

Banchina in allestimento

La catena è stata stesa lungo tutta la banchina di levante per legare i gommoni a prua. Il sommozzatore incaricato, Daniele Mascia, ha sistemato i corpi morti e le catene sul fondale. L'80 per cento dei lavori per allestire l'ormeggio temporaneo è terminato. Mancano soltanto le boe, che non è un dettaglio da poco. La consegna dei 66 gavitelli, forniti dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, è attesa ad Arbatax nei prossimi giorni. Un lieve ritardo nel cronoprogramma che sarebbe giustificato dall'ingente quantitativo di boe galleggianti. Al netto dei tempi di fornitura, gli operatori del diportismo commerciali scalpitano per inaugurare la stagione delle escursioni. Oltre 100 gommoni sono ancora a terra per non aver trovato spazi adeguati in altre banchine del porto, dove covano malumori diffusi per la nuova geografia. È ancora in ballo la procedura di assegnazione dell'area Pagnottelli, ambita da quattro società del posto, che garantirebbe una quarantina di ormeggi in un'estensione di 1.400 metri quadrati. (ro. se.)



Il comandante della Capitaneria Cannarile sollecita l'Autorità portuale

Traffico in tilt durante gli imbarchi «Aprite i varchi un'ora prima»

Gavino Masia Porto Torres Non mancano i problemi di traffico, nell'area portuale, quando sono in corso le operazioni di imbarco passeggeri con auto al seguito. E si fanno ancora più pressanti con l'arrivo della stagione estiva, tanto che il comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Cannarile, ha inviato una lettera all'Autorità di sistema portuale. Già nell'ottobre scorso infatti, in una specifica riunione convocata dall'Autorità marittima, era stato affrontato il tema della congestione del traffico portuale negli orari prossimi all'imbarco sulle navi in partenza dal porto turritano. «Fin dall'inizio di questa stagione estiva, si è potuto notare come la condizione del traffico risulta ben diversa dalla situazione illustrata in quella riunione» lamenta il capitano di fregata. Traffico Durante le operazioni di imbarco, la viabilità in tilt ha pesanti ripercussioni sulle attività commerciali dell'area e sul traffico cittadino: «Per diverse ore si blocca l'operatività stessa del porto commerciale e delle attività: pescaturismo, pesca e diporto. Bisogna poi tener conto dell'inevitabile ricaduta sul traffico cittadino che, sia in prossimità di via Mare che della viabilità proveniente da Sassari e Stintino, risulta altamente compromesso». Non solo, i problemi riguardano anche i mezzi che sbarcano dall'Asinara con la motobarca della compagnia "Delcomar": «Le operazioni si svolgono con difficoltà e, in alcuni casi sono impedito». C'è poi la criticità più grave: «Il blocco totale dello scorrimento veicolare della rotatoria antistante la caserma dei vigili del fuoco in prossimità delle banchine di ponente, impedisce di fatto, per alcune ore, il pronto intervento dei mezzi di soccorso». Soluzioni Con il numero dei passeggeri in aumento nelle prossime settimane, il comandante della Capitaneria chiede all'Autorità portuale di correre ai ripari, aprendo i varchi un'ora prima: «Il punto determinante è rappresentato dall'arrivo di auto prima dell'apertura dei varchi deputati ai controlli di security, generando colonne di auto ferme in attesa. Pertanto, confermiamo quanto già indicato nella riunione dello scorso ottobre, chiedendo all'Autorità di sistema portuale di predisporre l'apertura dei varchi portuali, con contestuale effettuazione dei controlli di security per l'imbarco passeggeri e auto al seguito, un'ora prima delle attuali previsioni. Questa modalità permetterà di sfruttare i piazzali delle banchine Segni-dogana e Ponente.. D'altro canto va evidenziato come la presenza di mezzi e passeggeri in banchina per un tempo maggiore impone una specifica gestione sia dal punto di vista della safety che della security». Comune Sul tema è intervenuto anche il consigliere comunale Michele Bassu: «Il traffico va letteralmente in tilt - ha detto - ed è necessario trovare una soluzione urgente». Il sindaco Massimo Mulas ha assicurato il suo interessamento, ricordando «che la polizia locale era già intervenuta per disciplinare il traffico veicolare diretto agli imbarchi, in punti molto sensibili come via Ettore Sacchi e via Mare».



Molo Brin addio ai parcheggi, il Comune cerca l'alternativa

Presto i lavori per il porto turistico. C'è l'idea Isola Bianca

Olbia Il parcheggio sul mare ha i mesi contati. Il molo Brin e il molo Bosazza diventeranno presto off-limits: a novembre cominceranno i lavori per il porto turistico e, di conseguenza, da queste parti per le auto non ci sarà più posto. Non proprio una cosa da poco, considerato che quello di fronte al municipio è di gran lunga il più grande parcheggio del centro città. Impensabile cancellare i numerosi stalli senza studiare una valida alternativa. Un assaggio dei futuri disagi lo si è per esempio avuto nelle scorse settimane, quando i due moli sono stati chiusi alle auto per lasciare campo libero al paddock dei mondiali di Formula 1 di motonautica e di Aquabike. Il Comune si è così rimboccato le maniche per trovare una soluzione. Il sindaco Settimo Nizzi assicura: «Ci stiamo lavorando, di sicuro saranno individuati altri parcheggi». Il primo cittadino ancora non si sbilancia troppo. E aggiunge solo che l'attenzione del Comune si sta concentrando in particolare sui parcheggi alla radice del viale che porta all'Isola Bianca. Le due aree di sosta saranno sicuramente implementate. Ma non solo. Sempre qui potrà essere finalmente aperto il parcheggio sotterraneo da circa 300 posti. Una struttura che non conosce praticamente nessuno perché è clamorosamente chiusa da sedici anni. Il Comune sta riscrivendo le regole della mobilità cittadina e l'obiettivo è sempre più quello di disincentivare l'utilizzo delle auto. Impossibile, però, non sostituire almeno in parte i parcheggi del molo Brin. Una alternativa potrebbero dunque essere i parcheggi sotterranei alla radice dell'Isola Bianca. La rampa di accesso è chiusa, ma basta affacciarsi per rendersi conto delle dimensioni. Di una loro possibile apertura si era parlato anche nel 2013 in un contesto simile, quando il molo Brin e il molo Bosazza vennero chiusi per alcuni mesi in occasione di un importante intervento di riqualificazione da parte dell'Autorità portuale, proprietaria dell'area. Non se ne fece nulla per i soliti motivi legati alla burocrazia. Il posteggio al coperto venne infatti realizzato nell'ambito del progetto del vicino tunnel ed era quindi di proprietà dell'Anas, che a sua volta avrebbe dovuto cederlo al Comune. Il problema, però, è che l'amministrazione di allora, dopo l'inaugurazione del 2008, avrebbe dovuto prendere in carico anche l'intero tunnel. Un po' troppo, soprattutto se si pensa ai costi di gestione della galleria. Adesso, sedici anni più tardi, c'è da capire se il Comune riuscirà a trovare una via d'uscita e sbloccare la situazione. Altri parcheggi Molo Brin a parte, a servizio del centro storico ci sono altri parcheggi. Per esempio quelli di via Nanni, della stazione ferroviaria e di piazzale Bardanzellu. Poi ci sarebbero quelli di piazza Mercato, che in venti anni non sono mai stati aperti. Il parcheggio sotterraneo della piazza non ha mai visto un'auto perché la struttura non riuscì a superare con successo la prova del certificato antincendio dei vigili del fuoco. Anni fa il Comune aveva quindi dato in appalto un nuovo intervento, ma con la società che si era aggiudicata i lavori ne è nato un contenzioso. Il contratto è stato rescisso e, a breve, l'amministrazione dovrebbe pubblicare un nuovo bando per il completamento dei lavori.



Avanza il cantiere sul mare nell'Iti anche uno skatepark

Sarà realizzato nell'area di Mogadiscio vicino alla ciclabile

Olbia I lavori non si sono mai interrotti ma di certo avevano subito un brusco rallentamento. Adesso, invece, il cantiere sembra aver ripreso la sua corsa. Nella zona di Mogadiscio l'amministrazione sta realizzando il grande parco sul mare previsto dal progetto Iti. E qui sarà anche costruito uno skatepark omologato per ospitare competizioni di livello mondiale. L'impianto è stato inserito all'interno del piano Iti di recente e la giunta ha dovuto modificare un po' il progetto iniziale. Soprattutto per quanto riguarda il piccolo stabile che ospiterà i servizi igienici, che saranno dunque realizzati in una posizione diversa rispetto al principio. Più vicini al futuro skatepark, insomma, e anche alle altre strutture previste dall'Iti a Mogadiscio. Il resto del progetto, invece, resta praticamente invariato. Nella zona alle spalle del quartiere Sacra Famiglia, per decenni abbandonata a se stessa, sta pian piano vedendo la luce un parco con prati, aree fitness e piccoli chioschi. Qui passerà anche la pista ciclabile che collegherà il centro città con l'aeroporto. Alcuni tratti sono stati realizzati, sia nella vicina zona del parco Mario Cervo che nel quartiere di Poltu Cuadu. Per quanto riguarda l'area di Mogadiscio, comunque, i piani del Comune non sono filati lisci come l'olio. Nei mesi scorsi l'amministrazione guidata dal sindaco Settimo Nizzi aveva infatti chiesto all'Autorità portuale di non rinnovare più la concessione demaniale alla Marina della Sacra Famiglia, che conta in tutto quattro pontili. La Marina, convinta del fatto che le sue strutture non intralcino il progetto Iti, si era rivolta al Tar, che ha poi accolto il ricorso e fissato l'udienza per febbraio. Il vicino cantiere Moro, invece, ha da tempo liberato buona parte della storica area sul mare. Anche qui passerà la pista ciclabile. (d.b.).



Via Roma. Stalli eliminati da sabato prossimo per l'inizio dei lavori (milionari) di riqualificazione

Porto, addio ai parcheggi per residenti

Le proteste: nessuno ci ha informato. Deiana (Authority): Comune avvertito il 22 maggio

I parcheggi sul porto "riservati" ai residenti della Marina hanno i giorni contati. Appena quattro, a leggere l'ordinanza dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna che è stata emanata ieri e che dà l'avvio ai lavori da 34 milioni di euro che cambieranno il volto del porto in via Roma. Da sabato 6 luglio, infatti, i circa 90 stalli davanti al Molo Sanità, concessi quasi due anni fa dall'autorità al Comune per compensare la perdita dei posti cancellati con i lavori del waterfront in via Roma, saranno off limits. Proteste «È incredibile», dice Sandra Orrù, presidente dell'associazione dei residenti "Apriamo le finestre alla Marina". «Nessuno ci ha avvisati dal Comune di questo termine, nessuno ci ha proposto un'alternativa. Evidentemente i cittadini sono sempre gli ultimi». Massimo Deiana, presidente dell'Authority spiega che «abbiamo avvertito il Comune il 22 maggio scorso e poi di nuovo il 5 giugno che quei parcheggi, a partire dal 6 luglio, non sarebbero più rimasti nella disponibilità dei residenti perché deve entrare l'impresa per effettuare le operazioni di cantiere in vista dei lavori di riqualificazione del porto», che decolleranno dopo l'estate. La vicenda che la soluzione proposta dal Comune per venire incontro ai residenti orfani dei parcheggi sottratti con i lavori della Promenade (e accettata dall'Autorità fino all'apertura del "suo" cantiere) fosse a tempo lo sapevano tutti. Lo sapevano i residenti («sì, ma non quando sarebbe accaduto. Soprattutto non così, con poco preavviso, senza un'alternativa»), lo sapeva il Comune (che infatti era stato avvisato dall'autorità che la scadenza ultima sarebbe stata il 5 luglio), lo sapeva l'Authority, naturalmente. Tanto che «nella lettera del 5 giugno abbiamo chiesto al Comune di avvertire i cittadini interessati», spiega Massimo Deiana. Ma quelli erano giorni di elezioni comunali, e così quella comunicazione evidentemente si deve essere persa. «Sappiamo che questo problema viene dalla precedente amministrazione», dice Andrea Cardia, residente alla Marina, «speriamo che Comune e Autorità portuale possano trovare una soluzione». Dialogo Massimo Zedda, fanno sapere fonti ben informate, parlerà con Massimo Deiana per capire cosa si può fare nell'immediato e poi in futuro. Perché da risolvere c'è anche l'altro problema collegato, ovvero la fine (da mesi, ormai) della convenzione con le Ferrovie per l'utilizzo a prezzi calmierati dei suoi parcheggi da parte dei residenti della Marina. Qualcuno ipotizza, per il momento, di poter utilizzare la parte di via Roma non ancora interessata dai lavori del waterfront (almeno tutta l'estate), qualcun altro considera altre soluzioni lì attorno (al Molo Ichnusa?), ma c'è anche chi spera in un accordo con le società che a pagamento gestiscono gli altri parcheggi nella zona. La soluzione che invocano tutti i residenti, però, punta sui controlli: ovvero, «verificare che le telecamere installate alla Marina funzionino davvero e colpiscano coloro che non hanno diritto a parcheggiare», spiegano. «Soltanto in questo modo i parcheggi riservati ai residenti potranno essere occupati dai residenti». Ma. Mad.



Il caso. La Costa Pacifica non arriva, la rabbia dei vacanzieri. Proposti rimborsi e benefit

Cagliari, c'è troppo vento: addio crociera per 76 sardi

Quello che sarebbe dovuto il giorno di inizio delle attese vacanze estive, per diversi sardi pronti ieri a salpare da Cagliari verso Palma di Maiorca, si è trasformato in un incubo: la crociera - già pagata - è stata annullata mezz'ora prima della partenza. «In realtà l'ufficialità è arrivata alle 17.15 e noi saremmo dovuti partire alle 13.30», racconta Francesco Manca deluso per aver visto sfumare in pochi istanti il viaggio programmato da tempo insieme alla moglie e a una coppia di amici. «Quando, intorno alle 13, siamo arrivati al porto di Cagliari, un addetto alla sicurezza dell'area portuale ci ha detto che la Costa Pacifica, a causa del forte vento, non è riuscita a entrare in porto, ho pensato a uno scherzo». Solo alle 14 arrivano le prime frammentarie informazioni. «Si è avvicinata una ragazza con la maglia della compagnia: ci ha detto che potevamo tornare a casa perché la nave non sarebbe arrivata», prosegue Manca. «Ci ha parlato di un possibile rimborso e nulla di più. Due parole e nulla di ufficiale fino a sera quando, dopo ore passate al call center, è arrivata la mail ufficiale che ha confermato l'annullamento della crociera». Per Francesco e i suoi amici, parte dei 76 aspiranti crocieristi, vacanze bruciate in una sera. «Mi sono giocato le ferie, sono una partita Iva e per organizzarle ho fatto i salti mortali. Saremmo dovuti rientrare martedì prossimo con l'incognita dello sbarco a Olbia o a Cagliari. Perché in realtà saremmo dovuti partire da Olbia, ma venerdì ci hanno avvisato che non sarebbe stato possibile per problemi al porto, quindi, tra varie peripezie, hanno optato per lo scalo a Cagliari». In serata è arrivata la conferma anche da Costa Crociere. «Le condizioni meteo-marine particolarmente avverse presenti al porto di Cagliari al momento dell'ingresso in porto di Costa Pacifica e sul mare antistante con forte vento e raffiche che non hanno consentito di effettuare una manovra di ingresso e di attracco in piena sicurezza, hanno costretto il comandante, d'accordo con le autorità locali, ad annullare lo scalo previsto a Cagliari». Ma garantisce agli ospiti «il rimborso o, in alternativa, un credito per una crociera pari all'importo già investito, compreso un ulteriore credito per le spese da effettuare a bordo nel caso di una crociera entro luglio».



Arbatax in arrivo le disposizioni sugli ormeggi al molo di levante

Al vaglio tutte le domande presentate entro l'inizio del mese di luglio

Lamberto Cugudda Arbatax Mentre proseguono i lavori per realizzare gli ormeggi nella zona della banchina centrale di levante per i gommoni, l'autorità del sistema portuale del mare di Sardegna e l'ufficio circondariale marittimo di Arbatax, hanno pubblicato, anche nel sito dello stesso Circomare un'ordinanza congiunta (la numero 27) che riguarda le varie e nuove "Disposizioni per l'utilizzo del campo ormeggio destinati ai natanti adibiti al noleggio e locazione professionali (Charter nautico) nel molo di levante del porto di Arbatax". L'articolo 1 della suddetta ordinanza congiunta, precisa che lo specchio acqueo antistante il molo di levante, come individuato nell'ordinanza presidenziale numero 24 dello scorso 16 giugno «è eccezionalmente e temporaneamente destinato, per la sola stagione estiva 2024, e comunque non oltre il 15 ottobre, a campo ormeggio riservato ai natanti utilizzati per lo svolgimento di attività commerciali di locazione e noleggio professionali dinamici da parte degli operatori regolarmente iscritti, per la suddetta attività, nei registri di cui all'articolo 68 Codice navigazione tenuti dall'Ente». L'articolo 2 dell'ordinanza è relativo all'autorizzazione all'utilizzo del campo ormeggio. «Gli operatori del settore che fossero interessati all'utilizzo del campo ormeggio - è stato sottolineato dovranno presentare apposita istanza all'Autorità di sistema portuale». Le domande dovevano pervenire nelle sedi preposte, entro e non oltre il primo giorno del mese in corso, ovvero al serata di lunedì. Nella stessa domanda, doveva essere riportata l'intestazione dell'operatore economico iscritto nei registri di cui all'articolo 68 Codice della navigazione per l'attività di noleggio e locazione natanti. Fra le altre cose, anche il numero dei natanti che si intende ormeggiare - da precisare che gli ormeggi nel molo di levante sono in avanzata fase di completamente saranno poco meno di 70 - le cui dimensioni «dovranno essere compatibili con quelle previste nel piano degli ormeggi». Ora dovranno essere esaminate tutte le domande che sono state presentate entro il termine previsto, fissato proprio per avvantieri.



Il polo dell'eolico offshore ha trovato casa a Oristano

Nel porto il più grande cantiere italiano per le pale galleggianti

Oristano L'obiettivo è diventare il polo strategico e di riferimento dell'eolico "flottante" per tutto il bacino del Mediterraneo. Con un investimento iniziale di 380 milioni di euro, settanta ettari della zona industriale (fino a 225 ettari al 2030) saranno riqualificati e trasformati nel più grande cantiere italiano dove si fabbricheranno, da zero, le gigantesche turbine destinate al mercato della green economy che sfrutta la potenza del vento direttamente sul mare. Le assunzioni previste sono 500 con un indotto di altre 500 unità. In poche parole: la città di Eleonora diventerebbe leader europeo nella filiera tecnologica dell'eolico offshore galleggiante. Intanto, è previsto un investimento di altri 70 milioni per il settore di ricerca e sviluppo, col varo della prima pala eolica offshore programmato per la fine del 2027. Inizio lavori: 2025. Sono questi i dettagli del progetto "Oristano construction & assembly port" presentato al Consorzio industriale provinciale da Seawind Italia Srl, società di scopo (con sede legale a Portoscuso) completamente incorporata in Seawind Ocean Technology BV, società di diritto olandese. Concepito per superare gli elevati costi del mercato dei parchi eolici offshore, una volta realizzato, garantirebbe operazioni a basso impatto ambientale quando si opera offshore e onshore. Per il direttore del consorzio industriale provinciale oristanese, Marcello Siddu, si tratta di una importante opportunità per il territorio: «Questo impianto garantirebbe centinaia di posti di lavoro, grazie anche all'indotto legato in gran parte al settore delle costruzioni». Dopo aver incassato il via libera per l'insediamento nella zona sud della zona industriale di Oristano, destinata alla costruzione e assemblaggio di unità eoliche flottanti, la Seawind si appresta in questi giorni ad inoltrare la domanda di concessione demaniale: «Monteremo le unità eolico sul lato del porto, le solleveremo e le installeremo utilizzando le gru mentre i rimorchiatori elettrici oceanici che traineranno la turbina dentro il porto», spiegano dalla Società intenzionata a sviluppare quello che è considerato un polo strategico che consentirà di soddisfare - da qui al 2050 - la richiesta del mercato delle energie rinnovabili considerate in forte espansione. Secondo analisti ed esperti, riuniti nel recente summit romano dell'associazione nazionale energia del vento (Anev), «gli attuali obiettivi nazionali ed europei individuano e tracciano una importante traiettoria di crescita per il settore delle energie rinnovabili al 2030», per raggiungerli l'Italia dovrà fare affidamento su tutte le risorse a disposizione. Ecco perché «l'eolico offshore rappresenta un asset strategico per la decarbonizzazione e la transizione energetica del Paese, nonché una grande opportunità di crescita per il mercato e per l'implementazione di una filiera industriale nazionale». In particolare, la prospettiva di sviluppare tecnologie galleggianti a supporto delle turbine eoliche, offre all'Italia un margine di sviluppo considerevole nel settore dell'energia del vento offshore, altrimenti circoscritta a pochi casi. Il progetto di Seawind, che in questa operazione ha come partner Buzzi Group (calcestruzzo) e Manini Prefabbricati Spa, punta alla produzione di strutture di supporto flottanti, in calcestruzzo o in acciaio, per poi passare all'assemblaggio di turbine da 15-18 megawatt. Fino al varo delle unità assemblate in mare per il trasporto al parco eolico. Una sola catena di montaggio in un unico luogo: il porto industriale di Oristano, che sarebbe primo in Italia. Il progetto ha avuto l'assenso di Provincia, Camera di Commercio Cagliari-Oristano, Comune di Santa Giusta e Oristano, affronta il problema delle infrastrutture portuali inadeguate e coprirà tutto il Mediterraneo per fornire il numero di gigawatt annunciato nel mercato eolico offshore entro il 2050. In Sardegna si produrranno turbine eoliche, torri in acciaio, fondazioni in calcestruzzo. I servizi: dall'assemblaggio al sollevamento, fino al varo e il traino. A regime, il Cap di Oristano sarà in grado di costruire, assemblare e lanciare 50 unità con turbine eoliche da 15 - 18 megawatt all'anno, con una produzione di mille megawatt all'anno. Un processo di assemblaggio portuale che offrirebbe la massima capacità produttiva e il costo più basso a livello globale.



In nave con i bimbi nel baule

Coppia di Trento nasconde i nipotini senza biglietto nel bagagliaio del suv e si imbarca

Scoperti prima della partenza: pagheranno 2mila euro. Interviene la polizia di frontiera

i Stefania PuorroOlbia Allora: le cose da fare erano due. O rinunciavano a partire o trovavano una soluzione. Ed ecco la "genialata" di una coppia di turisti che volevano a tutti i costi salire sulla nave con i loro nipotini per tornare a casa: hanno nascosto i bambini nel bagagliaio e si sono imbarcati. Riusciti a passare inosservati davanti alle guardie di sicurezza dell'autorità portuale, sono stati smascherati una volta saliti sul ponte della Grimaldi che, mezzora dopo, avrebbe dovuto mollare gli ormeggi. Il personale di bordo (forse allertato da terra) ha chiesto loro i biglietti e appena si sono resi conto che mancavano all'appello quelli dei piccoli, sono stati invitati a scendere. Da qui tutti dritti nell'ufficio della polizia di frontiera aeromarittima guidata dal dirigente Christian Puddu: per gli zii, marito e moglie di Trento sui 45 anni, è scattata la sanzione amministrativa. La storia I fatti risalgono a venerdì scorso. La coppia, che aveva appena concluso le vacanze, avrebbe dovuto imbarcarsi con la nave della Grimaldi in partenza da Olbia per Livorno alle 22. In macchina anche gli allegri nipotini: un maschio e una femmina di 12 e 10 anni. Quando sono arrivati all'Isola Bianca, hanno parcheggiato il loro Suv della Volvo e si sono diretti in biglietteria. Si sono messi in fila e, una volta allo sportello, hanno chiesto di poter fare quattro biglietti con la cabina e il passaggio auto. Poi l'intoppo. Il personale, per poter emettere tutti i biglietti, ha chiesto anche i documenti dei bambini. «Non li abbiamo - hanno risposto serenamente gli zii -, ma sono i nostri nipoti. E all'andata, sempre con la vostra compagnia, non ce li avete chiesti. Infatti siamo arrivati in Sardegna senza problemi». Niente da fare. I bambini non sarebbero potuti partire. Marito e moglie, allora, hanno acquistato i biglietti solo per loro e si sono allontanati. Ma i due avevano già escogitato un piano: ovvero, nascondere i bambini nell'ampio bagagliaio e salire sulla nave. Per i piccoli quel gioco è stato probabilmente molto divertente e altrettanto divertente è stato poi uscire dal nascondiglio. Qualcosa, però, non ha funzionato. E forse qualcuno, dalla stazione marittima, aveva sollecitato un controllo più accurato su quella famiglia dal momento che l'acquisto dei biglietti aveva tagliato fuori i bambini. Mezzora prima della partenza della nave dall'Isola Bianca sono stati trovati e invitati ad andarsene. Il gioco era finito. I poliziotti della frontiera hanno accertato i legami di parentela e ascoltato la versione della coppia, ma il viaggio di ritorno è saltato. Se poi, in questi giorni, siano riusciti a partire tutti insieme facendo le cose in regola, non si sa. L'unica certezza è l'importo della multa che i due coniugi dovranno pagare: duemila euro. Il precedente A Olbia, durante il periodo del lockdown, c'era stato un altro caso simile. Era il 2020 e per evadere dai "domiciliari" e trascorrere il giorno di Pasquetta al mare, un uomo aveva nascosto la moglie nel bagagliaio. Era riuscito a sfuggire ai controlli ma non all'occhio attento dei vicini di casa che avevano immediatamente segnalato il caso ai carabinieri. Gli elementi, i militari, li avevano tutti. Non avevano però colto sul fatto la coppia, che riuscì a raggiungere la villetta a Pittulongu.



No al rigassificatore, domani la protesta

Il Villaggio Pescatori ribadisce il suo no categorico al rigassificatore a Giorgino. Domani dalle 18, nella piazza del borgo, è in programma un nuovo incontro per contestare il progetto di costruzione dell'impianto di stoccaggio di Gnl (gas naturale liquefatto) che dovrebbe sorgere proprio a due passi dal villaggio. Alla manifestazione, col Comitato di Quartiere, saranno presenti le associazioni DonneAmbiente Sardegna, Sardegna Pulita, Circolo Culturale Alessandra Sorcinelli, Confederazione Sindacale Sarda, Assotziu Consumadoris Sardigna, Comitato Zona Franca e Sardegna Viva e Libera. «Il rigassificatore non si può fare dietro le case di un vecchio borgo: non ha alcun senso», sottolinea Mariano Strazzeri, presidente del Comitato Villaggio Pescatori. «Sarebbe a un chilometro in linea d'aria dal centro storico: dovesse succedere qualcosa sarebbe un problema grosso per noi in primis e per tutta la città. Si vuole valorizzare la laguna, poi si pensa di costruire un impianto del genere: un controsenso. Oltretutto sul metano, che sta diventando sempre più obsoleto. Che lo si sposti in un'area più adatta, come la zona industriale di Macchiareddu o la Saras, dove ci sarebbero meno problemi». L'incontro fa parte di una lunga battaglia del Villaggio contro il rigassificatore, che va avanti da alcuni anni, e arriva a poche settimane dal nuovo sollecito del Ministero dell'Ambiente nei confronti della Regione per la realizzazione dell'impianto. Sono state invitate le attività produttive della zona, fra cui il Gruppo Grendi, ed è attesa una rappresentanza di autorità comunali e regionali. Riccardo Spignesi



C'è la firma del verbale, la prossima settimana aprono i cantieri

Antemurale, finita la lunga attesa dopo 5 anni via ai lavori al porto

Gavino Masia Porto Torres I lavori per la realizzazione dell'opera portuale più importante e costosa del porto turritano, l'Antemurale, cominceranno la prossima settimana. Ieri mattina c'è stata infatti la firma del verbale di consegna lavori - negli uffici dell'Autorità di sistema portuale - da parte dei responsabili della Sales Spa, società aggiudicataria dell'appalto per un totale di circa 29 milioni e 241mila euro, per l'avvio della tanto attesa opera a protezione dal moto ondoso dello scalo. L'iter avviato nel 2012. A breve l'impresa consegnerà il cronoprogramma degli interventi e inizierà la posa dei dissuasori antistrascico e dei moduli di ripopolamento della fauna ittica prevista dalle prescrizioni del decreto di Valutazione di impatto ambientale. I lavori dovrebbero durare poco più di due anni, salvo ulteriori variazioni decise di comune accordo in seno al nuovo organismo denominato collegio consultivo tecnico. Si tratta di un organo composto da un rappresentante per parte: uno per l'AdSP, uno per la Sales e un presidente, scelto di comune accordo, con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie. Firma Arriva a conclusione di una lunga fase, a 5

anni dalla stipula del contratto, nel corso della quale l'Ente ha eseguito tutte le prescrizioni stabilite col Decreto Via del mese di febbraio 2018 dai ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Tra queste: i monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei, i rilievi topo-batimetrici, le indagini preventive per la presenza di eventuali residuati bellici, la caratterizzazione dei sedimenti. Per concludere, poi, con l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia. Interventi che hanno inciso sulla tabella di marcia del cantiere, e anche sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Lavori Già nei prossimi giorni la Sales potrà procedere all'accantieramento di parte del molo di Ponente, all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto Via, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP. Previsto inoltre lo spostamento del fortino militare della II Guerra mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante. Le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli Alti fondali, per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso e in uscita dal bacino portuale. Ogni step sarà accompagnato da specifici monitoraggi ambientali. Adsp «Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima e altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico - commenta Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna -. È un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa. I cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione ».



