sui progetti di sviluppo per la città e la Regione». **Il centrodestra dopo la sconfitta alle regionali sembra aver perso per strada i sardisti: c'è una possibilità di un'apertura verso i quattro mori?** «Ora è impossibile. Hanno governato sino all'ultimo minuto appoggiando Solinas e Truzzu. Vedo difficile ci sia ripensamento su un'idea di sviluppo per la Sardegna e per i Comuni». **Al voto a giugno, oltre a Cagliari, anche Sassari e Alghero: cosa pensa della scelta del campo largo per Sassari? Mascia è un candidato della sua generazione.** «Gli faccio i migliori auguri di "in bocca al lupo". Spero che anche a Sassari si affermi un governo democratico e progressista per lavorare insieme e avvicinare le due principali città sarde, anche in accordo con la Regione. Siamo un milione e mezzo di persone, l'equivalente di una grande città o del quartiere di una grande metropoli. Dobbiamo ragionare sempre di più in termini di connessione e condivisione».

Per il trasporto dei mega aerogeneratori si prevedono l'eliminazione di rotonde, vegetazione e linee elettriche

Mistero eolico, le pale restano bloccate in porto

Pochi progetti risultano in cantiere, lo scalo di Oristano potrebbe diventare centro di stoccaggio

Mauro Pili Hanno spento i motori, stretto le cime alle bitte. È spettrale il silenzio nel piazzale del Porto che fu di Tharros. A ridosso delle navi cariche di pale eoliche, che da lunedì mattina sovrastano l'orizzonte del Golfo di Oristano, stazionano quattro "caschi gialli", protesi quasi in contemplazione verso quei "giganti eolici". Niente si muove al cospetto dell'invasione ormeggiata sulla banchina di testa dello scalo destinato prima al grano e agli estratti petroliferi, poi al gas e ora alle pale eoliche. Deserto al Porto Nessuno si è presentato all'ingresso al molo "del vento" per rivendicare quella montagna di eliche ciclopiche destinate a sventrare strade e crinali, paesaggi e tramonti. Gli indiziati sono rimasti coperti. Le carte sono tutte avvolte nel Palazzo della burocrazia ministeriale, in attesa di un via libera che ancora non arriva. Nei meandri dei progetti, però, si scorgono, come fosse una mappa d'assalto al fortino paesaggistico della Sardegna, le coordinate dell'invasione. I colonizzatori Ci sono tutti o quasi, dalla Saras a Sorgenia, dall'Enel alla Jp Morgan. La maggior parte dei colossi del petrolio, dalla Erg alla Repsol, dagli spagnoli di Acciona ai tedeschi plurimarca. Le carte parlano chiaro: sbarco a Oristano. Il piano è tracciato nei minimi dettagli con un caposaldo nel cuore della Sardegna occidentale: un porto a scartamento ridotto, capace, però, di irraggiare quelle pale eoliche in tutte le principali direttrici dell'assalto in terra sarda. Quasi si fossero messi tutti d'accordo, il punto di attracco è quello di Oristano. Lo hanno pianificato nelle tavole della viabilità di decine di parchi eolici pianificati in ogni angolo dell'Isola, da nord a sud, sino a spingersi sino al versante dell'entroterra ogliastrino. Oristano "caput" eolico Le navi giunte nel porto a ridosso della laguna di Santa Giusta in questo caso sono solo il primo passo di uno scacchiere destinato a stravolgere il paesaggio della Sardegna, a sfregiare per sempre orizzonti e ambiente. Gli indizi sulla destinazione di queste pale sono almeno due. Il primo è quello del produttore degli aerogeneratori: si tratta della Vestas Wind Systems. La base operativa è in Danimarca, ma ha stabilimenti in mezzo mondo, Spagna compresa. Il secondo indizio è la provenienza della nave principale, quella "targata" "Madeira", bandiera portoghese, ma in arrivo dal porto di Las Palmas de Gran Canaria. Uno scalo non proprio spagnolo, se non sul piano statutale. È da quel "piccolo scoglio" a ridosso del Marocco, davanti a Western Sahara, nel versante dell'Africa occidentale, che quelle turbine hanno preso il largo verso la Sardegna. Due elementi, Vestas e Spagna, che potrebbero lasciar intendere due strade distinte o convergenti: le pale sono destinate a progetti a matrice spagnola in terra sarda, oppure Vestas, attraverso i piani delle società iberiche in Sardegna, ha deciso di cominciare con largo anticipo a posizionare nell'Isola un proprio centro di stoccaggio anche in considerazione dei tempi di trasporto e di produzione di questi "giganti" del vento. L'ipotesi di una base logistica "eolica" nello scalo oristanese del resto è stato messo nero su bianco da tutti i colossi che hanno presentato progetti in ogni angolo di Sardegna. Lasciare il porto di Oristano, per queste pale appena arrivate, del resto, non sarà partita semplice. Non gli basterà posizionare un cartello "trasporto speciale" nelle macchine battistrada di testa e di coda. I piani di trasporto su strada dei colossi eolici, indicati nei progetti, e che pubblichiamo, sono da "sbarco militare", con devastazione di tracciati stradali, eliminazione di rotonde, sbancamenti di scarpate, eliminazione di reti elettriche, cancellazione di ogni segnaletica verticale, decapitazione di alberi e ogni genere di vegetazione. Non solo, entreranno, o meglio vorrebbero entrare nei centri abitati dei piccoli paesi della Sardegna,



