

OGLIASTRA ► BARONIA

Aree ex cartiera, ok al progetto ma servono nuove modifiche

Arbatax Andranno considerate le esigenze di aziende nautiche e porto

di **Lamberto Cugudda**

Tortoli Progetto definitivo ed esecutivo dell'intervento per la riconversione produttiva delle aree ex Cartiera di Arbatax: opere di infrastrutturazione e urbanizzazione. È l'oggetto di una delibera approvata venerdì dalla giunta comunale. Il 17 maggio 2021 venne approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica aggiornato, predisposto dall'Rtp incaricato Studio Iadanza srl, per un importo complessivo del quadro economico di 6.025.000 euro. Lo scorso 10 gennaio è stato comunicato allo stesso studio che le somme da destinare a tale progetto ammontano complessivamente a 3,5 milioni. Il 27 aprile lo studio ha presentato il progetto definitivo-esecutivo.

Ma nel frattempo sono cambiati gli scenari a contorno delle aree ex Cartiera con particolare riferimento ai programmi di investimento da parte di importanti aziende nautiche a livello internazionale «che si sono insedia-



Costato sei milioni di euro dovrà essere integrato secondo le mutate esigenze dello scalo marittimo ogliastrino



te in aree contermini alle aree ex Cartiera, e alle scelte programmatiche che l'Adspo del Mare di Sardegna sta portando avanti nell'ambito portuale in aree contermini alla ex Cartiera».

Con la delibera di due gior-

ni fa viene dato indirizzo al responsabile dell'Area Governo del territorio lavori pubblici affinché proceda, con il supporto dei progettisti, alla elaborazione, sulla base del progetto definitivo/esecutivo «di uno stralcio

Una veduta delle aree della ex cartiera di Arbatax

funzionale che interessi il tratto B-C-D per procedere con l'immediato appalto dei lavori». E anche «affinché venga esteso ai medesimi progettisti, l'incarico di progettazione definitiva/esecutiva di un secondo stralcio che interessi i tratti F-B (collegamento tra il comparto industriale a sud-ovest e l'asse stradale principale centrale), E-C (collegamento tra la

Nel frattempo sono cambiati gli scenari con l'insediamento di importanti società di livello internazionale

viabilità industriale parallela al viale Arbatax e l'asse stradale principale in prossimità della rotonda ingresso delle aree ex Cartiera) e il tratto C-G (di collegamento tra l'asse stradale principale centrale in prossimità della rotonda ingresso delle aree ex Cartiera e la banchina di riva)».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

in breve

Talana, Lotzorai

Droga, armi e refurtiva: due denunce



► A Talana e Lotzorai, venerdì ci sono stati numerosi controlli e perquisizioni dei carabinieri alla ricerca di armi e droga. Un uomo, nel primo paese, è stato denunciato per ricettazione e detenzione ai fini di spaccio di sostanze stupefacenti.

I militari dell'Arma della compagnia di Lanusei, al comando del capitano Marco Mastrovito, coordinati dalla Procura della Repubblica, hanno attuato, sin dalle prime ore della giornata di venerdì ieri un servizio straordinario di controllo del territorio che ha interessato una vasta area compresa tra gli abitati di Talana, Lotzorai e le campagne circostanti, oggetto di numerosi controlli e perquisizioni alla ricerca di armi, droga e refurtiva. Decine gli uomini dell'Arma territoriale che hanno operato con il supporto dei carabinieri dello squadrone eliportato Cacciatori di Sardegna e con l'ausilio

«Dalla Regione manette di fine mandato»

