

Proroga dei divieti al porto di Arbatax per consentire l'ultimazione dei lavori

Ordinanza congiunta: accesso interdetto e sosta vietata nell'area di levante

Arbatax Il termine previsto dall'ordinanza congiunta dell'Autorità del sistema portuale e dell'Ufficio circondariale di Arbatax, è prorogato fino a venerdì 4 ottobre «per poter consentire la realizzazione dei lavori sulla segnaletica stradale per la viabilità e gli stalli nell'area di levante del porto». I lavori previsti, infatti, non sono stati ancora terminati. Per quanto attiene le aree di intervento e interdizione alla sosta, è interdetto l'accesso e la sosta di qualunque veicolo nell'area del molo di levante, nonché il transito di persone o mezzi nell'area di cantiere, «fatta eccezione per il personale e mezzi della ditta incaricata di eseguire il lavoro». Nell'ordinanza viene precisato che sarà comunque garantito l'accesso carrabile da e verso la testata del molo di levante «per accedere all'area di security per le procedure di imbarco/sbarco e l'accesso pedonale all'approdo e ai punti di ormeggio dei gommoni in radice al medesimo molo». Alla ditta esecutrice dei lavori è fatto obbligo di segnalare il cantiere e i divieti di sosta con la cartellonistica prevista dal codice della strada, nonché di rispettare tutte le disposizioni di legge in materia di prevenzione degli infortuni, sicurezza e salute sui luoghi di lavoro. Da evidenziare che lo scorso 9 luglio sono stati terminati i lavori di rimozione della recinzione che delimitava la precedente area di security nella banchina di levante dello scalo marittimo di Arbatax, rendendo così l'area disponibile per la realizzazione di un parcheggio a servizio dell'utenza portuale e dei passeggeri in transito. E la scorsa settimana, non senza polemiche, sono stati istituiti nuovi sensi unici in via Lungomare, a partire dall'intersezione con la via Tirreno in direzione e sino all'ingresso dello scalo marittimo di Arbatax, e nella bretella darsena cantieristica, a partire dal molo di levante in direzione e sino all'intersezione con la via Lungomare. (l.cu.)



L'udienza. Sacra Famiglia, braccio di ferro sui pontili

Olbia. Nella zona di Mogadiscio, dove sta vedendo la luce una pista ciclabile con parco sul mare, il braccio di ferro continua. Tutto ruota attorno ai quattro pontili della Marina della Sacra Famiglia, dove da anni sono ormeggiate le piccole imbarcazioni di centinaia di olbiesi. Tempo fa il Comune, per lasciare campo libero all'avanzata del progetto Iti, aveva chiesto all'Autorità di sistema portuale di non rinnovare più la concessione alla marina. I soci, però, si erano rivolti al Tar, che la scorsa primavera aveva accolto il ricorso e fissato l'udienza per il prossimo febbraio. I pontili, quindi, sono rimasti al loro posto. Nel frattempo l'Authority si è appellata al Consiglio di Stato proprio contro l'ordinanza cautelare del Tar. L'udienza è stata fissata per l'8 ottobre. I soci della Marina, assistiti dall'avvocato Antonio Fois, hanno più volte, nel corso dei mesi, chiarito la loro posizione. Sostengono infatti che i loro pontili non intralcino in alcun modo il progetto Iti, attraverso cui nella zona di Mogadiscio il Comune sta realizzando una pista ciclabile e un grande parco verde con camminamenti, chioschi e aree fitness. Una presenza, quella della Marina, a cui si oppone il sindaco Settimo Nizzi. Più volte il primo cittadino aveva illustrato la sua idea: liberare la linea di costa dalle piccole imbarcazioni, un po' come accaduto nel lungomare di via Redipuglia, e magari, un giorno, trovare una nuova sistemazione per i soci della marina. Nelle vicinanze ha già dovuto rinunciare ai suoi pontili, invece, lo storico cantiere Moro. Qui la concessione non è stata rinnovata e non è stato presentato nessun ricorso. Così, lungo i vecchi moli, il Comune ha potuto realizzare un tratto di pista ciclabile.



Tortolì. Alla presentazione Confindustria e imprese, assenti Comune e Regione

Un canale fino all'ex cartiera

Il Consorzio industriale approva il piano per valorizzare le aree

Un canale navigabile di un chilometro con accesso dalla banchina ovest (di riva) del porto di Arbatax sino alle aree ex cartiera. Questa è l'idea principale del progetto per la valorizzazione dei terreni approvato dal Consorzio industriale e presentato in via Paolo Arzu. Progetto su 337 mila metri quadri con annesse banchine. Nelle aree ex cartiera "oggetto di una consistente riqualificazione" sono previsti nuovi insediamenti produttivi per la grande industria e le imprese produttive locali e non. Grandi assenti alla presentazione Comune (i rapporti sono molto tesi), ma non si è visto nessuno neanche da Regione, Provincia o sindacati. Hanno partecipato invece Confindustria e alcuni operatori dell'area industriali. Sulla carta l'idea progettuale del canale vale oltre 88 milioni di euro. Che al momento non ci sono. Bisognerà andare a bussare a mamma Regione, pescare finanziamenti europei o qualche privato. Secondo il progetto «in seguito a lavorazioni di demolizione e dragaggio all'interno del porto sarà possibile realizzare un canale di 35 metri di larghezza e 4,50 metri di profondità, così da raggiungere direttamente via mare il cuore della nuova area industriale, anche con imbarcazioni di grandi dimensioni, tipo navi da carico, da trasporto o cargo, e piccole imbarcazioni della nautica da diporto. Il canale diventerebbe il cuore pulsante di una serie di interventi a cascata, generatore di una nuova economia per gli imprenditori locali e non». E ancora: «La nuova viabilità marittima produrrà numerosi vantaggi per le imprese di futuro insediamento, facilitando le operazioni lavorative nautiche e industriali. La vicinanza dei nuovi insediamenti produttivi al canale, infatti, renderà le operazioni di carico e scarico più agevoli, avere quote di transito e altre di stallo in modo da riservate ai cantieri nautici spazi acquei per le operazioni di varo o semplice stallo per manutenzioni e prove a mare». Perplesità Il progetto ridisegna e aggiorna il datato masterplan. Peccato però che su queste aree ci sia totale disaccordo tra enti e la Regione che le acquisite oramai 17 anni ma fa ancora non ha attuato il passaggio a Comune e Consorzio. Il presidente del Cipo Franco Ammendola tira dritto: «Abbiamo approvato un progetto che valorizza le aree e le esigenze di crescita del settore di nautica e carpenteria metallica con aree anche per la Saipem. Spiace che il Comune non abbia partecipato, ci auguriamo di avere altre occasioni, siamo aperti a modifiche». Perplesso il direttore di Confindustria Sardegna centrale, Luigi Ledda: «Apprezzo la bontà del progetto ma vedere tutte queste assenze fa riflettere, ho dubbi che Regione finanzia un progetto se non c'è condivisione con il Comune. Non si può andare avanti se il territorio non è coeso, mi aspettavo un'occasione di condivisione e confronto con gli attori istituzionali. Auspicio che si ripeta l'incontro con tutti i soggetti interessati». Federica Melis



Il Puc torna in consiglio comunale Sanna: «Uniti per approvarlo»

Dopo le osservazioni della Regione si lavora sulla bozza

Porto Torres Il Puc torna in aula consiliare lunedì alle 9, per discutere dell'analisi dei contenuti della bozza. L'ufficio comunale del piano ha infatti acquisito le osservazioni dalla Regione e sta quindi lavorando per avere lo strumento urbanistico efficace in tempi celeri e con un assetto del territorio che, secondo l'amministrazione, «deve essere moderno e in linea con le nuove esigenze e direttive normative». Lunedì tutti i gruppi politici continueranno quindi in commissione l'analisi del documento di programmazione più importante del territorio comunale. «La nostra scelta è quella di portare ad approvazione il Piano urbanistico comunale con procedura semplificata - spiega il presidente della commissione urbanistica, Gavino Sanna - che consentirà di evitare di ripartire da zero con la stesura del piano: sarà fondamentale mantenere salda la rotta e, tutti assieme, con lo stesso obiettivo puntare verso l'approvazione definitiva del più importante strumento di governo del nostro territorio. Non abbiamo enormi margini di programmazione - aggiunge -, considerato che il 50% del territorio non è di competenza comunale per la presenza di Cipss, Parco nazionale dell'Asinara e Autorità di sistema portuale. Il Puc non può entrare nel merito della programmazione delle aree dei tre enti, e ci sono inoltre i vari beni paesaggistici che non consentono particolari attività edificatorie: entro i 300 metri dalla fascia costiera, bene tutelato da una legge nazionale, vi è infatti il vincolo di inedificabilità su aree non contigue al centro urbano che non siano in zone C, D, G».



Vela. Coppa America: sarà New Zealand contro gli inglesi. Delusione a Cagliari

Il tramonto di Luna Rossa

Ineos vince (7-4) la Louis Vuitton Cup : il sogno è finito

La rimonta non c'è stata e Luna Rossa dice addio al sogno dell'America's Cup. Sarà il rivale Ineos Britannia a sfidare i Defenders del Team New Zealand nel match race che avrà in palio l'ambita Coppa delle 100 Ghinee. Sessant'anni dopo l'ultima volta, un team inglese torna protagonista della finalissima, che si disputerà sempre nelle acque di Barcellona, dal 12 al 27 ottobre, al meglio delle 13 regate. A Ineos è bastato il primo dei due match point in programma ieri per conquistare il 7-4 e vincere la Louis Vuitton Cup che l'incorona Challenger of Records. Con l'ambizione di portare a casa il prestigioso trofeo mai innalzato dai britannici. La regata Una performance impeccabile per l'equipaggio di sir Ben Ainslie, ancora una volta più brillante di Luna Rossa alla partenza. E che si è subito portato avanti, controllando il vantaggio per tutta la regata, con una marcatura stretta a ogni virata. Il Team Prada Pirelli ha dato il massimo, con recuperi che hanno fatto sperare. Soprattutto al termine del quinto lato, quando è arrivato a 4 secondi dal Britannia. Ma gli inglesi hanno resistito agli attacchi e tagliato il traguardo con 12" di vantaggio. Per i ragazzi dello skipper Max Sirena, con i timonieri Checco Bruni e Jimmy Spithill, è sfumato così il sogno di bissare il successo del 2000, quando Luna Rossa riuscì a sconfiggere ad Auckland America One e vincere la Vuitton Cup. Sir Ben Ainslie ha concesso agli avversari gli onori delle armi: «Giù il cappello di fronte a Luna Rossa, sono un team incredibile, da Patrizio (Bertelli, ad di Prada e patron di Luna Rossa) a Max Sirena». Per poi celebrare la vittoria con un liberatorio: "Adesso viene il bello", accanto a sir Jim Ratcliffe, il miliardario britannico proprietario di Ineos e azionista del Manchester United, l'uomo più ricco del Regno Unito, secondo Forbes. Il futuro Alla fine contano i risultati e il futuro è un incognita. Più avanti si saprà se Bertelli e compagni saranno alla prossima edizione dell'America's Cup, se ci sarà una nuova sfida, se Cagliari e il Molo Ichnusa resteranno ancora la casa di Luna Rossa e dei suoi uomini. Questa del 2024 ha richiesto un budget di 90-95 milioni dichiarato, al netto dei due milioni di dollari per la quota d'iscrizione. «Luna Rossa tornerà», ha assicurato lo skipper Max Sirena. «Parlerò con la famiglia Bertelli per capire se sono ancora l'uomo giusto per condurla», ha chiarito ma al timone non ci sarà più James Spithill, che si ritira. A Cagliari, dove Luna Rossa avrebbe difeso la coppa, c'è delusione: «Rinnoviamo fin da subito il nostro convinto supporto e la piena disponibilità a sostenere tutte le future sfide sportive del Team Prada Pirelli, un nutrito gruppo di oltre 100 atleti e professionisti che, con grande orgoglio, consideriamo parte della grande famiglia del Sistema Portuale sardo», ha detto Massimo Deiana, presidente dell'Adsp, assieme al plauso per i risultati di Luna Rossa.





Luna Rossa, l'Autorità portuale: "Inorgoglisce Cagliari e tutta l'Isola, piena disponibilità per le sfide future"

Un omaggio al team di Luna Rossa dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna che, per voce del presidente Massimo Deiana , fa i complimenti alla squadra che purtroppo oggi ha perso la finale della Louis Vuitton Cup con Ineos Britannia, che volerà all'America's Cup. "L'autorità rende omaggio alla splendida impresa di Luna Rossa, della quale, in questi giorni, tutti hanno potuto apprezzare il grande lavoro, l'entusiasmo e la strenua passione che inorgogliscono Cagliari e tutta la Sardegna - ha detto Deiana -. Rinnoviamo fin da subito il nostro convinto supporto e la piena disponibilità a sostenere tutte le future sfide sportive del Team Prada - Pirelli, un nutrito gruppo di oltre 100 atleti e professionisti che, con grande orgoglio, consideriamo parte della grande famiglia del Sistema portuale sardo".