stravolgendo viabilità e abbattendo ogni ostacolo che si frapponga al transito di quelle pale eoliche con una lunghezza superiore ai centocinquanta metri. Santa Giusta off limits In questo caso, per questi "colossi", sarà impossibile anche uscire da Oristano. I progettisti si sono quasi tutti affidati ad una società di trasporti "pescata" dall'altra parte dell'Italia, a Guardiaregia, Campobasso, in Molise. Il quadro delle demolizioni per uscire da Oristano è declinato con la "semplicità" di chi non è abituato a bussare in casa d'altri. Figuriamoci se "i signori del vento" si mettono problemi per uscire dal porto di Oristano. Ruspe & motoseghe Il "piano di invasione" si candida a superare il primo ostacolo a colpi di ruspa:«all'uscita dalla zona industriale di Oristano, in corrispondenza dello svincolo per la SS 131, il transito dei convogli speciali impone l'esigenza di realizzare i seguenti interventi di carattere temporaneo in corrispondenza di una rotatoria: rimozione di segnaletica verticale; rimozione provvisoria di n. 3 isole spartitraffico, livellamento stradale necessario per l'intera fase di trasporto della componentistica delle macchine eoliche presso il sito di progetto». Il trasporto, però, non durerà qualche giorno:«nel transitorio (allorquando le esigenze di trasporto non lo richiederanno) si provvederà a ripristinare le isole spartitraffico e la segnaletica rimossa attraverso installazioni di carattere temporaneo e amovibile». Modalità provvisoria Come dire, la viabilità resterà provvisoria in eterno, visto che lo "sbarco eolico" sta solo per iniziare. Certo, secondo i piani, non passeranno solo nelle strade statali, dove l'Anas di Stato si sperticherà per favorire l'invasione, ma non sarà altrettanto facile passare nei centri abitati, sia delle città che dei paesi, stravolgendo viabilità, tagliando la corrente elettrica aerea e radendo al suolo vegetazione "disturbatrice". L'ultimo argine per questa "demolitrice invasione", pianificata dai novelli "incursori del vento", potrebbero essere proprio le ordinanze dei Sindaci sulla viabilità. Non c'è scritto da nessuna parte che i centri abitati debbano essere stravolti a suon di ruspe e motoseghe. Un dato, però, è certo: quando cominceranno a smontare strade e paesi, sarà troppo tardi. L'invasione va fermata prima e senza perdere altro tempo.

Per 18 mesi i lavori saranno in contemporanea con quelli della metro e di via Roma

Il porto cambia volto, nodo cantieri

Dopo l'estate la riqualificazione da 34 milioni di euro (con meno parcheggi)

Sboccherà dopo l'estate, verosimilmente alla fine di settembre, quando nuove reti rosse, ruspe e operai compariranno in via Roma, stavolta nel porto: il grande progetto di riqualificazione da 34 milioni di euro (investimento privato), che porterà in centro un hotel a cinque stelle con Spa e vista panoramica sul mare, ristoranti e una marina per mega yacht di lusso in grado di attirare il turismo a cinque stelle, incassa l'autorizzazione del ministero dell'Ambiente a cominciare i lavori senza la Via, la valutazione di impatto ambientale che avrebbe dilatato i tempi per l'avvio del cantiere. Tradotto: i lavori, che dureranno circa due anni, potranno partire subito e andranno avanti in concomitanza per 18 mesi con quelli del Comune che in via Roma sta completando la promenade sul mare e gli altri della metropolitana (per 17 mesi) che in via Roma cominceranno a fine anno.

«L'avvio dei lavori è una bella notizia», commenta Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, «la riqualificazione del porto storico determinerà, infatti, una trasformazione radicale nel cuore pulsante del lungomare cagliaritano. Nessun disagio per la concomitanza con gli altri cantieri, i lavori al porto interesseranno la parte interna», assicura. L'opera Il piano prevede un centro servizi dedicato per la nautica da diporto, un nuovo approdo per 26 mega yacht (4 da 80 metri) e un restyling radicale dell'area tra i moli Sanità e Sant'Agostino, con lo spazio pubblico e delle aree attorno a dove oggi sorge la Stazione Marittima completamente rivoluzionato nel segno della sostenibilità. Le auto continueranno a transitare nella corsia più a ridosso di via Roma, servita dai 120 parcheggi (a pagamento, che rimarranno), mentre nella altre corsie saranno realizzati ampi spazi verdi e percorsi pedonali. Non solo: nascerà una nuova pista ciclabile di quasi 400 metri, dalla rotonda della Calata Azuni sino alla Darsena, creando un nuovo asse di collegamento con le piste ciclopedonali già presenti. Alla base del Molo Sanità verrà realizzata una piazza lastricata in pietra calcarea, che ospiterà una fontana di forma rettangolare e tre sculture di Pinuccio Sciola, che saranno valorizzate con apposita illuminazione scenografica. La stazione marittima Uno degli interventi più attesi riguarda la stazione marittima: lo spazio sarà diviso in tre livelli più uno interrato adibito a locali tecnici. Il piano terra della struttura sarà dedicato a servizi per la nautica da diporto con reception, sala d'attesa, uffici. Ma anche attività commerciali e di ristorazione con spazi all'aperto fronte mare. I piani superiori, invece, ospiteranno l'hotel di lusso con 36 camere, un'area benessere con palestra e spa, una piscina e terrazze panoramiche. «Finalmente il porto storico di Cagliari vivrà con pregevoli spazi dedicati alla fruizione turistico-ricreativa, consentendo l'approdo di imbarcazioni e mega yacht direttamente nel cuore della città», spiega ancora Deiana. «Il nuovo waterfront offrirà sicuramente tante opportunità lavorative per la comunità, in sinergia con polo della cantieristica al porto canale che con l'enorme potenziale attrattivo per le imprese del settore, diventerà il volano della nautica da diporto nel Sud Sardegna». Il nodo dei parcheggi Il progetto mira a favorire la mobilità pedonale e ciclabile, aumentando le aree verdi e riducendo il traffico delle auto: da qui la scelta di ridurre a 119 i parcheggi. Nessuna riduzione, invece, per gli altri 120, a pagamento, a ridosso di via Roma. Molti storcono il naso: ma come fa notare qualcuno all'autorità portuale, il porto non è un parcheggio per le automobili. Ma. Mad.