Andrea Viola (Iv) critico sugli investimenti nei porti del nord Sardegna

Olbia Alza la mano e prende parola «perché sono cominciate le manette di fine mandato senza alcuna strategia». Andrea Viola è consigliere di minoranza a Golfo Aranci ma in questo caso parla con l'altro titolo politico che lo accompagna a più ampio raggio. Da coordinatore per la Sardegna di Italia Viva bacchetta la Regione, «il nord dell'isola, e in particolare la Gallura, soffre di carenza cronica di investimenti per le infrastrutture. Non solo la politica in questi ultimi cinque anni non è riuscita a trovare dei finanziamenti che vadano al di là di semplici ritocchi, ma non ha manco portato a termine opere fondamentali». L'annuncio arrivato in questi giorni di investimenti a pioggia sui piccoli porti galluresi - otto milioni a San Teodoro, tre a Golfo Aranci, uno a Santa Teresa, 400mila euro a Porto San Paolo - sembra non convincere. Si tratta di finanziamenti caldeggiati dall'assessore regionale a Programmazione e Bilancio Giuseppe Fasolino, tra l'altro sindaco golfarancino dal 2009 al 2019. 12 milioni che copriranno costi di ristrutturazioni o realizzazioni ex novo. «A mio parere è la dimostrazione che dalla Regione si guarda al settore dei privati invece che al pubblico - attacca Viola -. Si vanno ad aumentare i posti in porti frequentati da utenza privata, e per quanto riguarda Golfo Aranci si tratta di spendere altri tre milioni per un frangiflutti che era già stato realizzato in passato ed è finito distrutto. Si vuole evitare di guardare alla crescita del porto per accogliere le navi passeggeri». Parla di uno scalo appetibile al giro delle grandi navi: «Lo dimostra il recente interessamento della Moby che ha fatto delle prove tecniche in vista di una futura nuova rotta - commenta Andrea Viola -. Invece la nostra politica continua a non voler considerare la prospettiva di sviluppo del traffico di navi». Poi cita lo scalo di Olbia e Porto Torres, il primo avrà finalmente un nuovo livellamento dei fondali della banchina, disposto con un intervento urgente dall'autorità di sistema portuale della Sardegna («ma c'è troppa poca attenzione»). L'altro «andrebbe rimodernato». Il coordinatore Iv mostra le notizie degli ultimi mesi sul porto canale di Cagliari: «Una gara d'appalto della Port authority di 300 milioni di cui un terzo finanziato con fondi Pnrr», e fa spallucce. Fondi «sempre destinati al sud dell'isola. Qui invece è campagna elettorale continua». (p.a.).

The image shows a page from the newspaper 'LA NUOVA SARDEGNA', dated October 3, 2023. The page features several articles and images. The main headline is 'Cristina Piroddi non ce l'ha fatta troppo gravi i traumi della caduta Monte Petrossi Morta in ospedale la donna caduta mentre puliva i vetri'. Below this, there is a photo of Cristina Piroddi and a smaller photo of a building. Another article is titled '«Dalla Regione manette di fine mandato» Andrea Viola (Iv) critico sugli investimenti nei porti del nord Sardegna'. This article includes a photo of a port facility. At the bottom, there is an advertisement for 'La variante al Pul "libera" le spiagge San Teodoro Il Comune acquisisce strade di accesso a frangiflutti e a limatura'. The page also contains various small notices and a table of contents.

Incendiata una vecchia biglietteria

Fuoco nell'area portuale di Porto Torres. In fiamme la vecchia struttura che nella banchina Alti fondali ospitava gli uffici della biglietteria della compagnia di navigazione Moby e in seguito della società Delcomar che presta servizio all'Asinara, un edificio dismesso da tempo andato completamente distrutto. Le squadre dei vigili del fuoco sono intervenute alle 19 con due mezzi, auto pompa e botte, per spegnere le fiamme che in pochi minuti hanno divorato l'enorme quantità di rifiuti contenuti all'interno. Gomme, materiale plastico, vetri rotti e carta bruciati, distrutte anche le pareti della struttura. Esplosioni e una colonna di fumo nero hanno attirato l'attenzione dei passanti. Ingenti i danni nell'edificio che ospitava negli anni '70 anche la compagnia di navigazione Canguri con all'interno un locale adibito a bar. Sul posto anche la polizia locale e i carabinieri che indagano sull'accaduto. L'incendio è di probabile matrice dolosa. (m.p.)