Via all'Antemurale, opera da 30 milioni di euro

Dopo dieci anni di intoppi burocratici, con un iter avviato nel 2012, ha preso il via ufficialmente la realizzazione dell'Antemurale di Ponente, l'infrastruttura portuale che cambierà il volto allo scalo marittimo di Porto Torres. Ieri i responsabili della Sales Spa, società aggiudicataria dell'appalto da 29 milioni e 241 mila euro, hanno firmato il verbale di consegna dei lavori per l'avvio della tanto attesa opera, che prevede un prolungamento della diga del molo di Ponente di 680 metri a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale. Un sistema per facilitare le manovre delle navi in entrata e in uscita. Nei prossimi giorni la Sales avvierà il cantiere e la produzione dei cassoni con la posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto impiantato dall'AdSP, e procederà allo spostamento del fortino militare e della statua della Madonnina. «Avviamo la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori - dice Massimo Deiana, presidente della Port Authority - ma è altrettanto difficile sopassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni che diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una revisione». Mariangela Pala





Il porto di Porto Torres sarà protetto da un nuovo antemurale

Via all'Antemurale di Porto Torres per proteggere il porto dalle onde: questa mattina, negli uffici dell'AdSP del porto turritano, i responsabili della Sales SPA, società aggiudicataria dell'appalto, hanno firmato il verbale di consegna dei lavori. Nella fase di preparazione sono stati effettuati anche monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei. Ci sono state anche indagini sulla presenza di eventuali residui bellici. E poi ancora espianto e reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia. Interventi che hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Elementi - spiega l'Adsp - oggetto di riserva da parte dell'appaltatore e che verranno affrontati in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte (in questo caso uno per l'AdSP e uno per la Sales) e un presidente (scelto di comune accordo), con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto. Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e interventi per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale. L'iter dell'Antemurale è stato avviato nel 2012. È un'opera da circa 29 milioni di euro. "Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico - dice Massimo Deiana, presidente Adap del Mare di Sardegna - È un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione".



Porto Torres: Via al cantiere per la realizzazione dell'Antemurale

Questa mattina, negli uffici dell'AdSP del porto turritano, i responsabili della Sales SPA , società aggiudicataria dell'appalto, hanno firmato il verbale di consegna dei lavori per l'avvio della tanto attesa opera a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale. Un passaggio cruciale che arriva a conclusione di una lunga fase (5 anni dalla firma del contratto) nel corso della quale l'Ente ha ottemperato alle prescrizioni stabilite, col Decreto VIA del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Tra queste, quelle ante operam relative ai monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei; ai rilievi topo - batimetrici, alle indagini preventive per la presenza di eventuali residui bellici, alla caratterizzazione dei sedimenti; per concludere con l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia. Interventi che hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Elementi, questi, oggetto di riserva da parte dell'appaltatore e che verranno affrontati in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte (in questo caso uno per l'AdSP e uno per la Sales) e un presidente (scelto di comune accordo), con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto. Già nei prossimi giorni la Sales potrà procedere all'accantieramento di parte del molo di Ponente, all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto Via, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP, allo spostamento del fortino militare della II Guerra Mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli alti fondali per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale . Ogni step sarà accompagnato da specifici monitoraggi ambientali che andranno avanti anche dopo il completamento dei lavori. L'iter dell'Antemurale è stato avviato nel lontano 2012, con l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Vigente, seguito, nel 2013, dalla sottoscrizione, tra ex Autorità Portuale e Regione Sardegna , della convenzione prevista della Programmazione Attuativa Regionale FSC 2007/2013, dedicata alle attività di adeguamento delle infrastrutture portuali di rilievo nazionale. Successivamente l'opera è stata aggiudicata alla Sales Spa, per un totale di circa 29 milioni e 241 mila euro. "Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - E' un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione".

Al via la fase costruttiva dell'antemurale del porto di Porto Torres

Affidata ad un Collegio Consultivo Tecnico la questione dei maggiori costi dell'opera Prende il via ufficialmente oggi la fase costruttiva dell'antemurale del porto di Porto Torres che giunge a cinque anni dalla firma del contratto di esecuzione dei lavori affidati alla Sales Spa (del 16 dicembre 2019). Stamani, infatti, i responsabili dell'azienda hanno firmato il verbale di consegna dei lavori dando il via alla realizzazione del progetto a conclusione di una lunga fase nel corso della quale - ha ricordato l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - l'ente portuale ha ottemperato alle prescrizioni stabilite, col decreto VIA del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Dopo l'apertura del cantiere, attesa nei prossimi giorni, la Sales potrà procedere all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP, allo spostamento del fortino militare della II Guerra Mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante. Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli alti fondali per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale. Ricordando che l'opera è stata aggiudicata alla Sales per un totale di circa 29,2 milioni di euro, l'authority portuale ha specificato che gli interventi che hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto hanno determinato l'apposizione di riserva da parte dell'appaltatore, con contestazioni e richieste verranno affrontate in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte e da un presidente, scelto di comune accordo dall'AdSP e dalla Sales, con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto. «Oggi - ha commentato il presidente dell'ente portuale, Massimo Deiana - chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico. è un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione».

Porto Torres, via al cantiere per la realizzazione dell'Antemurale

Il passaggio cruciale arriva a conclusione di un lungo iter burocratico (5 anni dalla firma del contratto)

Negli uffici di Porto Torres dell'Autorità di sistema Portuale del Mare di Sardegna, i responsabili della Sales SPA, società aggiudicataria dell'appalto, hanno firmato il verbale di consegna dei lavori per l'avvio della tanto attesa opera a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale. Un passaggio cruciale che arriva a conclusione di una lunga fase (5 anni dalla firma del contratto) nel corso della quale l'ente ha ottemperato alle prescrizioni stabilite, col Decreto VIA del mese di febbraio 2018, dai ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Tra queste, quelle ante operam relative ai monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei; ai rilievi topo - batimetrici, alle indagini preventive per la presenza di eventuali residui bellici, alla caratterizzazione dei sedimenti; per concludere con l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia. Interventi che hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezziario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Elementi, questi, oggetto di riserva da parte dell'appaltatore e che verranno affrontati in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte (in questo caso uno per l'AdSP e uno per la Sales) e un presidente (scelto di comune accordo), con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto. Già nei prossimi giorni la Sales potrà procedere all'accantieramento di parte del molo di Ponente, all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto Via, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP, allo spostamento del fortino militare della II Guerra Mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante. Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli alti fondali per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale. Ogni step sarà accompagnato da specifici monitoraggi ambientali che andranno avanti anche dopo il completamento dei lavori. L'iter dell'Antemurale è stato avviato nel lontano 2012, con l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Vigente, seguito, nel 2013, dalla sottoscrizione, tra ex Autorità Portuale e Regione Sardegna, della convenzione prevista della Programmazione Attuativa Regionale FSC 2007/2013, dedicata alle attività di adeguamento delle infrastrutture portuali di rilievo nazionale. Successivamente l'opera è stata aggiudicata alla Sales Spa, per un totale di circa 29 milioni e 241 mila euro. "Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico - ha dichiarato Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - E' un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile sopassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione".

Porto Torres, via al cantiere per la realizzazione dell'Antemurale

PORTO TORRES Prende avvio ufficialmente la realizzazione dell'Antemurale di Porto Torres. Negli uffici dell'AdSP del porto turritano, i responsabili della Sales SPA, società aggiudicataria dell'appalto, hanno firmato il verbale di consegna dei lavori per l'avvio della tanto attesa opera a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale. Un passaggio cruciale che arriva a conclusione di una lunga fase (5 anni dalla firma del contratto) nel corso della quale l'Ente ha ottemperato alle prescrizioni stabilite, col Decreto VIA del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Tra queste, quelle ante operam relative ai monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei; ai rilievi topo batimetrici, alle indagini preventive per la presenza di eventuali residuati bellici, alla caratterizzazione dei sedimenti; per concludere con l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia. porto torres Interventi che hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Elementi, questi, oggetto di riserva da parte dell'appaltatore e che verranno affrontati in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte (in questo caso uno per l'AdSP e uno per la Sales) e un presidente (scelto di comune accordo), con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto. Già nei prossimi giorni la Sales potrà procedere all'accantieramento di parte del molo di Ponente, all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto Via, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP, allo spostamento del fortino militare della II Guerra Mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante. Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli alti fondali per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale. Ogni step sarà accompagnato da specifici monitoraggi ambientali che andranno avanti anche dopo il completamento dei lavori. L'iter dell'Antemurale è stato avviato nel lontano 2012, con l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Vigente, seguito, nel 2013, dalla sottoscrizione, tra ex Autorità Portuale e Regione Sardegna, della convenzione prevista della Programmazione Attuativa Regionale FSC 2007/2013, dedicata alle attività di adeguamento delle infrastrutture portuali di rilievo nazionale. Successivamente l'opera è stata aggiudicata alla Sales Spa, per un totale di circa 29 milioni e 241 mila euro. deiana Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna E' un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione.



Via all'allungamento della diga di Porto Torres, costi in crescita

Porti Deiana stigmatizza la difficoltà di ottemperare alle prescrizioni ambientali imposte al progetto originario, causa di dilazione e confronto con l'appaltatore per le maggiori spese di Andrea Moizo. Ha preso avvio la realizzazione dell'Antemurale di Porto Torres, con la firma presso l'Autorità di sistema portuale sarda del verbale di consegna all'aggiudicataria Sales dei lavori per l'avvio dell'opera a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale. "Un passaggio cruciale che arriva a conclusione di una lunga fase (5 anni dalla firma del contratto) nel corso della quale l'Ente ha ottemperato alle prescrizioni stabilite, col Decreto Via del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Tra queste, quelle ante operam relative ai monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei; ai rilievi topo - batimetrici, alle indagini preventive per la presenza di eventuali residuati bellici, alla caratterizzazione dei sedimenti; per concludere con l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia" ha spiegato l'ente in una nota. Lo slittamento dei tempi, ha rilevato l'Adsp, non sarà privo di conseguenze, seppure non quantificate: "Gli interventi hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Elementi, questi, oggetto di riserva da parte dell'appaltatore e che verranno affrontati in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte (in questo caso uno per l'AdSP e uno per la Sales) e un presidente (scelto di comune accordo), con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto". Già nei prossimi giorni la Sales potrà procedere all'accantieramento di parte del molo di Ponente, all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto Via, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP, allo spostamento del fortino militare della II Guerra Mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante. Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli alti fondali per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale. Ogni step sarà accompagnato da specifici monitoraggi ambientali che andranno avanti anche dopo il completamento dei lavori. L'iter dell'Antemurale è stato avviato nel 2012, con l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Vigente, seguito, nel 2013, dalla sottoscrizione, tra ex Autorità Portuale e Regione Sardegna, della convenzione prevista della Programmazione Attuativa Regionale FSC 2007/2013, dedicata alle attività di adeguamento delle infrastrutture portuali di rilievo nazionale. Successivamente l'opera è stata aggiudicata alla Sales Spa, per un totale di circa 29 milioni e 241 mila euro. "Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico" ha commentato Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna: "è un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione".

Porto Torres, Antemurale di Ponente: dopo 10 anni via ai lavori nello scalo

Dovrebbero partire già nei prossimi giorni

Si concretizza l'avvio della realizzazione dell'Antemurale di Ponente, l'infrastruttura più importante dello scalo marittimo di Porto Torres. Questa mattina, negli uffici dell'Autorità di sistema portuale del Nord Sardegna, i responsabili della Sales SPA, società aggiudicataria dell'appalto, hanno firmato il verbale di consegna dei lavori per l'avvio della tanto attesa opera a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale. Già nei prossimi giorni la Sales potrà procedere all'accantieramento di parte del molo di Ponente, all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto Via, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP, allo spostamento del fortino militare della II Guerra Mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante. Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli alti fondali per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale. Ogni step sarà accompagnato da specifici monitoraggi ambientali che andranno avanti anche dopo il completamento dei lavori. Il passaggio formale con la firma del contratto arriva a conclusione di una lunga fase (5 anni dalla firma del contratto) nel corso della quale l'Ente ha ottemperato alle prescrizioni stabilite, col Decreto VIA del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Tra queste, quelle ante operam relative ai monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei; ai rilievi topo – batimetrici, alle indagini preventive per la presenza di eventuali residui bellici, alla caratterizzazione dei sedimenti; per concludere con l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia. Interventi che hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Elementi, questi, oggetto di riserva da parte dell'appaltatore e che verranno affrontati in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte (in questo caso uno per l'AdSP e uno per la Sales) e un presidente (scelto di comune accordo), con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto. L'iter dell'Antemurale è stato avviato nel lontano 2012, con l'approvazione dell'Adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore Vigente, seguito, nel 2013, dalla sottoscrizione, tra ex Autorità Portuale e Regione Sardegna, della convenzione prevista della Programmazione Attuativa Regionale FSC 2007/2013, dedicata alle attività di adeguamento delle infrastrutture portuali di rilievo nazionale. Successivamente l'opera è stata aggiudicata alla Sales Spa, per un totale di circa 29 milioni e 241 mila euro. «Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggi di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico – dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – E' un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres, ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione».

Via al cantiere per la realizzazione dell'Antemurale a Porto Torres

Oggi a Porto Torres la firma del verbale di consegna lavori: prende avvio ufficialmente la realizzazione dell'Antemurale. Questa mattina, negli uffici dell'AdSP del porto turritano, i responsabili della Sales SPA, società aggiudicataria dell'appalto, hanno firmato il verbale di consegna dei lavori. Ecco l'avvio della tanto attesa opera a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale. Un passaggio cruciale che arriva a conclusione di una lunga fase (5 anni dalla firma del contratto) nel corso della quale l'Ente ha ottemperato alle prescrizioni stabilite, col Decreto Via del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali.

Il lavoro preliminare. Tra queste, quelle ante operam relative ai monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei. Ma anche ai rilievi topo-batimetrici, alle indagini preventive per la presenza di eventuali residuati bellici e alla caratterizzazione dei sedimenti. Per concludere con l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia. Interventi che hanno inciso notevolmente sulla tabella di marcia del cantiere e, in particolare, sui costi dell'opera rispetto al prezzario stabilito in fase di aggiudicazione della gara d'appalto. Elementi, questi, oggetto di riserva da parte dell'appaltatore e che verranno affrontati in sede di Collegio Consultivo Tecnico, organo composto da un rappresentante per parte (in questo caso uno per l'AdSP e uno per la Sales) e un presidente (scelto di comune accordo), con funzioni di supporto per la rapida risoluzione di eventuali controversie in fase di esecuzione del contratto. Già nei prossimi giorni la Sales potrà procedere all'accantieramento di parte del molo di Ponente, all'avvio della produzione dei cassoni e, sempre in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto Via, alla posa dei dissuasori antistrascico a protezione del posidonieto recentemente impiantato dall'AdSP, allo spostamento del fortino militare della II Guerra Mondiale e della statua della Madonna del molo di Levante. Come da progetto, le fasi successive prevedono il prolungamento della diga di Ponente e la resecazione di parte della banchina degli alti fondali per consentire una più agevole manovrabilità in ingresso ed in uscita dal bacino portuale. Ogni step sarà accompagnato da specifici monitoraggi ambientali che andranno avanti anche dopo il completamento dei lavori.

Il presidente Deiana. "Oggi chiudiamo definitivamente una lunghissima ed altrettanto onerosa fase di monitoraggio di carattere ambientale e avviamo ufficialmente la tanto sofferta fase realizzativa dei lavori nel porto storico – dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. È un traguardo importante per il futuro dello scalo di Porto Torres. Ma è altrettanto difficile soprassedere sulla dilatazione delle tempistiche per l'adeguamento alle prescrizioni ante operam che, spiace constatare, diventano inconciliabili con l'attività di infrastrutturazione di un'opera come questa, i cui costi, in cinque anni dalla firma del contratto, sono lievitati e richiedono una decisa revisione e attualizzazione".

Olbia, al porto con un carico di pietre prelevate dalla spiaggia di Bari Sardo nascoste nel bagagliaio: scatta il sequestro

Fermata una famiglia di turisti originaria di Merano

Erano in procinto di imbarcarsi al porto di Olbia con un carico di pietre prelevate dalla spiaggia di Bari Sardo nascoste nel bagagliaio dell'auto. Una famiglia composta da due adulti con due bambini, originaria di Merano e pronta a salire sul traghetto destinazione Livorno, è stata fermata dagli agenti della security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Il materiale è stato prontamente sequestrato e consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio.



Olbia, famiglia di turisti fermata al porto con pietre prelevate dalla spiaggia di Bari Sardo

OLBIA. Una famiglia di turisti di Merano, due adulti e due bambini, in partenza per Livorno, è stata sorpresa al porto di Olbia con un carico di pietre prelevate dalla spiaggia di Bari Sardo. Nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno rinvenuto i ciottoli all'interno del bagagliaio dell'auto. Il materiale è stato consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio.

Il turismo che non ci piace: ennesimo sequestro di sassi al porto di Olbia

La famiglia era in partenza per Livorno, con al seguito un carico di pietre prelevate dalla spiaggia di Bari Sardo.

Nella serata di ieri, nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia – Isola Bianca, gli agenti della Security dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una famiglia di turisti di Merano. I due adulti, con due bambini, erano in partenza per Livorno, con al seguito un carico di pietre prelevate dalla spiaggia di Bari Sardo. Il maltolto è stato rinvenuto all’interno del bagagliaio dell’auto e consegnato alla sezione operativa territoriale dell’Agenzia delle Dogane per le attività d’ufficio.



Cercano di imbarcarsi con i sassi di Bari Sardo in valigia: fermati turisti

Stavano per imbarcarsi da Olbia con i sassi rubati dalla spiaggia di Bari Sardo. Nei guai sono finiti dei turisti di Merano, che, durante l'imbarco al porto Isola Bianca, sono stati scoperti con un sacco pieno di ciottoli dentro un bagaglio. La famiglia, composta da due adulti e due bambini, che è stata fermata mentre si imbarcava per Livorno, aveva deciso di portare a casa alcuni souvenir dalle spiagge della Sardegna. Le pietre sequestrate sono state consegnate alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane. I turisti, oltre alla denuncia, rischiano una maxi multa. I sassi erano nascosti nel bagaglio a bordo della loro auto. Durante le ispezioni di routine sui passeggeri, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno scoperto il carico illegale.

Sul traghetti Olbia-Livorno con sassi e ciottoli portati via dalle spiagge della Sardegna: famiglia fermata

Il tutto è stato scoperto durante un controllo in una valigia presente nell'auto

Ancora un tentativo di furto di ciottoli dalle spiagge della Sardegna. Nella serata del 3 luglio, gli agenti della security dell'Autorità di sistema portuale hanno fermato una famiglia di turisti di Merano all'imbarco del porto di Olbia in partenza per Livorno. Dalla perquisizione è emerso che durante il loro soggiorno avevano prelevato dalla spiaggia di Bari Sardo (Nuoro) numerosi ciottoli, nonostante la legge regionale del 2017 ne vieti la raccolta e la detenzione. Il tutto è stato rinvenuto all'interno di una valigia presente nell'auto della famiglia e consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle dogane per le attività d'ufficio.

ALTO ADIGE

Sassi della Sardegna in valigia, famiglia meranese bloccata al porto di Olbia

La coppia, con due bambini, si stava imbarcando per Livorno con il “carico speciale” preso sul litorale di Bari Sardo: i ciottoli sono stati sequestrati. I turisti, denunciati, rischiano una multa salata

OLBIA. Si stavano imbarcando al porto Isola Bianca di Olbia diretti a Livorno e avevano deciso di portare a casa, dopo la vacanza in Sardegna, alcuni souvenir prelevati dalle spiagge: una famiglia di turisti di Merano, due adulti e due bambini, sono stati fermati dagli agenti della Security dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna con un carico di ciottoli e sassi rubati dal litorale di Bari Sardo. La famiglia aveva nascosto i sassi in un bagaglio che si trovava a bordo dell'auto sulla quale stavano viaggiando. Gli agenti stavano eseguendo le ispezioni di rito sui passeggeri in imbarco dal porto e hanno trovato il bottino dei turisti provenienti dall'Alto Adige. Le pietre sequestrate sono state consegnate alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane. I turisti, oltre alla denuncia, rischiano una multa salata

Apertura anticipata dei varchi per diminuire il traffico portuale

Il tavolo tecnico accoglie la proposta presentata dalla Capitaneria

Porto Torres Il tavolo tecnico promosso dalla Capitaneria di porto tra gli enti pubblici per cercare di risolvere l'annoso problema della viabilità portuale - durante l'imbarco di auto e mezzi pesanti sulle navi - ha trovato la soluzione attraverso un'ordinanza dell'Autorità marittima: a partire dal 15 luglio e fino al 30 settembre, le procedure di pre-imbarco saranno, in alcuni casi, anticipate fino a 3 ore prima della prevista partenza delle navi. L'incontro si è tenuto ieri nella sala riunioni dell'Autorità marittima, convocato proprio per dettare e condividere le misure più opportune per ottimizzare le procedure di imbarco sulla viabilità portuale e cittadina in concomitanza del periodo di maggiore flusso veicolare. Nei giorni scorsi il comandante della Capitaneria turritana, Giuseppe Cannarile, aveva inviato una lettera all'Adsp per poter affrontare il tema della congestione del traffico portuale negli orari prossimi all'imbarco sulle navi in partenza.

Considerando che tale criticità, secondo il capitano di fregata, blocca per diverse ore l'operatività stessa del porto commerciale e di diverse attività che operano nelle banchine portuali, tra i quali le imbarcazioni di pescaturismo, delle motobarche della pesca e le unità da diporto. Alla riunione in Capitaneria erano presenti il sindaco Massimo Mulas, l'Autorità di sistema portuale del mar di Sardegna, il comandante della polizia locale e i rappresentanti delle agenzie marittime interessate. «Si sono discusse le principali cause alla base della congestione del traffico portuale - spiega Cannarile -, e valutando positivamente la proposta della Capitaneria è stato stabilito di anticipare gli orari di apertura dei varchi di accesso ai piazzali delle banchine portuali per consentire di smaltire le inevitabili code in attesa dei controlli di sicurezza. Tale misura comporta uno sforzo sinergico tra gli enti e società coinvolti nel complesso sistema dei controlli e assistenza passeggeri, che a ogni imbarco deve essere predisposto per finalità di sicurezza». Alla fine c'è stata unanime condivisione di intenti. (g.m.)



Trasporto animali, si salpa anche da Olbia

Nuovi orari e nuova rotta per il trasporto via mare degli animali vivi e dei sottoprodotti di origine animale. Il tema era stato al centro delle segnalazioni di diversi disservizi da parte delle aziende dell'autotrasporto attive in Sardegna. Una situazione che ha spinto gli assessorati regionali all'Agricoltura e ai Trasporti a promuovere una serie di incontri con le associazioni di categoria nelle scorse settimane. Al centro del confronto le corse in partenza dal porto di Olbia: i moli dello scalo gallurese sono di primaria importanza per le società attive nella parte settentrionale dell'Isola. Realtà che si trovavano in particolare difficoltà a causa dello stop al trasporto di animali comunicato dai principali vettori attivi nel cabotaggio. Calendario ieri sono stati inaugurati i nuovi orari da parte della compagnia Grendi: alle 18 ha attraccato a Olbia un traghetto partito da Cagliari alle 7. Nave ripartita alle 20 alla volta di Marina di Carrara. Soluzioni stabili che non renderanno più necessario il raggiungimento del

porto del capoluogo per i trasporti di bestiame. Strategia Barbara Manca, assessora regionale ai Trasporti, ha rivendicato l'impegno dell'amministrazione ricordando la strategicità di questo mercato: «Con l'arrivo della stagione estiva si rischiava di registrare notevoli disagi da parte degli operatori di questa specifica tipologia di trasporto merci. Un settore molto importante per l'economia dell'Isola e che svolge un importante servizio per l'intera regione». L'esponente dell'esecutivo regionale ha anche sottolineato il ruolo dello Stato: «Nonostante il trasporto marittimo sia di competenza del governo nazionale ci siamo adoperati per trovare una soluzione insieme alle compagnie di navigazione. Quella che è stata trovata è una soluzione emergenziale. Auspichiamo che ne venga trovata una definitiva». Soddisfazione per per la nuova rotta è stata espressa anche da Gian Franco Satta, assessore regionale all'Agricoltura: «Per le aziende zootecniche è fondamentale avere garanzie sulla movimentazione oltre Tirreno dei capi di bestiame non solo dal punto di vista prettamente commerciale ma anche per alleggerire gli allevamenti colpiti da siccità». Matteo Mascia



Nel Villaggio Pescatori si riaccende la protesta contro il rigassificatore

«Rigassificatore? No grazie». È la forte richiesta del Villaggio Pescatori, che si oppone all'imponente struttura per lo stoccaggio di gas naturale liquefatto che Sardinia Lng vuole costruire a Giorgino. Ieri pomeriggio, nella piazza principale dello storico borgo, il comitato di quartiere ha organizzato un nuovo incontro per ribadire l'assoluta contrarietà al progetto, che vedrebbe l'impianto sorgere a circa 300 metri da case e attività della zona. «Riteniamo che avere un rigassificatore dietro le nostre case sia inconcepibile», taglia corto Mariano Strazzeri, presidente del comitato che raggruppa gli abitanti del Villaggio Pescatori. «Creerebbe un grosso problema di sicurezza, odori e potenziali difficoltà all'intera città di Cagliari, o quantomeno alla parte che si troverebbe davanti all'impianto. Da tempo diciamo di essere fortemente contrari e continuiamo a dirlo: riteniamo non ci sia alcun motivo di farlo dietro le nostre case». Le mosse All'incontro hanno partecipato varie associazioni, fra cui DonneAmbiente Sardegna, No Tyrrhenian Link, Gruppo Culturale Alessandra Sorcinelli e Sardegna fuori dal fossile. «Questo rigassificatore che vogliono fare a Giorgino è un mostro climatico», afferma Angelo Cremone di Sardegna Pulita. «Esistono relazioni che segnalano come in caso di incidente rilevante, per un impianto di metà della capacità di quello che si vuole costruire qui, nel raggio di 4,6 chilometri sparirebbe tutto. Ecco perché bisogna impegnarsi e rapportarsi con le autorità per far sì che questo impianto non venga costruito». Una riflessione su cui il presidente del Comitato, Strazzeri, dà novità recenti: «Abbiamo già avuto interlocuzioni col nuovo sindaco, Massimo Zedda, e con la presidente della Regione Alessandra Todde. Anche loro non sono convinti dell'ubicazione, ma vogliamo atti concreti e un incontro con istituzioni e privati per risolvere la questione. Non siamo pregiudizialmente contrari all'energia fossile, anche se riteniamo sia obsoleta, ma ci sono zone più adatte come Macchiareddu e il ponte dell'ex Rumianca: che venga fatto lì. E diciamo no anche alle pale eoliche: non esiste che siano inserite in mezzo alle bellezze della Sardegna». La richiesta Nelle ultime settimane, il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica ha inviato un nuovo sollecito alla Regione Sardegna, il terzo dopo quelli di gennaio e maggio del 2023, per approvare la delibera di Giunta che dia il benestare alla realizzazione dell'impianto. Il progetto di Sardinia Lng prevede un investimento da 120 milioni per un deposito costiero, il rigassificatore e un'area che sarebbe impiegata per il bunkeraggio delle navi a metano. L'impianto di stoccaggio, da costruire nel Porto Canale, avrebbe una capacità di 22.000 metri cubi. «Siamo a un chilometro dal centro della città: questo borgo è una cartolina della città e un bene identitario, che va preservato sia per chi ci vive qui sia per tutti noi cagliaritari», rimarca Cremone. «Questa struttura non è prevista nel Piano Urbanistico Portuale e non può essere inserita a Macchiareddu o alla Saras perché aree già compromesse: significa che qui non è realizzabile», aggiunge Marco Mameli di Assotziu Consumadoris Sardigna. Riccardo Spignesi





Da Cagliari idea solidale ai porti Ue, eccedenze cibo ai poveri

Da Cagliari una proposta agli altri porti europei nel nome della solidarietà: per ogni tappa della nave una donazione delle eccedenze alimentari alle associazioni locali di volontariato impegnate nella lotta alla povertà. Una pratica che, oltre all'aspetto prettamente sociale, contribuisce in chiave economica e ambientale alla riduzione degli sprechi e della produzione di rifiuti. L'idea è stata lanciata questa mattina al Molo Ichnusa durante il meeting trimestrale del comitato tecnico Cruise and Ferry Port Network dell'European Sea Ports Organization (Espo). Nella sala executives del terminal dopo il saluto di benvenuto del presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, il comitato presieduto da Valeria Mangiarotti ha affrontato quelli che saranno i prossimi temi in agenda per il futuro della portualità a livello internazionale. Primo punto, l'avvio, previsto per l'ultimo trimestre dell'anno del sistema automatizzato di registrazione dei viaggiatori provenienti da paesi extra Ue. Si è parlato anche della revisione del quadro europeo dei diritti dei passeggeri con una maggiore semplificazione e trasparenza delle politiche di rimborso e di accesso alle informazioni in merito a ritardi e cancellazioni dei viaggi in nave. Inevitabile il tema dell'ambiente e dei modelli virtuosi di integrazione porto-città, sull'esempio di scali come quelli di Barcellona, Dubrovnik, Bordeaux, Valencia, Taranto e Livorno. Nel commentare i lavori del comitato, Deiana ha parlato di "un'occasione per avvicinare l'Europa al sistema della Sardegna, e, allo stesso tempo, per portare l'esempio Sardegna al centro delle scelte strategiche future dell'Ue, con proposte concrete come quella, formulata oggi, a favore della sostenibilità sociale, economica ed ambientale della distribuzione delle eccedenze alimentari delle navi al mondo del volontariato".