Luna Rossa sconfitta da Ineos 7-4, Deiana: “Resta orgoglio di Sardegna”

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale ha voluto fare comunque i complimenti per il grande lavoro svolto da tutto il Team Prada-Pirelli, rinnovando il supporto e la piena disponibilità a sostenere le future sfide

Si è conclusa questo pomeriggio l'avventura di Luna Rossa nella Louis Vuitton Cup e, di conseguenza, nell'America's Cup. Ineos infatti si è imposta nell'undicesima e ultima regata, chiudendo sul 7-4. A pochi minuti dalla conclusione della gara, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha voluto ugualmente complimentarsi con Luna Rossa per il grande impegno e la grande determinazione: “La nostra Autorità di Sistema Portuale – ha affermato il presidente Massimo Deiana – rende omaggio alla splendida impresa di Luna Rossa, della quale, in questi giorni, tutti hanno potuto apprezzare il grande lavoro, l'entusiasmo e la strenua passione che inorgoliscono Cagliari e tutta la Sardegna”. Deiana ha poi proseguito: “Rinnoviamo fin da subito il nostro convinto supporto e la piena disponibilità a sostenere tutte le future sfide sportive del Team Prada – Pirelli, un nutrito gruppo di oltre 100 atleti e professionisti che, con grande orgoglio, consideriamo parte della grande famiglia del Sistema Portuale sardo”.



AdSP del Mare di Sardegna rende omaggio alla splendida impresa di Luna Rossa

“La nostra Autorità di Sistema Portuale – dice Massimo Deiana, Presidente dell’AdSP del Mare di Sardegna – rende omaggio alla splendida impresa di Luna Rossa, della quale, in questi giorni, tutti hanno potuto apprezzare il grande lavoro, l’entusiasmo e la strenua passione che inorgoliscono Cagliari e tutta la Sardegna. Rinnoviamo fin da subito il nostro convinto supporto e la piena disponibilità a sostenere tutte le future sfide sportive del Team Prada – Pirelli, un nutrito gruppo di oltre 100 atleti e professionisti che, con grande orgoglio, consideriamo parte della grande famiglia del Sistema Portuale sardo”.



Louis Vuitton Cup, Luna Rossa sconfitta in finale: vincono gli inglesi di Ineos Britannia

BARCELLONA. Niente da fare. Luna Rossa si arrende a Ineos Britannia anche nella undicesima regata e viene sconfitta nella finale della Louis Vuitton Cup sulle acque antistanti Barcellona. Si gareggia con poco vento, condizione che favorisce i britannici, forti anche del doppio vantaggio (6-4). E alla fine a trionfare è lo scafo guidato da Sir Ben Ainslie che chiude la Race 11 con 17" su Luna Rossa e ottiene il punto decisivo, quello del 7-4. Sarà così Ineos a sfidare il 'defender' New Zealand per la conquista della 37ma America's Cup. “La nostra Autorità di Sistema Portuale – dice Massimo Deiana, presidente dell’AdSP del Mare di Sardegna – rende omaggio alla splendida impresa di Luna Rossa, della quale, in questi giorni, tutti hanno potuto apprezzare il grande lavoro, l’entusiasmo e la strenua passione che inorgogliscono Cagliari e tutta la Sardegna. Rinnoviamo fin da subito il nostro convinto supporto e la piena disponibilità a sostenere tutte le future sfide sportive del Team Prada – Pirelli, un nutrito gruppo di oltre 100 atleti e professionisti che, con grande orgoglio, consideriamo parte della grande famiglia del Sistema Portuale sardo”.

Unione Sarda 08 10 24

La base. Il presidente Fiv

Cagliari e Luna Rossa: "Legame indissolubile, la favola continuerà".

Di ufficiale, per il momento, non c'è niente. C'è solo quella confortante dichiarazione di Patrizio Bertelli, amministratore delegato del Gruppo Prada e numero uno di Luna Rossa che, già il giorno dopo il cappaò con Britannia, ha rilanciato l'assalto alla Coppa America: «Ripartiamo dal nostro leader Sirena e un team giovane». Ora che c'è l'ufficialità, Cagliari spera che la "sua" favola continui. E che nella base allestita nel porto di via Roma, il team di Luna Rossa torni presto da Barcellona per ricominciare a organizzare la sfida alla prossima America's Cup. Nessuno lo dice apertamente, nessuno d'altronde potrebbe farlo in assenza di una nota ufficiale. Ma sono in molti a credere che il legame tra la città e Luna Rossa, che ormai va avanti da sette anni, continuerà anche nei prossimi anni. «Cagliari non è solo una base tecnica», spiega l'avvocato Corrado Fara, presidente della terza zona della Fiv. «Cagliari è ormai la location di Luna Rossa, il posto dove le persone del team hanno scelto di vivere, dove per esempio vivono e si allenano i due nuovi timonieri. Luna Rossa è un marchio, è tecnologia. Sono convinto che continuerà la sua avventura a Cagliari perché Cagliari è ormai diventata la location di Luna Rossa». (ma. mad.)



Emergenze inquinamento in mare a Golfo Aranci il pronto intervento

Il porto gallurese tra i dieci scali italiani per le operazioni nel Mediterraneo

Golfo Aranci Il porto di Golfo Aranci sarà uno dei dieci scali marittimi italiani nei quali sosterranno le unità navali per le operazioni antinquinamento nel Mediterraneo. Una task force per il benessere del mare che avrà nello scalo golfarancino uno dei punti di riferimento e basi logistiche, a dimostrazione del ruolo strategico dello scalo gallurese al centro del Mediterraneo, uno dei più importanti a livello italiano per le operazioni di tipo ambientale, anche per la grande esperienza maturata negli anni con attività a supporto della Corsica-Sardinia Ferries. Sono scaduti, infatti, i termini per la presentazione delle offerte nell'ambito dell'ultima gara indetta dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica per il servizio di antinquinamento marino e di contenimento del "marine litter", i rifiuti marini che rappresentano un'emergenza a livello globale. La gara punta ad affidare un contratto della durata di due anni (più eventuale proroga) a fronte di un corrispettivo economico di 43,4 milioni di euro, per una attività da attuarsi con almeno 30 mezzi specializzati in via esclusiva, a cui in caso di necessità - ovvero di episodi più gravi - dovranno aggiungersi due motocisterne con stoccaggio minimo da 800 metri cubi per trattenere gli idrocarburi recuperati, ed evitando così ai mezzi operativi di dover rientrare in porto per depositarli. Nel dettaglio, il bando richiede almeno 10 unità di altura per operazioni di antinquinamento, le quali dovranno stazionare in 10 porti, alle quali si aggiungeranno 20 unità costiere per attività di contenimento di idrocarburi e raccolta di "marine litter". Il documento chiarisce poi che per le 10 navi d'altura e le 15 unità costiere non destinate al pattugliamento è previsto un tetto di operatività in caso di intervento disinquinamento di 200 ore annue a testa, mentre i mezzi dedicati al pattugliamento dovranno assicurare un'attività di moto di 1.632 ore annue per la sorveglianza delle piattaforme e di 1.224 ore per la raccolta del marine litter. Quanto a tempi e modalità degli interventi, la documentazione spiega che tutti i 30 mezzi «devono poter garantire l'intervento sia in altura che in prossimità della costa» ed «essere pronte a muovere entro un'ora dal momento dell'autorizzazione impartita dal ministero». (g.d.m.)



Addio pontili a Mogadiscio, la Marina verso lo sgombero

Il Consiglio di Stato: sicurezza a rischio nel cantiere dell'Isti

Olbia I quattro pontili di legno sembrano ormai avere i giorni contati. Dopo mesi di braccio di ferro la Marina della Sacra Famiglia naviga ora sulla rotta dello sgombero. Sarà praticamente questo l'effetto dell'ordinanza del Consiglio di Stato, che si è appena pronunciato su un ricorso presentato dall'Autorità di sistema portuale e dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio contro la piccola marina che, da anni, ha come base la spiaggia di Mogadiscio. Un angolo di golfo dove il Comune sta realizzando alcuni degli interventi di riqualificazione previsti dal progetto Isti: un parco sul mare con chioschi, pista ciclabile, aree fitness e skate park. La storia è complessa e composta da più capitoli, ma in questo caso il Consiglio di Stato ha accolto l'appello cautelare perché, in sostanza, si ritiene che la presenza della Marina - con i suoi pontili - interferisca con i lavori in corso del progetto Isti, creando anche dei problemi dal punto di vista della sicurezza. Una mazzata per i 140 soci della Marina della Sacra Famiglia. Tutti proprietari di piccole imbarcazioni - tra cui anche alcuni pescatori - che adesso si ritroveranno improvvisamente senza ormeggio. La storia Quella della Sacra Famiglia è una marina popolare. Nata nel 2015 con l'obiettivo di rimettere ordine nella zona di Mogadiscio, si è poi trovata al centro del cantiere dell'Isti. Il Comune, come ribadito in passato dal sindaco Settimo Nizzi, punta a liberare l'intera linea di costa di Mogadiscio da ogni imbarcazione. Il primo cittadino si era poi reso disponibile a trovare una nuova sistemazione, in futuro. Così il Comune aveva chiesto all'Authority di non rinnovare le concessioni demaniali alle attività presenti nel quartiere della Sacra Famiglia. C'è chi ha già dovuto fare le valigie, come lo storico cantiere Moro. La Marina, invece, si era appellata al Tar, sostenendo di non intralciare in alcun modo il progetto di riqualificazione del Comune. Il Tar, ad aprile, aveva accolto il ricorso e fissato l'udienza a febbraio. Nel frattempo, però, l'Autorità di sistema portuale si era nuovamente rivolta al Tar, ponendo stavolta alcune questioni legate alla sicurezza. Ma dopo un'ordinanza del tribunale amministrativo nel mese di luglio, l'Authority si è rivolta al Consiglio di Stato, che ha accolto l'appello. Nella ordinanza appena emessa, in un passaggio si fa un chiaro riferimento alle «esigenze di sicurezza inerenti ai citati lavori, per le possibile interferenze tra i lavori stessi e l'accesso all'area (già) assentita in concessione all'associazione appellata». La Marina - assistita dai legali Stefano Ballero, Gianluca Filigheddu e Antonio Fois - sarà dunque chiamata a togliere i suoi pontili. Il braccio di ferro Più volte la Marina nel corso dei mesi ha fatto sentire la sua voce, ribadendo di aver tra l'altro investito nell'area centinaia di migliaia di euro. L'ordinanza del Consiglio di Stato riguarda ora la sicurezza, ma in realtà è da un pezzo che il braccio di ferro si basa su altro. E cioè sulla volontà del Comune di liberare la linea di costa di Mogadiscio dalle imbarcazioni. I soci della Marina, ormai tra i pochi rappresentanti della tradizione marinara popolare, chiedono uno spazio da dove poter continuare a vivere il golfo.

68 | Lunedì 12 Ottobre 2024 | LA NUOVA Sardegna

Olbia

Subbotto
Via Garibaldi, 101 - 07021 Olbia (SU) - Tel. 0785/242001
www.lanuova.com | info@lanuova.com

ALLA SACRA FAMIGLIA

Addio pontili a Mogadiscio la Marina verso lo sgombero

Il Consiglio di Stato: sicurezza a rischio nel cantiere dell'Isti

Olbia I quattro pontili di legno sembrano ormai avere i giorni contati. Dopo mesi di braccio di ferro la Marina della Sacra Famiglia naviga ora sulla rotta dello sgombero. Sarà praticamente questo l'effetto dell'ordinanza del Consiglio di Stato, che si è appena pronunciato su un ricorso presentato dall'Autorità di sistema portuale e dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio contro la piccola marina che, da anni, ha come base la spiaggia di Mogadiscio. Un angolo di golfo dove il Comune sta realizzando alcuni degli interventi di riqualificazione previsti dal progetto Isti: un parco sul mare con chioschi, pista ciclabile, aree fitness e skate park. La storia è complessa e composta da più capitoli, ma in questo caso il Consiglio di Stato ha accolto l'appello cautelare perché, in sostanza, si ritiene che la presenza della Marina - con i suoi pontili - interferisca con i lavori in corso del progetto Isti, creando anche dei problemi dal punto di vista della sicurezza. Una mazzata per i 140 soci della Marina della Sacra Famiglia. Tutti proprietari di piccole imbarcazioni - tra cui anche alcuni pescatori - che adesso si ritroveranno improvvisamente senza ormeggio. La storia Quella della Sacra Famiglia è una marina popolare. Nata nel 2015 con l'obiettivo di rimettere ordine nella zona di Mogadiscio, si è poi trovata al centro del cantiere dell'Isti. Il Comune, come ribadito in passato dal sindaco Settimo Nizzi, punta a liberare l'intera linea di costa di Mogadiscio da ogni imbarcazione. Il primo cittadino si era poi reso disponibile a trovare una nuova sistemazione, in futuro. Così il Comune aveva chiesto all'Authority di non rinnovare le concessioni demaniali alle attività presenti nel quartiere della Sacra Famiglia. C'è chi ha già dovuto fare le valigie, come lo storico cantiere Moro. La Marina, invece, si era appellata al Tar, sostenendo di non intralciare in alcun modo il progetto di riqualificazione del Comune. Il Tar, ad aprile, aveva accolto il ricorso e fissato l'udienza a febbraio. Nel frattempo, però, l'Autorità di sistema portuale si era nuovamente rivolta al Tar, ponendo stavolta alcune questioni legate alla sicurezza. Ma dopo un'ordinanza del tribunale amministrativo nel mese di luglio, l'Authority si è rivolta al Consiglio di Stato, che ha accolto l'appello. Nella ordinanza appena emessa, in un passaggio si fa un chiaro riferimento alle «esigenze di sicurezza inerenti ai citati lavori, per le possibile interferenze tra i lavori stessi e l'accesso all'area (già) assentita in concessione all'associazione appellata». La Marina - assistita dai legali Stefano Ballero, Gianluca Filigheddu e Antonio Fois - sarà dunque chiamata a togliere i suoi pontili. Il braccio di ferro Più volte la Marina nel corso dei mesi ha fatto sentire la sua voce, ribadendo di aver tra l'altro investito nell'area centinaia di migliaia di euro. L'ordinanza del Consiglio di Stato riguarda ora la sicurezza, ma in realtà è da un pezzo che il braccio di ferro si basa su altro. E cioè sulla volontà del Comune di liberare la linea di costa di Mogadiscio dalle imbarcazioni. I soci della Marina, ormai tra i pochi rappresentanti della tradizione marinara popolare, chiedono uno spazio da dove poter continuare a vivere il golfo.