I conti. La gestione del 2023

Scali marittimi sardi in ottima salute: il traino è Cagliari

Una crescita annua del traffico passeggeri del 7% e un incremento del 97% del settore corcieristico. Il 2023 è stato un anno d'oro per i porti della Sardegna e il presidente dell'Autorità Massimo Deiana centra tutti gli obiettivi conferiti all'AdSP dal ministero dei Trasporti. Con cinque milioni e seicentomila euro di maggiori entrate e oltre cinquecento milioni di avanzo di amministrazione, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso, è Cagliari il traino. «Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro», spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. «Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano», aggiunge. Il clou è la riqualificazione (in chiave turistica e da diporto) tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che prevede, come noto, l'incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili.



Porti sardi, nel prossimo triennio lavori per mezzo miliardo

Opere per circa mezzo miliardo di euro programmate nel triennio 2024-2026. Sono alcuni dei numeri dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, restituiti dal bilancio e dalla relazione annuale 2023, approvati, insieme ad altri quindici punti all'ordine del giorno, dal comitato di gestione. Dal punto di vista finanziario, il rendiconto generale registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4% rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. La fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7% (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97% (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Tra gli altri punti approvati ci sono anche i piani attuativi al Prp di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino con la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili. Nella sponda est del Porto Canale prevista la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel distretto della cantieristica. In programma anche la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda. "Un anno - spiega Massimo Deiana, presidente Adsp del Mare di Sardegna - . Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente , incrementandone la competitività, l'intero network isolano".

AdSP Mare di Sardegna: ok a Bilancio e a Relazione annuale 2023

(FERPRESS) Cagliari, 24 APR Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unite all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano.



AdSP del Mare di Sardegna: Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023

Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unite all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. "Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano".



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

Approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'AdSP del Mare di Sardegna

Avanzo di amministrazione di 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per opere in corso Cagliari 24 aprile 2024 Ieri il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'ente e la relazione annuale che, dal punto di vista finanziario, registra un incremento di circa 5,6 milioni di euro di entrate correnti rispetto al 2022 attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69,4 milioni (+9,1% rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite che sono aumentate del +6,4% attestandosi a poco più di 32,3 milioni. Al 31 dicembre scorso l'AdSP ha chiuso con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso.

AdSP del Mare di Sardegna "Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023

. In crescita entrate e traffici nei due documenti approvati dal Comitato di Gestione . Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026 . è la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unite all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. " Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano".



Mare di Sardegna, nei porti crescono entrate e traffici: approvato il bilancio consuntivo

Il rendiconto generale archiviato registra nel 2023 un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022. Opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. Le ha programmate l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. È quanto emerge dal bilancio consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati martedì 23 aprile, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal comitato di gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso.

Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022.

Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al presidente dell'AdSP dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. "Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano"

AdSp Sardegna: approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023

CAGLIARI Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unite all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano.

Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023 dell'AdSP del Mare di Sardegna

Apr 24, 2024 Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unite all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. "Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano".

Gli aerogeneratori restano a bordo della nave portoghese. Si studiano ordinanze provinciali per bloccare il transito

Oristano, sbarcano i piloni: restano in porto

Il piazzale dello scalo oristanese diventa centro di stoccaggio per le pale della Vestas norvegese