Il Sistema portuale sardo fulcro delle strategie UE a sostegno dei diritti dei passeggeri e delle comunità

Dal Sistema dei porti sardi nasce una nuova proposta per la sostenibilità sociale del trasporto marittimo europeo e per una maggiore attenzione verso le comunità locali. Questa mattina, dopo l'annuncio dello scorso mese di aprile a Parigi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha ospitato il meeting trimestrale del comitato tecnico Cruise and Ferry Port Network dell'European Sea Ports Organization (ESPO). Nella sala executives del terminal del Molo Ichnusa di Cagliari, dopo il saluto di benvenuto del Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, il comitato, presieduto da Valeria Mangiarotti, ha affrontato quelli che saranno i prossimi temi in agenda per il futuro della portualità a livello internazionale. Primo punto, l'avvio, previsto per l'ultimo trimestre dell'anno, dell'EES, Entry Exit System, sistema automatizzato di registrazione dei viaggiatori provenienti da paesi extra UE, al quale i porti dovranno velocemente adeguarsi dotandosi delle necessarie infrastrutture tecniche ed informatiche per il controllo dei documenti e dei dati biometrici. A seguire, la revisione del quadro europeo dei diritti dei passeggeri, per il quale il Comitato si sta adoperando per la redazione di una nuova proposta da sottoporre al nuovo Parlamento Europeo, mirata al rafforzamento delle tutele dei passeggeri, in particolare nel contesto di viaggi multimodali, di una maggiore semplificazione e trasparenza delle politiche di rimborso e di accesso alle informazioni in merito a ritardi e cancellazioni dei viaggi in nave. Ma anche i delicati aspetti ambientali, con il raggiungimento degli obiettivi relativi all'abbattimento delle emissioni attraverso l'incentivazione, nel comparto marittimo, dell'Afir (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), normativa europea per la creazione di una rete infrastrutturale che supporti la transizione energetica (tra tutti il Cold Ironing), e del FuelEU Maritime, regolamento per la decarbonizzazione del settore attraverso l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni già a partire dal prossimo anno per arrivare alla "zero emission" del 2030. Per passare all'attuazione di modelli virtuosi di integrazione porto - città, sull'esempio di scali come quelli di Barcellona, Dubrovnik, Bordeaux, Valencia, Taranto e Livorno. Dal Sistema Sardegna, infine, la proposta di estensione di un modello virtuoso di sostenibilità sociale nei porti europei che, seguendo il già collaudato esempio della collaborazione tra AdSP, Cagliari Cruise Port e Costa Crociere, preveda, ad ogni tappa della nave, la donazione delle eccedenze alimentari alle associazioni locali di volontariato impegnate nella lotta alla povertà. Una pratica che, oltre all'aspetto prettamente sociale, contribuisce, in chiave economica ed ambientale, alla riduzione degli sprechi e della produzione di rifiuti. "Siamo onorati di aver ospitato, per la prima volta, una riunione del Comitato tecnico del Cruise and Ferry Port Network di ESPO - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un'occasione per avvicinare l'Europa al Sistema della Sardegna, con la presenza dei rappresentanti delle principali realtà portuali e dei comitati tecnici dell'Associazione e, allo stesso tempo, per portare l'esempio Sardegna al centro delle scelte strategiche future dell'UE, con proposte concrete come quella, formulata oggi, a favore della sostenibilità sociale, economica ed ambientale della distribuzione delle eccedenze alimentari delle navi al mondo del volontariato. Un esempio virtuoso di come gli scali ed il trasporto marittimo possano bene integrarsi nel tessuto economico e sociale del territorio portuale".

Crociere, la Sardegna con ESPO programma il futuro

Entry Exit System, abbattimento delle emissioni, revisione europea dei diritti del passeggero e donazione delle eccedenze alimentari. L'Autorità portuale incontra l'associazione europea dei porti Dal sistema dei porti sardi nasce una nuova proposta per la sostenibilità sociale del trasporto marittimo europeo e per una maggiore attenzione verso le comunità locali. Questa mattina, dopo l'annuncio dello scorso mese di aprile a Parigi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha ospitato il meeting trimestrale del comitato tecnico Cruise and Ferry Port Network dell'European Sea Ports Organization (ESPO). Nella sala executives del terminal del Molo Ichnusa di Cagliari, dopo il saluto di benvenuto del Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, il comitato, presieduto da Valeria Mangiarotti, ha affrontato quelli che saranno i prossimi temi in agenda per il futuro della portualità a livello internazionale. Primo punto, l'avvio, previsto per l'ultimo trimestre dell'anno, dell'EES, Entry Exit System, sistema automatizzato di registrazione dei viaggiatori provenienti da paesi extra UE, al quale i porti dovranno velocemente adeguarsi dotandosi delle necessarie infrastrutture tecniche ed informatiche per il controllo dei documenti e dei dati biometrici. A seguire, la revisione del quadro europeo dei diritti dei passeggeri, per il quale il Comitato si sta adoperando per la redazione di una nuova proposta da sottoporre al nuovo Parlamento Europeo, mirata al rafforzamento delle tutele dei passeggeri, in particolare nel contesto di viaggi multimodali, di una maggiore semplificazione e trasparenza delle politiche di rimborso e di accesso alle informazioni in merito a ritardi e cancellazioni dei viaggi in nave. Ma anche i delicati aspetti ambientali, con il raggiungimento degli obiettivi relativi all'abbattimento delle emissioni attraverso l'incentivazione, nel comparto marittimo, dell'AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), normativa europea per la creazione di una rete infrastrutturale che supporti la transizione energetica (tra tutti il cold ironing), e del FuelEU Maritime, regolamento per la decarbonizzazione del settore attraverso l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni già a partire dal prossimo anno per arrivare alla "zero emission" del 2030. Un modello virtuoso di sostenibilità, che si andrà poi a integrare con gli aspetti urbanistici della relazione porto-città, sull'esempio di scali come quelli di Barcellona, Dubrovnik, Bordeaux, Valencia, Taranto e Livorno. Dal sistema portuale della Sardegna, infine, la proposta di estensione di un modello virtuoso di sostenibilità sociale nei porti europei che, seguendo il già collaudato esempio della collaborazione tra AdSP, Cagliari Cruise Port e Costa Crociere, preveda, ad ogni tappa della nave, la donazione delle eccedenze alimentari alle associazioni locali di volontariato impegnate nella lotta alla povertà. Una pratica che, oltre all'aspetto prettamente sociale, contribuisce, in chiave economica ed ambientale, alla riduzione degli sprechi e della produzione di rifiuti. «Siamo onorati di aver ospitato, per la prima volta, una riunione del Comitato tecnico del Cruise and Ferry Port Network di ESPO - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un'occasione per avvicinare l'Europa al Sistema della Sardegna, con la presenza dei rappresentanti delle principali realtà portuali e dei comitati tecnici dell'Associazione e, allo stesso tempo, per portare l'esempio Sardegna al centro delle scelte strategiche future dell'UE, con proposte concrete come quella, formulata oggi, a favore della sostenibilità sociale, economica ed ambientale della distribuzione delle eccedenze alimentari delle navi al mondo del volontariato. Un esempio virtuoso di come gli scali ed il trasporto marittimo possano bene integrarsi nel tessuto economico e sociale del territorio portuale».

Espo si interroga sul futuro dei passeggeri e sull'ambiente

CAGLIARI Più attenzione ai passeggeri, all'ambiente e alle comunità locali portuali. Sono i tre punti essenziali discussi a Cagliari dal Comitato tecnico Cruise and Ferry Port Network di Espo (European Sea Ports Organization) che si riunisce ogni tre mesi e che per l'occasione è stato ospitato dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna. Presieduto da Valeria Mangiarotti, il comitato ha affrontato quelli che saranno i prossimi temi in agenda per il futuro della portualità a livello internazionale. Viaggiatori Primo punto, l'avvio, previsto per l'ultimo trimestre dell'anno, dell'Entry Exit System, sistema automatizzato di registrazione dei viaggiatori provenienti da paesi extra Ue, al quale i porti dovranno velocemente adeguarsi dotandosi delle necessarie infrastrutture tecniche ed informatiche per il controllo dei documenti e dei dati biometrici. A seguire, la revisione del quadro europeo dei diritti dei passeggeri, per il quale il Comitato si sta adoperando per la redazione di una nuova proposta da sottoporre al nuovo Parlamento europeo, mirata al rafforzamento delle tutele dei passeggeri, in particolare nel contesto di viaggi multimodali, di una maggiore semplificazione e trasparenza delle politiche di rimborso e di accesso alle informazioni in merito a ritardi e cancellazioni dei viaggi in nave. L'ambiente e le città portuali Ma anche i delicati aspetti ambientali, con il raggiungimento degli obiettivi relativi all'abbattimento delle emissioni attraverso l'incentivazione, nel comparto marittimo, dell'Afir (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), normativa europea per la creazione di una rete infrastrutturale che supporti la transizione energetica (tra tutti il Cold Ironing), e del FuelEU Maritime, regolamento per la decarbonizzazione del settore attraverso l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni già a partire dal prossimo anno per arrivare alla zero emission del 2030. Per passare all'attuazione di modelli virtuosi di integrazione porto-città, sull'esempio di scali come quelli di Barcellona, Dubrovnik, Bordeaux, Valencia, Taranto e Livorno. Dal Sistema Sardegna, infine, la proposta di estensione di un modello virtuoso di sostenibilità sociale nei porti europei che, seguendo il già collaudato esempio della collaborazione tra AdSp, Cagliari Cruise Port e Costa Crociere, preveda, ad ogni tappa della nave, la donazione delle eccedenze alimentari alle associazioni locali di volontariato impegnate nella lotta alla povertà. Una pratica che, oltre all'aspetto prettamente sociale, contribuisce, in chiave economica ed ambientale, alla riduzione degli sprechi e della produzione di rifiuti. Siamo onorati di aver ospitato, per la prima volta, una riunione del Comitato tecnico del Cruise and Ferry Port Network di ESPO -spiega il presidente dell'AdSp Massimo Deiana- un'occasione per avvicinare l'Europa al Sistema della Sardegna, con la presenza dei rappresentanti delle principali realtà portuali e dei comitati tecnici dell'Associazione e, allo stesso tempo, per portare l'esempio Sardegna al centro delle scelte strategiche future dell'Ue con proposte concrete come quella, formulata oggi, a favore della sostenibilità sociale, economica ed ambientale della distribuzione delle eccedenze alimentari delle navi al mondo del volontariato. Un esempio virtuoso di come gli scali ed il trasporto marittimo possano bene integrarsi nel tessuto economico e sociale del territorio portuale.

Il Sistema portuale sardo fulcro delle strategie UE a sostegno dei diritti dei passeggeri e delle comunità

Lug 5, 2024 Dal Sistema dei porti sardi nasce una nuova proposta per la sostenibilità sociale del trasporto marittimo europeo e per una maggiore attenzione verso le comunità locali. Questa mattina, dopo l'annuncio dello scorso mese di aprile a Parigi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha ospitato il meeting trimestrale del comitato tecnico Cruise and Ferry Port Network dell'European Sea Ports Organization (ESPO). Nella sala executives del terminal del Molo Ichnusa di Cagliari, dopo il saluto di benvenuto del Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, il comitato, presieduto da Valeria Mangiarotti, ha affrontato quelli che saranno i prossimi temi in agenda per il futuro della portualità a livello internazionale. Primo punto, l'avvio, previsto per l'ultimo trimestre dell'anno, dell'EES, Entry Exit System, sistema automatizzato di registrazione dei viaggiatori provenienti da paesi extra UE, al quale i porti dovranno velocemente adeguarsi dotandosi delle necessarie infrastrutture tecniche ed informatiche per il controllo dei documenti e dei dati biometrici. A seguire, la revisione del quadro europeo dei diritti dei passeggeri, per il quale il Comitato si sta adoperando per la redazione di una nuova proposta da sottoporre al nuovo Parlamento Europeo, mirata al rafforzamento delle tutele dei passeggeri, in particolare nel contesto di viaggi multimodali, di una maggiore semplificazione e trasparenza delle politiche di rimborso e di accesso alle informazioni in merito a ritardi e cancellazioni dei viaggi in nave. Ma anche i delicati aspetti ambientali, con il raggiungimento degli obiettivi relativi all'abbattimento delle emissioni attraverso l'incentivazione, nel comparto marittimo, dell'Afir (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), normativa europea per la creazione di una rete infrastrutturale che supporti la transizione energetica (tra tutti il Cold Ironing), e del FuelEU Maritime, regolamento per la decarbonizzazione del settore attraverso l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni già a partire dal prossimo anno per arrivare alla "zero emission" del 2030. Per passare all'attuazione di modelli virtuosi di integrazione porto - città, sull'esempio di scali come quelli di Barcellona, Dubrovnik, Bordeaux, Valencia, Taranto e Livorno. Dal Sistema Sardegna, infine, la proposta di estensione di un modello virtuoso di sostenibilità sociale nei porti europei che, seguendo il già collaudato esempio della collaborazione tra AdSP, Cagliari Cruise Port e Costa Crociere, preveda, ad ogni tappa della nave, la donazione delle eccedenze alimentari alle associazioni locali di volontariato impegnate nella lotta alla povertà. Una pratica che, oltre all'aspetto prettamente sociale, contribuisce, in chiave economica ed ambientale, alla riduzione degli sprechi e della produzione di rifiuti. "Siamo onorati di aver ospitato, per la prima volta, una riunione del Comitato tecnico del Cruise and Ferry Port Network di ESPO - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un'occasione per avvicinare l'Europa al Sistema della Sardegna, con la presenza dei rappresentanti delle principali realtà portuali e dei comitati tecnici dell'Associazione e, allo stesso tempo, per portare l'esempio Sardegna al centro delle scelte strategiche future dell'UE, con proposte concrete come quella, formulata oggi, a favore della sostenibilità sociale, economica ed ambientale della distribuzione delle eccedenze alimentari delle navi al mondo del volontariato. Un esempio virtuoso di come gli scali ed il trasporto marittimo possano bene integrarsi nel tessuto economico e sociale del territorio portuale".

In porto il super veliero di "Mr Amazon"

Bello, elegante, lussuoso, enorme: lungo 125 metri. Koru, questo il suo nome che nella lingua maori significa "nuova vita", è il super costosissimo yacht a vela di Jeff Bezos, è arrivato ieri mattina al Molo Ichnusa. Costato 500 milioni di dollari (per la manutenzione bisogna mettere in conto tra i 25 e i 30 milioni l'anno), il superveliero è arrivato in città dopo che nei giorni scorsi il suo armatore, Mr Amazon appunto, era a Nora per la grande sfilata di Dolce & Gabbana. Koru è il risultato di tremila tonnellate di tecnologia e lusso, con una superficie di oltre 3.500 metri quadrati. Non ha tantissime cabine, neppure una decina ma in proporzione alla sua grandezza sono tutte particolarmente grandi. Solo per avere un'idea, quella armatoriale occupa da sola 250 metri quadrati (più o meno tre appartamenti normali a Cagliari). Poco, o nulla, si sa della "pancia" di Koru. A parte la piscina, si sa che non mancano palestra, cinema, spa e diversi giochi d'acqua di cui Bezos sarebbe appassionato. C'è chi dice di aver visto il fondatore di Amazon pranzare in un ristorante del centro. Nessuno conferma, nessuno smentisce. Se fosse vero, comunque, non sarebbe la prima volta. (ma. mad.)



«Mare depredato, più severità»

Riprendono come ogni estate i furti di sabbia, sassi e conchiglie dai litorali isolani. L'assessora Laconi (Ambiente): «I cartelli ci sono ovunque, inaspriremo le sanzioni»

Sassari Più campagne di informazione, più controlli, ma soprattutto ora servono sanzioni più severe. Le notizie sui furti di sabbia e conchiglie dai litorali della Sardegna tornano di stretta attualità con l'inizio dell'alta stagione e per l'assessora regionale all'Ambiente, Rosanna Laconi, è il momento di mettere un nuovo punto fermo. Nel weekend appena trascorso gli ultimi due episodi, con turisti laziali e tedeschi fermati al porto di Olbia mentre stavano partendo con il loro bottino di sassi e conchiglie. «Chi arriva in Sardegna trova i cartelloni che avvisano del divieto di portare via sabbia e conchiglie, ma non basta: servono sanzioni più dure - dice l'assessora Laconi -. C'è un problema di educazione civica, di informazioni che dovrebbero arrivare dalle famiglie ma noi facciamo il possibile per informare chi arriva in Sardegna sui divieti. Ma non è un problema solo nostro, c'è sempre qualcuno che in montagna estirpa la stella alpina o danneggia un monumento a Roma». Secondo l'esponente della giunta regionale guidata da Alessandra Todde, la comunicazione c'è, tra manifesti e video pubblicati sui social network, ma questo non basta: in questo periodo ogni giorno qualcuno cerca di rubare un pezzo di Sardegna. L'ultima campagna pubblicitaria in ordine di tempo risale a pochi giorni fa, con un video nel quale la nota presentatrice Geppi Cucciari spiega quale danno facciano i furti di sabbia e invita, ironicamente ma non troppo, i turisti che vogliono conservare un pezzo della nostra isola a portarsi via "un vermentino, un pecorino o un bagnino di Olbia". «I cartelli sono giganteschi - ripete Rosanna Laconi -, non mi pare ci sia un problema di informazione, perché quelli che cercano di portarsi via sabbia e conchiglie sanno benissimo che non si può fare. Ma nei porti e negli aeroporti vengono spesso fermati e sanzionati. È ora di aumentare le sanzioni ed essere ancora più severi con queste persone. Se con le buone non si riesce a ottenere il rispetto bisogna che il prezzo da pagare sia ancora più alto, in modo che faccia da deterrente». Resta da capire l'aspetto tecnico della questione, ma la volontà di intervenire per provare a porre un freno a questo fenomeno è chiara. «Se possiamo legiferare in merito o trovare misure per intervenire in questo settore, lo faremo di sicuro - conclude Rosanna Laconi -. Nel frattempo continuiamo con le campagne di informazione, come stiamo facendo per il pericolo di incendi e la richiesta di non sprecare l'acqua. Ma forse oltre manifesti e brochure serve qualcosa di più». Gli ultimi episodi, come detto, risalgono a questi giorni: stavolta il sequestro riguarda pietre e conchiglie rubate da una spiaggia del litorale di Budoni. Nel corso delle ispezioni a campione portate avanti ogni giorno nei confronti dei passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, la Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha fermato una coppia di Latini in partenza per Civitavecchia e una di tedeschi diretti a Genova. I "souvenir" erano conservati nel bagagliaio dell'auto nel primo caso, all'interno del camper nel secondo.



Sassi e conchiglie nei bagagli, due coppie fermate al porto

Stavano lasciando l'isola dopo aver trascorso un periodo di vacanza e, incuranti dei divieti che ormai campeggiano in numerose località balneari e dei cartelli di sensibilizzazione contro il furto di sabbia e sassi, due coppie di turisti sono state fermate al porto Isola Bianca di Olbia perché trovati in possesso di materiale rubato dalle spiagge. Nei loro bagagli, ben custoditi, era conservate infatti conchiglie e pietre raccolte sul litorale di Budoni, che sarebbero state parte del loro souvenir di viaggio in terra sarda. Gli agenti della security dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna hanno fermato nella giornata di domenica e questa mattina, una coppia di Latina in partenza per Civitavecchia a bordo di un'auto e una di tedeschi che viaggiavano in camper diretti a Genova. Tutto il materiale sequestrato è stato poi consegnato alla sezione territoriale dell'Agenzia delle Dogane.





Spiagge sarde depredate, turisti fermati a Olbia con conchiglie

Una coppia di Latina e una tedesca avevano rubato anche ciottoli Stavano lasciando l'isola dopo aver trascorso un periodo di vacanza e, incuranti dei divieti che ormai capeggiano in numerose località balneari e dei cartelli di sensibilizzazione contro il furto di sabbia e sassi, due coppie di turisti sono state fermate al porto Isola Bianca di Olbia perché trovati in possesso di materiale rubato dalle spiagge. Nei loro bagagli, ben custoditi, era conservate infatti conchiglie e pietre raccolte sul litorale di Budoni, che sarebbero state parte del loro souvenir di viaggio in terra sarda. Gli agenti della security dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna hanno fermato nella giornata di domenica e questa mattina, una coppia di Latina in partenza per Civitavecchia a bordo di un'auto e una di tedeschi che viaggiavano in camper diretti a Genova. Tutto il materiale sequestrato è stato poi consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane.



A Olbia nuovo sequestro di pietre e conchiglie rubate dalla spiaggia di Budoni

OLBIA. Nelle mattinate di ieri e di oggi, nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno rispettivamente fermato una coppia di Latina in partenza per Civitavecchia e una di tedeschi diretti a Genova con al seguito pietre e conchiglie prelevate, in entrambi i casi, dalle spiagge di Budoni. Il maltolto è stato rinvenuto all'interno del bagagliaio dell'auto per la prima coppia, mentre, per la famiglia di tedeschi, il tutto era custodito all'interno del camper. Quanto sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio

Si imbarcano a Isola Bianca, ma nel bagagliaio hanno pietre e conchiglie della spiaggia di Budoni

Il materiale rubato è stato sequestrato dagli agenti della sicurezza dell'Autorità portuale a bordo di un'auto e di un camper condotti rispettivamente da una coppia di Latina e da una famiglia tedesca

Nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti di sicurezza dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna hanno fermato una coppia di Latina in partenza per Civitavecchia e una di tedeschi diretti a Genova, trovati in possesso di pietre e conchiglie prelevate, in entrambi i casi, dalle spiagge di Budoni. Il materiale è stato scoperto nel bagagliaio dell'auto per la prima coppia, mentre - per la famiglia di tedeschi - il tutto era custodito all'interno del camper. Dopo il sequestro, è stato consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane.



Rubano sabbia e pietre dalla spiaggia di Budoni, nei guai turisti di Latina e tedeschi

Nonostante le campagne di sensibilizzazione, i poster con i vademecum e i divieti, non si fermano i furti di sabbia e di conchiglie dalle spiagge della Sardegna. Ieri mattina e oggi un gruppo di passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, sono stati controllati dagli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Nelle valige di una coppia di Latina in partenza per Civitavecchia e una di tedeschi diretti a Genova sono state trovate pietre e conchiglie prelevate, in entrambi i casi, dalle spiagge di Budoni. Sabbia e pietre rubate a Budoni e sequestrate a Olbia Il materiale era nascosto nel bagagliaio dell'auto della coppia di Latina e nel camper dei tedeschi. Tutto il materiale sequestrato è stato poi consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane.



Porto di Olbia-Pietre e conchiglie prelevate dalle spiagge di Budoni: fermate due coppie di turisti nelle ispezioni ai passeggeri

Lug 8, 2024 Nelle mattinate di ieri e di oggi, nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno rispettivamente fermato una coppia di Latina in partenza per Civitavecchia e una di tedeschi diretti a Genova con al seguito pietre e conchiglie prelevate, in entrambi i casi, dalle spiagge di Budoni. Il maltolto è stato rinvenuto all'interno del bagagliaio dell'auto per la prima coppia, mentre, per la famiglia di tedeschi, il tutto era custodito all'interno del camper. Quanto sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio.

Nautica. Dal veliero di Mr. Amazon alle mega barche dei miliardari indiani e cinesi. Trudu (Karalis Service): infrastrutture ritardi decennali

In porto gli yacht dei magnati del mondo

Ditel (Authority): "Presto tutti i servizi, ma la città è già una meta internazionale".