CINEMA
ROBOT SELVAGGIO
Lunedì 12 Ottobre 2024
19:00
21:00

FARMACE
SALVA
Lunedì 12 Ottobre 2024
12:00
14:00
16:00
18:00
20:00

tramas
SUDJET HOTELS SPA
Lunedì 12 Ottobre 2024
19:00
21:00

Novembre a Olbia
Con il codice NOVEMBRE hai diritto a uno sconto del 10% per prenotazioni fatte a ottobre per soggiorni a SPA a Nivoneddu

«Viabilità cardine dello sviluppo» Patto tra Provincia e Consorzio

Economia Incontro tra l'amministratore Ghisu e il cda dell'ente

Santa Giusta Dopo undici anni si torna a parlare della Piastra logistica mediterranea, il progetto per il collegamento diretto del porto industriale con la statale 131. Il possibile rilancio del progetto è stato al centro dell'incontro tra

l'amministratore straordinario della Provincia, Battista Ghisu, e i vertici del Consorzio industriale. Il vertice è servito al nuovo amministratore per conoscere esigenze e criticità del Consorzio, che, come ha sottolineato lo stesso Ghisu «svolge un ruolo determinante per lo sviluppo del territorio».

All'incontro, oltre che il Dirigente del settore viabilità della Provincia, Giuseppe Pinna, erano presenti il presidente del Consorzio, Gianluigi Carta, i componenti del consiglio di amministrazione, Andrea Casu, Giorgio Mastino e Massimiliano Daga e il direttore generale, Marcello Siddu, che hanno portato all'attenzione dell'amministratore straordinario alcuni problemi legati alla viabilità provinciale che interseca quella dell'area industriale. L'attenzione si è concentrata soprattutto sui nodi viari strategici per l'accesso al porto sia in arrivo da Oristano che dalla 131, un tratto

stradale che sopporta il passaggio di circa 2.500 tonnellate all'anno di traffico. Battista Ghisu ha condiviso la proposta del Consorzio industriale di riprendere l'iter di realizzazione della Piastra Logistica Mediterranea ovvero il collegamento tra la Zona Industriale di Oristano e Santa Giusta, passando dallo svincolo della strada provinciale 49 per arrivare alla statale 131. è un intervento che richiede oltre 5 milioni di euro e che fu approvato e finanziato per oltre 1 milione dalla Provincia sin dal 2013, opera poi sospesa per il definanziamento dei 4 milioni e 400mila euro da parte della Regione. Sulla viabilità dell'area industriale ricade anche il completamento della strada provinciale 56 che collega Oristano e Santa Giusta. Mentre i lavori del primo lotto sono pressoché conclusi, per il secondo lotto è pronto il progetto esecutivo per un intervento di circa 2 milioni di euro. Molte aspettative vengono riposta anche sulla Circonvallazione Nord - Ovest di Oristano. La sua realizzazione, infatti, oltre a ridurre le distanze con le località marine, sarebbe funzionale allo sviluppo del porto industriale che punta a diventare anche un polo di attrazione per il traffico turistico. In questo senso, il Consorzio industriale ha già proposto la realizzazione di una banchina per l'attracco di navi da crociera e passeggeri, con richiesta di finanziamento al ministero delle Infrastrutture. «è un nuovo indirizzo per il porto di Oristano-Santa Giusta - spiega la Provincia - di cui dovranno tenere conto sia la Regione per quel che riguarda il Piano dei trasporti sia l'Autorità di sistema portuale nella ripartizione delle risorse, circa 650 milioni di euro destinati al sistema portuale sardo, attualmente sbilanciato soprattutto sul porto di Cagliari». A conclusione dell'incontro Battista Ghisu ha assicurato: «La Provincia, per quanto di competenza e in accordo con il Consorzio, sosterrà l'area industriale, realtà che al momento ospita 175 aziende e circa 1.800 addetti». Per il presidente del Consorzio, Gianluigi Carta, l'incontro «è stato un importante momento di confronto che ha consentito di individuare obiettivi condivisi e le azioni per sostenere e coordinare la loro realizzazione».

LA NUOVA Sardegna 12 Ottobre 2024 38
PROVINCIA DI ORISTANO
Economia Incontro tra l'amministratore Ghisu e il cda dell'ente
«Viabilità cardine dello sviluppo» Patto tra Provincia e Consorzio
Sedilo Strade dissestate dalla pioggia Nuovi disagi sulla vecchia provinciale 24: «Servono interventi duraturi»
I Riformatori studiano le nuove strategie
DIRETTORE RESPONSABILE: G. PINNA
CAPOREDATTORE: M. SIDDU
REDAZIONE: VIA S. GIUSTA, 10 - 07021 ORISTANO (OR)
TEL. 0785/222221-222222 FAX 0785/222223
E-MAIL: info@nuovasarda.it
PUBBLICITÀ: 0785/222224

Unione Sarda 12 10 24

Provincia. Incontro sul futuro del consorzio

Area industriale tra strade e turismo

Il neo commissario della Provincia, Battista Ghisu, ha incontrato i vertici del Consorzio industriale per capire esigenze e criticità dell'Ente consortile. L'attenzione si è concentrata soprattutto sui nodi viari strategici per l'accesso al porto, da Oristano e dalla strada Statale 131, un tratto che sopporta il passaggio di circa 2.500 tonnellate all'anno. Ghisu ha condiviso la proposta del Consorzio di riprendere l'iter di realizzazione della Piastra logistica mediterranea, il collegamento dallo svincolo della Provinciale 49 con la Statale 131, intervento complessivo di oltre 5 milioni di euro approvato e finanziato per oltre un milione dal Consiglio provinciale sin dal 2013. Sulla viabilità dell'area industriale ricade anche il completamento della Provinciale 56, strada di collegamento tra Oristano e Santa Giusta, mentre la realizzazione della Circonvallazione nord-ovest di Oristano consentirebbe di ridurre le distanze tra il porto e le località marine. Punto fondamentale in chiave turistica visto che lo stesso Consorzio industriale ha già proposto la realizzazione di una banchina per l'attracco di navi da crociera e passeggeri. (m. g.)



Barche elettriche e a idrogeno, sfida in mare tra ricercatori

Al via al Molo Brin la settimana della nautica sostenibile

Olbia Il tratto di mare davanti al Molo Brin diventerà teatro di duelli, slalom e gare di velocità e resistenza. A sfidarsi saranno i ricercatori di dieci università a bordo di imbarcazioni sostenibili. A formare i loro equipaggi anche gli studenti degli istituti Amsicora e Deffenu di Olbia. Inoltre laboratori, talk e workshop trasformeranno, per quattro giorni, il museo archeologico e il Circolo nautico in grandi laboratori dell'innovazione. In quattro parole: "Sardinia innovative boat week". La manifestazione, alla sua prima edizione, si terrà da domani a sabato a Olbia, che, così, diventerà il punto di irradiazione della cultura di una nautica sostenibile. Le squadre che gareggeranno saranno formate da gruppi di ricercatori delle facoltà di ingegneria aerospaziale, fisica e informatica, provenienti da quattro università italiane, ma anche da diversi atenei stranieri, come quelli di Cracovia, Valencia e Madrid. Saranno gli stessi ricercatori a pilotare le rivoluzionarie imbarcazioni a propulsione solare, elettrica e alimentate a idrogeno. Ma non saranno i soli, perché verranno aiutati dagli studenti delle scuole superiori olbiesi, che formeranno due squadre e applicheranno tutte le competenze industriali dei poli tecnologici sardi. La base operativa delle regate sarà il Circolo nautico di Olbia, partner dell'evento. «Siamo molto orgogliosi di ospitare queste piccole astronavi del mare e i loro giovani piloti universitari nel nostro circolo - dice Mario Peralda, presidente del Circolo nautico -. Quattro giorni di full immersion nel futuro della nautica, quella che non lascia traccia sul suo cammino». Il circolo olbiese, inoltre, insieme al museo archeologico, verrà trasformato in un innovation lab attrezzato per workshop, tech-talks, job forum e industry pitches. Il tutto all'interno di un contesto cittadino divenuto ormai simbolo delle attività legate al mare, anche grazie all'importante presenza cantieristica di uno dei distretti nautici più attivi del Mediterraneo. Anche Blu.e Matrix, ideatrice e realizzatrice della "Sardinia innovative boat week", auspica che la città di Olbia diventi il banco di prova italiano per uno yachting sostenibile. Un test che la città starebbe già iniziando con l'imminente nascita del Nuovo Marina, la banchina riservata ad accogliere imbarcazioni di grandi dimensioni e valore proprio al Molo Brin. «Il nostro Mediterraneo - dice l'ammiraglio Ugo Bertelli, fondatore di Blu.E Matrix -, crocevia di popoli e antico scrigno di biodiversità, è diventato, negli ultimi 50 anni, uno dei mari più inquinati al mondo, anche a causa dell'intenso traffico di imbarcazioni che quotidianamente percorrono le sue acque». Per questo, l'obiettivo della manifestazione è aprire la strada a un'inversione di rotta e condurre a una nautica pulita e sostenibile. Sulla stessa linea le dichiarazioni dell'assessore regionale al Turismo, Franco Cuccureddu: «Una competizione innovativa di livello internazionale tra imbarcazioni a propulsione solare, un importante test che vede, oggi più che mai, tutto il mondo impegnato nello sviluppo di una nautica sostenibile e che siamo felici di poter ospitare in Sardegna». Patrocina l'iniziativa il Comune e i ministeri dell'Università e dello Sport.



Yacht nella banchina Dogana-Se Mulas: «Sarà un diporto di alto livello»

Il cambio di destinazione d'uso annunciato in commissione Portualità

Porto Torres La notizia importante, inedita fino a ieri mattina, è il cambio di destinazione d'uso della lunga banchina Dogana-Segni, quella che si interfaccia da vicino con la città - che sarà destinata non più all'attracco delle navi bensì a una potenziale attività diportistica di alto livello. Così il sindaco Massimo Mulas ieri mattina durante l'audizione della commissione Portualità, presieduta da Gavino Ruiu, che ha effettuato una ricognizione generale sulle azioni in atto, su quelle programmate e sui progetti approvati in funzione dello sviluppo dello scalo commerciale e industriale. «L'obiettivo - ha aggiunto Mulas - è che lo scalo possa essere un punto di riferimento per l'intero territorio in diversi ambiti, dalla cantieristica alla possibilità di ospitare charter e maxi-yacht che necessitano di essere collocati in spazi idonei. Intanto, si sta portando a compimento un'altra opera portuale che si collega proprio alle grandi imbarcazioni. Si tratta del Travel Lift, struttura di ultima generazione per le operazioni di alaggio e varo delle imbarcazioni».

Sull'antemurale di ponente il sindaco ha detto di avere avuto rassicurazioni dal presidente dall'Adsp Massimo Deiana sul fatto che «nelle prossime settimane inizierà la fase delle ricognizioni e delle operazioni propedeutiche all'accantieramento dei lavori attesi da un decennio e a cui sono legate tutta le azioni che rientrano nella nuova visione che vede nello scalo turritano un porto completo e al passo con tempi». Mulas ha affermato che «grazie al mancato rinnovo della concessione a Eni del pontile solidi - scaduta il 31 dicembre 2023 - si può predisporre il progetto per una vasca di colmata da 2, 3 milioni di metri cubi tra il pontile e la radice della diga foranea e di pianificare un banchinamento in cui poter realizzare spazi che possano ospitare attività industriali, commerciali o infrastrutture legate alla cantieristica navale. Il sindaco ha poi parlato di alcuni possibili soluzioni per migliorare la fruibilità del porto: intanto la digitalizzazione degli ingressi, mentre dal punto di vista della viabilità è stato affidato un incarico a un tecnico per armonizzare le varie progettazioni predisposte dagli enti competenti nelle diverse aree, da quella retroportuale a quella industriale e sono in fase avanzata i lavori sui marciapiedi. Su quelli presenti nel lato mare si sta attendendo il completamento dell'ex mercato ittico, entro la fine dell'anno. «Il futuro dello scalo potrà basarsi solo su atti concreti di pianificazione e programmazione a cui abbiamo lavorato dal primo giorno - ha concluso Mulas - e in grado non tanto di rivoluzionare il porto e la città nell'arco di un mandato, ma di porre le condizioni essenziali per avviare il motore dello sviluppo». (g.m.).