Biglietteria in disuso distrutta dalle fiamme dentro il porto civico

Rogo di possibile origine dolosa agli alti fondali Delcomar

GAVINO MASIA

Porto Torres é di probabile origine dolosa l'incendio che ieri sera ha distrutto la vecchia e fatiscente biglietteria in disuso che utilizzava la compagnia di navigazione Delcomar. Un container posizionato nella banchina degli Alti fondali - quella interdetta al passaggio delle persone e delle auto non autorizzate - dove è possibile comunque accedervi con una certa facilità anche camminando sopra le mura della scogliera. La colonna di fumo visibile da più punti che si levava alle spalle della Capitaneria ha fatto in modo che l'allarme fosse immediato. Sul posto è arrivata la squadra dei vigili del fuoco del distaccamento di Porto Torres, che hanno impiegato oltre un'ora per spegnere l'incendio che si è sviluppato per tutto il perimetro della struttura. Nessuna persona è rimasta coinvolta. Agli Alti fondali sono arrivati i carabinieri e i militari della Capitaneria (anche con motobarca). Il fumo si è alzato intorno alle 19, visibile anche a chilometri di distanza dal centro abitato. In tanti hanno pensato subito a qualcosa di grave e con il passare dei minuti è cresciuta la preoccupazione, considerata anche la vicinanza dell'area portuale alla cinta urbana. E da quel momento è iniziato un traffico caotico in direzione del porto commerciale e del lungomare, con auto incolonnate che rallentavano il passaggio. Nello scalo portuale, una pattuglia della polizia locale ha gestito il traffico verso l'uscita che porta alla banchina pescherecci e al corso Vittorio Emanuele. L'edificio interessato dal fuoco era transennato da tempo per ragioni di sicurezza e per scongiurare problemi alle persone in transito: l'equipaggio dell'Ecogiglio e i lavoratori del cantiere. Ci sono altre strutture in abLe fiamme si sono levate intorno alle 19 La struttura è andata distrutta Indagano carabinieri e Capitaneria bandono da tempo, vicino a quella distrutta, e non rappresentano certo un bel decoro nella banchina degli Alti fondali quando potrà diventare finalmente operativa a tutti gli effetti. Nel 2018 c'era stato il collaudo tecnico e amministrativo della banchina, ma gli approdi sono stati davvero pochi in considerazione dei prossimi lavori in programma da qualche anno, ma non ancora eseguiti. L'intervento della banchina era stato infatti concluso nell'estate 2017 - con il taglio del nastro da parte dell'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio - ed era costato 3 milioni di euro con fondi dell'Autorità di sistema portuale. La banchina misura 445 metri di lunghezza, ma 70 metri verranno resecati per far spazio all'opera strategica per la portualità turritana, ossia l'antemurale. Sono previsti i dragaggi dell'intero bacino del porto civico e della parte antistante agli Alti fondali. Sono stati stanziati 7 milioni di euro in bilancio da parte dell'Adsp, ma tutti questi interventi devono, appunto, ancora iniziare. L'episodio di ieri ha acceso un campanello d'allarme.



La Nuova Icom punta sui tubi: nasce nuovo impianto a Cagliari

Metalmecanica. Previsto un investimento di 14 milioni per uno stabilimento di 150mila metri quadrati nell'area Zes con la prospettiva di creare 500 nuovi posti di lavoro. I prodotti destinati alla Norvegia

Davide Madeddu

Nella Zes di Cagliari nascerà un opificio per la costruzione di tubi destinati alla Norvegia grazie a un investimento da 14 milioni di euro con la prospettiva di creare 500 posti di lavoro. È l'iniziativa che negli spazi della Zona franca doganale e Zes di Cagliari, porta avanti la Nuova Icom, azienda metalmeccanica impegnata nel settore industriale con commesse che spaziano dalla Saipem all'Eni per continuare con Glencore, e che ora prevede anche l'inserimento di nuovi lavoratori per soddisfare una commessa dal respiro internazionale. «Il progetto per la realizzazione dell'opificio era partito già prima - racconta il direttore generale Fabio Pistis - poi è arrivata l'opportunità della Zes che non può che dare supporto. Anche perché ci permetterà di ampliare l'investimento». L'iniziativa fa parte di un programma di crescita che l'azienda metalmeccanica porta avanti dalla sua nascita avvenuta quattro anni fa. «Abbiamo rilevato un'altra azienda, la Icom da un fallimento - aggiunge il direttore - e deciso di seguire quella tradizione lasciando anche il nome. Poi è arrivato l'avvio dei lavori e quindi la crescita». L'area in cui sorgerà l'iniziativa è vasta circa 150 mila metri quadrati. La concessione prevede che prevede, negli spazi retrobanchinali del porto industriale, la realizzazione dell'opificio con aree a terra per le lavorazioni di carpenteria industriale e, soprattutto, la possibilità di uno sbocco a mare che consenta la movimentazione, attraverso le rotte internazionali, sia delle materie prime che dei prodotti finiti di eccezionali dimensioni. Qualche settimana fa è avvenuta la chiusura della procedura e l'avvio dell'iter per le agevolazioni fiscali e burocratiche della Zes e della Zona franca doganale interclusa. Un passaggio importante per l'azienda che, oltre ad aver portato a casa una nuova commessa con la Saipem, ha in campo iniziative sia in Italia sia all'estero. «Nella penisola siamo a Ravenna dove stiamo realizzando le condotte per un impianto a turbogas - aggiunge il direttore generale - poi siamo presenti in Sicilia e abbiamo diverse commesse anche per opere all'estero». Attualmente all'interno dell'azienda, avviata con 70 persone, operano 500 lavoratori tra diretti e somministrati. Non solo, è stata attivata anche una scuola di formazione per sopperire alla penuria di saldatori e tubisti, figure che «a causa della delocalizzazione, in parte si sono perse». «Trenta persone sono state già formate - aggiunge ancora il direttore - adesso partirà un altro corso di formazione con una ventina di giovani che, terminato il periodo di apprendimento e avviamento al lavoro, saranno inseriti all'interno dell'azienda». La nuova occasione e opportunità di Cagliari apre nuovi scenari. «Abbiamo deciso di percorrerla, e in un arco di tempo molto ridotto siamo riusciti a ottenere tutte le autorizzazioni» insiste il direttore generale. Un nuovo corso, anche per il Porto canale di Cagliari, che si apre verso nuove prospettive. «L'autorizzazione unica appena rilasciata dal nostro Ente alla Nuova Icom Srl è il primo caso di insediamento in Zona economica speciale e Zona franca doganale interclusa finora formalizzata - dice Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna -. Si tratta di un esempio di amministrazione efficiente, ma anche una sinergia virtuosa tra 26 diversi soggetti pubblici coinvolti nel procedimento, che, in tempi record, così come previsto dalla normativa Zes, ha saputo dare una risposta concreta ad un'iniziativa imprenditoriale di alto valore e con un potenziale economico ed occupazionale senza precedenti che, siamo certi, potrà dare una spinta propulsiva anche al rilancio dei traffici dal Porto Canale».