Jeff Bezos è arrivato nei giorni scorsi a Cagliari per una breve tappa delle sue mirabolanti vacanze da terzo uomo più ricco del mondo. Ha gettato gli ormeggi non di una, bensì di due barche: il mega veliero Koru, un tre alberi di 127 metri, e lo yacht Abeona, un 75 metri che – poiché il boss di Amazon lamentava la mancanza di spazio - serve come imbarcazione di scorta, utile anche come pista d'atterraggio per l'elicottero. Accanto a queste meraviglie dell'opulenza che viaggia su rotte diverse da quelle dei comuni mortali e dei migranti, nell'orizzonte della città si stagliano in questi giorni anche le barche extralusso Blanca, splendido 52 metri, e MMM, 49 metri. «È l'anteprima di ciò che accadrà al porto storico quando, tra ventiquattro mesi, ci saranno il grande albergo e i servizi per questi grandi yacht», dice Natale Ditel, segretario generale dell'Autorità portuale del Mare di Sardegna. Due anni di lavori, all'incirca. Il cantiere sarà avviato domani, spiega, mentre l'intervento di demolizione della vecchia stazione marittima inizierà ai primi di settembre. «Il porto storico accoglierà solo navi da crociera e grandi yacht, mentre, ma qui l'obiettivo è al 2029, il traffico delle navi merci e passeggeri, andrà tutto al porto canale». La destinazione Non solo centro privilegiato della vela, ma anche meta del traffico internazionale dei mega yacht. «Cagliari è una destinazione ormai da qualche anno», sottolinea Ditel. Cita Giorgio Armani, e glissa sui magnati indiani e cinesi, forse i più affezionati alle coste del Sud Sardegna. Intanto va ricordato che a giugno sveltava al molo Ichnusa il giga yacht Luminance, 145 metri del miliardario ucraino Rinat Akhmetov; mentre a maggio il molo Rinascita ha accolto la Celebrity Ascent, nave da crociera presa in affitto da Anant Ambani, figlio del magnate indiano Mukesh (l'uomo più ricco del suo Paese) e promesso sposo arrivato a Cagliari con centinaia di ospiti per una delle tappe del suo viaggio prematrimoniale. «Qui trovano privacy e, anche d'inverno, una città viva e vivibile», puntualizza Natale Ditel. «L'obiettivo, tra la cantieristica che stiamo sviluppando nei grandi spazi del porto canale e il futuro centro servizi che garantirà all'armatore e all'equipaggio tutto ciò che può servire nel momento in cui scendono a terra, è fare di Cagliari una destinazione tutto l'anno». Decenni di vuoto Filippo Trudu Tronci, amministratore di Karalis Yacht Services srl, puntualizza invece, «i ritardi quarantennali dal punto di vista delle infrastrutture; carenze che, come privati, cerchiamo di colmare con l'altissima qualità del servizio su standard internazionali». Parla dunque da imprenditore che, sulla piazza da quindici anni, ha a che fare con la burocrazia e le carenze della mano pubblica. Così, se sul fronte dei ritardi infrastrutturali dice che manca «un aeroporto che funziona, una logistica passeggeri, una gestione del porto internazionale e sicura», avvisa che manca anche «una gestione moderna e internazionale delle concessioni demaniali marittime». Cagliari, dice, «ha potenzialità enormi, ma questo è un mercato meritocratico: più servizi di qualità sei in grado di garantire, più gli yacht arrivano». Piera Serusi



Unione Sarda 11 07 24

La sede di Amsterdam, in un palazzo per uffici ad ore, il progetto legato a 48 pale eoliche nel mare di Carloforte

Il Conte Belgiojoso vuole il Porto di Oristano

Società olandese chiede lo scalo oristanese e soldi dello Stato per l'assemblaggio delle pale eoliche

Mauro Pili Il quartier generale è nella città delle luci rosse e degli uffici a tempo. In questa terra ai confini dell'Europa, nell'Olanda dei mulini a vento, Amsterdam è da sempre Capitale dell'usa e getta, come si conviene a chi ama far denaro senza troppi convenevoli e in poco tempo. Per raggiungere il numero 22 di Kabelweg, periferia estrema della città principe dei Paesi Bassi, devi attraversare quartieri dove convivono in pieno centro inceneritori di "mondezza" e gigantesche pale eoliche piazzate tra i parchi giochi e arterie viarie. Palazzo "grigio-topo" Il palazzo, quattro piani di anonimi mattoncini "grigio-topo", finestre stile gattabuia, non ha nemmeno un'insegna. All'ingresso solo anonimi pulsantini per chiedere udienza. Nemmeno uno straccio di indicazione sul pianerottolo dove "inciampano" sporadicamente i signori che vogliono "sbancare" il porto di Oristano per farne il polo per la costruzione e l'assemblaggio delle pale eoliche offshore, secondo le "modeste" ambizioni dichiarate, per almeno mezza Europa. Stanzetta a tempo Se in questi uffici a ore chiedi della "Oristano CAP srl", la pomposa "Oristano Construction & Assembly Port", lo sguardo si fa torvo, come se avessi bestemmiato. Nel sistema "usa e getta" di olandese memoria, non ti diranno mai se qualcuno con quel nome sta consumando in una stanzetta a tempo un affare in terra sarda. Tutto questo nonostante nel neonato sito internet aziendale della compagine sardo-olandese si faccia roboante sfoggio della location in terra di tulipani. Di questi signori in realtà ce ne occupammo due anni fa quando presentarono due progetti offshore per sventrare a colpi di pale eoliche il mare davanti a Carloforte e Sant'Antioco. Anche in quell'occasione "minacciarono" di utilizzare il porto di Oristano per assemblare gli "affettatori" giganti da piazzare sulla "Rotta del tonno rosso" e del turismo del sud dell'Isola. Società roboante Ora, però, la registrazione della società alla Camera di Commercio di Oristano, datata 16 novembre dello scorso anno, lascia intendere che gli appetiti si stiano risvegliando, con tanto di promesse di posti di lavoro a gogò, finanziamenti pubblici senza limiti e persino la "minaccia" di "impestore" senza fine Sardegna e Mediterraneo di pale eoliche in mare e non solo. L'obiettivo, dunque, nonostante l'assenza di qualsiasi esperienza societaria, è quello di mettere le mani sul porto oristanese, riva opposta degli affari eolici del nord Europa in terra sarda. Un affare che si annuncia con tanti misteri, mille rivoli societari e persino titoli nobiliari, da Principi a Conti, passando per una miriade di intrecci tutti da scoprire. Nel piano di "occupazione" dello scalo oristanese annunciano numeri da orbi: «CAP Oristano sarà in grado di costruire, assemblare e avviare ogni anno 50 unità con aerogeneratori da 15 – 18 megawatt, corrispondenti a circa 1000 megawatt all'anno». Non più, dunque, un assemblaggio temporaneo, ma permanente come se l'invasione del mare non dovesse avere fine. Sono ottimisti a tal punto che nella coniugazione delle loro affermazioni non usano mai il condizionale: «Oristano CAP è una struttura unica in un'area portuale industriale sulla costa occidentale della Sardegna, dove le risorse eoliche offshore possono essere costruite e assemblate a una frazione del costo attuale. L' "Oristano CAP" aiuterà gli sviluppatori di parchi eolici offshore a superare gli alti costi dell'eolico offshore galleggiante e a mettere le PMI italiane al centro della filiera». Insomma, benefattori del low cost dell'offshore. Peccato che nel sito con il quale si propongono sull'etere non ci sia uno straccio di progetto, un minimo di autorizzazione, un barlume di capacità finanziaria visto che la "esserrelle" ha un capitale versato di appena quindicimila euro. A loro non sembra poco, visto che subito dopo affermano con



spavaldo autoconvincimento: «L'Oristano CAP è la struttura principale per la costruzione e l'assemblaggio di asset eolici offshore al servizio della regione del Mediterraneo. Vieni a scoprire il futuro dell'eolico offshore con noi». Roba da propaganda d'altri tempi, come vendere una cassa di angurie "lungostrada", tra il Sinis e Santa Giusta. In realtà, a parte la residenza olandese dichiarata nel sito digitale, di questa compagine societaria si sa davvero poco. Il domicilio fiscale registrato dalla Oristano CAP alla Camera di Commercio è Santa Giusta, via Giovanni Marongiu, «senza numero civico», come se fosse un orpello da evitare. Un vizietto, quello di omettere il numero civico, che non appare un caso isolato. I dati dello stesso Presidente della Società, dichiarano un «indirizzo di contatto» in «Località Portovesme» anche in questo «senza numero civico», come se quella zona industriale non fosse un labirinto di ciminiere e reticolati viari. Elementi che ammantano l'ennesima operazione di mille misteri, a partire dagli amministratori di questa società appena varata. Il Conte del vento A guidarla c'è un nobile, che non si fa chiamare nè Principe nè Conte, ma che nei registri della famiglia è registrato come «Don Eugenio Barbiano di Belgiojoso» nientemeno che «Conte del Sacro Romano Impero». È lui che, non si sa a che titolo, se per grazia ricevuta o per discendenza dinastica, è da tempo uno dei tanti Signori del vento sbarcati in Sardegna a far soldi e incentivi di Stato. Pettinare fenicotteri L'ultima ambizione è quella di far suo il Porto di Oristano, per assemblare pale eoliche da far galleggiare in mezzo al mare, come se la vocazione di quelle lagune circostanti si fosse di colpo trasformata in una "parruccheria" per muggini e fenicotteri, da pettinare a suon di rotanti eliche d'altura. Un "vizietto", quello del vento, mai venuto meno nonostante le traversie societarie di altre intraprese eoliche, come quella che riportiamo negli estratti ufficiali della Companies House del Regno Unito nel quale spunta la "Condor Energy Limited", società di Diritto inglese "finita gambe all'aria" e di cui il "Conte" dal 2014 faceva parte. Tra gli amministratori compare anche Martin Gerd Jacobowski, tedesco di Hanau da tempo impegnato negli affari tedeschi sul vento sardo e non solo. Impossibili regali al "Conte" Dopo aver messo gli occhi sull'Isola del Toro, davanti alle due isole sulcitane di Carloforte e Sant'Antioco, ora, dunque, i "nobili" del vento vorrebbero impossessarsi del Porto di Oristano. Atti ufficiali su quest'operazione non risultano da nessuna parte, considerato che l'affidamento di un'area pubblica come quella portuale ad una società "privatissima", seppur ammantata di titoli nobiliari, peraltro appena costituita, farebbe scattare l'interesse di altri organi dello Stato molto attenti a quel che accade sulle rinnovabili in Sardegna. E sarebbe impensabile, e ingiustificabile, che Ministeri o la stessa Invitalia, braccio finanziario di Stato, avessero deciso di "regalare" soldi pubblici e imprimatur al "Conte del vento" che, insieme alla "Seawind Ocean Technology", da tempo vorrebbe puntellare il mare sardo a suon di "grattacieli d'acciaio" alti oltre 300 metri. Con i tempi che corrono, però, è meglio non fidarsi.

Spiagge sarde depredate, turisti svizzeri fermati a Olbia

Le spiagge della Sardegna continuano ad essere depredate dai turisti che, incuranti dei divieti e delle sanzioni, prelevano dagli arenili conchiglie, pietre e sabbia per portarli a casa come souvenir una volta finita la vacanza. L'ultimo sequestro di sassi è avvenuto nella serata di ieri nel porto Isola Bianca di Olbia. Qui una famiglia di turisti svizzeri è stata fermata dagli agenti della Security dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna mentre si stava imbarcando per Genova. I turisti avevano messo la refurtiva presa dalle spiagge di Orosei, nel Nuorese, dove si trovavano in vacanza, dentro una cassetta che avevano poi nascosto nel bagagliaio dell'automobile sulla quale stavano viaggiavano. Il sequestro del materiale è stato possibile grazie al lavoro capillare di ispezione a cui sono sottoposti tutti i passeggeri in transito nello scalo portuale olbiese.



Turisti svizzeri fermati al porto di Olbia con sassi rubati dalle spiagge di Orosei

OLBIA. Nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una famiglia di turisti svizzeri in partenza per Genova con al seguito alcune pietre prelevate dalle spiagge di Orosei. I sassi erano custoditi in una cassetta all'interno del bagagliaio dell'auto. Quanto sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio.



Spiagge sarde depredate, ancora furti: turisti svizzeri portano via sassi da Orosei

Ancora furti nelle spiagge della Sardegna . L'ultimo sequestro di sassi a turisti è avvenuto nella serata di ieri nel porto Isola Bianca di Olbia . Qui una famiglia di turisti svizzeri è stata fermata dagli agenti della Security dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna mentre si stava imbarcando per Genova. I turisti avevano messo la refurtiva presa dalle spiagge di Orosei , nel Nuorese, dove si trovavano in vacanza, dentro una cassetta che avevano poi nascosto nel bagagliaio dell'automobile sulla quale stavano viaggiavano. Il sequestro del materiale è stato possibile grazie al lavoro capillare di ispezione a cui sono sottoposti tutti i passeggeri in transito nello scalo portuale olbiese.

Cig e mobilità in deroga fondi assicurati

Nel rispetto delle intese con i lavoratori e con le parti sindacali l'assessora del lavoro, Desirè Manca, ha ottenuto l'impegno della ministra Marina Calderone (foto) a garantire le risorse necessarie alla Sardegna per la tutela dei lavoratori in cassa integrazione e in mobilità in deroga. «Per quanto riguarda i 132 **lavoratori del Porto Canale di Cagliari** - spiega l'assessora - la ministra Calderone ha assicurato il suo impegno a garantire la copertura finanziaria necessaria a consentire la prosecuzione delle attività dell'agenzia Kalport fino al 31 dicembre 2026. Un orizzonte temporale ampio che ci consentirà di portare avanti i percorsi di formazione finalizzati alla ricollocazione mirata. Le tempistiche sono fondamentali per la riuscita del piano di reinserimento di questi lavoratori nel circuito occupazionale». Buone notizie anche sul fronte della mobilità in deroga. «La ministra ha assicurato che si impegnerà a reperire la copertura finanziaria, per la quota mancante di un milione e 200mila euro, per assicurare un sostegno economico ai lavoratori del bacino delle aree di crisi industriale complessa della Sardegna per tutto il 2024». Per una vertenza che ha un sostegno finanziario, una altra che si apre per adesso al buio. è quella dei lavoratori dell'azienda Meglio Questo che opera nel settore del digital market e dei call center insieme ad altre società controllate. Slc-Cgil e Uilcom chiedono un intervento regionale e denunciano l'azienda, che non paga regolarmente gli stipendi ed è refrattaria a qualsiasi interlocuzione con le organizzazioni sindacali. Sono settanta i lavoratori e le lavoratrici, impegnati nelle attività di generazione di liste anagrafiche per i call center e nell'assistenza alla clientela di diverse committenze, che rischiano il posto.



Acciario alla guida di Federagenti

Marittimi L'elezione a presidente regionale nell'assemblea generale dei soci

Sassari Giancarlo Acciario è il nuovo presidente degli Agenti Marittimi della Sardegna. Succede a Enzo Brandi. A eleggerlo l'ultima assemblea generale dei soci, che si è tenuta lo scorso 20 giugno, a cui era presente anche presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi. Durante l'assemblea, alla quale hanno preso parte anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, e per la Capitaneria di porto il Comandante Gianluca D'Agostino, nuovo Direttore marittimo del Nord Sardegna, più altri Comandanti dei porti sardi in rappresentanza dell'autorità marittima, è stato eletto il consiglio direttivo degli agenti marittimi della Sardegna per il biennio 2024/2026. Il consiglio è composto da Marco Argiolas, Laura Falchi, Maria Julia Fernandez, Leonarda Piroddi, Salvatore Plaisant, Michele Pons e lo stesso Giancarlo Acciario che, dopo il rinnovo, è stato eletto presidente. Giancarlo Acciario aveva già guidato Agenti Marittimi della Sardegna altre due volte, per lui è il terzo mandato da presidente.



Cantiere di pale eoliche al porto. «Il Comune ci dia risposte»

Interrogazione della minoranza sul via libera al progetto

Oristano L'interpellanza presentata dai consiglieri comunali di minoranza Maria Obinu e Umberto Marcoli (Alternativa sarda Progetto Sardegna) e Giuseppe Obinu (Pd) è «urgente». Indirizzata al sindaco Massimiliano Sanna, oltre che al presidente del Consiglio Giuseppe Puddu, riguarda una questione che da giorni tiene banco dentro le stanze della politica cittadina, ossia la costruzione di un mega cantiere dell'eolico offshore che potrebbe sorgere nell'area del Consorzio industriale provinciale di Oristano-Santa Giusta, dare lavoro ad oltre cinquecento persone, e diventare, nel bacino del Mediterraneo, il polo strategico di produzione delle mega turbine flottanti che sfruttano la potenza del vento direttamente sul mare. Pale eoliche che, una volta costruite, verranno immesse sul mercato nazionale. La domanda che si pongono i tre consiglieri d'opposizione è la seguente: «Il sindaco è a conoscenza di quanto sta accadendo?». E poi, chiedono ancora i due Obinu e Marcoli, intenzionati a capire quale sia la posizione del primo cittadino sul tema: «Quanto e cosa conta il Comune sulle scelte del territorio, dato che di fatto - continuano - da oltre 30 anni non ha avuto un ruolo significativo nelle decisioni strategiche del Consorzio?». Nell'interrogazione, pronta ad approdare in Aula, si parte da una certezza: «Il Consorzio industriale provinciale Oristanese (Cipor) è un ente pubblico costituito in forma di consorzio di Enti locali, che promuove la localizzazione e lo sviluppo delle imprese nell'agglomerato industriale di Oristano». Il suo obiettivo? Spiegano i consiglieri «è quello di facilitare l'insediamento delle realtà produttive e soddisfare le esigenze imprenditoriali attraverso la creazione di infrastrutture e servizi di supporto funzionali alle aziende che scelgono l'area industriale per la propria attività». Il Comune di Oristano è il socio che ha la maggiore partecipazione del capitale sociale (circa il 30 per cento). Ma, prosegue l'interrogazione: «Si è appreso dagli organi di stampa che recentemente, il ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) ha dato il via libera al progetto "Oristano Construction & Assembly Port" presentato al Consorzio industriale provinciale da Seawind Italia srl. Questo progetto è stato valutato positivamente e inserito nell'elenco dei progetti di massimo interesse strategico a livello nazionale, con un finanziamento di circa 182 milioni di euro su un investimento previsto di 330 milioni». L'area destinata al progetto comprende 55 ettari nel porto industriale. «Tuttavia - proseguono - il progetto deve ancora passare al vaglio delle autorizzazioni necessarie, incluse quelle ambientali». C'è poi una preoccupazione: «Nonostante l'importanza strategica del progetto, c'è un crescente movimento in Sardegna che teme l'avanzata di questi impianti per l'impatto sul paesaggio e sull'ambiente. Il Consiglio regionale ha approvato una legge che mira a bloccarne per 18 mesi la realizzazione, fino a quando non sarà redatto un piano energetico regionale». Non solo: «Nelle ultime settimane stanno arrivando numerosi componenti per la costruzione di enormi pale eoliche nella zona del Consorzio industriale». Alla luce di questo, concludono i consiglieri: «È fondamentale comprendere quale sia stato fino ad oggi il ruolo del Comune e quali sono le intenzioni del sindaco sulle decisioni strategiche del Consorzio industriale provinciale oristanese per il futuro».



Le turbine verranno prodotte, non installate

La replica del primo cittadino Massimiliano Sanna. Sul caso interviene il Cipor

Oristano «Il Comune di Oristano non ha concesso alcuna autorizzazione all'insediamento di impianti eolici nel suo territorio né nell'area industriale di sua competenza». Produrre, non significa installare. Così il sindaco di Oristano Massimiliano Sanna precisa alcuni aspetti riguardanti la concessione del lotto di terreno da parte del Consorzio industriale dell'Oristanese a un'impresa specializzata nella produzione di impianti eolici offshore: «Il lotto è stato assegnato in seguito alla richiesta di un imprenditore privato che intende utilizzare l'area per la produzione di componenti eolici destinati all'intera area mediterranea», precisa il sindaco Sanna. «Gli impianti potranno essere poi installati nelle aree a mare del bacino del Mediterraneo che si renderanno disponibili ad accoglierli, in linea con le norme vigenti, ma questa è cosa ben diversa». «È fondamentale chiarire che l'installazione di questi impianti nei vari territori non è evidentemente di competenza né del Consorzio industriale né del Comune di Oristano e che ribadisce la propria contrarietà a qualsiasi tipo di speculazione, in particolare quando questa riguarda lo sfruttamento di risorse preziose come l'ambiente», aggiunge Sanna che ieri ha firmato a favore del referendum consultivo in difesa del paesaggio sardo, terrestre e marino. Riguardo la dislocazione dell'impianto di produzione, «il lotto concesso non ricade nel territorio comunale di Oristano, pertanto il Comune non ha una competenza diretta in merito». Sulla questione interviene anche il Consorzio: «Il Consiglio di amministrazione si è espresso favorevolmente all'assegnazione del lotto a marzo 2022. L'area successivamente è stata aumentata a 74 ettari e infine ad agosto 2023 è stata definitivamente stabilita in 68 ettari. Ad aprile del 2024 il Cda del Cipor ha espresso parere favorevole preliminare al progetto. Il parere definitivo verrà espresso in sede di conferenza di servizi, che non è ancora stata indetta». Il processo autorizzativo «sarà lungo e complesso in quanto è prevista anche la procedura della Via». Lo stabilimento - precisa il Consorzio - è in linea con la normativa vigente, dovrà essere pienamente compatibile con la destinazione urbanistica dell'area dove sorgerà e non sarà fonte di inquinamento. Si precisa anche che «i porti di Augusta, Civitavecchia, Taranto e Marsiglia si sono candidati ad ospitare strutture analoghe». Il Cipor ritiene che «l'iniziativa industriale rappresenti un'opportunità per il territorio che potrà ricavare benefici in termini di occupazione e di ricadute economiche senza subire danni al suo ambiente». Allo stesso tempo «occorre tenere conto del fatto che gli impianti che saranno costruiti andranno a soddisfare la domanda dell'intero bacino del Mediterraneo, non sta a questo ente entrare nel merito delle sedi che vorranno ospitare impianti eolici». (i.mura)

Riqualficazione del porto: apre il cantiere, operai al lavoro

Il cantiere da 34 milioni di euro che cambierà il volto del porto in via Roma prende forma: la zona del primo intervento, attorno alla ex stazione marittima nel molo Sanità, è stata recintata dagli operai che hanno preso possesso dell'area. I lavori hanno creato malumori perché proprio in questa zona erano stati realizzati i parcheggi "riservati" ai residenti della Marina penalizzati dal grande cantiere di via Roma. A inizio luglio l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna ha pubblicato l'ordinanza di avvio dei lavori e della conseguente cancellazione dei circa 90 stalli davanti al Molo Sanità, concessi quasi due anni fa dall'autorità al Comune per compensare la perdita dei posti cancellati con i lavori del waterfront in via Roma. Massimo Deiana, presidente dell'Authority, aveva spiegato che «il Comune era stato avvertito il 22 maggio scorso e poi di nuovo il 5 giugno che quei parcheggi, a partire dal 6 luglio, non sarebbero più rimasti nella disponibilità dei residenti perché deve entrare l'impresa per effettuare le operazioni di cantiere in vista dei lavori di riqualficazione del porto».

The image shows a newspaper clipping from 'Cagliari' dated July 13, 2024. The main headline is 'Riqualficazione del porto: apre il cantiere, operai al lavoro'. The text discusses the 34-million-euro renovation project at the port of Cagliari, specifically the area around the former Sanità station. It mentions the closure of reserved parking spaces for residents and the start of construction work. Below the article is an advertisement for 'vela' featuring 'SALDI dal 20 al 40%' starting from July 6th. The ad also lists the locations: VIA ROOSEVELT CAGLIARI, PALAZZO DODDIO CAGLIARI, and LARGO CAVALLOTTI CAGLIARI.

Latina oggi

Rubano la sabbia in Sardegna, coppia fermata

L'episodio avvenuto nei giorni scorsi al porto di Olbia

CRONACA E' finita con un imprevisto la vacanza di una coppia di Latina che dalla Sardegna stava rientrando a casa. La coppia è stata fermata al porto di Olbia e in occasione di un controllo è emerso che in valigia avevano riposto conchiglie, sabbia e pietre raccolte sul litorale di Budoni per loro sarebbe stato un souvenir del viaggio in Sardegna. La coppia pontina che era sul punto di imbarcarsi dal porto Isola Bianca di Olbia per Civitavecchia a bordo di un'auto, è stata fermata insieme ad una coppia di tedeschi che viaggiava su un camper. Come riportato da Repubblica gli agenti della Security dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna hanno bloccato prima la coppia pontina e poi quella tedesca diretta a Genova. Alla fine tutto il materiale sequestrato è stato poi consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane. Sono molti i divieti in diverse località balneari contro un fenomeno sempre più diffuso in Sardegna: il furto oltre che di sabbia anche di sassi e di conchiglie. Una legge regionale del 2017 proibisce e sanziona i furti di sabbia, conchiglie e ciottoli dalle spiagge della Sardegna, che ogni anno, nonostante i divieti e le campagne di sensibilizzazione, continuano a essere depredate da diversi turisti.



Mille visitatori per ammirare le "super car"

Numeri da record per la "Serata in Rosso" al Molo Inchiusa con tante super car in mostra a iniziare dalle Ferrari: oltre mille i visitatori che dalle 19 di sabato e fino a tarda sera hanno affollato lo spazio allestito dall'Automobile Club Cagliari, l'ACI Historic Club e ACI Cagliari per lo Sport, con il patrocinio di Comune e Autorità portuale. Antonello Fiori, presidente dell'Automobile Club Cagliari, è soddisfatto: «È andata bene, è stata una bella serata, come ci auguravamo. Anche perché, oltre alle Ferrari, abbiamo avuto diverse auto iconiche a livello mondiale come una Jaguar E-Type e una McLaren, ma anche la Lola Zytek, Formula 3000 di grande fama. Oltre all'aspetto esclusivamente numerico, ho visto che le persone presenti si sono divertite e hanno apprezzato l'organizzazione dell'evento. Ci auguriamo che l'anno prossimo diventi di interesse nazionale». Marco Scano



Oristano, pale pronte al trasporto: alta tensione, scontri in banchina

Nella notte si inasprisce il confronto tra forze dell'ordine e comitati: un fermo

Scontro frontale tra manifestanti contro l'eolico e forze dell'ordine nel porto di Oristano. Quando ormai era notte il presidio si è trasformato in guerriglia per evitare l'uscita dei mezzi con sopra enormi pale. C'è anche un fermo. La giornata Quegli strani movimenti in banchina, fin da ieri mattina, non promettevano bene, con le pale sistemate per essere pronte al trasporto. Per dove non si sapeva e non si sa. Le colonne dei mezzi, arrivati in serata, erano ferme per il blocco, all'uscita dal molo, dei comitati in presidio permanente. La tensione, che si era respirata per tutta la giornata, ha toccato il massimo intorno alle 23.15 nello scontro con le forze dell'ordine in assetto antisommossa, intervenute in gran numero. Il prefetto aveva anche convocato il Comitato per l'ordine e la sicurezza, invitando i manifestanti a mantenere «i toni di una protesta civile». Ma i comitati hanno insinuato: «Non è che l'obiettivo, alla fine, è delegittimarci?». Poi gli scontri e il presidio notturno e i cori, al ritmo di "Non potho riposare". E la promessa dei manifestanti: «Le pale da qui non escono». Movimenti «Attenzione, attenzione: qui stanno spostando le pale». E non è una movimentazione casuale. I piloni d'acciaio, che andranno a formare impianti alti anche 230 metri, sono stati disposti in ordine verticale. Avvolta dalle nubi la loro destinazione. C'è chi parla di Marrubiu (una), chi di Musei (cinque), più altre – in tutto alcune decine – in località dove le multinazionali dell'eolico avrebbero in programma il cosiddetto repowering, cioè la modernizzazione o l'ampliamento di vecchi impianti. Alt. Qui intervengono i comitati contro lo sfregio eolico all'Isola. Ed è un duro attacco alla Giunta regionale: «Se l'Esecutivo avesse "coperto" i repowering con il termine "manutenzione straordinaria", si evidenzerebbe un raggirio a danno della Sardegna», tuona Luigi Pesci, portavoce del comitato Sarcidano ed esponente del coordinamento regionale. «Il Consiglio, poi, si è davvero fatto raggirare in sede di discussione e di approvazione della legge?». E ancora: «Che razza di moratoria è questa?». Ordine e sicurezza Che la situazione nel porto di Oristano fosse al limite lo ha dimostra anche la convocazione, nel pomeriggio, di un vertice del Comitato provinciale per l'Ordine e la sicurezza pubblica relativa alle manifestazioni in corso. A presiederlo è stato il prefetto Salvatore Angieri, alla presenza delle forze dell'ordine, della Capitaneria e dei sindaci di Oristano e Santa Giusta, dell'Autorità portuale del Mare di Sardegna, dell'Anas e del Consorzio Industriale. «La situazione», ha spiegato Angieri a margine dell'incontro, «è sotto controllo e attentamente monitorata. Si tratta di manufatti destinati alla manutenzione straordinaria di installazioni autorizzate da tempo e che hanno superato positivamente ogni procedura amministrativa, inclusa la Via, valutazione di impatto ambientale della Regione. Invito quindi tutte le parti in gioco a mantenere i toni di una protesta civile, nel pieno rispetto sia del diritto alla libertà di espressione che dei diritti altrui, tra cui la libertà d'iniziativa economica». I comitati I manifestanti, però, ribattono queste tesi: «Il prefetto parla di "manufatti destinati alla manutenzione straordinaria di installazioni autorizzate da tempo". Qui le cose sono due», argomenta Pesci: «o il prefetto non conosce la legge o, ad ignorarla, è la Giunta regionale. Perché, se queste pale sono destinate a impianti già esistenti, questi repowering dovrebbero essere bloccati dalla moratoria. In ogni caso, dove sono in corso repowering di questa portata?». Non basta: «Sarebbero da bloccare, in base alla moratoria, anche se fossero destinate a impianti che sono stati autorizzati e di cui esistono solo le fondamenta in cemento. Non è che con questo



vertice si vuole delegittimare la protesta e intimorire i manifestanti per evitare, magari, un blocco stradale? Di sicuro, per una Giunta che si è presentata come innovativa sotto il profilo politico e della trasparenza, non dire dove le pale siano destinate non è il biglietto da visita migliore». In serata lo scontro è un fermo per la difesa di un principio: «Lo abbiamo ripetuto fino alla nausea rivolti alla politica», chiude Pesci. «Non hanno ascoltato i territori e ora quella che sarebbe dovuta essere una questione di politica energetica rischia di trasformarsi in un problema di ordine pubblico». Lorenzo Piras

Porto nuovo stop al dragaggio «Impianti dei mitili a rischio»

L'osservazione della Regione all'interno della procedura di Via

Nuovo stop da parte della Direzione generale Pesca e Acquacoltura dell'assessorato regionale all'Agricoltura ai dragaggi del porto di Olbia. La Regione, con i suoi uffici tecnici, ha presentato nuove osservazioni all'interno della procedura di Via (Valutazione di impatto ambientale) sul progetto per portare i fondali del porto Isola Bianca e del Cocciani a meno 10 metri e quelli della canaletta a meno 11. C'era tempo fino allo scorso 12 luglio per presentare le osservazioni e la Regione ha presentato rilievi in merito all'impatto dei lavori sugli impianti di mitilicoltura e molluschicoltura presenti nelle acque. Monitoraggio. I punti di rilevamento proposti, per monitorare il livello di intorpidimento delle acque, legate alle operazioni di escavo del porto, non sarebbero sufficienti come numero e idonei come posizione, dovendosi mettere lungo le linee di confine degli specchi d'acqua oggetto di concessione demaniale. Il piano di monitoraggio ambientale, infatti, prevede che in fase di esecuzione del dragaggio vengano monitorati i principali parametri ambientali e che, in prossimità degli impianti di mitilicoltura, siano posizionate delle sonde multiparametriche, per misurare la torbidità dell'acqua. In caso di superamento dei valori di soglia, stabiliti in accordo con gli enti competenti e con gli operatori del comparto ittico, potrebbero essere sospese le attività di dragaggio per escludere impatti negativi sugli impianti di mitilicoltura. Sospensione estiva. L'osservazione prevede anche la futura istituzione di tavoli di coordinamento già nella fase di progettazione e ritiene opportuno il coinvolgimento, oltre che della Direzione generale Pesca e Acquacoltura, anche della Direzione generale difesa dell'ambiente, ASL e Arpas. La Regione chiede anche la possibile sospensione dei lavori durante i mesi di luglio, agosto e settembre, dal momento che in tale periodo «le condizioni climatiche sono già critiche per l'allevamento di mitili - si legge nelle osservazioni - a causa delle alte temperature dell'acqua marina all'interno del golfo». In questo caso, l'intorbidamento dell'acqua dovuta ai lavori costituirebbe un ulteriore fattore di aggravamento del rischio. Fideiussione. La Direzione Pesca e Acquacoltura dell'assessorato chiede poi la stipula di una polizza fideiussoria a favore dei produttori locali, a ristoro delle eventuali perdite di produzione dovute alle attività di cantiere. Ora il Mase (ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica), autorità competente, sentita l'Autorità di sistema portuale sarda, dovrà esprimersi in merito alle osservazioni. Dopo aver ottenuto il via libera del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, il progetto di dragaggio è approdato alla procedura di Via. Un passo avanti per un'opera infrastrutturale storica, che dovrebbe consentire l'ingresso nelle banchine del porto di Olbia delle mega crociere di nuova generazione.