Tortolì. L'Authority concede una proroga per potere espletare le nuove procedure di gara

Sfatto sospeso per il Circolo nautico

Club diportisti e velisti potranno stare in porto fino al settembre 2027

Club diportisti e Circolo nautico Arbatax restano al loro posto. Almeno fino al 30 settembre 2027. Rischiavano di dover smantellare le strutture realizzate gli anni scorsi e, soprattutto, sospendere le attività sociali messe in piedi anche con dispendio di risorse proprie. Per mesi, intorno alle due associazioni sono soffiati venti di tempesta, con il pensiero ricorrente di dover sbaraccare. Le rispettive concessioni, affidate per attività turistico-ricreative e sportive, sono salve in forza a un decreto legge del 17 settembre. La proroga è stata concessa per consentire di portare a termine le nuove procedure di gara. Intanto, a levante sono stati rimossi i 66 gavitelli montati a luglio per andare incontro alle esigenze dei noleggiatori rimasti senza spazi. Domenica attraccherà una nave da crociera. Le novità La geografia del porto di Arbatax è stata ridisegnata. Ora si tratta soltanto di affidare la gestione delle aree. Gli ultimi mesi sono stati segnati da polemiche e malumori. «Siamo passati dall'assenza di regole a indicare punti di riferimento. E si sa - afferma Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna - che quando si introduce un po' di disciplina si generano reazioni». Deiana fa capire che il vento è cambiato. «Ora ci sono regole uguali per tutti che disciplinano le varie attività svolte in area portuale». Assodato che per i prossimi tre anni Club diportisti e Circolo nautico possono dormire sonni tranquilli, c'è da sistemare la gestione per le aree riservate alla nautica da diporto e quella commerciale. In quest'ultimo caso l'Authority sta predisponendo le gare per assegnare le concessioni dell'area Pagnottelli e dello specchio acqueo di levante. «Procedura entro dicembre», dice Deiana. Gli accertamenti L'Authority vuole vedere chiaro sull'allestimento dell'area in concessione da 27 anni a Turismar. Per questo ha conferito un incarico al geometra Marco Magnini, di Cagliari, per effettuare l'accesso documentale e la verifica nell'area dell'approdo marittimo. «L'attività - recita il mandato - dovrà concernere l'acquisizione del fascicolo su eventuali variazioni della concessione e autorizzazioni di varia natura nonché i titoli abilitativi, con particolare riferimento ai profili urbanistico e paesaggistico, delle opere realizzate dal concessionario ai fini dell'accertamento della liceità delle stesse». Roberto Secci



Cresce il distretto della nautica 5 aziende investono 20 milioni

Saranno riconvertite alcune aree dismesse lungo la costa

Olbia Il distretto della nautica si allarga un altro po'. Sono cinque le aziende che hanno deciso di mettere in campo nuovi investimenti dalle parti del golfo olbiese, per un totale di quasi 20 milioni di euro. Decine di nuovi posti di lavoro, dunque, ma anche la riconversione di aree non più utilizzate, da Punta Is Taulas fino a Cala Saccaia. Si tratta di una fetta di golfo che, dopo una apposita variante, il Cipnes ha destinato esclusivamente alla nautica. Le cinque aziende che hanno scelto di investire a Olbia si occupano di servizi, costruzione di gommoni, refit, assistenza e anche del recupero di imbarcazioni in avaria. Ma non solo: due delle società sbarcate in città attiveranno anche una academy per la formazione del personale. Il distretto della nautica, che conta ormai una novantina di aziende, rappresenta il primo settore dell'intera area produttiva, con oltre il 13 per cento. Un mercato in grande espansione, insomma, ora rafforzato, dal punto di vista della formazione, anche della nascita del corso di laurea in ingegneria navale attivato pochi giorni fa nell'ex area



Sep. Investimenti A investire a Olbia è per esempio la Maxitender srl, del gruppo Sacs Tecnorib, una società specializzata nella costruzione di maxi rib di lusso e licenziataria dei marchi Pirelli e PZero for Speedboats. Ha appena avviato un progetto a Cala Saccaia che prevede la riconversione di un vecchio capannone. Poi c'è la Elicapital srl, a Cala Cocciani, che ha invece avviato la costruzione di un cantiere dedicato al refit nautico riconvertendo il capannone Bigi, un ex stabilimento per l'allevamento delle cozze. E c'è anche la Costruzioni marittime ed edili Fundoni & Mela srl, società specializzata nel campo dei lavori marittimi che punta sull'attività di costruzioni civili e sul recupero marittimo delle imbarcazioni in avaria. La base sarà a Cala Saccaia. La società Mp Service srl punta poi sulla costruzione di un capannone destinato alla riparazione e alla manutenzione di motori marini e imbarcazioni da diporto, sempre a Cala Saccaia. Infine c'è Nautica Assistance srl, società specializzata nell'assistenza ai superyacht in Costa Smeralda e a livello internazionale, con l'apertura programmata di alcune sedi anche a Dubai, nei Caraibi e negli Stati Uniti. Anche in questo caso l'azienda ha progettato la riconversione di un capannone. Riconversione Una volta approvati i progetti delle cinque società, in aree Zes, il Cipnes tiene a mettere in evidenza il tema della salvaguardia ambientale e, in particolare, della riduzione del consumo del suolo nella zona industriale sul mare. «I nuovi cinque progetti - si legge sul sito del Cipnes - dimostrano la centralità del settore nautico per lo sviluppo economico e sostenibile di Olbia e della Sardegna, contribuendo alla creazione di nuove opportunità di lavoro e alla formazione di tecnici specializzati in un settore chiave del Made in Italy. Tuttavia, ci sono anche aspetti positivi per l'ambiente. Molte aziende si stanno insediando nella fascia costiera da Punta Is Taulas sino a Cala Saccaia che il Cipnes ha destinato in esclusiva alla nautica. Con la variante al piano regolatore, il Cipnes ha infatti stabilito che un investitore che vorrà rimettere in funzione un'attività dismessa in quell'area potrà farlo solo per aprire un'azienda per la cantieristica; analogamente questo avverrà per un imprenditore che decidesse di riconvertire l'attuale attività operativa. Con i nuovi investimenti - spiegano ancora dal consorzio -, il Cipnes prosegue nel suo impegno per uno sviluppo industriale sostenibile. I progetti di riconversione, che puntano a ridurre il consumo di suolo, sono in linea con la strategia di lungo termine del consorzio per l'integrazione tra crescita economica e tutela ambientale».

Nuovi parcheggi all'Isola Bianca già al lavoro gli operai dell'Aspo

Trecento posti con 2 piani sotterranei. A novembre chiude il Molo Brin

Giandomenico MeleOlbia Il Comune di Olbia ha iniziato ufficialmente l'operazione parcheggi che cambierà radicalmente usi e costumi dei residenti e dei visitatori. Lo ha fatto con la predisposizione di stalli di sosta sostitutivi di quelli che spariranno per i lavori al Molo Brin, previsti per la realizzazione del nuovo porto turistico della Quay Royal, società che fa capo alla Moys del gruppo Zuncheddu che già possiede il porto turistico di Sa Marinredda, sul versante opposto del golfo interno di Olbia. La concessione di 30 anni sulle aree al centro di Olbia decorre dal prossimo primo novembre e l'inizio dei lavori dovrebbe essere fissato per lunedì 4 novembre, dopo il ponte di Ognissanti. Il parcheggio alternativo individuato dal Comune di Olbia è quello alla radice dell'Isola Bianca, la cui parte superiore è già utilizzata. Quella sotterranea invece no. I lavori Gli operai dell'Aspo sono al lavoro per rendere fruibili i due piani sotterranei del parcheggio che l'Anas ha concesso in uso al Comune di Olbia. Un accordo fondamentale per evitare l'emergenza del taglio secco di circa 100 stalli al Molo Brin, che il Comune ha concluso senza doversi sobbarcare l'onerosa e complessa gestione del tunnel, che in un primo momento l'Anas univa all'affidamento dei parcheggi. «Alla radice dell'Isola Bianca ci sono parcheggi in consegna al Comune di Olbia e li stiamo riqualificando per renderli fruibili e poter aumentare il grado di utilizzabilità, aprendo anche quelli nel piano sotterraneo», conferma il sindaco Settimo Nizzi. Si tratta complessivamente, tra piano superiore sulla sede stradale e i due sottopiani, di una dotazione di 300 parcheggi, che dovrebbero essere sufficienti per scongiurare l'emergenza. Stalli tagliati Con l'inizio dei lavori del porto turistico al Molo Brin non saranno più disponibili i parcheggi a spina di pesce che si trovano tra le ex Officine Mameli e piazza Elena di Gallura. Mentre saranno mantenuti tutti quelli intorno al Circolo nautico di Olbia e tutte le aree di sosta adiacenti al museo archeologico nell'isola di Peddona. Pare comunque probabile che potranno essere recuperati nuovi parcheggi vicino alla testata del Molo Brin, nell'area sempre confinante con il Circolo nautico e che non sarà interessata dai lavori. Numeri per il momento non ce ne sono, ma potrebbero essere poco più di un centinaio i parcheggi che verrebbero a mancare sul Molo Brin. Potrebbe, quindi, essere scongiurata l'emergenza, che arriverebbe, invece, al momento della chiusura della seconda area, quella che comprende il Porto vecchio



e il Bosazza che, con il secondo adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore portuale dello scalo gallurese, estende la medesima funzione e destinazione del Molo Brin anche nella parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di via Pottu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore ai lavori pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica. Nuovi parcheggi L'attenzione del Comune si era da subito concentrata sui parcheggi sostitutivi alla radice di viale Isola Bianca, a poche decine di metri dal Molo Brin. Il parcheggio sotterraneo era chiuso da 16 anni. Di una possibile apertura si era parlato anche nel 2013, quando il Molo Brin e il 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 motivi burocratici, dal momento che i parcheggi coperti di proprietà dell'Anas furono realizzati nell'ambito del progetto del vicino tunnel e l'amministrazione dell'epoca, dopo l'inaugurazione del 2008, avrebbe dovuto prendere in carico anche la gestione del tunnel. Una questione complessa e costosa, su cui l'amministrazione guidata dal sindaco Nizzi è riuscita a trovare una soluzione.

Marine center nell'ex Palmera Novamarine: avanti coi lavori

Nautica Il cantiere potrà ospitare anche i giga yacht

Olbia Il futuro è lo Sno Marine center, il presente la quotazione in Borsa. Tutto in virtù di un passato glorioso come quello di Novamarine, che ha saputo creare da un marchio valore e ricchezza per un intero territorio. La Sno yachts dei fratelli Pirro rappresenta il simbolo di un settore come la nautica che sta proiettando Olbia, la Gallura e l'intera Sardegna su un palcoscenico nazionale e internazionale capace di creare opportunità e posti di lavoro per l'intero territorio. L'ultimo progetto è lo Sno Marine center, il fiore all'occhiello di quel distretto della nautica, il più importante del Mediterraneo, che l'azienda sta facendo sorgere a Su Arrasolu, dove un tempo sorgeva la fabbrica del tonno Palmera. La Regione, tramite l'assessorato all'Ambiente, aveva presentato le osservazioni all'interno della procedura di Via (Valutazione di impatto ambientale) sul progetto per la realizzazione di due vasche di colmata e il loro completamento e allestimento per ospitare il nuovo mega cantiere navale della Sno yachts. L'autorità portuale della Sardegna, che ha programmato l'esecuzione del dragaggio della canaletta di entrata al porto di Olbia per consentire l'ingresso ad unità navali di maggior pescaggio, prevede di realizzare due casse di colmata, per poi consentire di attrezzare piazzali e strutture funzionali al Marine center, per effettuare l'alaggio e varo delle imbarcazioni e navi da diporto destinate alle lavorazioni nel retrostante cantiere, e al rimessaggio al coperto nella struttura in corso di costruzione nelle aree a terra. Il progetto va avanti, nel 2025 dovrebbe essere chiusa positivamente la procedura di Via, ma intanto procederà con le opere a terra. «Noi siamo proprietari dei terreni ex Palmera acquistati con mezzi nostri dal Cipnes Gallura, nei quali abbiamo effettuato le bonifiche, e lì partiremo con una parte dei lavori entro fine anno e i primi mesi del 2025, con la realizzazione di una "stecca" confinante con la pista ciclabile di via Indonesia - spiega Renato Di Maria, consigliere di amministrazione Novamarine, recentemente quotata in Borsa -. Noi siamo confidenti che nei primi mesi del prossimo anno il ministero e l'Autorità portuale si pronunceranno con il via libera ai lavori». Nello specifico, le opere per realizzare il Marine center comprendono il completamento delle vasche di colmata con un piazzale dimensionato per il sostegno di carichi elevati; la parziale demolizione del pontile esistente a servizio dell'ex stabilimento Palmera; il dragaggio di approfondimento e livellamento nelle aree di installazione dello scalo synchro-lift e delle aree prospicienti la banchina est; la realizzazione, mediante cassoni sommersi delle banchine di completamento in corrispondenza degli scali di alaggio e varo previsti; la realizzazione di un bacino di alaggio con synchro lift (ship lift) di 22 metri di larghezza e 110 metri di lunghezza, dotato di una piattaforma sollevabile in grado di alare unità navali fino a 4500 tonnellate di dislocamento; la realizzazione di una struttura di alaggio e varo, e la realizzazione di un banchinamento di ormeggio per imbarcazioni, costituito da una banchina di 192 metri e pavimentata in decking di legno, lungo il contenimento realizzato mediante banchina in cassoni cellulari. Lo Sno Marine Center dovrebbe raggiungere una dimensione complessiva di 200 mila metri quadrati, che lo renderà unico nel suo genere: oggi i cantieri navali più importanti del mondo hanno dimensioni inferiori. Si potranno ospitare imbarcazioni, navi da diporto ma soprattutto i giga yacht, segmento super lusso strategico per lo sviluppo dell'economia della Gallura e di tutta la Sardegna.