Raffiche gelide battono a tappeto il Golfo di Oristano. Niente, però, sembra fermare il piano delle navi "eoliche", cariche di piloni ed eliche. Da ieri mattina all'alba, con la perizia chirurgica di chi sa che deve scaricare pezzi industriali dal valore di milioni di euro, sono iniziate le operazioni per trasformare il porto industriale oristanese nella prima piattaforma di stoccaggio eolico dell'intera Isola. Piloni a terra La prima nave a scaricare le torri eoliche è l'olandese "Happy Ranger", l'imbarcazione gialla che ha affiancato sin dalle prime ore di lunedì scorso la portoghese "Uhl Frontier" carica a sua volta di 36 pale eoliche destinate ad affettare il vento sardo. Quando l'ultimo pezzo del pilone scomponibile lascia la nave sono le 11.30, ma i ciclopici cilindri non andranno lontano. Come avevamo previsto quel piazzale è già divenuto un centro di stoccaggio, una base d'appoggio per "foraggiare" di pale eoliche ignoti progetti destinati a stravolgere l'entroterra dell'Isola. Un utilizzo del porto non solo inspiegabile sul piano autorizzativo, quasi che infrastrutture pubbliche, realizzate con investimenti ingenti dello Stato e della Regione, possano diventare, impunemente, opere al servizio dei "comodi" privati delle multinazionali. In pratica quelle pale, con i loro piloni, sono destinate ad attendere nel porto "pubblico" di Oristano i tempi pianificati dell'invasione eolica della Sardegna. Pale a rischio Lo scarico di questa prima nave non autorizza all'automatismo per lo scaricamento dell'altra, visto che i piloni sono stati posizionati proprio davanti all'imbarcazione carica di pale. È probabile che le due navi si diano il cambio nelle banchine, in modo tale da occupare la parte restante del piazzale del porto che dovrebbe, a questo punto, diventare una vera e propria distesa di pale. Trasporto in bilico Nessuno in Sardegna è tecnicamente attrezzato per distribuire quegli aerogeneratori in tempi rapidi. Gli stessi mezzi di trasporto abilitati a questo genere di movimentazione dovrebbero essere affidati a società continentali, visto che le stesse hanno svolto le valutazioni sui vari percorsi dal Porto di Oristano verso l'entroterra. Sul versante mobilità, però, sarebbero allo studio ordinanze di natura provinciale per evitare la devastazione della viabilità così come è stata pianificata nei progetti presentati al Ministero dalle varie multinazionali. M.P.



Sardegna, piano da 500 milioni per le marine

Davide Madeddu. Un piano di opere per circa mezzo miliardo per i porti della Sardegna che nel 2023 hanno registrato una crescita costante sia nel traffico crocieristico sia in quello passeggeri. È quanto emerge dal bilancio consuntivo approvato dall'Adsp, l'autorità di sistema dei porti e del mare della Sardegna, e dalla relazione annuale che racconta il 2023. Uno dei dati più significativi, contenuti nei documenti approvati dal Comitato di Gestione, riguarda il traffico crocieristico cresciuto del 97% rispetto al 2022 con quasi 435mila passeggeri. In crescita anche l'altro "traffico passeggeri" che registra 6,208 milioni di passeggeri e un incremento, rispetto all'anno precedente, del 7 per cento. Le performance degli scali di sistema e «l'accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente», sottolineano all'Adsp, «hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti». Dal punto di vista finanziario il rendiconto generale registra un incremento di circa 5,6 milioni di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi su un valore assoluto di poco superiore ai 69,4 milioni (+9,09% rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4% rispetto al 2022, pari a poco più di 32,352 milioni di euro. Al 31 dicembre 2023 l'Adsp chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro. Il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro. «Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - commenta Massimo Deiana, Presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna -. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano». Il Comitato di Gestione ha dato il via libera anche ai Piani attuativi al Prp di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina Sant'Agostino che «nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare e un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili». Senza dimenticare poi «l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato». I primi giorni di aprile è stato aperto il cantiere per la realizzazione del nuovo scalo commerciale, che ha una durata di 1.750 giorni (e del valore di 300 milioni) ed è portato avanti dal raggruppamento di imprese costituito da Rcm Costruzioni Srl, Fincosit Srl, Società Italiana Dragaggi Spa e Impresa Pellegrini Srl. In campo ci sono anche le altre iniziative finalizzate a raggiungere l'obiettivo di "emissioni zero" e una serie di interventi programmati fino al 2026 per altri 200 milioni di euro. Argomenti affrontati dai vertici dell'autorità della Sardegna, nel corso dell'Espo di Parigi e che saranno riproposti a luglio a Cagliari, in occasione dell'assemblea del Cruise and Ferry Port Network di Espo, organo di collegamento tra gli scali marittimi e l'organizzazione internazionale.



Adsp Emissioni zero: la nuova sfida dei porti sardi

1 Net-zero, ossia emissioni nette azzerate, e competitività. Sono i due principali temi attorno ai quali i porti europei sono stati chiamati a confrontarsi alla conferenza di Parigi della European Sea Port organization. Una due y giorni di analisi e dibattito su portualità e trasporto marittimo alla quale era presente anche l'AdSP del Mare di Sardegna. Un'occasione per analizzare lo stato di salute del sistema marittimo e delle portualità, alla luce dello scenario di altissima tensione internazionale ma an- 4 che le sfide ambientali per la decarbonizzazione del comparto. Una transizione che richiede ai porti europei, ed in particolare a quelli del Mediterraneo un ulteriore sforzo. Temi che trovano i porti sardi "in corsa" per la realizzazione del più consistente sistema di on-shore power supply (cold ironing) presente nei porti italiani, la strutturazione delle banchine per rifornimento di carburanti a basso impatto come il Gnl e per accogliere nuove iniziative che consentano al network sardo di stare al passo. «Un'occasione proficua per confrontarsi con i colleghi di altri porti europei ed approfondire dal vivo i principali temi attorno ai quali ruoterà il futuro del trasporto marittimo», spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna.