Il gruppo Moby fa rotta sulla fiera di Rimini

La triade di compagnie presenterà le ultime novità agli operatori turistici

Sassari Moby, Tirrenia e Toremar partecipano alla Ttg Fiera del turismo di Rimini, l'appuntamento più importante riservato alle agenzie di viaggio: sarà l'occasione per presentare agli operatori le novità previste per la prossima stagione. «La fine del 2023 e il 2024 - spiega una nota - saranno pieni di novità: a partire dall'arrivo in Italia di Moby Legacy che, esattamente come la sua gemella Moby Fantasy, è il traghetto più grande e green al mondo ed offre servizi di bordo e standard da nave da crociera. Anche Legacy, come Fantasy, entrerà in linea sulla tratta Livorno-Olbia che potrà così schierare la flotta più straordinaria al mondo. Ma anche le altre linee avranno un effetto domino che porterà più tratte, più frequenza, navi più comode e capienti e maggiori possibilità di scelta per i passeggeri». Previsto anche un allungamento della stagione di molte linee, che partiranno già in primavera e termineranno in autunno inoltrato. Al TTG di Rimini, in programma dall'11 al 13 ottobre, le tre compagnie presenteranno agli operatori tutte le novità per la prossima estate e la storica partnership con le agenzie di viaggio si consoliderà ulteriormente. «Tanto che a tutti gli agenti di viaggio di Sardegna e Sicilia verrà offerto il viaggio gratuito per due persone con auto al seguito, cabina, cena e colazione e a quelli dell'Elba viaggio per due persone e auto per raggiungere il TTG a Rimini, il laboratorio di idee per gli operatori turistici di tutto il mondo». L'appuntamento è nel quartiere fieristico di Rimini dall'11 al 13 ottobre nel padiglione A3 stand 127, dove le Compagnie « presenteranno ulteriori novità che riscriveranno lo stile di viaggio sul mare in Italia ».



Le Moby Wonder e Aki da Olbia a Porto Torres

Da Olbia a Porto Torres, le navi ammiraglie Wonder e Aki, le gemelle più veloci attualmente in servizio per la compagnia Moby Line, approderanno nei prossimi giorni nello scalo turritano per garantire il collegamento con Genova. Traghetti concepiti per il trasporto combinato di passeggeri e merci con standard alberghieri di qualità e velocità elevate. Sostituiranno le vecchie Sharden e Athara, che saranno tolte dal servizio, unità spesso finite sotto accusa per ritardi e disagi sopportati dai passeggeri. Le navi Wonder e Aki arrivano dallo scalo gallurese dove opera da giugno il traghetto più grande del Mediterraneo, Moby Fantasy, mentre entro la fine di ottobre la compagnia metterà in servizio la gemella Moby Legacy, sempre sulla tratta Livorno-Olbia. Migliorano i servizi per il porto di Porto Torres alle prese, però, con l'inquinamento acustico. Secondo i risultati del progetto Triplo Plus, a seguito di monitoraggio su porto e strade, il traffico veicolare risulta più rumoroso delle navi.(m.p.)