Sicurezza 15 violazioni alle norme fermata un'altra carretta del mare

La guardia costiera ha bloccato in porto un cargo con bandiera di Antigua

Olbia Resterà per un bel po' in banchina al porto di Olbia la "carretta del mare" fermata dal Nucleo investigativo della Guardia costiera dopo una lunga ispezione che ha evidenziato ben 15 violazioni delle norme internazionali sulla sicurezza in mare. La nave - il cargo "G. Capella" battente bandiera di Antigua e Bermuda, lungo 82 metri con 2443 tonnellate di stazza, armato da una società con sede nelle isole Marshall - si aggiunge al lungo elenco di fermi disposti dalla Direzione marittima di Olbia.

Esattamente si tratta del sesto caso dall'inizio del 2024. L'ispezione, che in otto ore ha interessato diverse aree della nave tra cui ponte comando, sala macchine, locale timoneria, ponti esterni e spazi adibiti all'equipaggio, ha evidenziato una serie di gravi non conformità riguardo alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia delle persone in mare. In particolare, sono state riscontrate gravi carenze nel sistema antincendio della nave, nella familiarizzazione dell'equipaggio con le dotazioni di bordo e con l'apparato motore della nave, il mancato funzionamento dell'allarme per l'alto livello nella sentina, il non funzionamento del separatore delle acque oleose e la scarsa preparazione professionale dell'equipaggio durante le dimostrazioni di gestione delle emergenze. L'ispezione si è conclusa con un provvedimento di fermo amministrativo e al momento il mercantile risulta ancora fermo nel porto di Olbia, in attesa che vengano ripristinati gli standard minimi per poter essere nuovamente autorizzato a prendere il mare. Ha coordinato le operazioni di verifica il capitano di vascello Gianluca D'Agostino, comandante del porto di Olbia e direttore marittimo del Nord Sardegna. «L'attività ispettiva a bordo di navi straniere e italiane è uno dei compiti prioritari della Guardia costiera - dice - a garanzia della sicurezza della navigazione, della protezione dell'ambiente marino e a tutela delle condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi».



Controlli Denunciato turista francese per un tirapugni

La polizia di frontiera ha denunciato un turista francese che all'interno del suo borsello nascondeva un noccoliere "tirapugni" di metallo. L'episodio è accaduto al varco portuale della banchina Dogana-Segni, dove gli agenti di polizia marittima hanno notato la tensione sul viso del turista al momento dei controlli di rito. L'oggetto è stato sequestrato dopo la perquisizione e al turista è stata notificata la denuncia. Con l'arrivo del periodo estivo, si sono intensificati i controlli delle forze dell'ordine nei varchi portuali. Dove collaborano anche l'Agenzia delle dogane e i vigilantes dell'Autorità di sistema portuale che mettono a disposizione le loro strumentazioni. I controlli sono accurati sia durante gli sbarchi dalle navi che fanno le linee nazionali che negli sbarchi dai traghetti delle linee internazionali. Nelle settimane scorse sono stati diversi i corrieri della droga caduti nella rete dei controlli della polizia di Stato, dopo lo sbarco dalla nave. Tra questi, una donna nigeriana trovata in possesso di sostanza stupefacente suddivisa in sessanta ovuli perfettamente sigillati, contenenti eroina e cocaina per un peso complessivo di un chilogrammo. (g.m.).



La lunga estate dei gommoni inizia dal nuovo pontile

L'estate entra nel vivo. Si annuncia un mese di affari. Dal nuovo pontile, allestito in tutta fretta sulla banchina di levante per tamponare l'emergenza logistica al porto di Arbatax, partono, in media, 35 gommoni al giorno, quasi tutti in escursione autonoma. I natanti con skipper sono poco meno di 10, sempre in linea con una media giornaliera che subisce un netto incremento nel weekend. Nel nuovo campo boe, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha assegnato 66 ormeggi attraverso una suddivisione equa in base alle richieste avanzate nei giorni scorsi. Di fatto, in attesa dell'aggiudicazione dell'area Pagnottelli che garantirà un'altra quarantina di ormeggi, quasi tutte le imprese del settore viaggeranno a mezzo servizio. Eredità di una stagione transitoria segnata dalla rivoluzione geografica nel compendio portuale. Il nuovo ormeggio sarà in funzione da oggi e il suo utilizzo è autorizzato fino al 15 ottobre prossimo. Ad aver beneficiato del numero maggiore di ormeggi sono le società Flamar vacanze di Flaviano Stochino e Ogliastra turismo di Marco Marcia. A entrambe sono stati assegnati 10 posti, con la prima impresa che però ne aveva richiesto 18 e la seconda 17. Otto ormeggi, su 13 richiesti, sono stati riservati alla East Coast Sardinia excursion. Via via tutte le altre: Etb Sardegna, Marea, Ff, Mas Marine, Nereo Charter, Cale, Pi&Se, Davide Skipper e Nord Est. (ro. se.)



Massimo Mulas: «Puc incompleto, la Regione ha voluto rivedere gli atti»

Chiarimento del sindaco sullo strumento urbanistico di 20 anni fa

Porto Torres «Sul Piano urbanistico comunale è necessario fare un po' di chiarezza: il documento era stato adottato dal consiglio comunale in modalità non completa 20 anni fa e la Regione ha ritenuto necessario rivedere tutta una serie di atti che sono puramente tecnici». Così il sindaco Massimo Mulas nell'ultima riunione del consiglio comunale, per rispondere alla richiesta presentata dai cinque consiglieri di opposizione per la convocazione della commissione Urbanistica da parte del presidente Gavino Sanna. «Noi vogliamo conoscere a che punto è la procedura di un documento strategico come il Puc - ha segnalato il consigliere Bastianino Spanu - e il presidente non ci ha risposto: siamo venuti a conoscenza di una determina dell'ufficio tecnico, che ha affidato ad un professionista locale l'incarico per l'eventuale inserimento di alcune aree comunali all'interno del Piano urbanistico. Ma dall'ufficio del Piano istituito dal Comune non abbiamo mai ricevuto alcuna notizia». A

stemperare le tensioni in aula ci ha pensato Mulas, chiarendo anche l'aspetto delle determina dirigenziale. «Si tratta di un incarico affidato il mese scorso ad un professionista - ha precisato -, ed è mirato alla conoscenza perfetta di alcune aree che sono competenza di altri enti pubblici. Il compito è infatti quello di far sedere attorno ad un tavolo l'Autorità di sistema portuale, il Consorzio industriale provinciale e l'assessorato regionale ai Trasporti, per fare una sintesi che passerà poi al vaglio della commissione Urbanistica e del consiglio comunale. Una procedura necessaria che ci permetterà di discutere di proposte e non di chiacchiere. Condivido quanto chiesto dall'opposizione su una maggiore trasparenza, ma anche la risposta del presidente della commissione Sanna». Nell'ultima riunione della commissione Urbanistica, novembre 2023, gli amministratori avevano detto che il nuovo Puc di Porto Torres sarebbe potuto essere operativo nel 2024. Mancano cinque mesi alla data fatidica, per constatare se potrà diventare operativo. (g.m.).



Alta tensione in porto, Massimo Deiana incontra gli operatori

Il gran caos logistico del porto di Arbatax approda in Consiglio comunale. È attesa un'invasione pacifica nella sala di via Mameli, dove è annunciata la presenza di Massimo Deiana, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Illustrerà alla platea le ultime ordinanze con le disposizioni transitorie sull'amministrazione del demanio marittimo nello scalo. Qui covano malumori diffusi per ventilate variazioni sugli ormeggi ed è proprio per capire meglio le intenzioni dell'Authority che un nutrito gruppo di pescatori e diportisti, sia commerciali che sportivi, affollerà la sala consiliare. Non è un mistero che parte di loro non abbia salutato con favore l'allestimento del nuovo ormeggio temporaneo nello specchio acqueo della banchina di levante, in cui l'Authority ha messo a disposizione delle società del diporto commerciale 66 gavitelli. Invero, a inizio giugno Massimo Deiana aveva già incontrato gli operatori portuali, all'epoca nel limbo dell'incertezza sulla stagione. In quella circostanza il presidente aveva annunciato

l'allestimento (a spese dell'Authority) dell'ormeggio, che resterà in funzione sino al 15 ottobre prossimo.

Resta da sciogliere il nodo dell'area Pagnottelli, quadrilatero che può ospitare una quarantina di gommoni.

Quattro le imprese che hanno manifestato interesse all'aggiudicazione. La Turismar, società riconducibile al presidente del Consorzio industriale, Franco Ammendola, Levante Arbatax, Consorzio locazione e noleggio diportistico Arbatax e, sul filo di lana, Rossano Deiana. (ro. se.)



Moby: «La Giraglia può ripartire. Nel 2025 arriverà una nuova nave»

Santa Teresa-Bonifacio Il vertice convocato dalla Regione dopo i disagi

Santa Teresa Gallura Dopo settimane di disagi e con il fiato della Regione sul collo, il gruppo Moby ha accelerato i tempi di riparazione della malconcia Giraglia, in avaria dallo scorso giugno. Il ripristino dei collegamenti tra la Sardegna (Santa Teresa Gallura) e la Corsica (Bonifacio) è previsto entro la prossima settimana. Sempre Moby, annuncia per il 2025 l'arrivo di una nuova nave che dovrebbe risolvere il problematico collegamento marittimo tra le due isole. È il risultato dell'incontro che si è tenuto ieri mattina all'assessorato regionale ai Trasporti. Un incontro voluto dalla stessa assessora Barbara Manca che nei giorni scorsi aveva convocato la compagnia. «Il regolare ripristino della linea Santa Teresa - Bonifacio sarà effettuato entro la prossima settimana - precisa Moby -. La Giraglia, che ha subito un'avaria tecnica di natura eccezionale, riprenderà regolarmente le corse. La compagnia manterrà comunque una seconda unità sulla medesima rotta, la motonave Bastia, pronta ad entrare in linea in caso di necessità». In realtà, il Bastia doveva essere già in servizio per sostituire la Giraglia. Invece, è stato fermato in porto dall'autorità marittima francese. «Moby è mortificata per il disservizio arrecato - aggiunge la compagnia - e si scusa con la popolazione sarda, corsa e le autorità italiane e francesi». «Grazie al piano congiunto predisposto e siglato dalla Regione con le compagnie Moby e Ichnusa lines - dice l'assessora - è stato garantito lo svolgimento del servizio minimo, seppur coi disagi causati in primo luogo dall'assenza della Giraglia e, successivamente, dalla mancata presa di servizio del traghetto sostitutivo Bastia. Ringraziamo Ichnusa lines per aver garantito i collegamenti in queste settimane difficili». «Deve essere chiaro che la Regione non accetterà ulteriori problematiche e inconvenienti una volta ripristinato il servizio previsto - ammonisce l'assessora Manca -. Passeggeri e autotrasportatori hanno subito fin troppi disagi in queste settimane. Il collegamento in questione è troppo importante e strategico, soprattutto nella stagione estiva, ed è per questo che all'inizio della prossima settimana ne parleremo con l'assessorato dei Trasporti della Corsica, con cui è previsto un vertice ad Ajaccio. Serve uno sforzo congiunto per assicurare collegamenti di qualità tra le due isole». (m.b.)

LA NUOVA SARDEGNA - 20 luglio 2024 - TEMPIO • GALLURA

Moby: «La Giraglia può ripartire Nel 2025 arriverà una nuova nave»
 Santa Teresa-Bonifacio Il vertice convocato dalla Regione dopo i disagi

La Maddalena
 I dipendenti dell'Arvostato di agitazione

Rifiuti, scontro sull'aumento della Tari
 In Consiglio la discussione sui rincari. L'opposizione ha votato contro

Bucheddu Il sindaco fessino s'attira l'opposizione: «Il Comune molto indietro nella graduatoria»
 «Nessun finanziamento è stato perso per gli asili nido»

A Barbera Meadia
 Il sindaco di Barbera Meadia s'attira l'opposizione: «Il Comune molto indietro nella graduatoria»

Alle 11 l'arrivo di Andrea Mura con la barca che ha fatto il giro del mondo

Il ritorno a casa di "Vento di Sardegna"

Era partito a metà ottobre, da Porto Corallo, alla volta di La Coruña, pronto a conquistare il mondo. "Vento di Sardegna", la barca con la quale Andrea Mura ha conquistato il terzo posto nella Global Solo Challenge, la regata velica attorno al mondo in solitaria, senza assistenza e senza scali. L'Open 50 che (allora con il nome di Wind) aveva già concluso la stessa impresa nel 2001, con Pasquale de Gregorio al timone, arriverà alle 11 a conclusione di un viaggio iniziato proprio nel porto Galiziano dal 21 giugno, dove era ormeggiato da quando (18 marzo) aveva concluso la GSC. Gli sportivi che hanno già avuto modo di applaudire Andrea Mura al ritorno nell'Isola, adesso potranno farlo con lo scafo che lo ha sostenuto durante i 120 giorni di navigazione nelle latitudini più pericolose del mondo (i "40 ruggenti" e i "50 urlanti"), in passaggi terribilmente complicati come quello di Capo Horn, dove si frangono Pacifico e Atlantico, sino alle bonacce equatoriali e al ritorno a La Coruña. Mura, che ha compiuto il ritorno assieme alla moglie Daniela Faranna, potrà riabbracciare oggi i figli Lucas e Marvel e gli amici che lo attenderanno sulla banchina. Attesi anche i rappresentanti del Comune, dell'Autorità Portuale, per un festoso ritorno a casa, o meglio in Sardegna. Già perché in realtà Vento di Sardegna dovrà ora cercare casa, in attesa di capire quale sarà il suo futuro. Vincitore della "Line of Honour" (cioè il più veloce di tutti i concorrenti), Mura vorrebbe sfidare gli imbattuti francesi nella leggendaria "Vendée Globe".



Golfo Aranci investe sull'identità. «Un mercato del pesce in banchina»

Il progetto della giunta Fasolino. Ieri un convegno dedicato al comparto

i Tiziana Simula Golfo Aranci Valorizzare la propria identità e farla diventare traino e attrattiva per il turismo. Golfo Aranci guarda al futuro investendo sul passato, sulle proprie origini legate alla pesca. Nel 1800 l'arrivo dei pescatori di Ponza e di Ventotene diede il via al popolamento del borgo e alla crescita della sua economia. Il convegno di ieri organizzato da Confcommercio Agripesca nel "paese dei pescatori" è stata un'importante occasione per gli operatori del settore per avere informazioni sul fronte di finanziamenti e bandi che possano sostenere le loro attività nell'innovazione e nella sostenibilità, oggi richieste dal mercato. E lo è stata, in particolare per Golfo Aranci, che vuole puntare a valorizzare la propria identità. "Investire nel futuro blu: opportunità di finanziamento per la pesca e l'acquacoltura", il titolo del convegno ospitato nella sala consiliare e realizzato col finanziamento del ministero dell'Agricoltura e della sovranità alimentare e il patrocinio del Comune di Golfo Aranci. «Questo incontro - spiega il sindaco Giuseppe Fasolino - è un'opportunità per il nostro paese che ha le sue origini nei pescatori che sono emigrati da Ponza e Ventotene perché qui il mare era più pescoso, e hanno fatto crescere la comunità di Golfo Aranci. Questa è la nostra identità. E nonostante negli ultimi decenni ci siamo proiettati sul turismo, vorremmo valorizzarla e farla diventare un veicolo importante a livello turistico. Questo convegno ci dà la possibilità di avere informazioni sulle risorse a disposizione per far crescere ed evolvere le imprese dei nostri pescatori e per far sì che Golfo Aranci valorizzi la sua storia». Fasolino e la sua giunta hanno già un progetto in mente. Un'idea, in realtà, cullata da molto tempo. E che ora potrebbe vedere la luce. Un progetto che valorizzi i prodotti ittici locali e nel contempo le radici del paese. «Vogliamo dare l'opportunità ai pescatori di vendere il pesce in banchina, anche solo una volta la settimana, e di poterlo anche cucinare». Un'attrattiva di sicuro richiamo per il turismo. A Golfo Aranci operano 32 pescatori, comprese quattro attività di acquacoltura. Sono riunite nel Consorzio pescatori Golfo Aranci, di cui è presidente Pietro Langiu, presente anche lui all'incontro. Tanti gli argomenti sul tavolo del convegno, le cui conclusioni sono state affidate al presidente di Agripesca Mario Serpillo. Temi legati ai finanziamenti ma anche alle pratiche sostenibili, sia economicamente che ecologicamente, e temi legati all'innovazione e alle tecnologie verdi. È stata indicata una guida per posizionare le imprese di pesca e acquacoltura sui mercati nazionali e internazionali. Dopo i saluti del sindaco e della presidente del consiglio comunale Alessandra Feola, Marco Pedol e Michele Ruiu hanno presentato due studi sul comparto. Sono, poi, intervenuti i presidenti del Flag Nord Sardegna, Benedetto Sechi, del distretto della pesca e dell'acquacoltura di qualità Paolo Ninniri, del Consorzio pescatori Golfo Aranci, Pietro Langiu, del Consorzio molliscultori Olbia, Raffaele Bigi, delle Compagnie ittiche riunite, Santino Cherchi, e il vice presidente Associazione mediterranea acquacoltura, Mauro Monaco. Ha moderato l'incontro Gianfranco Sanna, del Centro per la ricerca, l'innovazione, lo sviluppo sostenibile e la transizione ecologica.



Cala Genovesi, polemiche dal Pd

Tortolì al centro scelte per il porto ritenute non condivise

Lamberto Cugudda Tortolì Le vicende delle ultime settimane, relative al porto di Arbatax, hanno allarmato la segreteria del circolo Pd di Tortolì-Arbatax« L'attuale situazione - dice il segretario dem, Filippo Chechi, che è anche consigliere comunale di opposizione - vede diverse associazioni coinvolte che negli anni hanno investito in questi luoghi con iniziative anche a carattere sociale, e rischiano di perdere tutto. Negli anni hanno convissuto molteplici associazioni con finalità diverse ma sempre in armonia. Le decisioni prese stanno minando questi equilibri rischiando di generare un vero e proprio conflitto sociale». Il Pd propone un differente punto di vista, dando la possibilità al consiglio comunale, all'Adsp e al Demanio, di valutare diverse ipotesi in merito, sulla base di quanto si evince dalle comunicazioni trasmesse dall'Adsp su Club diportisti Arbatax-concessione demaniale marittima prorogata con Determina della Regione n.204, con scadenza il 31/12/2023, avente a d oggetto un approdo per pesca sportiva nel porto di Arbatax. «Notiamo - fa rilevare la segreteria Pd - una mancanza di condivisione: durante i tavoli decisionali, a cui non sono stati invitati gli enti che oggi occupano gli spazi e che li vivono, sono state fatte scelte senza considerare le assegnazioni già in essere e senza valutare alternative che possano valorizzare e tutelare l'intera area. In particolare, le aree di Cala Genovesi sono state ridimensionate per realizzare, negli spazi a terra, da parte del Comune di Tortolì, un Museo del mare». Il Pd ritiene che Cala Genovesi fino a oggi sia stata curata e ben gestita dalle associazioni assegnatarie «che hanno oltretutto promosso iniziative quali "Cal' a Cinema", Stella Maris, e tante altre, a carattere culturale e sociale, dando a tutti la possibilità di godere di tale area». Il Pd crede che la proposta di realizzare il Museo del mare a Cala Genovesi non sia adeguata e opportuna in quanto esiste un'opera incompiuta quale la stazione marittima più adeguata in termini di spazi chiusi e sarebbe un'occasione per dare vita alla stessa. «Non condividiamo l'interessamento del Comune su 50 metri quadri di piazzetta - viene rimarcato - quando invece sono disponibili aree completamente abbandonate e più idonee allo scopo. A questo si aggiunge il ridimensionamento e le assegnazioni degli specchi acquei, che non hanno tenuto conto delle esigenze, delle caratteristiche e delle peculiarità del nostro porto. Riteniamo che le attività trimestrali quali il noleggio gommoni possano collocarsi fuori dal porto come avviene a Gonone, Alghero, Santa Maria Navarrese. Proponiamo che tali attività possano essere collocate nella spiaggia della Capannina».

Via Roma. I turisti attraversano fuori dalle strisce pedonali, rallentano la circolazione e creano pericoli

Lo slalom dei crocieristi tra le auto

L'assessore: "Allo studio la possibilità di realizzare alcune rotatorie"

Alle 9 di sabato mattina, in via Roma si striscia lentamente. Le auto come squame di un serpente che ha la coda in piazza Deffenu e la testa all'incrocio con il Largo, davanti a piazza Matteotti. Tutti in fila, tutti fermi, tutti in macchina. Un uomo si affaccia dal finestrino di una Polo per vedere cosa lo stia costringendo a restare bloccato nell'auto più del previsto. «Anche di sabato, a luglio? Ma che succede? Ah ecco che succede», e rientra nell'abitacolo. Niente di insolito da un anno e mezzo a questa parte: è "solo" il muro dei crocieristi che si forma ogni volta che una nave arriva in porto. Un fiume umano che per raggiungere il Largo o l'altra sponda di via Roma (quella "occupata" dal cantiere) attraversa la strada dove non potrebbe. Dove un tempo c'erano le strisce pedonali e un semaforo, e dove oggi non ci sono più. Risultato: caos traffico e pericoli per i pedoni e gli automobilisti. «Gli attraversamenti pedonali sono stati spostati», anticipati di una cinquantina di metri, all'altezza dell'ex Stazione Marittima, dove è rimasto il semaforo, «quando è stato aperto il cantiere per i lavori di riqualificazione di via Roma», spiega

il neo assessore alla Mobilità Yuri Marcialis. «Quella scelta si era necessaria per evitare di congestionare», ulteriormente, «il traffico delle auto. Un secondo attraversamento pedonale, infatti, avrebbe creato code interminabili. Per questo motivo all'altezza del Largo è stato eliminato». Cosa accade Effetti del cantiere di via Roma, che da diciotto mesi rivoluziona la mobilità di auto e pedoni. I turisti arrivano dal molo Sant'Agostino, attraversano la passerella in legno lungo via Riva di Ponente, poi chi deve raggiungere la stazione dei treni o quella dell'Arst tenta di attraversare al semaforo all'angolo con piazza Matteotti, chi invece deve raggiungere il centro, si getta sul semaforo di fronte alla Rinascente. In ogni caso, fuori dalle strisce pedonali, con conseguente rischio elevatissimo di creare un incidente con le auto che non hanno mai il semaforo rosso. I turisti si avventurano ad attraversare dove capita: potrebbero, anzi dovrebbero, raggiungere l'unico attraversamento pedonale rimasto ma dovrebbero camminare qualche minuto in più e così molti preferiscono "tagliare" dove possono. Sono in torto, quindi. Ma cosa si può fare? Qualcuno dice che basterebbe garantire, ogni volta che arriva una nave da crociera, la presenza degli agenti della polizia municipale per gestire quel flusso di pedoni ed evitare i pericoli che si creano. Le modifiche Forse. Il servizio Mobilità sta studiando il "caso" e sta cominciando a valutare la possibilità di apportare alcune modifiche. Non subito, però. Verosimilmente, quando in via Roma arriverà il cantiere della metro. «Stiamo studiando un sistema che permetta a quello snodo delicatissimo», dove si incrociano le auto arrivano da via Roma, da via Riva di Ponente, e quelle che scendono dal Largo, più i mezzi pesanti che escono dal cantiere accanto, «di essere più fluido e tenga conto anche delle esigenze dei pedoni», spiega l'assessore Marcialis. «Una delle possibilità, per il momento solo tale, potrebbero essere delle rotatorie provvisorie che permettano al traffico delle auto di scorrere più regolarmente e ai pedoni l'attraversamento. Ma si tratta solo di ipotesi, tutte ancora da verificare», premette Marcialis. La buona notizia, comunque, è che qualcosa cambierà. Per gli automobilisti c'è (sempre) anche l'incubo del parcheggio della Stazione: il senso unico di via Sassari che obbliga chiunque debba raggiungere via Roma a passarci, in alcune giornate è una trappola: le file di auto in via Sassari bloccano a lungo l'uscita dal parcheggio. Mauro Madeddu



Tortolì. Assegnazione ormeggi, tensione

Pagnottelli, ricorsi in vista

Si profilano ricorsi al giudice sull'area Pagnottelli del porto di Arbatax. In attesa dell'assegnazione del compendio di 1.400 metri quadrati, che garantirebbe un'altra quarantina di ormeggi, una società avrebbe impugnato i recenti provvedimenti emessi dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Il cui presidente, Massimo Deiana, venerdì sera ha illustrato la situazione a una folta platea che ha invaso la sala consiliare di via Mameli. Erano presenti i diportisti delle società commerciali e altri iscritti ai club con finalità socio-ricreative. Proprio questi ultimi hanno presenziato per capire cosa ne sarà del pontile montato (con regolare concessione) all'esterno di Cala Genovesi, ma su cui si profila la rimozione in ordine a rivisitazione della geografia portuale che comprende anche il nuovo ormeggio allestito nello specchio acqueo della banchina di levante. Di fatto è un porto-spezziatino, con più aree attese da nuove destinazioni. In aula qualche diportista ha pure richiesto la parola al presidente del Consiglio, Mara Mascia, che però non ha aperto il dibattito non essendo stati previsti interventi esterni. Il malumore cova tra i pontili e non è escluso che anche i diportisti della sfera socio-ricreativa non decidano di affidarsi a un legale per dipanare tutti i dubbi sulle concessioni a rischio revoca. In sala consiliare era presente anche Franco Ammendola, direttore della Turismar, società di gestione del porticciolo turistico: «Per noi è sicuramente l'ultimo anno ad Arbatax. Non abbiamo più interesse», si è limitato a dire l'imprenditore. (ro. se.)