Porti sardi all'Espo di Parigi per nuove sfide ambientali

A luglio Cagliari ospiterà Cruise and Ferry Port Network di Espo

L'Autorità di sistema del Mare di Sardegna alla conferenza internazionale della European Sea Port Organization a Parigi. Un'occasione per analizzare lo stato di salute del sistema marittimo e le sfide ambientali per la decarbonizzazione. Temi che trovano i porti sardi in corsa per la realizzazione del più consistente sistema di on-shore power supply (cold ironing) presente nei porti italiani, la strutturazione delle banchine per rifornimento di carburanti a basso impatto come il Gnl (impianto presente ad Oristano e in via di realizzazione a Cagliari), e per accogliere nuove iniziative che consentano al network sardo di rimanere al passo con gli altri scali europei. Nel corso della due giorni è stato, inoltre, presentato il calendario delle prossime conferenze. Una tra tutte, quella di luglio 2024, vedrà Cagliari ospitare l'assemblea del Cruise and Ferry Port Network di Espo, organo di collegamento tra gli scali marittimi e l'organizzazione internazionale, presieduto da Valeria Mangiarotti dell'AdSP sarda, in carica dal mese di novembre del 2022. Un'occasione per far conoscere da vicino il Sistema Sardegna ai membri Espo e per rafforzare il ruolo dell'Authority nello scenario internazionale della portualità. "L'Espo Conference di Parigi si è rivelata un'occasione proficua per confrontarsi con i colleghi di altri porti europei ed approfondire dal vivo i principali temi attorno ai quali ruoterà il futuro del trasporto marittimo alla luce della delicata situazione internazionale e dei sempre più stringenti regolamenti in materia di abbattimento delle emissioni - commenta Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un bagaglio di conoscenza che arricchirà le linee guida delle prossime strategie di sviluppo che l'ente metterà in campo, ma anche una fase preparativa ad un altro risultato importante che portiamo felicemente a casa da questo appuntamento: la riunione annuale, a Cagliari, del Cruise and Ferry Port Network di Espo".



Conferenza Espo 2024 a Parigi: “Emissioni zero e competitività porti europei”

Tra i prossimi appuntamenti di ESPO: a luglio 2024 a Cagliari si svolgerà l'assemblea del Cruise and Ferry Port Network, organo di collegamento tra gli scali marittimi e l'organizzazione internazionale

PARIGI – Conferenza 2024 ESPO, European Sea Port Organization, organizzazione attualmente presieduta dall'Italia con Zeno d'Agostino, in corso a Parigi dal 25 al 26 aprile, alla quale sono chiamati a confrontarsi i porti europei. Iniziativa che quest'anno vede al centro dei dibattiti i temi ambientali e della competitività. Lo scenario di altissima tensione internazionale che il sistema marittimo e delle portualità è chiamato ad affrontare, ha rimesso in discussione le principali rotte dei traffici commerciali; ma, soprattutto, le sfide ambientali per la decarbonizzazione del comparto, sempre più determinato al raggiungimento dell'obiettivo azzeramento delle emissioni inquinanti. Una transizione che richiede ai porti europei, ed in particolare a quelli del Mediterraneo che seguono il passo, un ulteriore sforzo nello sviluppo e nella messa in campo di 6 strategie indispensabili entro la scadenza del 2050: produzione e stoccaggio di idrogeno; passaggio a carburanti puliti nel settore dei trasporti; elettrificazione dei porti; integrazione con produzione di energia eolica offshore; recupero e stoccaggio delle emissioni e, non ultimo, nuove regolamentazioni. Temi che trovano i porti sardi “in corsa” per la realizzazione del più consistente sistema di on-shore power supply (cold ironing) presente nei porti italiani, la strutturazione delle banchine per rifornimento di carburanti a basso impatto come il GNL (impianto presente ad Oristano e in via di realizzazione a Cagliari), e per accogliere nuove iniziative che consentano al network sardo di rimanere al passo con gli altri scali europei. Nel corso della due giorni, a cui hanno partecipato per i porti italiani: l'AdSP del Mare di Sardegna, il presidente, Massimo Deiana, altre Autorità di Sistema portuale ed Assoporti, è stato presentato il calendario delle prossime conferenze. Nel luglio 2024 Cagliari ospiterà l'assemblea del Cruise and Ferry Port Network di Espo, organo di collegamento tra gli scali marittimi e l'organizzazione internazionale, presieduto da Valeria Mangiarotti dell'AdSP sarda, in carica dal mese di novembre del 2022. Un'occasione fondamentale per far conoscere da vicino il Sistema Sardegna ai membri Espo e per rafforzare il ruolo dell'AdSP nello scenario internazionale della portualità. “L'Espo Conference di Parigi si è rivelata un'occasione proficua per confrontarsi con i colleghi di altri porti europei ed approfondire dal vivo i principali temi attorno ai quali ruoterà il futuro del trasporto marittimo alla luce della delicata situazione internazionale e dei sempre più stringenti regolamenti in materia di abbattimento delle emissioni – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Un bagaglio di conoscenza che arricchirà le linee guida delle prossime strategie di sviluppo che l'Ente metterà in campo, ma anche una fase preparativa ad un altro risultato importante che portiamo felicemente a casa da questo appuntamento: la riunione annuale, a Cagliari, del Cruise and Ferry Port Network di Espo. Organo del quale questa AdSP si onora detenere, con Valeria Mangiarotti, già da due anni, la presidenza, con un apporto fattivo nell'affrontare temi strategici come la pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto – città, dell'ambiente e della security”.