Emergenza fondali nel porto al lavoro la draga "Redeemer"

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

GIANDOMENICO MELE

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



Un cantiere navale nella ex Opt accoglierà grandi imbarcazioni

Zone industriale Iniziativa dell'imprenditore di Stintino Angelo Benenati

GAVINO MASIA

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



Ritornano i crocieristi, ad Arbatax la nave Clio

Una settantina di turisti sono sbarcati dalla nave americana

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



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

Rigassificatore I sardisti attaccano: i cittadini non sono stati coinvolti

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



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

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



Tartaruga nascosta in valigia scoperta dalla security del porto

Una tartaruga nascosta in una scatola era pronta all'imbarco per Livorno: l'ha scoperta il personale della security del porto ieri sera durante i normali controlli. L'animale si trovava in una scatola di cartone all'interno della valigia di una famiglia ucraina che stava per imbarcarsi sul traghetto Grimaldi per Livorno. La security ha chiesto l'intervento della Forestale che ha recuperato la tartaruga che sarà reinserita nel suo ambiente. La testudo marginata è una specie in via di estinzione che gode una particolare tutela, sono previste sanzioni molto elevate per chi la preleva dal suo ambiente.



Moby rafforza le tratte con la Corsica

Due nuove linee: Genova – Ajaccio – Porto Torres e Piombino - Bastia

Sassari La compagnia di navigazione Moby sceglie di essere ancor più vicina alla Corsica e alle sue esigenze con due nuove linee che arricchiscono ulteriormente il network di rotte storiche. La prima delle nuove rotte è la Genova-Ajaccio-Porto Torres, una linea che nasce a grande richiesta del pubblico che raggiunge la Corsica da tutta l'Italia Settentrionale, dalla Svizzera, dalla Germania e dal resto del Nord Europa. E con la linea per Ajaccio la comodità raddoppia una volta arrivati in Corsica, con la possibilità di raggiungere il capoluogo - dopo una comoda traversata notturna - senza code, risparmiando ore di guida sui tempi che ci sarebbero voluti attraversando tutta l'isola. Ma c'è di più: il prolungamento della linea fino a Porto Torres permetterà di incrementare ulteriormente l'interscambio fra Sardegna e Corsica, sia dal punto di vista turistico sia dal punto di vista commerciale, un rapporto che già Moby assicura tutto l'anno con la Bonifacio-Santa Teresa di Gallura. La seconda nuova linea è la Piombino-Bastia che è una specie di metropolitana del mare fra Italia e Corsica, visto che è la più veloce fra tutte le linee continentali e l'isola francese. La presentazione di queste novità nei collegamenti fra Italia e Corsica è avvenuta in questi giorni a bordo della Moby Orli, la nave della flotta Moby che operava con le crociere sul Mar Baltico, con 400 cabine di tutte le tipologie completamente rimesse a nuovo, con suite, V class e cabine attrezzate per animali. E sono nuovi anche gli spazi comuni, con ristorante à la carte, bistrot con taglieri di salumi e formaggi, pizzeria, enoteca e una particolare attenzione ai prodotti tipici corsi, che verranno proposti nei menù e saranno presenti, dalle birre ai vini, anche nello shop di bordo, il più grande e fornito di tutta la flotta della Balena Blu.



Porto Torres, fermata nave cipriota rilevate irregolarità gravi a bordo

La decisione assunta dalla Capitaneria a conclusione di una attività di controllo

Sassari La Capitaneria di porto di Porto Torres ha riscontrato gravi irregolarità su una nave mercantile battente bandiera cipriota. La nave ha 3978 tonnellate di stazza ed è, secondo quanto previsto dalle normative europee, costretta a rimanere ancorata nella banchina dello scalo di Porto Torres, fino al ripristino delle regolarità. Quattro le criticità particolarmente gravi: riguardano i problemi al sistema di separazione delle acque oleose di sentina, la formazione dell'equipaggio e le apparecchiature di emergenza. Si tratta della terza nave, in pochi mesi, che è stata sottoposta a fermo amministrativo da parte dei Team Port State Control della guardia costiera di Porto Torres e Olbia. Questa volta Thetis ha segnalato la necessità di visita a bordo dell'unità mercantile "Telmo", costruita nel 2015, armata e gestita da una società spagnola. «Tale sistema - spiega il comandante della Capitaneria turritana, Giuseppe Cannarile -, oltre a considerare la priorità di visita elaborata dall'algorithm dell'Unione europea attraverso la banca dati comune denominata Thetis, a cui devono attenersi tutti i Paesi europei, fornisce indicazioni ai locali servizi di coordinamento per scremare ulteriormente ed individuare con maggiore precisione le unità potenzialmente a rischio e da sottoporre ad ispezione». L'ispezione dei militari ha riguardato diverse aree della nave: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni e anche gli spazi adibiti all'equipaggio. La fase di controllo si è poi conclusa con un'esercitazione antincendio, per verificare la capacità dell'equipaggio nella gestione delle emergenze. Gavino Masia