Deiana: «Lavori, crociere, decoro ecco il futuro dello scalo turritano»

Il presidente dell'Autorità portuale: «Cantiere dell'antemurale al via il 4 novembre». Sul piano regolatore: «Abbiamo idee chiare sulla divisione tra merci e passeggeri»

Gavino Masia Porto Torres Nello scalo turritano sono tante le partite aperte, a iniziare dalle opere già finanziate, per le quali mancano però date certe di avvio. Alle quali sono legate a doppio filo il decollo del mercato crocieristico, ma anche del diporto, oltre all'espansione del traffico di merci e passeggeri. Partite su cui prova a fare chiarezza il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Massimo Deiana. **A che punto sono gli investimenti già finanziati?** «Nei giorni scorsi il Collegio consultivo tecnico ha emesso la propria determinazione sulle riserve espresse dall'impresa Sales rispetto al prezzario fissato in sede di gara. Dal 4 di novembre il cantiere dell'Antemurale sarà ufficialmente aperto e decorreranno i 726 giorni per il completamento di tutte le opere. Nella prima fase si procederà speditamente con gli interventi di bonifica bellica, il posizionamento dei dissuasori antistrascico e lo spostamento del fortino della II guerra mondiale e della Madonnina del molo di Levante, tutte opere imposte dai ministeri Cultura e Ambiente come prescrizioni preliminari. Entro dicembre saranno completati i lavori di riqualificazione dell'ex mercato ittico, che creerà un nuovo e funzionale centro servizi per il porto. Un'altra opera strategica in fase conclusiva è lo scalo di alaggio e varo per imbarcazioni da diporto, per il quale è in fase di completamento la realizzazione della vasca sulla quale opererà l'impianto di sollevamento». **Quando il Piano regolatore generale del porto?** «È un percorso con tappe predeterminate per legge che richiede tempi non brevi. Siamo prossimi all'adozione del Documento di programmazione strategica di sistema, che detta le linee programmatiche per la stesura dei successivi Prp degli scali di competenza. Abbiamo già maturato idee di dettaglio molto chiare sul futuro dello scalo di Porto Torres e confermiamo la necessità di razionalizzare e separare nettamente i traffici marittimi. Da una parte, lato zona industriale, confermiamo la vocazione commerciale e merci, con la creazione di una piastra logistica nella parte più occidentale del bacino che andrà ad incrementare il potenziale operativo dello scalo industriale. Dall'altra, nel porto civico, i moli di ponente, gli Alti fondali ed il Dogana Segni saranno dedicati ai traghetti e alle navi da crociera. Il tratto più vicino alla città, la banchina Teleferica, compresa tra l'ex mercato ittico e la radice del molo Dogana Segni, sarà reso liberamente fruibile e destinato a fornire una risposta all'eventuale domanda di servizi per la nautica da diporto di alto livello». **Perché il mercato crocieristico stenta a decollare?** «La situazione infrastrutturale originaria non consente l'approdo di navi di grandi dimensioni nelle banchine più prossime alla città e la soluzione di ormeggio nel porto industriale, benché servita da collegamenti con il centro su bus navetta gratuiti, non ha trovato lo sperato gradimento da parte delle compagnie. I numeri del passato non sono replicabili, in quanto legati a navi di medie dimensioni. Il mercato crocieristico è sempre più diviso tra giganti e piccole navi extralusso, ma con pochissimi ospiti a bordo. Occorre quindi concentrarsi, come stiamo facendo, per riformulare il layout portuale e avviare l'opera di dragaggio dei fondali e l'infrastrutturazione di banchinamenti adeguati, interventi che saranno collegati alla realizzazione dell'Antemurale e sono la giusta proposta per il mercato crocieristico». **Quanto può incidere l'azione dell'Autorità portuale sul rilancio del waterfront di competenza?** «Così come sta avvenendo negli altri porti di competenza, Cagliari in primis, l'azione di riqualificazione del waterfront è prerogativa strategica dell'Autorità di sistema portuale. Su Porto Torres, nei limiti delle competenze e delle disponibilità economiche e di tempistiche di gara, lavoriamo giornalmente per garantire la pulizia del lungomare, l'illuminazione e quanto basta a mantenere un bel biglietto da visita. Serve maggiore consapevolezza e rispetto del nostro impegno da parte dei frequentatori e degli operatori, ai quali chiediamo, ad esempio, una gestione più responsabile dei rifiuti per evitare che energie e denaro vengano sottratti ad altre iniziative per il porto».



La Nuova Sardegna 23 10 24

Arbatax saluta la super nave da crociera

Più di 80 passeggeri Usa sono sbarcati per fare tappa anche in Barbagia

Arbatax È rimasta attraccata nella banchina di levante, per poco meno di 15 ore, dalle 7 del mattino fino a alle 21.40 di domenica 20 ottobre 2024, la nave da crociera Clio scesi della compagnia statunitense, Grand Circle Line (specializzata in crociere culturali extralusso) che ha sede a Boston. A bordo 82 passeggeri statunitensi, che poco dopo l'attracco, nel molo sotto la nave hanno trovato ad attenderli alcuni pullman, che come sempre avviene, li hanno accompagnati in alcuni tour organizzati in località della Barbagia: di solito non mancano le toccate a Orgosolo e Mamoiada. I pullman hanno riportato i crocieristi sotto la nave intorno alle 19. E dopo due ore e mezzo, sono stati mollati gli ormeggi. La Clio, lunga 100 metri e battente bandiera maltese, da qualche anno fa scalo ad Arbatax due volte all'anno. L'ultima volta era stata nel porto ogliastrino lo scorso 5 aprile. «Il nuovo arrivo della nave da crociera Clio - afferma l'imprenditore Rocco Melolni, presidente del Consorzio turistico Sardegna costa est, che conta 23 strutture ricettive ogliastrine associate - è un segnale molto importante perché indicatore di un potenziale sviluppo che potrebbe garantire alti numeri all'Ogliastra. Dobbiamo offrire servizi. È una sfida che non dobbiamo sottovalutare perché questo mercato prenderà piede se noi garantiremo dei servizi di alto profilo. Questa è una sfida per tutto il territorio, alla quale dobbiamo prepararci quanto prima». (l.cu.)



La Nuova Sardegna 28 10 24

L'INDUSTRIA DEL MARE

Nuovo porto turistico in città via libera anche al "Bosazza"

L'Authority cambia il Piano regolatore: più spazi per la nautica

Olbia Il centro città diventerà un grande hub del diportismo nautico affacciato sul golfo. L'Autorità portuale, dopo il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha dato il via libera all'adeguamento tecnico funzionale che modifica il Piano regolatore portuale di Olbia, consegnando alla nautica da diporto anche la banchina che collega il Molo vecchio al Molo Bosazza e alla banchina davanti a via Poltu Ezzu. In pratica, tutta l'area fronte mare da via Genova a via Principe Umberto si trasforma in un grande porto turistico, limitatamente alle aree che non alterano sostanzialmente la struttura del Prp vigente e in linea con il Puc adottato dal consiglio comunale di Olbia. Da questo momento i 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore e alle strategie di sviluppo ormai consolidate della città. Sarà una rivoluzione che avvicinerà Olbia a modelli europei d'eccellenza come il porto di Barcellona. "La modifica di funzione consentirebbe di sanare una situazione che vede tale area utilizzata da 20 anni per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto, permettendo di coinvolgere, nella strategia di sviluppo di questa porzione del porto di Olbia anche il risanamento del molo Bosazza, attualmente in cattivo stato di conservazione, che potrà essere utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto e all'assistenza del cittadino", spiega il decreto dell'Autorità portuale. L'anno scorso il Comitato di gestione aveva adottato il secondo adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore portuale dello scalo gallurese. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin, estendeva la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo vecchio, il molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che saranno destinati - previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima - alla diportistica. Il risultato è che il compendio portuale si trasforma in maniera definitiva e ordinata in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. Un atto necessario Massimo Deiana presidente della Port authority A sinistra l'area del Molo Bosazza che sarà interessata ai nuovi progetti per la nautica da diporto come confermato dai documenti dell'Authority: "L'attuale destinazione delle aree in oggetto al traffico commerciale risulta in contrasto sia con la pianificazione del Comune di Olbia, che nel Puc destina l'area ad ampliamento del porto turistico - spiega la Port Authority - che con le strategie di sviluppo del complesso portuale di Olbia, che hanno nel tempo promosso il trasferimento di tutti i traffici commerciali che si svolgevano in queste banchine nel porto industriale Cocciani, a Cala Saccaia, allontanandoli dalla città, mentre la conversione di tutto il porto interno alla nautica da diporto risulta coerente con questi atti di pianificazione". Completato questo fondamentale passaggio burocratico-urbanistico, ora anche per i nuovi spazi portuali demaniali si potrà procedere con l'iter per l'affidamento in concessione dell'area, con un target di imbarcazioni che però non dovrebbe contemplare i giga yacht, ma barche di dimensioni inferiori. In buona sostanza, si tratta del segmento che dovrebbe completare l'offerta di posti barca del nascente nuovo porto nel centro città. Insomma, a parte la fascinazione e il valore dell'indotto dei maxi yacht, quello che si realizzerà sarà un porto per tutti nel cuore della città.



Lunedì 4 novembre l'inizio dei lavori

Per il cantiere Quay Royal (Moys) inizia il conto alla rovescia

Olbia. Il decreto dell'Autorità portuale che "sblocca" un'altra parte importante del vecchio porto di Olbia anticipa di qualche giorno l'apertura del cantiere per realizzare il più grande porto turistico per mega e giga yacht della Sardegna, al Molo Brin. Sono previsti 17 nuovi posti barca, con ormeggio poppiere per imbarcazioni da 45 a 140 metri di lunghezza. I giganti del mare faranno presto tappa al centro della città, i lavori per il nuovo porto turistico inizieranno tra pochi giorni, dopo il rilascio alla società Quay Royal, di proprietà della società Moys dell'imprenditore ed editore Sergio Zuncheddu, di una concessione di 30 anni sulle aree demaniali marittime del Molo Brin, inclusa l'area dell'ex magazzino portuale, per tutti "Ex Officine Mameli", per la realizzazione di un approdo per la nautica da diporto. L'apertura del cantiere - prevista per il prossimo mese di novembre - è la chiusura di un iter lungo e complesso che, una volta completati i lavori di riqualificazione degli spazi, trasformerà parte del vecchio porto commerciale di Olbia nel cuore pulsante del diportismo nautico per il segmento dei mega e giga yacht. Tra le questioni da risolvere (o già risolte) in funzione dell'apertura del cantiere c'è quella dei parcheggi. I posti auto alternativi individuati dal Comune di Olbia sono quelli alla radice dell'Isola Bianca, la cui parte superiore è già utilizzata. Quella sotterranea invece no. Gli operai dell'Aspo da giorni sono al lavoro per rendere fruibili i due piani sotterranei del parcheggio che l'Anas ha concesso in uso al Comune di Olbia. Un accordo fondamentale per evitare l'emergenza del taglio secco di circa 100 stalli al Molo Brin, che il Comune ha concluso senza doversi sobbarcare l'onerosa e complessa gestione del tunnel, che in un primo momento l'Anas univa all'affidamento dei parcheggi. Si tratta complessivamente, tra piano superiore sulla sede stradale e i due sottopiani, di una dotazione di 300 parcheggi, che dovrebbero essere sufficienti per scongiurare l'emergenza. Con l'inizio dei lavori al Molo Brin, infatti, non saranno più disponibili i parcheggi a spina di pesce che si trovano tra le ex Officine Mameli e piazza Elena di Gallura. Mentre saranno mantenuti tutti quelli intorno al Circolo nautico di Olbia e tutte le aree di sosta adiacenti al museo archeologico sull'isola Peddone.(g.d.m.).

già visto il deposito di 1083 domande su vari settori, dall'agroalimentare al turismo fino all'Ict, «ma se non si collegano queste attività a quelle portuali, non si crea vero sviluppo». Gli investimenti «Negli anni passati con una visione che poteva apparire utopistica abbiamo pensato, con il presidente dell'Autorithy Massimo Deiana, di scommettere sull'Isola ponte tra l'Europa e l'Africa e oggi la regionalizzazione delle rotte ci sta dando ragione – ha spiegato il segretario dell'Autorità portuale dell'Isola Natale Ditel – abbiamo attivato in questi anni 731 milioni di investimenti nell'Isola, di cui 290 sul nuovo porto di Cagliari e 99,3 provenienti dal Pnrr e già spesi. Rappresentiamo un esempio di come un attore pubblico possa fare da valorizzatore degli investimenti privati». E in effetti le immagini proiettate al Molo Ichnusa hanno messo in evidenza la nuova fisionomia del Porto Canale, dove sta sorgendo un nuovo porto che entro il 2029 ospiterà le navi passeggeri, non lontano da dove è sorto il polo della cantieristica. Lo scalo storico sarà dedicato soltanto a diporto nautico e movimenti turistici, a partire dalle crociere. E altri lavori riguardano anche Porto Torres (le opere antemurarie) e Oristano per l'hub del gas. E poi progetti per l'elettrificazione delle banchine e per la sicurezza digitale sono in campo. C'è solo un problema «e si chiama burocrazia», ha concluso Massimo Deiana. «Per avviare i cantieri ci vogliono adempimenti, risposte alle prescrizioni che portano via tempo e fatica. Se i lavori durano un anno, ce ne vogliono tre per far partire i progetti. Troppo. Una penalizzazione che non ci meritiamo». Giuseppe Deiana