Mura ha fatto ritorno a casa dopo la Global solo Challenge

Vela è rientrato su Vento di Sardegna accolto da tantissimi appassionati

Cagliari L'assordante suono delle sirene delle navi da crociera e di linea, le urla di gioia e tantissimi applausi. È stato questo il saluto riservato ad Andrea Mura, che ha riportato a casa Vento di Sardegna, dopo la Global Solo Challenge, la circumnavigazione del pianeta senza scalo e assistenza, conclusa il 17 marzo scorso a La Coruña, nel nord della Spagna, da dove il 18 novembre scorso è salpato per iniziare con il suo "Open 50" il giro del mondo a vela. Proveniente dalla Galizia, Vento di Sardegna con a bordo il velista cagliaritano insieme con la moglie Daniela, è approdato ieri alle 11 nella banchina del molo Sanità. Ad accoglierlo papà Sergio e i figli Lucas e Marvel, che si sono mischiati ad una piccola folla di tifosi, fans e amici e al gruppo folk di Ilbono con in testa i miliziani. Presenti anche alcune autorità civili e militari, tra cui il Comandante del Comando Marittimo Autonomo Ovest ammiraglio Enrico Pacioni, il presidente dell'Autorità Portuale della Sardegna Massimo Deiana e l'assessore allo sport del comune di Cagliari Giuseppe Macciotta. A rappresentare la Sardegna sportiva il presidente del Coni Bruno Perra. «Dopo la Global Solo Challenge mi fermano persone, anche non tifosi di vela, che si sono appassionati al mio giro del mondo e che mi hanno seguito costantemente - dice Andrea Mura, con una punta di emozione - . Aspettavano ogni giorno i miei video per rimanere aggiornati sulla regata. La domanda ricorrente è: come io possa essere stato in grado di navigare in solitudine in quelle condizioni meteo marine per quattro mesi lontano da tutto e da tutti. La risposta è questa: la vela, nella navigazione oceanica, resta l'unico sport che spinge l'uomo ai limiti facendogli sfidare gli elementi e l'esperienza che si acquisisce anche con l'età diventa un grande vantaggio». Ora Andrea Mura, 3° classificato alla Global Solo Challenge e primo sardo tra i cinque italiani ad avere doppiato Capo Horn, vuole realizzare un altro sogno: partecipare al prossimo Vende Globe 2028, la sfida sportiva e umana più dura che esista sul pianeta. Ci riuscirà sicuramente.



"Vento di Sardegna" è tornato a casa: in duecento ad accogliere Andrea Mura

Per una volta, il protagonista non era il navigatore ma la barca. Al porto di Cagliari, duecento persone ieri mattina hanno sfidato il caldo per salutare con un interminabile applauso l'attacco di Vento di Sardegna, riportato a casa da Andrea Mura da La Coruña. Nel porto galiziano, il 18 marzo scorso, si era conclusa per il navigatore cagliaritano la Global Solo Challenge, regata velica attorno a mondo senza scalo e senza assistenza che aveva fatto di Mura il quinto italiano (e ovviamente primo sardo) di sempre a doppiare Capo Horn in un'impresa simile. Se per l'ex randista del Moro di Venezia si è trattato del primo giro del mondo, per lo scafo costruito 24 anni fa da Riccardo Capocciuchi (ieri presente sul molo a Portus Karalis) era la seconda volta, dopo quella del 2001, quando si chiamava Wind, non aveva i 4 mori sullo scafo ed era timonato dal grande Pasquale De Gregorio. All'arrivo Mura e sua moglie Daniela sono stati accolti, tra gli altri, dall'assessore comunale allo Sport, Giuseppe Macciotta, dal presidente del Coni Bruno Perra, oltre che dalle autorità competenti: Massimo Deiana (Autorità di Sistema Portuale) e Enrico Pacioni (Comando Marittimo Autonomo Ovest).



Aree portuali, circolo Pd all'attacco

Sulla nuova geografia portuale covano malumori. Le vicende delle ultime settimane hanno allarmato anche la segreteria del circolo Pd di Tortoli-Arbatax. «L'attuale situazione vede coinvolte diverse associazioni che rischiano di perdere tutto - si legge nella nota del segretario, Filippo Cherchi - Le decisioni prese stanno minando gli equilibri e rischiano di generare un conflitto sociale». C'è per i Dem: «mancanza di condivisione e sono state prese decisioni senza considerare le assegnazioni già in essere e senza valutare alternative». In particolare, «le aree di Cala Genovesi sono state ridimensionate per realizzare negli spazi a terra un Museo del mare del Comune. Scelta inopportuna in quanto esiste la stazione marittima più adeguata. A questo si aggiunge il ridimensionamento e le assegnazioni degli specchi acquei che non hanno tenuto conto di esigenze e peculiarità del porto. Le attività come il noleggio gommoni possono collocarsi nella spiaggia della Capannina, lasciando libera la banchina di levante». (f. m.)



Sassari

Redazione:
Zona Ind. Predda Niedda, strada 31 - Sassari
Centralino 079 222400 - Fax 079 2674086
Abbonamenti 079 222400 - Fax 079 2674086
cronaca@lanuovasardegna.it

CENTRI ODONTOIATRICI
MASSAIU
Sassari 079 27 38 25



di Giovanni Bua

Sassari C'è chi lo definisce un allenatore in attesa della via per lo scatto che lo porterà a vincere la gara dei cento metri piani. Chi un gigante malato, che rischia di andare incontro, senza le giuste cure, a un inesorabile declino che trascinerà con sé il futuro dell'economia di tutto il nord ovest della Sardegna.

Il piano Due posizioni agli antipodi che descrivono perfettamente la paradossale situazione del porto di Porto Torres, da dieci anni in attesa di un piano di rilancio da 60 milioni che rischia di partire essendo già vecchio. Porta di accesso di 1 milione e 200mila passeggeri l'anno, con percorsi privilegiati con Spagna e Francia, ma anche di tutte le merci che sostengono ogni ipotesi di turismo del nord ovest. E anche trampolino di lancio irrinunciabile per chi le merci deve fare uscire dall'isola. Ma nonostante questo in balia del peso di un apparato burocratico statale e regionale sempre più anacronistico e dannoso che finisce per scaricare sulle spalle del Comune di Porto Torres problemi che non ha né i mezzi né il

Passeggeri in calo progetti di rilancio attesi da 15 anni e mix di competenze anacronistico e dannoso

potere di gestire e risolvere.

Numeri I campanelli di allarme squillano, e i numeri iniziano a parlare: dopo un 2023 tutto sommato buono è arrivata infatti la doccia fredda degli arrivi nei primi caldissimi giorni di luglio 2024: circa 48mila a fronte dei 50 mila del 2023 e dei 58 mila del 2019.

Bravi ragazzi Abbastanza per far tuonare il sindaco Massimo Mulas: «Mi sono stancato di fare il bravo ragazzo che non alza la voce per paura che i troppi che hanno voce in capitolo si mettano di traverso e allungino ancora la nostra agonia. E non ho più intenzione di fare da parafumino per scelte o ritardi che non sono in alcun modo imputabili alle amministrazioni che negli ultimi 15 anni si sono succedute. Possibile che siano tutti incapaci? Io, che nei quattro anni che sono in carica, non ho visto cambiare nulla, mi chiedo se dietro a questo abbandonare lo scalo turritano al suo destino non ci sia un progetto, degli interessi, che vogliono scappare al nostro territorio traffici e centralità. Senza considerare che senza il porto non esiste turismo, continuità, lavoro, futuro per tut-

Porto il gigante dimenticato che affonda nella burocrazia

Mulas: «Serve una governance condivisa o sarà il tracollo»



Il sindaco di Porto Torres «La continuità territoriale fa acqua e il Comune è lasciato solo a gestire i problemi sugli accessi»



Il segretario FilT Cgil «Serve un'analisi delle cause del calo degli arrivi. Porto Torres non sia più un ripiego»

to il nord ovest dell'isola. Ho parlato con Alessandra Todde e ci incontreremo la prossima settimana, parlerò con i nuovi sindaci di Sassari e Alghero. Non c'è più tempo da perdere».

Burocrazia Uno sfogo duro, che parte dalla constatazione che, nonostante i contratti d'appalto regolarmente firmati per circa 60 milioni di euro, continua a non arrivare da parte dell'apparato burocratico lo start definitivo per la corsa all'accantieramento delle opere. Su tutte l'Antemurale a protezione dal moto ondoso dello scalo commerciale, con il cantiere avviato teoricamente lo scorso 4 luglio ma di fatto in attesa di una inevitabile rimodulazione visto il lievitare dei costi, in cinque anni dalla firma del contratto da 30 milioni, e tutti i dubbi relativi al fatto che la struttura sia quella che davvero serve, nonostante, insieme alla realizzazione dello scalo di alleggio e varo, sia il punto forte della

progettualità che dovrebbe rivoluzionare lo scalo.

«Io mi chiedo come sia possibile - attacca Mulas - che per un'opera come l'Antemurale siano state previste 22 prescrizioni con anni di monitoraggio, espiano e reimpianto ciuffo per ciuffo della posidonia, posizionamento dei sistemi antistrascico e carteggi che vanno avanti e indietro da un decennio. Io non contesto che siano richieste legittime ma mi chiedo anche se era davvero il modo migliore di agire. Ora ci troviamo con un progetto del 2014 che è già vecchio, e che tutti hanno il terrore di modificare per non dover ripartire da capo».

Corpo estraneo Al di là degli investimenti esistono però altre limitazioni che rendono il porto, teoricamente urbano, di fatto un corpo estraneo rispetto alla città. Un'area blindata, a differenza di quelli di Cagliari e Olbia. Con la doppia assurdità di una stazione marittima realizzata oltre il

Inumeri

In un anno nello scalo transitano 1 milione e 200mila passeggeri ma a luglio il campanello d'allarme -2000 arrivi che diventano -10000 rispetto al 2019

perimetro demaniale, totalmente scollegata dal contesto operativo portuale, e di un terminal crociera, ubicato, è vero, in un'area demaniale, ma totalmente sganciato dall'operatività del porto e pertanto non funzionale. E poi una viabilità di accesso scaricata sulle spalle del Comune di Porto Torres che non ha i mezzi economici per gestirla e una "governance" talmente complessa che solo per anticipare l'apertura dei varchi di imbarco di un paio d'ore per evitare ingorghi e file c'è stato bisogno di una contrattazione tra Capitaneria di porto, Port Authority e Comune.

Continuità C'è poi la partita legata alla continuità territoriale. «Nell'ufficio cittadino della Tirrenia - attacca Mulas - ho scoperto che il contratto stipulato con la compagnia italiana di navigazione va da ottobre a maggio fino al 2026: questo significa che durante il periodo estivo, strategico per gli spostamenti da e per

Porto Torres, non siamo coperti dalla convenzione. Serve un tavolo permanente per ridiscuterla, perché non possiamo essere ancora penalizzati da un contratto assurdo. Il bando sulla continuità marittima faceva acqua da tempo, quindi potrebbe essere ripensato andando a coprire tutti i mesi, altrimenti stiamo parlando di discontinuità territoriale».

Porto industriale Impossibile non citare poi, anche solo limitatamente alla partita "passeggeri" il porto industriale sorto per ospitare uno dei più importanti complessi del settore petrolchimico in Italia, che nel corso degli anni ha subito una riduzione delle attività, oltre che una ingente perdita occupazionale, a causa dei processi di delocalizzazione e deindustrializzazione. Con le crisi, su tutte, di Vinyly Italia, Syndial e Polimeri Europa.

Attualmente nel porto industriale attraccano i traghetti provenienti dalla Spagna e dal Lazio (porti di Barcellona e Civitavecchia) e la parte accessibile è formata da un dente di atracco in cui possono ormeggiare tre o più navi per volta. In quest'area però, oltre allo sbarco passeggeri, si procede allo sbarco di merci, container, sabbie e minerali. C'è poi un terminale sulla diga foranea, lunga 3,8 chilometri (simile a quella che vogliono costruire a Genova, per dare un ordine di grandezza) fino a qualche anno fa destinato al traffico di combustibili solidi (principalmente carbone) e liquidi (olio combustibile).

Lo scalo "urbano" è un corpo estraneo che non riesce a dispiegare le sue enormi potenzialità

Porto unico «Non dobbiamo continuare a ragionare di porti, ma di una struttura unica - chiude il sindaco Mulas - che sia organizzata per avere una sua logica ed efficienza. Una struttura di proprietà dello Stato che la deve prendere in carico, e che deve ragionare con enti come la Regione, la Provincia, i sindaci uniti dell'area vasta e, si spera presto, della città metropolitana. Basta spezzatini di competenza, incontri chiesti per cortesia, problemi irrisolvibili lasciati sulle spalle di un'amministrazione comunale che ospita un porto di tutti, che per tutti è indispensabile».

L'intervento

Boeddu: «La Regione intervenga con azioni immediate»

«Bene i dati pubblicati dalla Nuova Sardegna rispetto alle presenze nella nostra isola, ma non si può che guardare con preoccupazione il calo degli sbarchi nel porto di Porto Torres. Un calo di presenze che si ripercuote sui livelli occupazionali nel settore della portualità». Così il segretario regionale della FilT Cgil Arnaldo Boeddu. «Da sempre - spiega - il porto di Porto Torres, ha avuto una sua importanza e, ogni anno, tranne il periodo del Covid, si sono sempre registrati un numero di sbarchi maggiori rispetto agli anni precedenti. Questi dati dunque vanno studiati nel dettaglio per capire da dove deriva il mancato appeal del porto turritano».

«Qualora le cause - sottolinea Boeddu - fossero legate ad una continuità territoriale marittima che non garantisce un naviglio adeguato o una mancata certezza di numero di imbarchi

unito a tariffe troppo alte, bisognerà intervenire in maniera rapida. La situazione venutasi a creare lo scorso anno, potrebbe essere anche figlia del bando di gara Porto Torres-Asinara che è stato aggiudicato dopo mille peripezie e che potrebbe aver messo in allarme tutti coloro i quali pensavano di visitare la piccola isola dopo essere sbarcati nel porto di Porto Torres». «Una cosa è certa - aggiunge Boeddu - la Regione deve intervenire affinché anche il porto di Porto Torres ritorni ad avere l'importanza che merita e ritorni ad essere una delle porte di ingresso per l'isola e non un ripiego. Infine, bisognerà rendere attrattivo il porto anche per le navi da crociera così come avviene negli altri porti, dare servizi adeguati a chi sbarca ed accelerare i lavori per il dragaggio e l'elettificazione delle banchine in maniera che tutte le navi abbiano la possibilità di attraccare nel porto vecchio».

«Favorevoli al dragaggio del porto ma i lavori si fanno in autunno»

I molluschicoltori: «L'intervento crea corrente e ossigeno per i mitili»

Giandomenico Mele Olbia Lo stop non è assoluto. I dragaggi del porto rappresentano un'opportunità anche per la mitilicoltura. Ma vanno eseguiti con tutte le cautele del caso, per salvaguardare un patrimonio di tutta la città: economico, ma prima ancora di tipo naturalistico. Raffaele Bigi, presidente del Consorzio molluschicoltori di Olbia, ha partecipato con la Regione all'iter autorizzativo e sostiene le osservazioni che sono state poste in relazione all'escavo per portare i fondali del porto Isola Bianca e del Cocciani a meno 10 metri e quelli della canaletta a meno 11 metri. «I dragaggi creano corrente e ossigeno, noi siamo favorevoli e abbiamo sempre auspicato che venissero fatti con regolarità, come negli anni Sessanta e Settanta - spiega Bigi -. Noi insieme alla Regione abbiamo sottolineato, all'interno del nostro parere tecnico, che le operazioni non devono interferire con le attività di mitilicoltura, per questo i lavori devono essere eseguiti nei mesi di ottobre, novembre e dicembre, così come devono evitare l'intorbidimento delle acque, che per noi crea nocimento al prodotto, soprattutto il novellame avrebbe un rallentamento durante il periodo della crescita. Da ottobre a dicembre e con tutte le precauzioni del caso, adottando tecniche e strumentazioni affidabili, possono essere eseguite». Lo stop La Regione, con i suoi uffici tecnici, ha presentato nuove osservazioni all'interno della procedura di Via sul progetto in merito all'impatto dei lavori sugli impianti di mitilicoltura e molluschicoltura del golfo di Olbia. I punti di rilevamento proposti, per monitorare il livello di intorpidimento delle acque, legate alle operazioni di escavo del porto, non sarebbero sufficienti come numero e idonei come posizione, dovendosi mettere lungo le linee di confine degli specchi d'acqua oggetto di concessione demaniale. Il piano di monitoraggio ambientale, infatti, prevede che in fase di esecuzione del dragaggio vengano verificati i principali parametri ambientali. La Regione chiede anche la possibile sospensione dei lavori durante i mesi di luglio, agosto e settembre, dal momento che in tale periodo «le condizioni climatiche sono già critiche per l'allevamento di mitili - si legge nelle osservazioni - a causa delle alte temperature dell'acqua marina all'interno del golfo. In questo caso, l'intorbidimento dell'acqua dovuta ai lavori costituirebbe un ulteriore fattore di aggravamento del rischio di moria per i molluschi». «Sia chiaro - dice Bigi - che noi monitoriamo tutto, abbiamo bloccato il progetto della vasca di colmata nell'area dell'ex Palmera, che consideriamo uno scempio ambientale, la procedura è stata sospesa, non si può pensare di prosciugare 5 ettari di mare e bloccare correnti essenziali per tutto l'habitat del golfo. A quel punto sarebbe inutile fare la canaletta, l'ansa diventerebbe area morta. I promotori della Sno Yacht Service hanno sospeso la procedura, noi ci auguriamo che non si faccia per garantire la salute del golfo e dei nostri allevamenti». Dragaggi Tornando alla questione dragaggi, il ministero dell'Ambiente, autorità competente, sentita l'Authority, dovrà esprimersi sulle osservazioni. Dopo aver ottenuto il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto di dragaggio era approdato alla procedura di Via. «Bisogna ricordare che siamo più noi che serviamo al golfo, che non il contrario, grazie alla filtrazione, ossigenazione e gli apporti verdi che garantiamo con gli impianti di acquacoltura e molluschicoltura - sottolinea Bigi -. Noi diamo al mare, non prendiamo. Quindi, sì ai dragaggi ma no ai prosciugamenti del golfo».

The collage contains four news items:

- Top:** A headline "Favorevoli al dragaggio del porto ma i lavori si fanno in autunno" with a sub-headline "I molluschicoltori: «L'intervento crea corrente e ossigeno per i mitili»". It includes a photo of a harbor and a small portrait of Raffaele Bigi.
- Middle:** A headline "Il Comune rivede la planimetria del mercatino di via Sangallo" with a sub-headline "La delibera sarà discussa giovedì in consiglio comunale". It includes a photo of a market stall.
- Bottom-left:** A headline "Luca Sommi questa sera allo Scolastico" with a sub-headline "Sul filo del discorso Proseca la rassegna letteraria promossa dalla biblioteca". It includes a photo of Luca Sommi.
- Bottom-right:** A headline "Sardinia food awards premia Karasardegna" with a sub-headline "Basta a Sestu di Sardegna". It includes a photo of a food display.

Porto ostaggio del mercato, serve una cabina di regia

Si scalda il dibattito sullo scalo turritano. Mascia. "Torni al centro della discussione". Fois: "da lì parte il rilancio del territorio". Acciari: "I progetti guardino al futuro"

Sassari Una reale continuità marittima che non sia lasciata, soprattutto nei mesi estivi, in mano al mercato ma che preveda precisi oneri di servizio pubblico. Dovuti investimenti rispetto ai dragaggi, ai servizi portuali come sale d'attesa, bar, servizi igienici, biglietterie, uffici informativi, e a banchine adeguate. Una governance precisa, che questi investimenti faccia correre, senza arrivare all'assurdo dei 60 milioni di contratti già appaltati per lo scalo di Porto Torres, che dopo 10 anni non sono ancora arrivati a terra. Ma soprattutto una unione del territorio a livello di area vasta prima e di Regione poi, che riporti il "problema porto" in cima all'agenda delle priorità del territorio. L'allarme Non è caduto nel vuoto il grido di allarme del sindaco di Porto Torres Massimo Mulas che sulle pagine della Nuova ha tuonato contro il trattamento riservato allo scalo turritano, porta dell'isola in grado di movimentare 1 milione e 200mila passeggeri l'anno ma anche di tutte le merci che sostengono ogni ipotesi di turismo del nord ovest. E anche trampolino di lancio irrinunciabile per chi le merci deve fare uscire dall'isola. Un affondo contro l'apparato burocratico statale e regionale sempre più anacronistico e dannoso che finisce per rendere vano qualsiasi piano di rilancio con scalo turritano che, invece di volare, rischia inesorabilmente di affondare. La giornata Il campanello di allarme è suonato con i dati dei primi quindici giorni di luglio: 48mila arrivi a fronte dei 50 mila del 2023 e dei 58 mila del 2019. Ma è solo la punta di un iceberg che si ingrossa ogni giorno che passa. Basta guardare il report della giornata di ieri che sconsolato fa il segretario regionale della Filt Cgil Arnaldo Boeddu: «La Moby è attraccata con un traghetti "giocattolo" ovvero la Orli, una piccolissima ex nave da crociera che, di fatto, non ha garage per caricare un minimo di semirimorchi. Nel contempo, sempre oggi, la Gnv è arrivata da Genova, ha scaricato passeggeri auto e semirimorchi ma è ripartita immediatamente senza caricare nessun passeggero e/o merci perché diretta in altri porti e non in quello di Genova. Ciò significa - attacca il leader sindacale - che Porto Torres ha perso la corsa per Genova. A questo, aggiungo che la Grimaldi che in questo periodo faceva dai due ai tre scali a Porto Torres sulla tratta Barcellona - Porto Torres - Civitavecchia da qualche tempo sta facendo un solo attracco a Porto Torres». Sindacati «Il tutto - affonda Boeddu - è dovuto ad una totale mancanza di continuità territoriale marittima perché qualche Solone ha pensato che il libero mercato da solo potesse essere lo strumento adeguato per trovare soluzione ai problemi legati alla mobilità delle persone ed al trasporto delle merci. Tutta questa situazione, qualora la politica non si mettesse a studiare una adeguata soluzione che soddisfi la richiesta di trasporto non solo nei tre porti maggiori ma anche in quelli denominati minori (Arbatax - Oristano - Portovesme per esempio) potrebbe crearsi una concentrazione di imbarchi e sbarchi in determinati porti lasciando un deserto negli altri e nel contempo costringendo persone ed imprese a non poter scegliere il luogo in cui sbarcare e fare impresa». Fiducia «Esattamente come l'aeroporto di Fertilia, il porto di Porto Torres è una infrastruttura fondamentale per il Nord Ovest Sardegna e per ogni ipotesi di sviluppo economico e sociale - dice il sindaco di Sassari Giuseppe Mascia -. I diversi aspetti che ne impediscono il rilancio e una operatività adeguata alle esigenze sempre crescenti dei cittadini e delle imprese del territorio,



oltreché dei numerosi turisti che ogni anno raggiungono l'isola proprio attraverso il nostro scalo marittimo, non possono che vederci impegnati a promuovere l'istituzione di una cabina di regia in grado di superare le diverse problematiche sollevate a chiara voce dal sindaco di Porto Torres, Massimo Mulas, e di immaginare nuove modalità per la gestione del porto, cogliendone pienamente le potenzialità e mettendolo davvero a disposizione di tutta l'area vasta. Dalla continuità territoriale all'internazionalizzazione delle nostre eccellenze produttive, dalla promozione di flussi turistici diversificati per stagione e per tipologia all'importazione di tutto quanto è necessario per il nostro tessuto economico e non solo, il porto deve assumere tutt'altra centralità anche nell'agenda politica, a tutti i livelli, e nel dibattito tra tutti gli attori istituzionali, economici, sociali e culturali di quella ampia porzione di Sardegna che ambisce a diventare a stretto giro di posta una città metropolitana a forte vocazione turistica, ambientale e rurale. Siamo comunque fiduciosi riguardo alle politiche attivate dall'attuale governo regionale e siamo ottimisti sul fatto che possano contribuire al rilancio di questa fondamentale struttura». Il peso «Porto e aeroporto hanno entrambi un peso determinante nell'economia e nella sopravvivenza stessa del territorio - spiega l'amministratore unico della Provincia Pietrino Fois - per entrambi sono stati messi in campo investimenti importanti, e per entrambi è arrivato il momento di disegnare una opportuna gestione che gli garantisca il giusto respiro internazionale. Il porto ha strutture che non hanno nulla da invidiare a porti internazionali di prima fascia, ha una posizione impagabile e, mentre altri hanno problemi a trovare un metro quadro di spazio per espandersi, ha centinaia di ettari di aree retroportuali che permettono di progettarne uno sviluppo eccezionale, con ricadute decisive sia sul turismo che sull'economia e l'occupazione. Il problema fondamentale è il governo dei processi, che deve essere snello, efficace, coordinato. E che deve vedere tra i protagonisti un territorio unito che parli con una sola voce». I marittimi Governance che è al primo posto tra le priorità anche per Giancarlo Acciari, rieletto alla guida degli agenti e raccomandatori marittimi della Sardegna) e quindi parte dell'organismo consultivo dell'Autorità del Sistema Portuale, e anche membro del cda nazionale di Assiterminal. «Paghiamo errori fatti 30 anni fa - attacca - quando l'attuale porto venne progettato. E che dobbiamo stare ben attenti a non commettere ancora. I lavori all'antemurale pensati nel 2013 e il cui contratto di appalto da 30 milioni è stato firmato 5 anni fa, sono stati assegnati ufficialmente qualche giorno fa dopo una assurda e lunghissima serie di prescrizioni. Ma di fatto sono ancora fermi perché sarà inevitabile aggiornare i costi, nel mentre lievitati. Realizziamo dunque un'opera già superata, quando invece è indispensabile sedersi a un tavolo e progettare insieme il porto dei prossimi 30 anni. «Un unico porto che metta a sistema le potenzialità enormi della zona commerciale e di quella industriale facendoli coesistere. A cui affiancare un lavoro di scala regionale sulla mobilità e le infrastrutture del traffico».

La Nuova Sardegna 24 07 24

Il vertice. Toni distensivi verso i manifestanti

Eolico, il prefetto: «Proteste lecite, ma siano civili e democratiche»

Oristano La protesta per la presenza e il trasporto delle pale eoliche al porto industriale di Oristano-Santa Giusta è stata al centro del nuovo vertice per l'ordine e la sicurezza pubblica. Si è tenuto ieri mattina sotto il coordinamento del prefetto Salvatore Angieri, il quale, ancora una volta, è tornato sul tema delle manifestazioni pubbliche da parte degli attivisti che vorrebbero fermare quella che ritengono una speculazione ai danni della Sardegna. Al termine dell'incontro a cui hanno partecipato i vertici delle forze dell'ordine, il massimo funzionario del governo ha rilasciato una dichiarazione sintetica: «Al porto industriale c'è una situazione complessa che richiede equilibrio da parte di tutti. Teniamo insieme la garanzia del rispetto delle regole e l'ascolto costante delle opinioni dei cittadini, purché espresse in forma civile, propria di un moderno stato democratico». Il vertice in prefettura arriva dopo una settimana alquanto agitata, con le forze dell'ordine che avevano dovuto scortare il convoglio delle pale eoliche dirette a Villacidro e che avevano poi identificato e denunciato una quindicina di persone per manifestazione non autorizzata. Lo stesso prefetto ha voluto ringraziare il questore, i comandanti dei carabinieri, della guardia di finanza e della capitaneria di porto, i sindaci di Oristano e Santa Giusta, l'amministratore della provincia, il responsabile territoriale dell'Anas, i presidenti dell'Autorità di sistema portuale e del Consorzio Industriale, «per la delicata e instancabile attività svolta, con sinergia, equilibrio e pacatezza a sostegno della legalità». Tra le righe si evince la necessità di garantire il giusto bilanciamento tra la necessità di portare avanti quei progetti che già sono stati autorizzati e quella di fare in modo che ciascuno abbia la libertà di esprimere il proprio dissenso, purché si resti nell'ambito consentito dalla legge e si evitino proteste fuori dai canoni democratici.

Sequestro al porto

Olbia, turisti in partenza fermati all'imbarco con 1 chilo e 300 grammi di conchiglie

Erano state prelevate dalle spiagge di Badesi, il sacco sequestrato è stato consegnato all'Agenzia delle dogane

Olbia Ennesimo sequestro di conchiglie rubate alle spiagge della Sardegna. Nel pomeriggio di oggi 23 luglio, nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una coppia di turisti della provincia di Vercelli, in partenza per Genova, con al seguito 1 chilo e 300 grammi di conchiglie prelevate dalle spiagge di Badesi. Il tutto era confezionato in un sacco di plastica posizionato all'interno del bagagliaio dell'auto. Quanto sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale di Olbia dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio.