Inquinamento, nave sequestrata

La nave mercantile di bandiera cipriota "Telmo" si trova bloccata nel porto industriale di Porto Torres, a causa delle violazioni delle norme di sicurezza e il grave rischio di inquinamento. Dodici le infrazioni identificate di cui quattro particolarmente gravi, quali le problematiche al sistema di separazione delle acque oleose di sentina, alla formazione dell'equipaggio e alle apparecchiature di emergenza. È la terza nave, in pochi mesi, ad essere sottoposta a fermo amministrativo da parte dei Team port state control della Guardia costiera di Porto Torres e Olbia. Grazie al sistema di targeting "Thetis", elaborato dal comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto è stata rilevata, quale prioritaria, la necessità di visita a bordo della nave cipriota, di circa 3978 tonnellate di stazza, costruita nel 2015, armata e gestita da una società spagnola. La successiva ispezione a bordo ha permesso di riscontrare le gravi criticità. Al comandante della nave è stato formalizzato un provvedimento di fermo, finalizzato ad impedire alla nave di lasciare il porto sino al completo ripristino delle irregolarità rilevate. Mariangela Pala



Unione Sarda 11 10 23

4 novembre. La manifestazione nell'area portuale tra le 11 e le 13. Massimo riserbo sul programma

Forze Armate, Mattarella a Cagliari

Per la festa nazionale anche Crosetto e La Russa. Possibile presenza di Meloni

Cagliari blindata in occasione della festa nazionale delle Forze armate in programma il 4 novembre. Mentre era naturale prevedere la partecipazione del presidente della Repubblica Sergio Mattarella, a sorpresa trapela che per l'occasione potrebbe essere nel capoluogo sardo anche la presidente del Consiglio Giorgia Meloni. Data per certa, invece, la presenza del ministro della Difesa Guido Crosetto e del presidente del Senato Ignazio La Russa. Massimo riserbo Ancora nessun particolare sul programma della giornata di cui si sta occupando direttamente il cerimoniale del Quirinale (come avviene per tutte le trasferte del Capo dello Stato) assieme al contrammiraglio Enrico Paccioni. Si sa solo che la manifestazione sarà celebrata nell'area portuale di Cagliari, tra le 11 e le 13. La premier potrebbe decidere di prendere parte alla parata anche all'ultimo momento. Ma la sua decisione sarà legata all'evoluzione del quadro in Medio Oriente. Ovviamente sarà garantito il massimo riguardo istituzionale per la Brigata Sassari. Le agende Le misure di sicurezza saranno eccezionali e - considerata l'alta densità di poligoni nell'Isola, da sempre oggetto di polemiche - dovranno tener conto di possibili iniziative antimilitariste. Il Capo dello Stato dovrebbe trattenersi in città circa tre ore. Nel caso decidesse di venire, nell'agenda di Giorgia Meloni potrebbero essere inseriti anche alcuni incontri di carattere strettamente politico con i vertici sardi di Fratelli d'Italia. In questi giorni, infatti, a livello regionale e nazionale, si discutono gli equilibri delle forze del centrodestra in vista del voto delle regionali. Scenari All'ultimo tavolo romano è emerso che sulla Sardegna sono in corso una serie di approfondimenti: la Lega, che propone la candidatura del governatore uscente Christian Solinas, ha chiesto del tempo per riflettere, Maurizio Gasparri per Forza Italia ha fatto i nomi di Pietro Pittalis, Alessandra Zedda e Settimo Nizzi, mentre per Fratelli d'Italia Francesco Lollobrigida e Giovanni Donzelli hanno indicato solo il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu. Così, se questa fosse la scelta del centrodestra, Meloni avrebbe la possibilità di benedire la corsa del sindaco alla guida della Regione. (ro. mu.)