L'AdSP del Mare di Sardegna alla conferenza ESPO

PARIGI – Net-zero, ossia emissioni nette azzerate, e competitività. Sono i due principali temi attorno ai quali i porti europei sono stati chiamati a confrontarsi alla Conferenza di Parigi della European Sea Port Organization, organizzazione attualmente presieduta dall'Italia con Zeno d'Agostino. Una due giorni di analisi e dibattito su portualità e trasporto marittimo alla quale era presente anche l'AdSP del Mare di Sardegna, con il suo Presidente, Massimo Deiana e alcune altre Autorità di Sistema portuale e ad Assoporti. Un'occasione, questa, per analizzare lo stato di salute del sistema marittimo e delle portualità, oggi più che mai chiamati ad affrontare uno scenario di altissima tensione internazionale che ha rimesso in discussione le principali rotte dei traffici commerciali; ma, soprattutto, le sfide ambientali per la decarbonizzazione del comparto, sempre più determinato al raggiungimento dell'obiettivo azzeramento delle emissioni inquinanti. Una transizione, quest'ultima, che richiede ai porti europei, ed in particolare a quelli del Mediterraneo che seguono il passo, un ulteriore sforzo nello sviluppo e nella messa in campo di 6 strategie indispensabili entro la scadenza del 2050: produzione e stoccaggio di idrogeno; passaggio a carburanti puliti nel settore dei trasporti; elettrificazione dei porti; integrazione con produzione di energia eolica offshore; recupero e stoccaggio delle emissioni e, non ultimo, nuove regolamentazioni. Temi che trovano i porti sardi "in corsa" per la realizzazione del più consistente sistema di on-shore power supply (cold ironing) presente nei porti italiani, la strutturazione delle banchine per rifornimento di carburanti a basso impatto come il GNL (impianto presente ad Oristano e in via di realizzazione a Cagliari), e per accogliere nuove iniziative che consentano al network sardo di rimanere al passo con gli altri scali europei. Nel corso della due giorni è stato, inoltre, presentato il calendario delle prossime conferenze. Una tra tutte, quella di luglio 2024, che vedrà Cagliari ospitare l'assemblea del Cruise and Ferry Port Network di Espo, organo di collegamento tra gli scali marittimi e l'organizzazione internazionale, presieduto da Valeria Mangiarotti dell'AdSP sarda, in carica dal mese di novembre del 2022. Un'occasione fondamentale per far conoscere da vicino il Sistema Sardegna ai membri Espo e per rafforzare il ruolo dell'AdSP nello scenario internazionale della portualità. "L'Espo Conference di Parigi si è rivelata un'occasione proficua per confrontarsi con i colleghi di altri porti europei ed approfondire dal vivo i principali temi attorno ai quali ruoterà il futuro del trasporto marittimo alla luce della delicata situazione internazionale e dei sempre più stringenti regolamenti in materia di abbattimento delle emissioni – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Un bagaglio di conoscenza che arricchirà le linee guida delle prossime strategie di sviluppo che l'Ente metterà in campo, ma anche una fase preparativa ad un altro risultato importante che portiamo felicemente a casa da questo appuntamento: la riunione annuale, a Cagliari, del Cruise and Ferry Port Network di Espo. Organo del quale questa AdSP si onora detenere, con Valeria Mangiarotti, già da due anni, la presidenza, con un apporto fattivo nell'affrontare temi strategici come la pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto – città, dell'ambiente e della security".

La Nuova Sardegna 27 04 24

Per ora i pontili resteranno al loro posto

Sacra Famiglia Il Tar sospende il mancato rinnovo della concessione alla Marina

La guerra dei pontili è finita davanti ai giudici e dal Tar della Sardegna, ieri, è arrivata una prima risposta. In poche parole, per adesso la Marina della Sacra Famiglia potrà restare al suo posto. Il Tar ha infatti accolto il ricorso presentato dall'associazione sportiva dilettantistica e ha fissato l'udienza per il prossimo febbraio. È il frutto di una ordinanza di sospensione. La Marina aveva infatti impugnato il provvedimento con cui l'Authority aveva rigettato la richiesta di rinnovo della concessione sul mare. Tutto ruota attorno al progetto Iti. Il Comune, che sta riqualificando la zona con aree verdi e ciclabile, aveva chiesto all'Authority di non rinnovare più le concessioni demaniali alla Marina e alle altre attività vicine. Le concessioni, dunque, non sono state rinnovate per motivi di pubblico interesse. La Marina, che conta 140 proprietari di piccole barche, è però ricorsa al Tar contro Comune e Authority, convinta del fatto che i suoi pontili non intralcino la riqualificazione. Tar a parte, dall'associazione spiegano comunque che l'obiettivo non è quello di andare allo scontro totale con il Comune. La speranza è che si trovi presto la strada del dialogo per una soluzione che soddisfi entrambe le parti.



Unione Sarda 29 04 24

Capitaneria. Cargo non sicuro, scatta il provvedimento di fermo

Troppe irregolarità, la nave resta in porto

È arrivata nel Porto Canale il 24 aprile ma resterà lì per un po' di tempo: una nave battente bandiera panamense è stata sottoposta a fermo amministrativo dai militari della Guardia Costiera saliti a bordo per una serie di verifiche. Sono così emerse una serie lunghissima di irregolarità. Il cargo potrà ripartire solo quando saranno ristabilite le necessarie condizioni di sicurezza di bordo, e solamente dopo che sarà stata nuovamente ispezionata dal nucleo di verifica "Port State Control". Le verifiche sono scattate ieri mattina con l'ispezione della nave arrivata nelle banchine del Porto Canale per delle operazioni commerciali. Le attività svolte dagli esperti della Capitaneria rientrano tra i controlli sulle condizioni previste dalle normative internazionali, e sono state mirate alla verifica delle condizioni di sicurezza, di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati ed alla protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti. Durante l'ispezione sono state riscontrate gravi carenze in materia di preparazione e risposta alle emergenze da parte dell'equipaggio, in materia di prevenzione e lotta degli incendi e di gestione della sicurezza di bordo. In tutto le irregolarità sono state ben 26, di cui 12 motivo di detenzione. Da qui il provvedimento di fermo amministrativo. (m. v.)