«La Blue economy vale 2,4 miliardi»

Lo studio di Intesa Sanpaolo sulla Sardegna

Cagliari «Parliamo di un settore strutturato, con un imponente montante economico e che però ha una vulnerabilità a battito d'ali di farfalla. Quattro missili fanno diventare un'area del pianeta poco raccomandabile e immediatamente il 40-50% del traffico che passava da lì decide di circumnavigare l'Africa. Fare il giro dell'Africa non è banale per costi e tempi, ci cambia completamente uno scenario. Leggere quelle che possono essere le conseguenze per noi è importantissimo e c'è immensa gratitudine per questo lavoro». Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, aprendo ieri a Cagliari la conferenza stampa di presentazione del Rapporto sull'Economia del Mare curato da Srm - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo. Lo studio rivela come dalla Blue Economy la Sardegna riceva un valore aggiunto di 2, 4 miliardi di euro, ovvero più del 7% del totale della Regione, e di come nei porti dell'Isola siano state ben 21 milioni le tonnellate di merci movimentate solo nel primo semestre del 2024, registrando un +6, 2%. A introdurre la parte tecnica della presentazione è stato il general manager di Srm Intesa Sanpaolo, Massimo Deandreis: «Gran parte dell'economia italiana ruota intorno al mare e all'economia marittima. Non dimentichiamoci poi che la maggior parte dell'import ed export passa via mare. Per questo un gruppo bancario come Intesa Sanpaolo monitora questi fenomeni. Guardando all'economia marittima si capisce quello che accade a livello internazionale, perché il 90% del commercio mondiale si muove via mare». A spiegare i numeri relativi alla Sardegna è stato Alessandro Panaro, direttore studi di Srm: «Il 91% dell'interscambio commerciale della regione viaggia via mare. Il traffico passeggeri cresce del 10%, con le crociere che registrano un aumento del 70». E ancora: «La Sardegna conta la presenza di quasi 2.700 imprese della filiera logistico-portuale per un totale di 15 miliardi di euro». Dati incoraggianti per Deiana: «Gli scali marittimi sardi sono spinti da investimenti infrastrutturali per oltre 600 milioni nel quinquennio 2024-2029». Stefano Cappellari, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Piemonte Nord, Valle d'Aosta e Sardegna, annuncia un importante investimento del gruppo per l'Isola: «Per l'economia del mare e per il turismo in Sardegna abbiamo messo a disposizione 2, 4 miliardi di euro entro il 2026».





Blue economy in Sardegna vale 2,4 miliardi di euro, merci +6,2%

Un valore aggiunto di 2,4 miliardi di euro, oltre il 7% del totale della regione, con oltre 21 milioni di tonnellate di merci movimentate nei porti nel primo semestre 2024, in crescita del 6,2%: è la spinta al sistema economico della Sardegna che arriva dalla Blue economy. Parte da questo dato generale l'approfondimento dedicato all'Isola dell'undicesima edizione del Rapporto sull'Economia del Mare curato da Srm - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo, presentato in anteprima questa mattina a Cagliari nel terminal polifunzionale del Molo Ichnusa dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Secondo l'analisi illustrata da Alessandro Panaro, direttore studi di Srm, i porti sardi sono un volano per il commercio e il turismo: il 91% dell'interscambio commerciale della regione viaggia via mare, mentre il traffico passeggeri è in crescita del 10% e le crociere registrano un aumento del 70%. La Sardegna conta la presenza di quasi 2.700 imprese della filiera logistico-portuale, un numero considerevole che movimentata 15 miliardi di euro, cioè il 91% dell'import-export della Sardegna viaggia via mare. "I dati incoraggianti del rapporto sono, senza dubbio, sostenuti dalla conclamata performance eccezionale del Sistema portuale della Sardegna - ha evidenziato il presidente dell'Autorithy, Massimo Deiana -. Scali marittimi che, con la loro differente vocazione, spinta da investimenti infrastrutturali per oltre 600 milioni di euro nel quinquennio 2024-2029, contribuiscono a generare una spinta propulsiva al comparto marittimo regionale e nazionale". Una visione confermata anche dal general manager di Srm Intesa San Paolo, Massimo Deandreis: "I porti della Sardegna si stanno distinguendo per una strategia molto spinta verso il potenziamento delle infrastrutture, la sostenibilità e la digitalizzazione, con importanti investimenti in tal senso anche grazie al Pnrr - ha sottolineato -. Il territorio, per la sua crescita, deve continuare a puntare in modo deciso sull'economia marittima". Per questo, conferma Stefano Cappellari, direttore regionale Piemonte Nord, Valle d'Aosta e Sardegna di Intesa Sanpaolo, "in Sardegna abbiamo messo a disposizione 2,4 miliardi di euro entro il 2026, in particolare per l'economia del mare e il turismo".

Intesa Sanpaolo rilancia il sostegno all'Economia del Mare: presentato il nuovo rapporto

Cappellari (Intesa Sanpaolo): "I nostri esperti accompagnano le aziende nell'affrontare le sfide di un mercato in continua evoluzione, aiutandole a cogliere nuove opportunità di crescita" Intesa Sanpaolo potenzia il sostegno all'Economia del Mare: presentato il rapporto SRM che svela crescita e opportunità in Sardegna Oggi, nel terminal polifunzionale Molo Ichnusa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Intesa Sanpaolo ha presentato il nuovo Rapporto sull'Economia del Mare, curato da SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Questo studio offre un'analisi approfondita delle dinamiche internazionali, con un focus specifico sulle opportunità e i risultati dell'economia marittima in Sardegna. L'economia del mare in Sardegna genera un valore aggiunto di 2,4 miliardi di euro, rappresentando oltre il 7% del valore aggiunto totale della regione. Nel primo semestre del 2024, oltre 21 milioni di tonnellate di merci sono state movimentate nei porti regionali, evidenziando una crescita del 6,2%. I porti sardi sono infatti un volano per il commercio e il turismo, con il 91% dell'interscambio commerciale della regione che viaggia via mare. Inoltre, il traffico passeggeri ha registrato un incremento del 10%, mentre le crociere hanno visto un sorprendente aumento del 70%. Durante la presentazione, Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, ha aperto i lavori sottolineando l'importanza dei porti per l'economia locale. La sessione ha visto anche le relazioni di Massimo Deandreis, General Manager di SRM, e Alessandro Panaro, Economista di SRM, mentre Agostino Deiana, Direttore commerciale imprese di Intesa Sanpaolo, ha offerto ulteriori spunti sulle strategie della banca a sostegno della blue economy. Il confronto tra Costanza Musso, Amministratrice Delegata del Gruppo Grendi, e Natale Ditel, Segretario Generale dell'Autorità, ha ulteriormente arricchito il dibattito. Il rapporto evidenzia che i porti della Sardegna, che rappresentano il 9% del totale nazionale per tonnellate di merci e passeggeri, sono un elemento chiave per il commercio locale. Nonostante le sfide del 2023, il primo semestre del 2024 ha mostrato segnali di ripresa, con 21,2 milioni di tonnellate di merci gestite e un record nel traffico passeggeri, che ha raggiunto 2,3 milioni, con un incremento del 10% rispetto all'anno precedente. Il porto di Cagliari, in particolare, si distingue come hub commerciale e crocieristico dell'isola, registrando significativi aumenti nei traffici Ro-Ro e nei container. Inoltre, la Sardegna sta mirando a diventare un hub nel Mediterraneo per il bunkeraggio sostenibile, investendo in infrastrutture per il rifornimento di Gas Naturale Liquefatto (GNL) e promuovendo pratiche di sostenibilità ambientale nei porti. Intesa Sanpaolo si impegna a fornire consulenza specializzata e soluzioni finanziarie per le imprese nel settore navale e marittimo, attraverso il suo Desk Navale. Questo approccio mira a sostenere le aziende italiane attive nella blue economy, con un particolare focus sulla Sardegna. La banca ha rinnovato l'impegno di 2,4 miliardi di euro per le imprese sarde, parte del programma nazionale "Il tuo futuro è la nostra impresa", che prevede investimenti per 120 miliardi di euro fino al 2026. Massimo Deiana, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, ha dichiarato: "I dati incoraggianti richiamati nell'ultimo rapporto sull'Economia del Mare sono, senza dubbio, sostenuti dalla conclamata performance eccezionale del Sistema portuale della Sardegna. Scali marittimi che, con la loro differente vocazione, sospinti da investimenti infrastrutturali che ammontano ad oltre 600 milioni di euro nel quinquennio 2024/2029, contribuiscono a generare quella comprovata spinta propulsiva al comparto marittimo regionale e nazionale che SRM ha sempre ben valorizzato nell'ambito dei numerosi focus sul comparto. Il report 2024 suggella, quindi, il completamento di un percorso sistemico portuale lungo quasi 8 anni, nel corso dei quali la governance unica, aperta al confronto con i propri stakeholder e sensibile alle esigenze dei differenti territori, ha saputo aggregare, armonizzare e valorizzare le singole peculiarità dei porti dell'Isola, portandoli ai vertici della classifica nazionale per traffici generati e valore pubblico restituito". Le nostre analisi ed i dati di traffico evidenziano un sistema portuale che sta avendo un'importante capacità di reazione al momento complesso che sta

vivendo il settore del trasporto marittimo nel Mediterraneo. I porti della Sardegna si stanno distinguendo per una strategia molto spinta verso il potenziamento delle infrastrutture, la sostenibilità e la digitalizzazione, con importanti investimenti in tal senso anche grazie al PNRR. Il territorio, per la sua crescita, deve continuare a puntare in modo deciso sull'economia marittima, un driver che rappresenta oltre il 7% del valore aggiunto regionale prodotto, per un valore di 2,4 miliardi di euro ", ha aggiunto Massimo Deandreis , General Manager di SRM Stefano Cappellari , Direttore Regionale Piemonte Nord, Valle d'Aosta e Sardegna Intesa Sanpaolo , ha concluso: " Offriamo alle imprese una consulenza specializzata che va oltre il finanziamento. I nostri esperti accompagnano le aziende nell'affrontare le sfide di un mercato in continua evoluzione, aiutandole a cogliere nuove opportunità di crescita. In Sardegna, abbiamo messo a disposizione 2,4 miliardi di euro entro il 2026, in particolare per l'economia del mare e il turismo, dove abbiamo avviato iniziative per creare filiere locali e promuovere il 'made in Sardinia'. Inoltre, nel settore agroalimentare, abbiamo attivato finanziamenti con durate fino a 30 anni per sostenere le aziende agricole nella transizione verso modelli più sostenibili e innovativi.

Sardegna, la Blue Economy vale 2,4 miliardi di euro

CAGLIARI (ITALPRESS) - "Parliamo di un settore strutturato, con un imponente montante economico e che però ha una vulnerabilità a battito d'ali di farfalla. Quattro missili fanno diventare un'area del pianeta poco raccomandabile e, immediatamente, il 40-50% del traffico che passava da lì decide di circumnavigare l'Africa. Fare il giro dell'Africa non è banale per costi e tempi, ci cambia completamente uno scenario. Leggere quelle che possono essere le conseguenze per noi è importantissimo e c'è immensa gratitudine per questo lavoro". Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, aprendo oggi a Cagliari la conferenza stampa di presentazione del Rapporto sull'Economia del Mare curato da Srm - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo. Lo studio rivela come dalla Blue Economy la Sardegna riceva un valore aggiunto di 2,4 miliardi di euro, ovvero più del 7% del totale della Regione, e di come nei porti dell'Isola siano state ben 21 milioni le tonnellate di merci movimentate solo nel primo semestre del 2024, registrando un +6,2%. A introdurre la parte tecnica della presentazione è stato il general manager di Srm Intesa Sanpaolo, Massimo Deandrei: "Gran parte dell'economia italiana ruota intorno al mare e all'economia marittima. Non dimentichiamoci poi che la maggior parte dell'import ed export passa via mare. Per questo un gruppo bancario come Intesa Sanpaolo monitora questi fenomeni. Guardando all'economia marittima si capisce quello che accade a livello internazionale, perchè il 90% del commercio mondiale si muove via mare. Le stime ci dicono che anche nel 2024 e 2025 avremo un'ulteriore crescita: raggiungeremo i 12,6 miliardi di tonnellate spostate via mare". A spiegare i numeri relativi alla Sardegna è stato Alessandro Panaro, direttore studi di Srm: "Il 91% dell'interscambio commerciale della regione viaggia via mare. Il traffico passeggeri cresce del 10%, con le crociere che registrano un aumento del 70%". E ancora: "La Sardegna conta la presenza di quasi 2.700 imprese della filiera logistico-portuale, per un totale di 15 miliardi di euro". Dati incoraggianti per Massimo Deiana: "Gli scali marittimi sardi sono spinti da investimenti infrastrutturali per oltre 600 milioni di euro nel quinquennio 2024-2029, contribuendo a generare a loro volta una spinta propulsiva al comparto marittimo nazionale". Stefano Cappellari, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Piemonte Nord, Valle d'Aosta e Sardegna, annuncia un importante investimento del gruppo per l'Isola: "Per l'economia del mare e per il turismo in Sardegna abbiamo messo a disposizione 2,4 miliardi di euro entro il 2026". Ottimi i numeri di Cagliari, confermato principale porto commerciale della Sardegna con 29,1 milioni di tonnellate nel 2023, nonché primo porto crocieristico nella regione con 334mila passeggeri nel 2023 e un +76,5% nei primi 6 mesi del 2024. Bene anche il traffico Ro-Ro, soprattutto con navi che trasportano Tir e rotabili per un +11,6% nei primi 6 mesi del 2024, mentre è +63,2% sui container e +11,6% sulle rinfuse liquide. I porti sardi rappresentano il 9% del totale nazionale, sia per tonnellate di merci che per passeggeri. Viaggiano bene anche le Zone economiche speciali: sono oltre mille le domande presentate in Sardegna nell'ultimo anno per accedere al credito di imposta.