Aree ex cartiera, la Giunta vara la nuova viabilità

Ciò che resta nelle aree ex cartiera è un deserto di macerie. Un cimitero industriale in 35 ettari a bocca di porto. Il nuovo passo per l'infrastrutturazione e urbanizzazione delle aree ex Cartiera passa dallo stralcio funzionale al progetto esecutivo per la riconversione produttiva deliberato nei giorni scorsi dalla giunta comunale per 3,5 milioni. Si prevede una nuova viabilità che colleghi i cantieri delle aziende nautiche e la banchina di riva del porto dove saranno realizzate le nuove linee di varo. Per l'intero intervento previsto nel progetto esecutivo con la realizzazione dell'asse centrale alle aree ex Cartiera e due rotonde, una verso il porto e l'altra verso le aree dell'agglomerato industriale a sud-ovest, servono oltre 6 milioni. A disposizione ci sono ancora i famosi 4,6 milioni che però non bastano. Restano anche le bonifiche da fare. Il servizio è stato appaltato nei mesi scorsi a una ditta campana per 516 mila euro. «Al momento non esistono le condizioni per procedere con l'appalto dei lavori indicati nel progetto definitivo esecutivo poiché sono cambiati gli scenari a contorno delle aree ex cartiera» – si legge nella delibera. Il riferimento agli investimenti da parte dei due player mondiali della nautica che si sono insediati e alle scelte che l'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna sta portando avanti nell'ambito portuale. «Questo è il primo passo per le opere di infrastrutturazione con una viabilità che sia adeguata ai nuovi scenari e alle esigenze delle aziende e di tutto il comparto», dice il sindaco Marcello Ladu. (f. me.)



Tortolì. In attesa delle infrastrutture la nautica continua a sfornare prodotti di eccellenza

Il primo gioiello di casa Ferretti

Ultimato lo scafo realizzato dall'azienda nel cantiere di Baccarasa

La sua culla è stata il capannone di B-Metal. Poi, con le condizioni commerciali di mercato mutate nel corso del tempo, il prototipo commissionato da Ferretti è stato trasferito di qualche centinaio di metri, nella struttura acquistata direttamente dal colosso internazionale della nautica di lusso. All'alba di ieri lo yacht, destinato a solcare i mari di tutto il mondo, è stato trasportato sulla banchina del porto di Arbatax da dove un mercantile ha preso il largo: destinazione Ancona. È il primo gioiello dell'era Ferretti plasmato nella zona industriale di Baccarasa, di cui la nautica è sempre più un'impronta di elevato spessore occupazionale. È lungo 38 metri per una larghezza di una decina di metri e ha una stazza orientativa di 230 tonnellate. Il presidente È stata giornata di strette di mano e abbracci, a Baccarasa. Franco Ammendola (72), presidente del Consorzio industriale, che nei mesi scorsi aveva annunciato con enfasi gli investimenti sia di Ferretti che di Sanlorenzo, esprime soddisfazione.

«La partenza del primo manufatto dell'era Ferretti un momento importante per la zona industriale. Ci dispiace che ancora non ci siano le condizioni di poter consegnare lo scafo con il motore. Per questo servono nuove aree, un trafil lift adeguato e avere attrezzature a supporto. S'inserisc in questo discorso il nostro tentativo di rilevare le aree ex Cartiera. La Regione decida, a prescindere dalla titolarità, che sia Comune o Consorzio: ciò che ci preme è metterle a disposizione del territorio». Il sindacato «Siamo soddisfatti degli investimenti che Ferretti sta portando avanti nel territorio e della crescita occupazionale attesa, sia diretta che indiretta» spiega Michele Muggianu (41), segretario della Cisl Ogliastra Roberto Secci



A tre anni dall'affidamento del progetto il via ai lavori risulta ancora lontano

Porto, dragaggio fuori controllo il costo esplode da 36 a 73 milioni

La denuncia di Deiana (Adsp): «Tempi lunghi della burocrazia, ecco gli effetti»