Entro il 18 maggio l'Autorità di Sistema della Sardegna dovrà avanzare le candidature: grandi manovre nelle banchine sarde

Il Governo cerca un porto per l'invasione eolica

Pubblicato il bando per le aree portuali da destinare alla piattaforma per le pale offshore

Mauro Pili Le grandi manovre sono iniziate da tempo, sotterranee e d'alto bordo. I "signori del vento", con "basisti" e complici terrestri, si sono mossi come se sapessero tutto. Come se dagli incauti Palazzi di Roma qualcuno li avesse preallertati: cercatevi un porto per sbarcare in Sardegna. Lo hanno fatto, in ordine sparso, con mille sotterfugi e infiniti lasciapassare, come se al momento giusto dovessero arrivare puntuali all'appuntamento "sussurrato" dal Governo. Un passaggio chiave, dove molte maschere potrebbero calare, dove i messaggi cifrati si potrebbero tradurre in un attimo in atti politici, amministrativi e istituzionali. I tempi dell'invasione A dettare i tempi è un anonimo ufficio della Capitale, al secolo Dipartimento Energia del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Da quell'anfratto ministeriale è partito il cablogramma, rigorosamente cifrato e silenzioso, riservato alle Autorità Portuali, con una missione e una scadenza rigorosa, quella del 18 maggio. Diciotto giorni dal passaggio di Sant'Efis a Giorgino per scoprire le carte, per svelare quei piani sempre sottotraccia, confusi tra migliaia di carte progettuali e concessioni tanto contrastate quanto irruente. La missione è scandita nell'avviso pubblico destinato agli addetti ai lavori. L'oggetto del bando non ha il dono della sintesi. Cercasi porti eolici Per leggerlo tutto d'un fiato serve una bombola subacquea: «Acquisire manifestazioni di interesse per l'individuazione, in porti rientranti nelle Autorità di sistema portuale o in aree portuali limitrofe ad aree nelle quali sia in corso l'eliminazione graduale dell'uso del carbone, di aree demaniali marittime con relativi specchi acquei esterni alle difese foranee da destinare, attraverso gli strumenti di pianificazione in ambito portuale, alla realizzazione di infrastrutture idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare». Alluvioni & pale Più che un avviso di Palazzo sembra il proclama di un'invasione annunciata, con tanto di grimaldelli, caratteristiche e dettagli da far storcere di tutto e di più. In pratica Roma cerca porti nel sud Italia da adibire a piattaforme eoliche, funzionali a "tirar su" pale terrestri e marine ovunque, puntando in particolar modo alla devastazione dell'orizzonte costiero. Lo avevamo preannunciato quando il Parlamento, a dicembre scorso, discuteva del provvedimento "alluvioni", il famigerato decreto-legge 9 dicembre 2023, n.181. In quell'occasione, contravvenendo alla norma costituzionale su omogeneità e urgenza dei decreti-legge, si decise di "schiaffarci" dentro l'ennesima "spintarella" di Stato a favore dei "signori delle pale". Il messaggio contenuto nel testo convertito in legge era esplicito: «il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica pubblica un avviso volto all'acquisizione di manifestazioni di interesse per la individuazione, in almeno due porti del Mezzogiorno, di poli strutturali per l'energia eolica in mare». Un parametro di scelta su tutti sembra esser stato scritto per la Sardegna, visto che tra «le aree nelle quali sia in corso l'eliminazione graduale dell'uso del carbone» c'è proprio l'Isola con le centrali sarde di Portovesme e Porto Torres, praticamente due su sei. Le altre 4 sono dislocate a Fusina, nel Veneto, a Brindisi in Puglia, a Civitavecchia nel Lazio, e una a Monfalcone in Friuli. Se si escludono quelle del nord e del centro Italia, totalmente ignorate dalla presentazione di progetti eolici, resterebbero in campo Puglia e Sardegna, due