Economia del mare, valore aggiunto in Sardegna da 2,4 miliardi. Cresce il porto di Cagliari per traffico merci e crociere

La Sardegna ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all' economia del mare pari a 2,4 miliardi di euro (oltre il 7 per cento del valore aggiunto totale dell'Isola) e vanta la presenza di quasi 2.700 imprese della filiera logistico-portuale. I porti sono un grande volano per la proiezione internazionale delle imprese del territorio: 15 miliardi di euro, cioè il 91 per cento dell'import-export della Sardegna viaggiano via mare. Sono alcuni dei dati del rapporto presentato oggi da Intesa Sanpaolo nel terminal polifunzionale Molo Ichnusa dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna , e curato da Srm - Studi e ricerche per il Mezzogiorno : "L'Economia del mare, volano di sviluppo per gli investimenti sul territorio". I lavori si sono aperti con i saluti di Massimo Deiana , presidente dell'Autorità, a seguire le relazioni di Massimo Deandreis , general manager di Srm, Alessandro Panaro , economista di Srm, e l'intervento di Agostino Deiana , direttore commerciale imprese della Direzione regionale Piemonte Nord, Valle d'Aosta e Sardegna Intesa Sanpaolo. Nella seconda parte della mattinata una tavola rotonda ha visto protagonisti Costanza Musso , amministratrice delegata del Gruppo Grendi Manuela Murgia , dirigente Ufficio delle dogane di Cagliari e Natale Ditel , segretario generale Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Per tornare ai numeri. I porti della Sardegna rappresentano il 9 per cento del totale nazionale sia per tonnellate di merci sia per passeggeri. Se il 2023 ha risentito della situazione geopolitica per il segmento commerciale (41 milioni di tonnellate pari a -6,7 per cento), il primo semestre del 2024 ha confermato una grande capacità di reazione con 21,2 milioni di tonnellate di merci gestite, pari a +6,2 per cento. Numeri record per il traffico passeggeri nel 2023 con 6,6 milioni (+10,2 per cento), di cui 434mila crocieristi. I primi 6 mesi del 2024 registrano il miglior risultato di sempre con 2,3 milioni di passeggeri (+10 per cento). Lo scalo di Cagliari è il principale porto commerciale della Sardegna con 29,1 milioni di tonnellate nel 2023 e hub italiano dell'energia: secondo porto per movimentazione di rinfuse liquide. Cagliari è anche il primo porto crocieristico dell'isola con 334 mila passeggeri nel 2023 e ancora un +76,5 per cento nei primi 6 mesi del 2024. Di valore strategico per Cagliari anche il traffico Ro-Ro vale a dire navi che trasportano Tir e Rotabili (+11,6 per cento nei primi 6 mesi del 2024) e il primo semestre segna una ripresa importante anche per i container (+63,2 per cento); rinfuse liquide +11,6 per cento. Olbia è il principale porto della regione per numero passeggeri con 3,6 milioni nel 2023 (+16 per cento) e per traffico Ro-Ro con 6,2 milioni di tonnellate (+5,3 per cento). La Sardegna poi si candida a diventare hub nel Mediterraneo Sud-Occidentale per il bunkeraggio (rifornimento di carburante) sostenibile, con il rifornimento del Gnl (Gas naturale liquefatto) alle navi. A tal fine, dal 2022 è operativo un impianto di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione di Gnl nel porto di Oristano e sono in fase progettuale altri depositi nell'isola e un terminal di rigassificazione a Porto Torres . L'obiettivo strategico è di intercettare maggiori quote di traffico nel Mediterraneo offrendo opportunità di bunkering per le imprese armatoriali. Il porto di Cagliari può inoltre offrire oltre ai combustibili navali tradizionali anche il nuovo olio combustibile ecologico a bassissimo tenore di zolfo, cosiddetto ultra-low-sulphur marine fuel oil (Ulsfo). Il terminal destinato al rifornimento è stato adeguato per consentire alle navi di ormeggiare al di fuori della raffineria di Sarroch per caricare direttamente questo carburante. Significative le risorse stanziare dal Piano nazionale complementare per implementare il cold ironing (elettrificazione delle banchine nei porti dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, pari a 70,5 milioni di euro). Infine, per accrescere la sua capacità di movimentazione delle merci, il porto sta portando avanti il progetto di "hub multipurpose" nel Porto canale di Cagliari dedicato a container, traffico commerciale (nuovo terminal Ro-Ro), movimentazione delle rinfuse (infrastrutturazione dell'esistente terminal), cantieristica della nautica da diporto e anche insediamenti industriali in Zes e Zona franca doganale interclusa. Sono oltre 1000 le domande presentate in Sardegna per accedere al credito di imposta in ambito

Zes. Molti dei settori prioritari della Zes Unica, come ad esempio l'agroalimentare, rientrano nelle vocazioni produttive della Sardegna. Strategico il comparto della nautica da diporto: Sardegna terza regione italiana per numero di posti barca e seconda per posti barca oltre i 24 metri, dopo la Liguria. Le considerazioni finali sono state tracciate da Massimo Deiana, che ha detto: "I dati incoraggianti richiamati nell'ultimo rapporto sull'economia del mare sono, senza dubbio, sostenuti dalla conclamata performance eccezionale del Sistema portuale della Sardegna. Scali marittimi che, con la loro differente vocazione, sospinti da investimenti infrastrutturali che ammontano ad oltre 600 milioni di euro nel quinquennio 2024 - 2029, contribuiscono a generare quella comprovata spinta propulsiva al comparto marittimo regionale e nazionale che Srm ha sempre ben valorizzato nell'ambito dei numerosi focus sul comparto. Il report 2024 suggella, quindi, il completamento di un percorso sistemico portuale lungo quasi 8 anni, nel corso dei quali la governance unica, aperta al confronto con i propri stakeholder e sensibile alle esigenze dei differenti territori, ha saputo aggregare, armonizzare e valorizzare le singole peculiarità dei porti dell'Isola, portandoli ai vertici della classifica nazionale per traffici generati e valore pubblico restituito".

Cagliari, boom di passeggeri e container nei primi 6 mesi 2024

Ripresa dei traffici dopo le difficoltà del 2023. In Sardegna mille domande di accesso al credito della Zes

Ripresa dei traffici dopo le difficoltà del 2023. In Sardegna mille domande di accesso al credito della Zes Cagliari - Lo scalo di Cagliari si conferma il principale porto commerciale della Sardegna con 29,1 milioni di tonnellate nel 2023 e hub italiano dell'energia: secondo porto per movimentazione di rinfuse liquide. È il dettaglio dell'approfondimento sull'Isola dell'undicesimo Rapporto sull'Economia del Mare curato da Srm - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo, presentato in anteprima oggi a Cagliari. Quello del capoluogo è anche il primo porto crocieristico nella regione con 334mila passeggeri nel 2023 e ancora un +76,5% nei primi 6 mesi del 2024. Di valore strategico per Cagliari anche il traffico ro-ro, navi che trasportano Tir e rotabili (+11,6% nei primi 6 mesi del 2024) e il primo semestre segna una ripresa importante anche per i container (+63,2%) e le rinfuse liquide (+11,6%). Olbia invece, è il principale porto in Sardegna per numero di passeggeri (traghetti e crociere) con 3,6 milioni nel 2023 (+16%) e per traffico ro-ro con 6,2 milioni di tonnellate (+5,3%). In totale i porti sardi rappresentano il 9% del totale nazionale sia per tonnellate di merci che per passeggeri. Se il 2023 ha risentito della situazione geopolitica per il segmento commerciale (41 milioni di tonnellate pari a -6,7%), il primo semestre del 2024 ha confermato una grande capacità di reazione con 21,2 milioni di tonnellate di merci gestite, pari a +6,2%. Lo scalo del capoluogo, è stato sottolineato durante la presentazione del rapporto, sta portando avanti il progetto di 'hub multipurpose' nel porto canale dedicato a container, traffico commerciale (nuovo terminal ro-ro), movimentazione delle rinfuse (infrastrutturazione dell'esistente terminal), cantieristica della nautica da diporto e anche insediamenti industriali in Zes e Zona franca doganale interclusa. Sono oltre mille le domande presentate in Sardegna per accedere al credito di imposta in ambito Zes.

Il richiamo di Forza Italia al sindaco: «Verifichi lo stato dei lavori al porto»

Molino (FI): «Basta con le promesse, c'è bisogno di un piano di rilancio»

Porto Torres La segreteria cittadina di Forza Italia prende atto delle dichiarazioni del presidente dell'autorità di sistema portuale Massimo Deiana riguardo ai lavori previsti nel porto turritano e invita il sindaco Massimo Mulas a verificare la reale rispondenza delle date di avvio dei progetti. «Non è la prima volta che si susseguono dichiarazioni che non sono andate a buon fine - commenta il segretario cittadino di Forza Italia, Pierluigi Molino - ed è quindi prioritario che nel comitato di gestione dell'Adsp vi sia una rappresentanza che tuteli effettivamente gli interessi della città: l'iter dell'antemurale, per esempio, è stato avviato nel lontano 2012 e mai concretizzato. Gli annunci senza seguito hanno progressivamente impoverito la città, già colpita dalla disoccupazione». Il segretario piazza poi l'affondo sullo stato, a suo dire, precario del porto: «Anche l'occhio meno esperto può constatare lo stato di abbandono in cui versa questa struttura, fondamentale per lo sviluppo di tutto il territorio. Anche se i lavori di riqualificazione iniziassero domani, dubitiamo che i 726 giorni previsti sarebbero sufficienti, a meno di realizzare soluzioni approssimative e inadatte come già accaduto in passato. Purtroppo, scelte e rinunce dettate da una visione limitata hanno fatto emergere l'incapacità del porto di ospitare le moderne navi da crociera. L'autorità portuale dovrebbe proporre dei progetti che trasformino Porto Torres in uno scalo efficiente - aggiunge -, capace di attrarre armatori e favorire lo sviluppo economico. Il "contentino" sembra ormai essere una strategia per sedurre e convincere gli abitanti». L'ultimo appunto è sul porto industriale: «Oggi somiglia a un paesaggio lunare ma ha un bacino di evoluzione che, se opportunamente migliorato, potrebbe accogliere qualsiasi tipo di nave. L'area vicina potrebbe trasformarsi in uno spazio strategico per lo stoccaggio di merci provenienti da tutto il mondo, facendo di Porto Torres un punto di riferimento per il trasbordo e il fideraggio nel Mediterraneo, grazie alla sua posizione geografica privilegiata». (g.m.)



Isola Bianca Un ristorante nell'ex stabile per la quarantena

Olbia. All'Isola Bianca c'è una vecchia struttura che diventerà un nuovo ristorante. Si tratta di uno stabile di 200 metri quadrati risalente agli anni Quaranta e un tempo adibito a quarantena. Qui, infatti, veniva ospitato il bestiame in partenza e in arrivo in attesa delle necessarie autorizzazioni. L'Autorità di sistema portuale ha deliberato la concessione demaniale di 15 anni alla società olbiese Cliscan. Una delibera inserita tra i punti all'ordine del giorno della seduta di ieri in cui il Comitato di gestione dell'Adsp ha approvato il bilancio di previsione 2025 e il Programma triennale delle opere. Si parla di oltre mezzo miliardo di finanziamenti per opere nei prossimi 5 anni. «La rappresentazione economica e programmatica di un mandato, vicino al termine, che ha creato stabilità, tenuto i conti in regola e generato investimenti» spiega Massimo Deiana, presidente Adsp.