Turisti di Vercelli fermati al porto con 1,3 chili di conchiglie rubate sulle spiagge di Badesi

Si stavano imbarcando al porto Isola Bianca, il tutto era nascosto in un sacco di plastica nel bagagliaio dell'auto

Continuano le ruberie nelle spiagge sarde. Nel pomeriggio odierno, nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una coppia di turisti della provincia di Vercelli, in partenza per Genova: avevano prelevato 1,3 kg di conchiglie dalle spiagge di Badesi, nel Nord Sardegna. Il tutto era confezionato in un sacco di plastica posizionato all'interno del bagagliaio dell'auto. Il materiale sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale di Olbia dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio. I turisti sono stati sanzionati.

la Repubblica

Ripartivano dalla Sardegna con un chilo di conchiglie, fermati all'imbarco del traghetti

Il souvenir proibito era in un sacco di plastica nel bagagliaio: multati due turisti piemontesi

Una coppia di turisti di Vercelli, che stava lasciando la Sardegna con 1,3 chili di conchiglie raccolte nella spiaggia di Badesi, è incappata nel pomeriggio nelle ispezioni della Security all'imbarco dal porto di Olbia Isola Bianca. Gli agenti dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna hanno fermato i due in partenza su un traghetti diretto a Genova. Il souvenir proibito era custodito in un sacco di plastica nel bagagliaio dell'auto. Il prelievo di sabbia, conchiglie e ciottoli dalle spiagge dell'isola è vietato e sanzionato da un minimo di 300 a un massimo di 3000 euro, grazie a una legge regionale del 2017, ma ogni anno la Sardegna continua a essere depredata. Il materiale sequestrato a Olbia è stato consegnato alla sezione operativa territoriale dell'Agenzia delle Dogane.

LA STAMPA

Coppia vercellese sorpresa con più di un chilo di conchiglie prelevato dalle spiagge della Sardegna

I due sono stati fermati e sanzionati al porto di Olbia. Continuano le ruberie nelle spiagge sarde e questa volta i responsabili sono vercellesi. Nel pomeriggio di oggi, martedì 23, nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una coppia di turisti residenti nella provincia di Vercelli, in partenza per Genova: avevano prelevato 1,3 chili di conchiglie dalle spiagge di Badesi, nel Nord della Sardegna. Il tutto era confezionato in un sacco di plastica posizionato all'interno del bagagliaio dell'auto. Il materiale sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale di Olbia dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio. I turisti sono stati sanzionati.



Ruberie sulle spiagge sarde: coppia di turisti scoperta con 1,3 kg di conchiglie al porto di Olbia

Le spiagge della Sardegna, famose per la loro bellezza e biodiversità, continuano ad essere teatro di episodi di furto di risorse naturali. Recentemente, durante le operazioni di controllo sui passeggeri in partenza dal porto di Olbia – Isola Bianca, le autorità hanno fermato una coppia di turisti provenienti dalla provincia di Vercelli. Questi ultimi avevano prelevato illegalmente un ingente numero di conchiglie dalle spiagge di Badesi, località del Nord Sardegna. Questa notizia solleva importanti interrogativi sulla tutela dell'ambiente naturale e sulla necessità di salvaguardare le bellezze locali. Le ispezioni di sicurezza presso i porti rappresentano una misura fondamentale per garantire la legalità e la salvaguardia delle risorse naturali. Ogni giorno, migliaia di turisti affluiscono in Sardegna, e la vigilanza delle autorità è cruciale per proteggere il patrimonio naturale dell'isola. Gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna sono costantemente attivi nel monitorare i bagagli e le merci in partenza, cercando di prevenire furti che possono danneggiare l'ambiente.



Sequestro di conchiglie al Porto di Olbia: coppia di turisti fermata con oltre un chilo di materiale prelevato dalle spiagge

I turisti, diretti a Genova, trasportavano illegalmente 1 chilo e 300 grammi di conchiglie raccolte dalle spiagge di Badesi.

Nel pomeriggio di oggi, durante le ispezioni ai passeggeri in partenza dal porto di Olbia – Isola Bianca, gli agenti della Security dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una coppia di turisti provenienti dalla provincia di Vercelli. I turisti, diretti a Genova, trasportavano illegalmente 1 chilo e 300 grammi di conchiglie raccolte dalle spiagge di Badesi. Il materiale sequestrato era confezionato in un sacco di plastica, nascosto all’interno del bagagliaio dell’auto della coppia. Le conchiglie sono state immediatamente confiscate dagli agenti e consegnate alla sezione operativa territoriale di Olbia dell’Agenzia delle Dogane per ulteriori attività d’ufficio. Questo episodio mette in evidenza l’importanza della tutela del patrimonio naturale della Sardegna. La raccolta di conchiglie, sabbia e altri elementi naturali dalle spiagge dell’isola è severamente vietata e punita dalla legge. Questi atti, apparentemente innocui, contribuiscono al degrado delle spiagge e possono avere un impatto significativo sull’ecosistema locale.



Più di un chilo di conchiglie rubate dalla spiaggia di Badesi: coppia di turisti fermati al porto di Olbia

OLBIA. Stavano per partire dalla Sardegna con 1 chilo e 300 grammi di conchiglie prelevate dalle spiagge di Badesi. È quanto hanno scoperto gli agenti della Security dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna quando nel pomeriggio di oggi hanno ispezionato i passeggeri in imbarco dal porto di Olbia-Isola bianca. Fermata una coppia di turisti della provincia di Vercelli, in partenza per Genova: le conchiglie erano confezionate in un sacco di plastica posizionato all'interno del bagagliaio dell'auto. Quanto sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale di Olbia dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio.

Olbia. Oltre un chilo di conchiglie nel bagagliaio. Fermata coppia di turisti

È accaduto nel pomeriggio al porto Isola Bianca

OLBIA. Viaggiava con un chilo e 300 grammi di conchiglie nel bagagliaio. Così una coppia di turisti di Vercelli, in partenza per Genova, è stata fermata nel pomeriggio al porto Isola Bianca dagli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Le conchiglie, prelevate dalle spiagge di Badesi, erano contenute in un sacco di plastica. Quanto sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale di Olbia dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio.

Spiagge sarde depredate, turisti Vercelli fermati con conchiglie

Bloccati dalla security mentre si imbarcavano al porto di Olbia

Continuano le ruberie nelle spiagge sarde. Nel pomeriggio odierno, nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato una coppia di turisti della provincia di Vercelli, in partenza per Genova: avevano prelevato 1,3 kg di conchiglie dalle spiagge di Badesi, nel Nord Sardegna. Il tutto era confezionato in un sacco di plastica posizionato all'interno del bagagliaio dell'auto. Il materiale sequestrato è stato consegnato alla sezione operativa territoriale di Olbia dell'Agenzia delle Dogane per le attività d'ufficio. I turisti sono stati sanzionati.

per i passeggeri che per le merci, in entrata e in uscita. Il facile collegamento con la statale rende più agevole scaricare anche merci dirette al sud dell'isola visto che, con tre ore di trasporto su gomma, si risparmiano sei ore di navigazione. A questo si aggiunge una struttura che, parlando per ciò che mi compete da un punto di vista nautico e operativo, è in grado, già adesso, di fornire una validissima accoglienza delle navi. È in grado di accogliere, nella parte commerciale, tre accosti contemporanei, cosa che di sovente avviene, con un bacino di evoluzione molto utile e sicuro. E diventeranno 4 non appena finirà l'adeguamento della banchina Alti Fondali, con la sicurezza che aumenterà ulteriormente con le opere previste nell'Antemurale». Polvere Una convivenza tra merci e passeggeri che rischia però di diventare uno dei punti deboli di uno scalo dove "polvere" e valigie sono troppo a stretto contatto. «Per noi la priorità è cercare di separare i passeggeri dalle merci - sottolinea Cannarile -. Nell'immediato, con l'Autorità di Sistema Portuale, stiamo intervenendo sulla viabilità, in modo che gli accessi alla banchina Asi 3, dove arrivano le merci, siano separati da quelli delle auto delle navi passeggeri. Il progetto a medio termine è però molto più ambizioso. Porto Torres ha infatti la fortuna di avere a disposizione due alvei. E di avere un porto industriale strutturato in maniera tale da "reggere" anche le attuali tipologie di navi sia come fondali che come tipologia dell'opera. Questo permette di lavorare per dividere in maniera netta, in un futuro prossimo, il traffico passeggeri da quello commerciale». Le secche Progetti che spesso si scontrano con la difficoltà di "portarli a terra", sia per la complessità delle opere ma anche per le secche dei processi autorizzativi, spesso macchinosi e lunghi. «La complessità c'è ed è innegabile - spiega Cannarile - soprattutto con opere di una certa importanza. Ed è sempre difficile collimare l'equilibrio economico all'equilibrio burocratico. Ma sicuramente vanno trovate, nelle opportune sedi, le soluzioni per raggiungerlo. Devo dire che gli attori in campo sono validi e ho trovato un'ottima sinergia. È un bel momento per parlare di fattive pianificazioni, e va sfruttato al meglio». Sinergia, e governance condivisa, che sono indispensabili per progettare il porto del futuro, rimettendo lo scalo al centro di un dibattito a volte troppo schiacciato sugli aeroporti. «Rispetto ad altri tipi di traffico - sottolinea Cannarile -. quello marittimo ha dei "moltiplicatori" incredibili. Quattro navi ormeggiate contemporaneamente vogliono dire 6 mila passeggeri, oltre 1500 mezzi. Immaginiamo se diventassero cinque o sei, e se magari ci fossero delle navi da crociera che sbarcano qualche migliaio di passeggeri per sei ore. Da una parte una complessità da gestire, dall'altra una enorme possibilità di creare intorno a questo una economia "di sbarco", dei servizi accessibili che avvicinino lo scalo alla città ma anche al territorio, tessendo in maniera sempre più stretta i rapporti con il turismo, le bellezze naturali e archeologiche, l'economia in senso lato». I giri Volano che potrebbe aumentare ancora di giri con l'utilizzo delle sconfiniate aree retroportuali. «Non mi avventuro in ambiti non di mia competenza - spiega Cannarile - ma è evidente che ci sono scali di rilevanza nazionale che hanno difficoltà a trovare un metro quadro, quando qui ci sono a disposizione centinaia di ettari. Oltre a passeggeri e merci Porto Torres ha le potenzialità per diventare uno scalo di prima grandezza anche per la diportistica e per la cantieristica, con tutto quello che ne consegue per un indotto che in questi ambiti lavora tutto l'anno». Porto Torres insomma ha tutte le carte in mano per diventare uno dei punti di riferimento nel Mediterraneo. «Di questo - chiude Cannarile - sono convinto. Soprattutto se si inizia a ragionare di questo scalo con ambizione e visione. Agendo a tutti i livelli con la certezza che il bene di Porto Torres ha ricadute su un territorio ben più vasto».

IL PROGETTO ITI

La pista al posto delle barche il cantiere Moro saluta il mare

Gli operai nei vecchi moli: avanza la ciclabile a Mogadiscio I lavori

Olbia Le ruspe hanno preso il posto delle barche. Nei vecchi moli del cantiere Moro adesso c'è un gran via vai di tecnici e operai: dopo anni di braccio di ferro, il Comune si è appropriato dell'area e ha cominciato a realizzare un nuovo tratto di pista ciclabile. Per la città si tratta di una svolta storica: il vecchio cantiere nautico, il più antico di Olbia, dice addio al golfo più interno. Non un fulmine a ciel sereno, comunque. Per anni in città si è discusso dell'opportunità di lasciare un cantiere di questo tipo in pieno centro, tra l'altro in un tratto di costa da tempo interessato da un importante progetto di riqualificazione. I Moro, dal canto loro, hanno provato a trovare un compromesso con il Comune. Non se ne è fatto nulla: la giunta è andata avanti per la sua strada e ha così chiesto alla Port authority di non rinnovare più la concessione ai vecchi maestri d'ascia. Obiettivo: lasciare spazio al progetto Iti e, in particolare, alla sua pista ciclabile. Arrivano le ruspe Nella zona di Mogadiscio un primo tratto di pista ciclabile era stato già costruito: parte dal ponte di ferro e si ferma proprio a ridosso del cantiere Moro. Adesso il muro della vecchia attività è stato abbattuto e gli operai hanno iniziato a tracciare il percorso della nuova pista nell'area per decenni utilizzata dal cantiere. Il tracciato sarà infine collegato a quelli già realizzati a Poltu Cuadu e nella zona dell'aeroporto. Il Comune, a cominciare dal sindaco Settimo Nizzi, non ha mai avuto dubbi sul fatto di voler eliminare dal mare il maxi cumulo di barche del cantiere. Un nuovo spazio per la città, dunque, ma sicuramente un duro colpo per i Moro. «A noi il progetto di riqualificazione piace - aveva spiegato alcuni mesi fa il maestro d'ascia Massimo Moro, figlio del patriarca delle barche Michele -. E non siamo contrari alla pista che passerà in mezzo al nostro cantiere. Avevamo anche preparato un progetto con l'idea di far coincidere la riqualificazione con il nostro antico mestiere. Le cose, però, alla fine sono andate diversamente. Non so cosa faremo. Il cantiere resterà, perché si trova in quella che è casa nostra, ma non potremo più utilizzare l'area sul mare». I Moro, dunque, erano consapevoli del fatto che la loro attività era ormai diventata incompatibile con il nuovo sviluppo della città. «Eravamo pronti a modificare ogni cosa - aveva il progetto Iti punta a riqualificare i quartieri di Poltu Cuadu e della Sacra Famiglia A Mogadiscio il Comune sta realizzando piste ciclabili, prati e aree fitness detto

Massimo Moro -. Avevamo chiesto di poter realizzare pochi e nuovi pontili, facendo passare la pista ciclabile dove deve passare e lasciando lo spazio a tutto ciò che intende realizzare il Comune». La Marina L'amministrazione ha dovuto fare i conti anche con la Marina della Sacra Famiglia, che conta quattro pontili e centinaia di soci. In questo caso la presenza della Marina non intralcia la ciclabile, ma il Comune aveva comunque chiesto alla Authority di non rinnovare più la concessione. Il sindaco aveva spiegato di voler liberare la linea di costa di Mogadiscio, per poi trovare un nuovo spazio per le imbarcazioni. La Marina, però, si è rivolta al Tar, che ha accolto il ricorso e fissato l'udienza a febbraio. Authority e Comune avrebbero da poco integrato le loro motivazioni. Niente da fare. Se ne parlerà tra sette mesi e i pontili, per ora, resteranno al loro posto. I lavori, però, potranno andare avanti.

La Nuova 26 07 24

Sosta vietata al porto Scatta l'ordinanza

Oristano Al porto di Oristano entra in vigore l'ordinanza disposta dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e dal capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Oristano: sarà vietata la sosta per tutte le categorie di veicoli e motoveicoli nell'area fra via Marongiu e la sede della Capitaneria di porto. I trasgressori saranno puniti, qualora il fatto non costituisca altro o più grave reato, ai sensi del Codice della strada e/o degli articoli 1164 e 1174 del Codice della navigazione. L'ordinanza, che fa seguito alle precedenti in materia di sicurezza, è stata emessa anche in seguito al fatto - si legge - si sia reso necessario «adottare misure che disciplinano il transito, la sosta degli autoveicoli, motoveicoli e mezzi in genere nell'area demaniale marittima antistante la Capitaneria di Porto garantendo in tal modo un sicuro flusso di tutti i mezzi in entrata e uscita dal porto di Oristano nel Comune di Santa Giusta».



Lavori pubblici. Comitato di Gestione, si al piano da 577 milioni

Porti sardi, crescono gli investimenti

Più investimenti in opere nel corso del 2024 e nuova pianificazione per l'utilizzo delle aree destinate alla nautica. Sono alcuni dei principali argomenti sottoposti all'approvazione del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024 - 2026: previsto, rispetto alla prima versione del documento di aprile, una rimodulazione, in incremento, di circa 60 milioni di euro per le infrastrutture. Il nuovo importo, pari a circa 145 milioni, prevede una redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro nel Porto canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. In tutto, nei prossimi anni, lo stanziamento complessivo per i porti salirà ad oltre 577 milioni di euro. «Occorre accelerare - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi Pnrr per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti».



Porti sardi, investimenti arrivano sino 557 milioni di euro

Da Cagliari a Olbia nuovi fondi per le infrastrutture Più investimenti in opere nel corso del 2024 e nuova pianificazione per l'utilizzo delle aree destinate alla nautica. Sono alcuni dei principali argomenti sottoposti, questa mattina, all'approvazione del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024 - 2026: previsto, rispetto alla prima versione del documento di aprile, una rimodulazione, in incremento, di circa 60 milioni di euro per le infrastrutture. Il nuovo importo, pari a circa 145 milioni, prevede una redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro nel Porto canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. In tutto, nei prossimi anni, lo stanziamento complessivo per i porti salirà ad oltre 577 milioni di euro. Somme destinate ad opere strategiche e consistenti come, appunto, il terminal Ro-Ro e l'infrastrutturazione delle aree retrostanti ai banchinamenti del terminal rinfuse; l'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), la pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e la manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri 7 milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettrificazione delle banchine dei porti. Da Cagliari a Olbia, passando per Arbatax, previsti nuovi spazi destinati alla nautica. "Occorre accelerare- spiega Massimo Deiana, presidente m dell'AdSP del Mare di Sardegna - su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi PNRR per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti. Così come, nel frattempo, occorre dare risposte concrete agli operatori con una pianificazione razionale, trasparente e ordinata degli spazi a terra e a mare per il diportismo nautico del sistema Sardegna".

AdSP del Mare di Sardegna: Nuova rimodulazione per gli investimenti infrastrutturali e per gli spazi destinati al diportismo nautico

Più investimenti per opere nel corso del 2024, budget complessivo pluriennale per le infrastrutture in crescita e nuova pianificazione per l'utilizzo delle aree destinate alla nautica. Sono alcuni dei principali argomenti sottoposti, questa mattina, all'approvazione del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Seduta nel corso della quale è stato approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024 - 2026 che prevede, appunto, per l'anno in corso e rispetto alla prima versione del documento del mese di aprile, una rimodulazione, in incremento, di circa 60 milioni di euro di somme a disposizione per l'infrastrutturazione. Il nuovo importo, pari a circa 145 milioni, prevede una cospicua redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro nel Porto canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. In tutto, nel pluriennio prossimo, lo stanziamento complessivo per i porti di sistema salirà ad oltre 577 milioni di euro. Somme destinate ad opere strategiche e consistenti come, appunto, il terminal Ro-Ro e l'infrastrutturazione delle aree retrostanti ai banchinamenti del terminal rinfuse; l'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), la pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e la manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri 7 milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettrificazione delle banchine dei porti di Sistema. In materia di pianificazione, nel corso della riunione odierna sono stati esaminati i punti relativi all'aggiornamento del vigente Piano attuativo delle zone frontemare comprese tra la Banchina Garau, il pennello di Bonaria e la passeggiata della Calata dei Trinitari di Cagliari; la riedizione - a seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - della delibera di adozione dell'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Olbia per l'area compresa tra il molo Bosazza e il lungomare di via Poltu Ezzu. Aree a terra e specchi acquei che saranno destinati a nautica da diporto e attività connesse al comparto. Sempre in tema di diporto, il Comitato di Gestione ha approvato la delibera, a ratifica dell'ordinanza presidenziale del 18 giugno scorso, per l'individuazione delle aree e degli specchi acquei destinati al comparto nautico diportistico nel Porto di Arbatax. Il nuovo provvedimento regola e riordina, nel dettaglio, gli spazi da destinare alla realizzazione e gestione, rispettivamente, di: strutture per la nautica da diporto per l'ormeggio di unità private; strutture per unità da diporto adibite allo svolgimento di attività sportive e ricreative senza fini di lucro; strutture per attività di locazione e noleggio. Punto a parte della delibera riguarda, infine, la ratifica della regolamentazione transitoria, e fino al mese di ottobre, dei criteri di distribuzione dei posti barca nel campo ormeggi individuato, straordinariamente per la sola stagione 2024, negli specchi acquei antistanti al Molo di Levante. Passaggio, questo, a salvaguardia delle attività stagionali legate al noleggio e al

charter, nelle more della procedura ad evidenza pubblica che individuerà il nuovo concessionario degli spazi del molo di Levante. "La riunione odierna del Comitato di Gestione introduce un secondo semestre di particolare impegno, in termini infrastrutturali ed economici per il nostro Ente - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Occorre accelerare su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi PNRR per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti. Così come, nel frattempo, occorre dare risposte concrete agli operatori con una pianificazione razionale, trasparente e ordinata degli spazi a terra e a mare per il diportismo nautico del sistema Sardegna".

L'AdSP della Sardegna accelera le spese per l'infrastrutturazione

Circa 60 milioni di euro di somme a disposizione in più nel 2024 Stamani il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato un aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024-2026 che prevede, per l'anno in corso e rispetto alla prima versione del documento del mese di aprile, un incremento di circa 60 milioni di euro di somme a disposizione per l'infrastrutturazione nel 2024 che salgono a circa 145 milioni, per un totale di 577 milioni di euro di investimenti nel triennio. L'ente portuale ha spiegato che la nuova cifra complessiva prevede una cospicua redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal ro-ro nel Porto Canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. L'AdSP ha specificato che i maggiori costi sono correlati all'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), alla pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e alla manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri sette milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettrificazione delle banchine dei porti. «La riunione odierna del Comitato di gestione - ha commentato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - introduce un secondo semestre di particolare impegno, in termini infrastrutturali ed economici per il nostro ente. Occorre accelerare su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi PNRR per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti».

Informare 26 07 24

L'AdSP della Sardegna accelera le spese per l'infrastrutturazione

Circa 60 milioni di euro di somme a disposizione in più nel 2024 Stamani il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato un aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024-2026 che prevede, per l'anno in corso e rispetto alla prima versione del documento del mese di aprile, un incremento di circa 60 milioni di euro di somme a disposizione per l'infrastrutturazione nel 2024 che salgono a circa 145 milioni, per un totale di 577 milioni di euro di investimenti nel triennio. L'ente portuale ha spiegato che la nuova cifra complessiva prevede una cospicua redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal ro-ro nel Porto Canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. L'AdSP ha specificato che i maggiori costi sono correlati all'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), alla pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e alla manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri sette milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettrificazione delle banchine dei porti. «La riunione odierna del Comitato di gestione - ha commentato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - introduce un secondo semestre di particolare impegno, in termini infrastrutturali ed economici per il nostro ente. Occorre accelerare su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi PNRR per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti».

Sardegna, Adsp rimodula il piano triennale 2024-2026

Il Comitato di Gestione aggiorna l'elenco delle opere pubbliche per 577 milioni di euro di investimenti. Più spazio al diportismo nautico. Più investimenti per opere nel corso del 2024, budget complessivo pluriennale per le infrastrutture in crescita e nuova pianificazione per l'utilizzo delle aree destinate alla nautica. Sono alcuni dei principali argomenti sottoposti stamattina all'approvazione del Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sardegna. Seduta nel corso della quale è stato approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024-2026 che prevede, appunto, per l'anno in corso e rispetto alla prima versione del documento del mese di aprile, una rimodulazione, in incremento, di circa 60 milioni di euro di somme a disposizione per l'infrastrutturazione. Il nuovo importo, pari a circa 145 milioni, prevede una cospicua redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal ro-ro nel Porto canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. In tutto, nel pluriennio prossimo, lo stanziamento complessivo per i porti di sistema salirà ad oltre 577 milioni di euro. Somme destinate ad opere strategiche e consistenti come, appunto, il terminal Ro-Ro e l'infrastrutturazione delle aree retrostanti ai banchinamenti del terminal rinfuse; l'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), la pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e la manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri 7 milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettificazione delle banchine dei porti di Sistema. In materia di pianificazione, nel corso della riunione odierna sono stati esaminati i punti relativi all'aggiornamento del vigente Piano attuativo delle zone frontemare comprese tra la Banchina Garau, il pennello di Bonaria e la passeggiata della Calata dei Trinitari di Cagliari; la riedizione - a seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - della delibera di adozione dell'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Olbia per l'area compresa tra il molo Bosazza e il lungomare di via Poltu Ezzu. Aree a terra e specchi acquei che saranno destinati a nautica da diporto e attività connesse al comparto. Sempre in tema di diporto, il Comitato di Gestione ha approvato la delibera, a ratifica dell'ordinanza presidenziale del 18 giugno scorso, per l'individuazione delle aree e degli specchi acquei destinati al comparto nautico diportistico nel Porto di Arbatax. Il nuovo provvedimento regola e riordina, nel dettaglio, gli spazi da destinare alla realizzazione e gestione, rispettivamente, di: strutture per la nautica da diporto per l'ormeggio di unità private; strutture per unità da diporto adibite allo svolgimento di attività sportive e ricreative senza fini di lucro; strutture per attività di locazione e noleggior. Punto a parte della delibera riguarda, infine, la ratifica della regolamentazione transitoria, e fino al mese di ottobre, dei criteri di distribuzione dei posti barca nel campo ormeggi individuato, straordinariamente per la sola stagione 2024, negli specchi acquei antistanti al Molo di Levante. Passaggio, questo, a

salvaguardia delle attività stagionali legate al noleggio e al charter, nelle more della procedura ad evidenza pubblica che individuerà il nuovo concessionario degli spazi del molo di Levante. «La riunione odierna del Comitato di Gestione introduce un secondo semestre di particolare impegno, in termini infrastrutturali ed economici per il nostro Ente - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Adsp Sardegna - Occorre accelerare su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi PNRR per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti. Così come, nel frattempo, occorre dare risposte concrete agli operatori con una pianificazione razionale, trasparente e ordinata degli spazi a terra e a mare per il diportismo nautico del sistema Sardegna».

AdSP di Sardegna, 577 mln di euro di investimenti

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna ha approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024 - 2026 che prevede, per l'anno in corso e rispetto alla prima versione del documento del mese di aprile, una rimodulazione, in incremento, di circa 60 milioni di euro di somme a disposizione per l'infrastrutturazione. In tutto, nel pluriennio prossimo, lo stanziamento complessivo per i porti di sistema salirà ad oltre 577 milioni di euro. Somme destinate ad opere strategiche e consistenti come, appunto, il terminal Ro-Ro e l'infrastrutturazione delle aree retrostanti ai banchinamenti del terminal rinfuse; l'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), la pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e la manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri 7 milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettrificazione delle banchine dei porti di Sistema.

Sea reporter 26 07 24

Nuova rimodulazione per gli interventi infrastrutturali e per spazi destinati al diportismo nautico

Lug 25, 2024 Più investimenti per opere nel corso del 2024, budget complessivo pluriennale per le infrastrutture in crescita e nuova pianificazione per l'utilizzo delle aree destinate alla nautica. Sono alcuni dei principali argomenti sottoposti, questa mattina, all'approvazione del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Seduta nel corso della quale è stato approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024 - 2026 che prevede, appunto, per l'anno in corso e rispetto alla prima versione del documento del mese di aprile, una rimodulazione, in incremento, di circa 60 milioni di euro di somme a disposizione per l'infrastrutturazione. Il nuovo importo, pari a circa 145 milioni, prevede una cospicua redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro nel Porto canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. In tutto, nel pluriennio prossimo, lo stanziamento complessivo per i porti di sistema salirà ad oltre 577 milioni di euro. Somme destinate ad opere strategiche e consistenti come, appunto, il terminal Ro-Ro e l'infrastrutturazione delle aree retrostanti ai banchinamenti del terminal rinfuse; l'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), la pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e la manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri 7 milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettrificazione delle banchine dei porti di Sistema. In materia di pianificazione, nel corso della riunione odierna sono stati esaminati i punti relativi all'aggiornamento del vigente Piano attuativo delle zone frontemare comprese tra la Banchina Garau, il pennello di Bonaria e la passeggiata della Calata dei Trinitari di Cagliari; la riedizione - a seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - della delibera di adozione dell'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Olbia per l'area compresa tra il molo Bosazza e il lungomare di via Poltu Ezzu. Aree a terra e specchi acquei che saranno destinati a nautica da diporto e attività connesse al comparto. Sempre in tema di diporto, il Comitato di Gestione ha approvato la delibera, a ratifica dell'ordinanza presidenziale del 18 giugno scorso, per l'individuazione delle aree e degli specchi acquei destinati al comparto nautico diportistico nel Porto di Arbatax. Il nuovo provvedimento regola e riordina, nel dettaglio, gli spazi da destinare alla realizzazione e gestione, rispettivamente, di: strutture per la nautica da diporto per l'ormeggio di unità private; strutture per unità da diporto adibite allo svolgimento di attività sportive e ricreative senza fini di lucro; strutture per attività di locazione e noleggio. Punto a parte della delibera riguarda, infine, la ratifica della regolamentazione transitoria, e fino al mese di ottobre, dei criteri di distribuzione dei posti barca nel campo ormeggi individuato, straordinariamente per la sola stagione 2024, negli specchi acquei antistanti al Molo di Levante. Passaggio, questo, a salvaguardia delle attività stagionali legate al noleggio e al

charter, nelle more della procedura ad evidenza pubblica che individuerà il nuovo concessionario degli spazi del molo di Levante. "La riunione odierna del Comitato di Gestione introduce un secondo semestre di particolare impegno, in termini infrastrutturali ed economici per il nostro Ente - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Occorre accelerare su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi PNRR per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti. Così come, nel frattempo, occorre dare risposte concrete agli operatori con una pianificazione razionale, trasparente e ordinata degli spazi a terra e a mare per il diportismo nautico del sistema Sardegna".