regioni subissate da centinaia di progetti terrestri e a mare. Quel requisito dell'uscita dei territori dal carbone è indizio fin troppo chiaro, imposto dal legislatore nella contesa d'aula, tra emendamenti e colpi di mano. I requisiti di porti e avamposti sono "di fatto" nomi e cognomi, scritti come se avessero le idee ben chiare. La prima tranche di richieste è racchiusa nel capitolo "costruzione e assemblaggio dei galleggianti". In questa categoria rientrano «le banchine con caratteristiche idonee a garantire la logistica dei componenti, aree di deposito, linee di assemblaggio dei componenti, aree di deposito dei moduli assemblati, strutture cantieristiche per movimentazione e varo, aree di ormeggio/sosta in acqua». Il secondo capitolo è sempre più "eolico: chiedono «aree per integrazione dei componenti della turbina eolica (torre, navicella e pale) con il galleggiante alle aree a mare per la sosta in ormeggio delle turbine galleggianti». Dunque, non ci sono più margini temporali per continuare a giocare a carte coperte. Entro il 18 maggio prossimo l'Autorità di Sistema della Sardegna, il soggetto statale che governa i porti dell'Isola, dovrà decidere se candidare o meno, uno o più porti sardi, alla corsa per diventare piattaforma eolica del Mezzogiorno, da cui pianificare e dispiegare l'assalto eolico all'Isola. Scacchiere precostituito Un pericolo che si è già abbondantemente materializzato nell'ultimo anno con atti e concessioni che sembrano aver precostituito la "calata" delle multinazionali nei porti sardi. Lo scacchiere è complesso e articolato. L'indiziato numero uno, per caratteristiche richieste, è proprio il Porto Canale di Cagliari, la più importante infrastruttura portuale dell'Isola, fatta naufragare per responsabilità mai accertate, e che ora vede un'immensa area assegnata con tanto di concessione dell'Autorità Portuale ad una società, la "Nuova Icom", che come primo obiettivo del proprio "business" aveva dichiarato proprio quello di assemblare pale eoliche. In quest'area del porto di "Giorgino" sarebbero rispettate gran parte delle caratteristiche tecniche indicate dal bando ministeriale. Sull'area e sul capannone, però, pesa un ricorso del Cacip, il Consorzio Industriale di Macchiareddu, che ha contestato al Tar sia concessione che la stessa autorizzazione edificatoria. Prove generali Non sono mancate le contestazioni, questa volta sindacali, nemmeno per l'altra concessione rilasciata dall'Autorità Portuale nel secondo porto indiziato, quello di Arbatax. In questo caso, il via libera a caricare e scaricare pale, a due passi dall'area della Saipem, l'ha ottenuto una sconosciuta società pugliese, la "Green Port Italy", collegata ad un gruppo di rilievo nazionale connesso al settore eolico. Da qualche giorno, nel proscenio dei porti a rischio di candidatura eolica, c'è quello di Oristano, trasformato, non si sa in base a quali autorizzazioni, in un vero e proprio centro di stoccaggio di pale eoliche con il piazzale che pullula di gigantesche eliche e piloni. Nello scacchiere non manca nemmeno Porto Torres che, attraverso l'Eni, potrebbe puntare alla candidatura eolica. Nei piazzali del versante industriale del porto turritano, infatti, non mancano decine di pale già distese sulla banchina. Countdown per la verità A questo punto è evidente che se arriverà la candidatura di uno dei porti sardi per trasformarlo in piattaforma eolica per l'invasione della Sardegna le carte saranno definitivamente scoperte. Con protagonisti e piani d'assalto che non potranno più restare nell'ombra. Nei Palazzi di Cagliari regna il silenzio, ma il countdown della verità è già scattato.

Oristano. Il Comune invita gli operatori a osservare l'orario continuato. Modifiche al traffico

Arriva "Marella", la carica dei 1.500

Giovedì mattina l'approdo della prima nave da crociera della stagione

Sarà "Marella" a inaugurare giovedì la stagione crocieristica. La nave attraccherà nella banchina del porto industriale di Oristano-Santa Giusta alle 8 per ripartire alle 17. I crocieristi sbarcheranno nella banchina poco distante da quella occupata dal cargo con le pale eoliche e poi avranno tutta la giornata per visitare la città e Santa Cristina di Paulilatino, il Nuraghe Losa di Abbasanta e il Sinis. L'accoglienza Il punto di ritrovo iniziale, concordato con gli organizzatori della crociera, è stabilito presso l'Hospitalis Sancti Antonio intorno alle 9. L'assessore comunale al Turismo Luca Faedda è convinto, anche sulle base delle esperienze passate, che la maggioranza dei crocieristi resterà in città. In una lettera, il sindaco Massimiliano Sanna, l'assessora alle Attività produttive Valentina De Seneen e Luca Faedda chiedono alle organizzazioni economiche, produttive e del commercio che per giovedì 2 «programmino l'apertura degli esercizi con orario continuato.

Si auspica la presenza di personale che parli inglese». Opportuno e necessario visto che i 1.500 crocieristi della "Marella" sono per lo più britannici. La vetrina In via Cagliari e in piazza Pili giovedì dalle 8 alle 17 scatterà il divieto di sosta con rimozione coatta dei veicoli e sarà sospeso il servizio dei parcheggi a pagamento in via Cagliari (nel tratto compreso dal civico 167 all'incrocio con via Sant'Antonio) e in piazza Pili. Un'ordinanza disposta dalla polizia locale per agevolare l'arrivo dei bus navetta. La comitiva potrà fare un tour guidato della città e del centro storico. Ci sarà anche il tempo per lo shopping e per una sosta ai tavolini dei bar, dei locali enogastronomici e dell'artigianato. «Si tratta di un'occasione da non perdere che non è limitata ai commercianti ma riguarda l'intera città – sostiene l'assessore Faedda – Non capita tutti i giorni di essere visitata da 1.500 persone, tutte potenziali ambasciatori di Oristano nei loro Paesi. È una vetrina importante che va curata da tutti riservando il massimo decoro, gentilezza e disponibilità». Le crociere non fanno grandi numeri, sfuggono alle statistiche perché non portano presenze in quanto nessuno pernotta nelle strutture ricettive della città ma sono un biglietto da visita importante per creare più turismo. La "Marella" è una nave non enorme ma grande. Lunga 262 metri e larga 32, può ospitare 1.924 passeggeri, conta un equipaggio di 909 persone, 3 piscine e 10 ristoranti. Antonio Masala