Olbia. In concessione immobile storico del viale Isola Bianca

Edificio portuale sarà un punto ristoro

Dopo l'imminente trasformazione del molo Brin in porto turistico per grandi yacht, con annesso recupero dell'immobile storico ex Officine Mameli, il porto di Olbia mette in cantiere un nuovo intervento verso la sua riqualificazione. Il Locale ex Quarantena, su viale Isola Bianca, costruito negli anni Quaranta per il ricovero del bestiame in arrivo e in partenza con le navi mercantili, sarà ristrutturato per diventare un punto ristoro, previa autorizzazione della Soprintendenza per il suo interesse storico e artistico. Ieri, il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna ha deliberato il rilascio, alla società olbiese Cliscan, di una concessione demaniale, per 15 anni, del fabbricato di circa 200 metri quadri e degli spazi esterni pertinenti, inutilizzati da quando sono cessate le funzioni originarie. La ristrutturazione dell'edificio aggiunge un tassello al progetto di rilancio delle aree del porto, fino ai moli confinanti con il lungomare. Anche il Molo Bosazza si prepara ad accogliere barche e panfili dopo il recente cambio di destinazione d'uso ma per vedere cambiata la sua fisionomia bisogna aspettare il bando di concessione. Appena conclusi i lavori per riasfaltare viale Isola Bianca, stanno per partire quelli per sistemare la pista ciclabile che gli corre parallela, la prima a essere stata realizzata in città. Tania Careddu





Ai porti sardi fondi per oltre mezzo mld per i prossimi 5 anni

Oltre mezzo miliardo di euro di finanziamenti per opere nei prossimi cinque anni: il 70% riguarda interventi in corso d'opera e programmati nel triennio 2024-2026. È quanto illustrato nel bilancio di previsione 2025 e nell'ultimo aggiornamento del programma triennale delle opere approvati oggi dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Il bilancio per il prossimo anno prevede circa 89 milioni di euro di entrate (8 milioni in più di quelli previsti per il 2024) e 174 milioni di uscite (105 milioni in conto capitale per opere già programmate). Serviranno anche per nuove opere: una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi, un edificio nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax e il ripristino della diga foranea con contestuale inserimento di un dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso a Porto Torres. Mentre a Portovesme verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti. Il comitato di gestione ha inoltre deliberato il rilascio per 15 anni alla società Cliscan, della concessione demaniale marittima sul fabbricato e relative aree di pertinenza un tempo adibiti a quarantena nel porto di Olbia-Isola Bianca. Una struttura di circa 200 metri quadri, più ampi spazi esterni degli anni 40 sarà destinata a punto ristoro. "Quest'ultimo atto di programmazione finanziaria della mia gestione consegna alla prossima governance un'Autorità di sistema portuale vivace - sottolinea il presidente Massimo Deiana -, con decine di grandi cantieri aperti, nuove sfide di carattere ambientale programmate e avviate, buona parte dei fondi Pnrr e Pnc già spesa e in fase di rendicontazione ma, soprattutto, una struttura altamente competente che saprà dare la giusta spinta per innalzare ulteriormente il livello qualitativo della performance dei porti della Sardegna".

AdSP del Mare di Sardegna: ok a Comitato di Gestione il Bilancio di previsione 2025

Nonostante l'attuale difficile congiuntura mondiale, che per il trasporto marittimo ha generato la revisione di rotte e strategie commerciali, con pesanti ricadute sui sistemi portuali, il bilancio di previsione dell'AdSP del Mare di Sardegna prevede, per il 2025, circa 89 milioni di euro di entrate (8 mln in più di quelli previsti per il 2024) e 174 milioni di uscite (105 mln in conto capitale per opere già programmate). Somme, queste ultime, che verranno in parte (per il 2025 sono stati stanziati 10 milioni di euro) destinate a copertura dell'avvio di nuove opere quali, ad esempio, la realizzazione di una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi; dell'edificio polifunzionale nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax; del 2° lotto della Darsena servizi ed il ripristino della diga foranea con contestuale inserimento di un dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso (c.d. "Millepiedi") a Porto Torres; mentre, a Portovesme, verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti. Sempre nel corso della seduta odierna, tra i diversi punti all'ordine del giorno, il Comitato di Gestione ha deliberato il rilascio, per 15 anni alla società Cliscan, della concessione demaniale marittima sul fabbricato e relative aree di pertinenza un tempo adibiti a quarantena nel porto di Olbia - Isola Bianca. Una struttura di circa 200 metri quadri, più ampi spazi esterni, risalente agli anni 40, che era destinata, appunto, ad ospitare il bestiame in arrivo e in partenza con le navi mercantili in attesa delle necessarie autorizzazioni sanitarie e che, una volta riqualificata, sarà adibita a punto ristoro, completando l'opera di rilancio di un tratto di area portuale attualmente in fase di trasformazione. "Il bilancio di previsione ed il Programma triennale delle opere approvati questa mattina dal Comitato di Gestione sono la rappresentazione economica e programmatica di un mandato, vicino al termine, che ha creato stabilità, tenuto i conti in regola e generato investimenti per oltre mezzo miliardo di euro nel prossimo quinquennio - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - E' del tutto evidente che quest'ultimo atto di programmazione finanziaria della mia gestione consegna alla prossima governance un'Autorità di Sistema Portuale vivace, con decine di grandi cantieri aperti, nuove sfide di carattere ambientale programmate e avviate, buona parte dei fondi Pnrr e Pnc già spesa ed in fase di rendicontazione, ma, soprattutto, una struttura altamente competente che saprà dare la giusta spinta per innalzare ulteriormente il livello qualitativo della performance del Sistema portuale della Sardegna".



AdSP del Mare di Sardegna: Approvato in Comitato di Gestione il Bilancio di previsione 2025

Oltre mezzo miliardo di euro di finanziamenti per opere nei prossimi 5 anni, il settanta per cento dei quali a copertura degli interventi in corso d'opera e programmati nel triennio 2024 - 2026. È quanto illustrato nel Bilancio di previsione 2025 e nell'ultimo aggiornamento del Programma triennale delle opere approvati, questa mattina, dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Documenti per una programmazione ponte tra la chiusura del secondo mandato del Presidente Massimo Deiana e l'avvio di una nuova governance che, una volta insediata, potrà contare su disponibilità finanziarie solide, importanti opere strategiche in atto e programmate, ma, soprattutto, sugli ottimi risultati di performance degli scali nello scenario nazionale. Nonostante l'attuale difficile congiuntura mondiale, che per il trasporto marittimo ha generato la revisione di rotte e strategie commerciali, con pesanti ricadute sui sistemi portuali, il bilancio di previsione dell'AdSP del Mare di Sardegna prevede, per il 2025, circa 89 milioni di euro di entrate (8 mln in più di quelli previsti per il 2024) e 174 milioni di uscite (105 mln in conto capitale per opere già programmate). Somme, queste ultime, che verranno in parte (per il 2025 sono stati stanziati 10 milioni di euro) destinate a copertura dell'avvio di nuove opere quali, ad esempio, la realizzazione di una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi; dell'edificio polifunzionale nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax; del 2° lotto della Darsena servizi ed il ripristino della diga foranea con contestuale inserimento di un dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso (c.d. "Millepiedi") a Porto Torres; mentre, a Portovesme, verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti. Sempre nel corso della seduta odierna, tra i diversi punti all'ordine del giorno, il Comitato di Gestione ha deliberato il rilascio, per 15 anni alla società Cliscan, della concessione demaniale marittima sul fabbricato e relative aree di pertinenza un tempo adibiti a quarantena nel porto di Olbia - Isola Bianca. Una struttura di circa 200 metri quadri, più ampi spazi esterni, risalente agli anni 40, che era destinata, appunto, ad ospitare il bestiame in arrivo e in partenza con le navi mercantili in attesa delle necessarie autorizzazioni sanitarie e che, una volta riqualificata, sarà adibita a punto ristoro, completando l'opera di rilancio di un tratto di area portuale attualmente in fase di trasformazione. "Il bilancio di previsione ed il Programma triennale delle opere approvati questa mattina dal Comitato di Gestione sono la rappresentazione economica e programmatica di un mandato, vicino al termine, che ha creato stabilità, tenuto i conti in regola e generato investimenti per oltre mezzo miliardo di euro nel prossimo quinquennio - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - E' del tutto evidente che quest'ultimo atto di programmazione finanziaria della mia gestione consegna alla prossima governance un'Autorità di Sistema Portuale vivace, con decine di grandi cantieri aperti, nuove sfide di carattere ambientale programmate e avviate, buona parte dei fondi Pnrr e Pnc già spesa ed in fase di rendicontazione, ma, soprattutto, una struttura altamente competente che saprà dare la giusta spinta per innalzare ulteriormente il livello qualitativo della performance del Sistema portuale della Sardegna".

L'ultimo Bilancio di previsione per Massimo Deiana

CAGLIARI – In vista della scadenza del suo mandato, il presidente dell'AdSp del mar di Sardegna Massimo Deiana firma il suo ultimo Bilancio di previsione, quello per il 2025. Oltre mezzo miliardo di euro di finanziamenti per opere nei prossimi cinque anni, il 70% dei quali a copertura degli interventi in corso d'opera e programmati nel triennio 2024-2026. I due documenti approvati dal Comitato di Gestione, c'è infatti anche l'ultimo aggiornamento del Programma triennale delle opere, serviranno da ponte tra la chiusura del secondo mandato del presidente Deiana e l'avvio di una nuova governance che, una volta insediata, potrà contare su disponibilità finanziarie solide, importanti opere strategiche in atto e programmate, ma, soprattutto, sugli ottimi risultati di performance degli scali nello scenario nazionale. Nonostante l'attuale difficile congiuntura mondiale, che per il trasporto marittimo ha generato la revisione di rotte e strategie commerciali, con pesanti ricadute sui sistemi portuali, il bilancio di previsione dell'Authority sarda prevede, per il 2025, circa 89 milioni di euro di entrate, 8 in più di quelli previsti per il 2024 e 174 milioni di uscite (105 milioni in conto capitale per opere già programmate). Somme, queste ultime, che verranno in parte (per il 2025 sono stati stanziati 10 milioni di euro) destinate a copertura dell'avvio di nuove opere quali, ad esempio, la realizzazione di una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi, dell'edificio polifunzionale nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax, del 2° lotto della Darsena servizi ed il ripristino della diga foranea con contestuale inserimento di un dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso (c.d. "Millepiedi") a Porto Torres. A Portovesme, verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti. Sempre nel corso della seduta odierna, tra i diversi punti all'ordine del giorno, il Comitato di Gestione ha deliberato il rilascio, per 15 anni alla società Cliscan, della concessione demaniale marittima sul fabbricato e relative aree di pertinenza un tempo adibiti a quarantena nel porto di Olbia-Isola Bianca. Si tratta di una struttura di circa 200 metri quadri, più ampi spazi esterni, risalente agli anni '40, che era destinata, appunto, ad ospitare il bestiame in arrivo e in partenza con le navi mercantili in attesa delle necessarie autorizzazioni sanitarie e che, una volta riqualificata, sarà adibita a punto ristoro, completando l'opera di rilancio di un tratto di area portuale attualmente in fase di trasformazione. "Il bilancio di previsione ed il Programma triennale delle opere approvati sono la rappresentazione economica e programmatica di un mandato, vicino al termine, che ha creato stabilità, tenuto i conti in regola e generato investimenti per oltre mezzo miliardo di euro nel prossimo quinquennio" spiega Massimo Deiana. "È del tutto evidente che quest'ultimo atto di programmazione finanziaria della mia gestione consegna alla prossima governance un'Autorità di Sistema portuale vivace, con decine di grandi cantieri aperti, nuove sfide di carattere ambientale programmate e avviate, buona parte dei fondi Pnrr e Pnc già spesa ed in fase di rendicontazione, ma, soprattutto, una struttura altamente competente che saprà dare la giusta spinta per innalzare ulteriormente il livello qualitativo della performance del Sistema portuale della Sardegna".

Porti, oltre mezzo miliardo di finanziamenti nei prossimi 5 anni

Il settanta per cento riguarda opere per il triennio 2024-2026

Oltre mezzo miliardo di euro di finanziamenti per opere nei prossimi cinque anni: il 70% riguarda interventi in corso d'opera e programmati nel triennio 2024-2026. È quanto illustrato nel bilancio di previsione 2025 e nell'ultimo aggiornamento del programma triennale delle opere approvati dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Il bilancio per il prossimo anno prevede circa 89 milioni di entrate (8 milioni in più di quelli previsti per il 2024) e 174 milioni di uscite (105 milioni in conto capitale per opere già programmate). Serviranno anche per nuove opere: una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi, un edificio nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax e il ripristino della diga foranea con un nuovo dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso a Porto Torres. Mentre a Portovesme verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti. La società Cliscan avrà per 15 anni la concessione demaniale marittima sul fabbricato e relative aree di pertinenza un tempo adibiti a quarantena nel porto di Olbia-Isola Bianca. Una struttura di circa 200 metri quadri, più ampi spazi esterni degli anni 40 sarà destinata a punto ristoro. "Un'attività vivace: decine di grandi cantieri aperti, nuove sfide di carattere ambientale programmate e avviate, buona parte dei fondi Pnrr e Pnc già spesa e in fase di rendicontazione" sintetizza il presidente Massimo Deiana, all'ultimo atto di programmazione finanziaria del suo mandato, "ma, soprattutto, una struttura altamente competente che saprà dare la giusta spinta per innalzare ulteriormente il livello qualitativo della performance dei porti della Sardegna".



Porti sardi: per i prossimi 5 anni, fondi per mezzo miliardo di euro

È quanto illustrato nell'ultimo aggiornamento del programma triennale delle opere approvati oggi dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna

Nei prossimi cinque anni, ai porti sardi arriveranno finanziamenti per oltre mezzo miliardo di euro di finanziamenti. Il 70% riguarda interventi in corso d'opera e programmati nel triennio 2024-2026. È quanto illustrato nel bilancio di previsione 2025 e nell'ultimo aggiornamento del programma triennale delle opere approvati oggi dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Prevista la realizzazione di una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi, un edificio nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax. Il ripristino della diga foranea con contestuale inserimento di un dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso a Porto Torres. Mentre a Portovesme verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti. Il comitato di gestione ha inoltre deliberato il rilascio per 15 anni alla società Cliscan, della concessione demaniale marittima sul fabbricato e relative aree di pertinenza un tempo adibiti a quarantena nel porto di Olbia-Isola Bianca.