La Nuova Sardegna 27 07 24

ALL'ISOLA BIANCA AUMENTANO I COSTI: PER L'ESCAVO ORA SERVONO 94 MILIONI

LA BUROCRAZIA RALLENTA IL PROGETTO DELL'AUTORITÀ PORTUALE E FA LIEVITARE LA SPESA

i Giandomenico MeleOlbia La burocrazia continua a far esplodere i costi per i lavori di escavo del porto Isola Bianca. I tempi biblici delle opere pubbliche, con la procedura di Valutazione di impatto ambientale ferma al palo e l'operazione di dragaggio nel golfo di Olbia bloccata da osservazioni e questioni tecniche, hanno già fatto lievitare i costi di oltre 20 milioni di euro in pochi mesi. L'Autorità portuale ha comunicato di aver dovuto rivedere il piano di investimenti per portare i fondali dell'Isola Bianca e del porto Cocciani a - 10 metri e i fondali della canaletta a - 11 metri, il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro. Solo pochi mesi fa le previsioni di spesa erano state riviste al rialzo sulla cifra di quasi 74 milioni, oltre 20 milioni di extra budget rispetto all'ottobre del 2023. Un progetto andato a gara nel 2020 che ancora vede piombare sull'Autorità portuale richieste di integrazione e chiarimenti da parte dei ministeri competenti, in primis quello dell'Ambiente, oltre le recenti osservazioni dell'assessorato regionale all'Agricoltura sulle attività di mitilicoltura nel golfo. Dopo aver ottenuto il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto di dragaggio del porto è approdato alla procedura di Valutazione di impatto ambientale. Un passo avanti per un'opera infrastrutturale storica, che dovrebbe consentire l'ingresso nelle banchine del porto di Olbia delle mega crociere di nuova generazione. Ricevuta la documentazione dall'Authority infatti, il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica aveva avviato la procedura di Valutazione di impatto ambientale, aprendo il periodo per le osservazioni. Il progetto prevede di arrivare a fondali di 11 metri nella canaletta di accesso, che collega l'imboccatura del golfo di Olbia con Isola Bianca e porto Cocciani, e di 10 metri nelle altre aree. La delicatezza dell'operazione è determinata dai volumi di dragaggio previsti, con 700 mila metri cubi di materiale di risulta: l'Autorità portuale ha ritenuto di farsi affiancare dall'Ispra nella redazione del progetto, dal quale è emersa la necessità di supportare le attività di dragaggio con la predisposizione di idonee vasche di colmata dove conferire il materiale che risultasse non idoneo, a seguito delle attività di caratterizzazione, ad essere conferito a mare. Un nuovo stop era arrivato pochi giorni fa anche dalla Direzione generale pesca e acquacoltura dell'assessorato regionale all'Agricoltura, che ha presentato nuove osservazioni all'interno della procedura di Via sui punti di rilevamento proposti, per monitorare il livello di intorpidimento delle acque, legate

LA NUOVA SARDEGNA Olbia 27 luglio 2024 19

All'Isola Bianca aumentano i costi: per l'escavo ora servono 94 milioni

La burocrazia rallenta il progetto dell'Autorità portuale e fa lievitare la spesa

Olbia La burocrazia continua a far esplodere i costi per i lavori di escavo del porto Isola Bianca. I tempi biblici delle opere pubbliche, con la procedura di Valutazione di impatto ambientale ferma al palo e l'operazione di dragaggio nel golfo di Olbia bloccata da osservazioni e questioni tecniche, hanno già fatto lievitare i costi di oltre 20 milioni di euro in pochi mesi. L'Autorità portuale ha comunicato di aver dovuto rivedere il piano di investimenti per portare i fondali dell'Isola Bianca e del porto Cocciani a - 10 metri e i fondali della canaletta a - 11 metri, il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro. Solo pochi mesi fa le previsioni di spesa erano state riviste al rialzo sulla cifra di quasi 74 milioni, oltre 20 milioni di extra budget rispetto all'ottobre del 2023. Un progetto andato a gara nel 2020 che ancora vede piombare sull'Autorità portuale richieste di integrazione e chiarimenti da parte dei ministeri competenti, in primis quello dell'Ambiente, oltre le recenti osservazioni dell'assessorato regionale all'Agricoltura sulle attività di mitilicoltura nel golfo. Dopo aver ottenuto il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto di dragaggio del porto è approdato alla procedura di Valutazione di impatto ambientale. Un passo avanti per un'opera infrastrutturale storica, che dovrebbe consentire l'ingresso nelle banchine del porto di Olbia delle mega crociere di nuova generazione. Ricevuta la documentazione dall'Authority infatti, il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica aveva avviato la procedura di Valutazione di impatto ambientale, aprendo il periodo per le osservazioni. Il progetto prevede di arrivare a fondali di 11 metri nella canaletta di accesso, che collega l'imboccatura del golfo di Olbia con Isola Bianca e porto Cocciani, e di 10 metri nelle altre aree. La delicatezza dell'operazione è determinata dai volumi di dragaggio previsti, con 700 mila metri cubi di materiale di risulta: l'Autorità portuale ha ritenuto di farsi affiancare dall'Ispra nella redazione del progetto, dal quale è emersa la necessità di supportare le attività di dragaggio con la predisposizione di idonee vasche di colmata dove conferire il materiale che risultasse non idoneo, a seguito delle attività di caratterizzazione, ad essere conferito a mare. Un nuovo stop era arrivato pochi giorni fa anche dalla Direzione generale pesca e acquacoltura dell'assessorato regionale all'Agricoltura, che ha presentato nuove osservazioni all'interno della procedura di Via sui punti di rilevamento proposti, per monitorare il livello di intorpidimento delle acque, legate

Berchiddeddu acqua con il contagocce
Nuovo guasto nell'impianto di Oddastri, i tecnici di Abbona sono al lavoro

Disastrosazione
Uffici comunali chiusi via Dante e l'Enfiteusi

Rapina una 90enne di Cagliari
28enne fermato al porto di Olbia

Carenza di personale in aeroporto
l'Ugl: «Noi in stato di agitazione»

alle operazioni di escavo del porto, che non sarebbero sufficienti come numero e idonei come posizione, dovendosi mettere lungo le linee di confine degli specchi d'acqua oggetto di concessione demaniale. L'osservazione della Regione chiede anche la possibile sospensione dei lavori durante i mesi di luglio, agosto e settembre, dal momento che in tale periodo "le condizioni climatiche sono già critiche per l'allevamento di mitili - si legge nelle osservazioni - a causa delle alte temperature dell'acqua marina all'interno del golfo". In questo caso, l'intorbidamento dell'acqua dovuta ai lavori costituirebbe un ulteriore fattore di aggravamento del rischio di moria per i molluschi.

Unione Sarda 27 07 24

Sviluppo. Dall'Autorità portuale 7 milioni: nell'ex caserma previsti anche gli spazi per i crocieristi

Il porto vira sull'agroalimentare

Lo scalo marittimo diventerà un polo per la logistica con diversi servizi

Più investimenti per opere nel programma triennale 2024-2026 dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna e più euro per Oristano: da 3 a 7,2 milioni. Questa la "fetta" assegnata alla terra di Eleonora dei 577 milioni distribuiti dal Comitato di gestione tra tutti i porti della Sardegna e validati nel Documento di economia e finanza: soldi sicuri a valere sul Pnrr. Cresce il finanziamento e aumentano le opportunità. Il progetto L'ex caserma dei Vigili del fuoco, a ridosso della sede del Consorzio industriale e abbandonata da anni, con i 7,2 milioni sarà rimessa a nuovo pronta ad ospitare gli uffici dell'Autorità portuale, i locali di prima accoglienza per i crocieristi e (questa la novità) il Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare.

Oristano, capitale dell'agroalimentare sarda, diventa il centro anche per la logistica del settore. Le navi provenienti da Paesi comunitari ed extra cariche di derrate alimentari faranno scalo nel porto industriale Oristano-Santa Giusta per ottenere, dopo i dovuti controlli, il visto allo scarico e il via libera verso altri scali non solo sardi. Per Marcello Siddu, direttore del Consorzio oristanese un risultato importante. «Oltre agli uffici propri dell'Autorità, a una stazione marittima funzionale, il Centro per servizi per la logistica agroalimentare arricchisce lo scalo e il settore specifico – osserva -Va aggiunto l'importante recupero di un edificio chiuso da più di dieci anni». Il progetto riveste dunque una valenza generale «rafforza la presenza di Oristano all'interno dei porti sardi – aggiunge – Alla parte commerciale in crescita, si innesta anche quella crocieristica sempre auspicata che solo di recente ha ricevuto un impulso grazie all'Autorità portuale». I passaggi Il 20 giugno scorso Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale ha firmato il decreto di approvazione della progettazione preliminare e definitiva dei lavori di ristrutturazione, efficientamento energetico e adeguamento normativo dell'edificio ex caserma del Vigili del fuoco predisposto dallo studio di architettura Ortu, Pillola e Associati. Con lo stesso atto il presidente Deiana ha disposto la gara d'appalto per l'esecuzione dei lavori. Si procede veloci, le prossime tappe: aggiudicazione della gara e infine l'apertura del cantiere. Il tutto supportato dall'approvazione della proposta del Centro presentata dall'AdSP da parte del ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e il finanziamento dell'Unione europea su fondi Pnrr per l'intero importo richiesto pari a 7 milioni 627mila euro. «Occorre accelerare su opere strategiche per le nuove sfide del



commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi Pnrr per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti – conclude Massimo Deiana – Così come occorre dare risposte concrete agli operatori con una pianificazione trasparente e ordinata degli spazi a terra e a mare per il diportismo nautico del sistema Sardegna». Antonio Masala

BRACCIO DI FERRO SUI SERVIZI PORTUALI. L'ULTIMA PAROLA AL CONSIGLIO DI STATO

LA SUN LINES: «I PULLMAN DELLA SCIA NON HANNO LE CARATTERISTICHE RICHIESTE»

Olbia Finisce davanti al Consiglio di Stato il braccio di ferro sull'appalto del servizio di bus navetta per il trasporto dei passeggeri, da e verso gli imbarchi, all'interno dell'area dei porti di Olbia e di Golfo Aranci. La società di autotrasporti olbiese Sun Lines, infatti, ha impugnato la sentenza del Tar che il 14 giugno scorso rigettava il ricorso contro l'aggiudicazione del servizio al Consorzio italiano autoservizi Scia di Sassari. Il trasportatore olbiese accusa la Scia di non avere i requisiti richiesti nel bando di gara dell'Autorità portuale. In pratica, gli automezzi impiegati dall'azienda sassarese non avrebbero le caratteristiche previste nell'offerta al momento della gara (7 veicoli del tipo euro 6). Cioè non sarebbero sette, e neppure del tipo euro 6. L'ultima parola adesso al Consiglio di Stato, al quale la Sun Lines ha presentato ricorso assistita dagli avvocati Benedetto e Francesco Ballero. È una lunga battaglia giudiziaria quella condotta dalla Sun Lines contro l'affidamento in appalto dei servizi portuali all'Isola Bianca. In pratica, da quando l'Autorità portuale ha azzerato gli affidamenti precedenti e ha messo a bando tutte le concessioni, i gestori storici come la Sinergest oppure appunto la Sun Lines per quanto riguarda i trasporti sono progressivamente usciti di scena. Sun Lines però ha contestato sin dal principio l'affidamento del servizio alla Scia sostenendo con ampia documentazione che il parco mezzi della società aggiudicataria non fosse corrispondente all'offerta su cui l'Authority ha aggiudicato il servizio. Una beffa, insomma: i pullman dovevano essere sette e invece sarebbero meno, dovevano essere della classe euro 6 invece sarebbero euro 5 con minori posti e senza la pedana prevista per i disabili. Sempre secondo il ricorso della Sun Lines, dopo un primo esposto la Scia avrebbe "inserito nel suo parco mezzi alcuni veicoli della Società pontina trasporti, in servizio di linea a Roma". In altre parole, per la Sun Lines i conti non tornano, anche alla luce del fatto che la stessa Autorità portuale ha già richiamato la società al rispetto delle prescrizioni.(m.b.)

LA NUOVA *«Gloria»* **Sardegna**
OLBIA

Braccio di ferro sui servizi portuali l'ultima parola al Consiglio di Stato

La Sun Lines: «I pullman della Scia non hanno le caratteristiche richieste»

La diretta radio
Estate e turismo in scoppio
La tavola rotonda

L'esplosivo costato
Il Tar aveva respinto un ricorso di Sun Lines



Quasi mezzo milione per il museo altri soldi per l'impianto di via Nervi
Consiglio Approvate le variazioni al bilancio. Fondi anche per il strade



Per le inchieste di Sigrifido Ramucci
500 persone in piazza allo Scalo

Buddino Grande festa di compleanno in casa della sorella Caterina -Invecchiare è un'arte

Larentu Mura, le memorie di un centenarino felice

Arborea C'è un'isola di...
Arborea C'è un'isola di...
Arborea C'è un'isola di...

Arborea C'è un'isola di...
Arborea C'è un'isola di...
Arborea C'è un'isola di...

Arborea C'è un'isola di...
Arborea C'è un'isola di...
Arborea C'è un'isola di...

IL SINDACO MULAS DOPO IL FACCIA A FACCIA CON ALESSANDRA TODDE

«PORTO, INDUSTRIA, ENERGIA E TRASPORTI: IL RILANCIO PARTE DA QUI»

Giovanni BuaSassari Un'ora e tre quarti di faccia a faccia, senza slogan e promesse, con un discorso che partendo dai problemi e dalle potenzialità di Porto Torres, del suo scalo portuale, dell'area industriale, del parco dell'Asinara, si è allargato, come dovere, a tutto il nord ovest, e alle ricadute decisive che un reale rilancio del capo di sopra avrebbe su tutta l'economia dell'isola. Il faccia a faccia Ha ancora l'adrenalina che scorre a fiumi il sindaco di Porto Torres Massimo Mulas, che ieri ha portato sul tavolo della governatrice Alessandra Todde il grido di un intero territorio che chiede di tornare al centro delle strategie di sviluppo della Regione. L'achitto era la situazione del porto, con il sindaco Mulas che nei giorni scorsi ha innescato con un suo intervento un importante dibattito che si è sviluppato sulle pagine della Nuova Sardegna, coinvolgendo sindaci e amministratori, sindacati, operatori e anche il comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Cannarile. Il porto Le richieste, condivise da tutti, erano relative a una reale continuità marittima che non sia lasciata, soprattutto nei mesi estivi, in mano al mercato ma che preveda precisi oneri di servizio pubblico. Ai dovuti investimenti rispetto ai dragaggi, ai servizi portuali come sale d'attesa, bar, servizi igienici, biglietterie, uffici informazioni, e a banchine adeguate. Alla necessità di una governance precisa, che questi investimenti faccia correre, senza arrivare all'assurdo dei 60 milioni di contratti già appaltati per lo scalo di Porto Torres, che dopo 10 anni non sono ancora arrivati a terra. Ma soprattutto a una unione del territorio a livello di area vasta prima e di Regione poi, che riporti il "problema porto" in cima all'agenda delle priorità del territorio. La governatrice «La governatrice - racconta il sindaco - ha voluto ascoltare con grande attenzione le istanze del territorio. Interloquendo sulle singole questioni e allargando di volta in volta il quadro dei problemi. Il nostro, più che un incontro politico, è stato un vero e proprio tavolo tecnico, anche perché Alessandra Todde ha una conoscenza molto approfondita di molte delle problematiche del nostro territorio. E, nonostante abbia dedicato molto tempo all'ascolto, appare chiaro il fatto che molti dei dossier che si intrecciano proprio da Porto Torres, siano già in fase avanzata di studio da parte della Regione». Cenerentola Scalo portuale dunque, con tutto quello che ne consegue anche rispetto a una rimodulazione degli investimenti del "sistema" che continua a considerare



Porto Torres la cenerentola degli scali dell'isola. Ma, collegati strettamente, la progettualità legata alle sconfinatae aree retroportuali, il rilancio della zona industriale e la vigilanza sulle bonifiche, la partita energia. «E poi - continua il sindaco di Porto Torres - tutta la partita legata alle infrastrutture stradali e ferroviarie e ai collegamenti per le persone e le merci. E ultima, e non certo per importanza, la partita legata alla difesa e alla valorizzazione dell'ambiente e al rilancio del gioiello Asinara». Portavoce «Il "problema" Porto Torres - chiude Mulas - è per sua natura problema, e potenzialità, di tutto il nord ovest. E per me è stato facile farmi portavoce della vertenza che da tempo portiamo avanti uniti come amministratori, parti datoriali e sindacali. Il patto per lo sviluppo di Nule, che la Todde conosce benissimo, ha già dentro tante soluzioni, e una fotografia ben precisa di quello che serve al territorio. Il rilancio dello scalo, che movimentata 1 milione e 200mila passeggeri l'anno e potrebbe diventare naturale approdo delle navi da crociera, hub di primo livello per la cantieristica e il diporto e porta naturale di accesso e partenza delle merci verso il nord del mondo, è solo un tassello, fondamentale, di un puzzle più complesso che tiene dentro aeroporto, strade, turismo, lavoro, industria, energia». L'impegno «L'impegno di Alessandra Todde - continua il primo cittadino di Porto Torres Massimo Mulas - è stato di entrare nel merito dei singoli dossier in maniera approfondita e soprattutto di costruire un percorso di insieme per tutto il territorio che queste singole vertenze metta insieme. Per quanto mi riguarda è stato un incontro importante e anche decisamente inusuale rispetto a tanti tavoli a cui ho partecipato, con tante parole ma poco ascolto. Sono convinto che con le rinnovate amministrazioni di Sassari e Alghero si possa lavorare insieme per portare avanti vertenze di tutti, e che ci sia finalmente una Regione disposta ad ascoltarci e in grado di comprendere che il rilancio della Sardegna passa inevitabilmente anche da noi».

Navette del porto: il caso in Procura

Finisce in Procura il caso dei requisiti dei mezzi del servizio bus (gratuito) destinato ai passeggeri dei traghetti dell'Isola Bianca. I pm di Tempio si stanno occupando di un esposto sulle caratteristiche dei pullman utilizzati dal Scia Consorzio Italiano Autoservizi Srl di Sassari, vincitore della gara per l'appalto (da oltre tre milioni di euro) bandito dalla Autorità portuale regionale. Le indagini sono partite dopo una serie di segnalazioni e con l'acquisizione degli atti di una controversia amministrativa tra il Consorzio Italiano Autoservizi e la ditta gallurese Sun Lines srl. La Sun Lines è l'azienda arrivata seconda, dopo Scia, nella graduatoria di aggiudicazione. La società gallurese (dell'imprenditore Luca Cassitta) si considera danneggiata dalla vicenda e chiama in causa l'Autorità portuale regionale alla quale ha chiesto di attivarsi con controlli e diffide. Secondo Sun Lines, che ha inviato un corposo dossier fotografico alla Procura e alla Autorità portuale, i bus usati a Olbia nella Stazione Marittima non hanno le caratteristiche indicate nell'offerta del Scia Consorzio Italiano Autoservizi, ossia quella che ha consentito all'azienda sassarese di aggiudicarsi l'appalto. In particolare si parla di bus Euro 5 invece che Euro 6, privi della pedana per disabili e senza la capienza indicata come requisito minimo (30 posti in piedi e altrettanti seduti). Deve essere puntualizzato che il Consorzio ha vinto la causa amministrativa (primo grado) e la Sun Lines (rappresentato dall'avvocato Francesco Ballero) ha ricorso in appello. Lo stesso Consorzio ha garantito che sarà data esecuzione ai contenuti dell'appalto entro settembre. L'Autorità portuale ha chiesto di adempiere al Consorzio. Le indagini, in ogni caso, sono in corso. Andrea Busia



Arbatax arrivano le nuove regole per i posti della nautica da diporto

Il comitato di gestione ha approvato una delibera per regolamentare gli spazi

Lamberto Cugudda Arbatax La scorsa settimana si è riunito il comitato di gestione dell'autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Fra gli argomenti trattati e sottoposti ad approvazione anche una nuova rimodulazione per gli investimenti infrastrutturali e per gli spazi destinati al diportismo nautico. Il comitato di gestione, è stato spiegato nella giornata di giovedì 25 «aggiorna l'elenco delle opere pubbliche per 577 milioni di euro di investimenti». Per quanto attiene l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, si parla anche di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo marittimo di Arbatax. Sempre in tema di diporto, il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, presieduta da Massimo Deiana, ha approvato la delibera, a ratifica dell'ordinanza presidenziale di circa un mese e mezzo fa (per la precisione dello scorso 18 giugno) per l'individuazione delle aree e degli specchi acquei destinati al comparto nautico diportistico nel porto ogliastrino di Arbatax. «Il nuovo provvedimento - viene fatto rilevare dalla stessa Adsp del mare di Sardegna - regola e riordina, nel dettaglio, gli spazi da destinare alla realizzazione e gestione, rispettivamente, di strutture per la nautica da diporto per l'ormeggio di unità private; strutture per unità da diporto adibite allo svolgimento di attività sportive e ricreative senza fini di lucro; strutture per attività di locazione e noleggio». Mentre invece, viene sottolineato, un punto a parte della delibera riguarda, infine la ratifica della regolamentazione transitoria, e fino al prossimo mese di ottobre «dei criteri di distribuzione dei posti barca nel campo ormeggi individuato, straordinariamente per la sola stagione 2024, negli specchi acquei antistanti al molo di levante». Passaggio, questo, come è stato posto in evidenza nel corso del comitato di gestione della scorsa settimana «a salvaguardia delle attività stagionali legate al noleggio e al charter, nelle more della procedura ad evidenza pubblica che individuerà il nuovo concessionario degli spazi del molo di levante» sempre nello scalo marittimo arbataxino.



Porto canale. Il 51enne di Villamassargia e residente a Dolianova è rimasto incastrato su un cavalletto

Grave un operaio travolto da un tubo

Incidente sulla banchina, l'uomo è ora ricoverato nella rianimazione del Brotzu

È rimasto schiacciato tra un grosso tubo metallico e il cavalletto sul quale una gru lo stava posando, al Porto canale. Sono gravi le condizioni di un operaio ferito ieri in un incidente sul lavoro le cui conseguenze sarebbero potute essere ancora più gravi. Carlo Cani, 51 anni, di Villamassargia ma residente a Dolianova, è ora ricoverato in ospedale con prognosi riservata: malgrado le sue condizioni molto serie, i medici ritengono di potergli salvare la vita. Grave ma stazionario Anche le pattuglie della Squadra volante della Questura, assieme alle ambulanze del servizio 118, sono intervenute nella tarda mattinata di ieri sulle banchine del Porto canale cittadino, dove l'operaio è rimasto ferito mentre lavorava. Cani ha riportato traumi importanti al torace e al bacino, le sue condizioni sono apparse subito molto serie, al punto che è intervenuto l'elisoccorso. Dopo che i medici del 118 sono riusciti a stabilizzarlo, Cani è stato caricato sull'elicottero che in pochissimi minuti ha raggiunto l'eliporto

dell'ospedale Brotzu. Dopo una sosta al pronto soccorso, l'operaio è stato trasferito nel reparto di Rianimazione. Per evitargli inutili sofferenze e in attesa di un primo miglioramento, i medici dell'ospedale hanno deciso di sottoporlo a sedazione. Le sue condizioni saranno rivalutate stamattina e poi nei prossimi giorni, per verificare se le terapie stanno apportando miglioramenti alle sue condizioni di salute. La famiglia di Cani, che vive a Dolianova, è stata subito informata di quanto era accaduto al Porto canale. Il carico sospeso L'incidente sul lavoro è avvenuto intorno alle 13.30 di ieri, in una mattinata estremamente afosa così come quelle precedenti. I poliziotti della Squadra volante della Questura, coordinati dal dirigente Massimo Imbimbo, devono ancora ricostruire nei dettagli che cosa sia accaduto. Dai primi accertamenti, che ancora non si possono considerare definitivi, pare che Carlo Cani stesse lavorando con altri colleghi per la ditta Nuova Icom, che produce parti meccaniche (soprattutto, tubi) destinate particolarmente alla Norvegia. A quanto sembra, un mezzo meccanico stava spostando da una zona a un'altra di un piazzale materiale molto pesante, tra cui grossi tubi metallici. I soccorsi Per ragioni che ancora non sono state chiarite, pare che l'operaio sia rimasto schiacciato tra uno dei tubi che il mezzo stava trasferendo e il cavalletto sul quale il gruista lo doveva adagiare. I colleghi di Cani si sono accorti immediatamente che l'uomo era stato travolto dal tubo e si sono prodigati per liberarlo di quel peso e poi adagiarlo per terra. Nel frattempo, qualcuno ha dato l'allarme al numero unico per le emergenze uno-uno-due, che ha allertato la centrale del 118 e il centro operativo della Questura. Ora l'operaio è sotto stretta osservazione da parte dei medici. Luigi Almiento

«Gravissimi problemi di sicurezza»

«Con rabbia e preoccupazione apprendiamo di un nuovo, gravissimo incidente al Porto canale. Non si può continuare così, la sicurezza dei lavoratori sia messa al primo posto, anche a discapito del profitto». Lo dicono la segretaria generale e il segretario regionale di Fit-Cisl, Claudia Camedda e Michele Palenzona. «Al Porto canale in gennaio è morto un operaio, Raffaele Massa, schiacciato tra due rimorchi. Due incidenti così gravi sono la spia di un serio problema di sicurezza da affrontare con le aziende, i lavoratori e i sindacati. Per il segretario regionale della Filt-Cgil, Arnaldo Boeddu, «occorrono misure speciali per quella che oramai è una vera e propria emergenza. Occorre istituire un tavolo permanente nelle Prefetture e con la partecipazione attiva delle parti sociali, per individuare le



giuste soluzioni. Serviranno anche risorse economiche adeguate a carico delle imprese per supportare questi interventi».

Unione Sarda 31 07 24

Mulas a Todde: «Un Protocollo per rilanciare lo scalo»

L'Antemurale, l'opera strategica del porto che rischia di restare al palo, le criticità dello scalo marittimo, il polo industriale, il mancato decollo della Chimica verde, fino al Parco nazionale dell'Asinara, ai trasporti e alla logistica. Temi che il sindaco Massimo Mulas ha messo sul tavolo della presidente della Regione, Alessandra Todde, con l'obiettivo di firmare un Protocollo d'intesa tra i due enti, l'Autorità di sistema portuale e tutti i soggetti della vertenza nord ovest, coinvolgendo il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per rimuovere gli ostacoli che impediscono il rilancio dello scalo. «Nelle circa due ore di incontro politico con la governatrice siamo entrati nel merito delle azioni da intraprendere, – ha detto Mulas – per avviare più celermente gli incontri con il Mit, e portare a regime il secondo porto dell'Isola, che presenta criticità quali l'Antemurale, opera che rischia di non partire, la rimozione dello scoglio del bacino storico che preclude il pieno utilizzo della banchina Alti Fondali e la risega dell'attracco sul molo di Ponente che impedisce l'utilizzo di un terzo approdo». Mani legate su tre quarti di territorio di competenza di altri enti, come il Parco Asinara che a breve vedrà la convocazione della Comunità del Parco. «Gli immobili appartengono per la maggior parte alla Regione, riqualificarli significa dare impulso allo sviluppo dell'isola, - aggiunge il sindaco- insieme ai servizi idrici, alla messa in sicurezza degli approdi». Infine la necessità di un Hub energetico «in un polo produttivo che avrebbe difficoltà a reggersi con l'energia prodotta solo dalle fonti rinnovabili». Mariangela Pala