Giandomenico Mele Olbia I tempi lunghissimi della burocrazia ritardano l'operazione di dragaggio nel golfo di Olbia, per portare i fondali dell'Isola Bianca e del porto Cocciani a -10 metri e i fondali della canaletta a -11 metri. Un progetto andato a gara nel 2020 che ancora vede piombare sull'Autorità di sistema portuale (Adsp) richieste di integrazione e chiarimenti da parte dei ministeri competenti, in primis quello dell'Ambiente. E i costi esplodono. Quello complessivo per l'intervento di dragaggio a oggi è pari a 73,3 milioni di euro, a fronte dei 36,2 milioni di euro stimati in sede di gara. Lo scrive la stessa Adsp, che spiega come si siano verificate «circostanze che hanno portato a un notevole incremento dell'importo dei lavori progettati, dovuto sia all'entrata in vigore di un nuovo prezzario regionale, per il quale i nuovi prezzi hanno subito un notevole incremento, sia ai risultati delle indagini condotte sulla consistenza dei materiali da dragare e sullo stato di conservazione delle opere di banchina esistenti». Le opere si sono svolte diverse riunioni congiunte tra l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e l'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), nelle quali è emersa la necessità di supportare le attività di dragaggio con la predisposizione di idonee vasche di colmata dove conferire il materiale che risultasse non idoneo a essere conferito a mare. Si è posta quindi la necessità di realizzare quattro vasche di colmata, per le quali è stato predisposto un adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore portuale vigente, che ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici. «Come ho provocatoriamente ribadito nei vari consessi, l'ultimo dei quali a Olbia in occasione della visita del sottosegretario all'Ambiente, Claudio Barbaro - sottolinea Massimo Deiana, presidente dell'Adsp - l'impianto burocratico e autorizzativo previsto dalla normativa italiana per la realizzazione di interventi infrastrutturali, tra tutti i dragaggi, è diventato un attrito costante che rallenta inesorabilmente qualsiasi iniziativa progettuale e pianificatoria che enti come le Adsp provano a mettere in campo per la crescita del comparto portuale e, di conseguenza, della logistica. L'escavo del porto di Olbia è l'esempio lampante. A tre anni dall'affidamento del progetto di dragaggio, ci troviamo a dover raddoppiare il quadro economico stabilito in prima fase, sia per la lievitazione dei prezziari, sia per le decine di rilievi, analisi e studi su acque, sedimenti, correnti marine che l'ente ha dovuto commissionare per adempiere alle normative». I tempi burocratici, dunque, sono lunghi, come da tradizione: l'ultimo passaggio del marzo scorso era stato alla Martech Srl, con sede a Cagliari, dei rilievi con sistema Side Scan Sonar dei fondali per individuare differenti litologie e biocenosi (studi delle rocce e dell'ecosistema marino) e con lo scopo di scoprire eventuali anomalie d'interesse archeologico. I tempi diventano un fattore decisivo per l'operatività del primo scalo commerciale d'Italia, ma anche per il lievitare dei costi che espone le opere al rischio finanziario. «Senza contare le prescrizioni e le mitigazioni, ante e post operam, che potrebbero essere stabilite dai vari ministeri competenti a conclusione della fase di valutazione ambientale, storica e paesaggistica - aggiunge Massimo Deiana -. Non solo tempi dilatati, quindi, ma anche costi resi fuori controllo dalla situazione economica contingente, che influiscono pesantemente su qualsiasi iniziativa pubblica, ma anche privata. Proseguiamo, comunque, a testa bassa per il futuro degli scali portuali sardi, sempre più strategici per l'economia dell'Isola e del Paese».



Porto, oggi limitazioni al traffico marittimo

Oggi ci sarà un'ispezione subacquea e lo spostamento della nave Rubicon dal molo Sabauda al porto canale. Per questo la Guardia Costiera ha imposto, con due ordinanze, alcune limitazioni alla navigazione e alla balneazione che riguarderanno il porto. Dalle 7 e fino a termine manovre, nello specchio acqueo del porto (porto vecchio e porto canale), con raggio di 60 metri dalla nave e dai rimorchiatori portuali impiegati in manovra è vietato navigare, ancorare e sostare con qualunque unità, sia da diporto che ad uso professionale; effettuare la balneazione; effettuare attività di immersioni subacquee; svolgere attività di pesca; svolgere ogni attività connessa all'uso del mare non espressamente autorizzata. Dalle 9 e fino a termine del trasferimento lo specchio acqueo prospiciente il Molo Sabauda sarà interessato da attività di ispezioni subacquee ad opera del personale della Guardia Costiera. Pertanto ad una distanza di 100 metri è vietato navigare, ancorare e sostare con qualunque unità, sia da diporto che ad uso professionale; praticare la balneazione e comunque accedervi; effettuare attività di immersioni subacquee; svolgere attività di pesca; ogni attività connessa all'uso del mare non autorizzata



Polstrada. Controlli intensificati in tutta la provincia sul trasporto pesante

Il pericolo? Autisti sotto stress

Tachigrafi manomessi, nel porto di Olbia svenuto un camionista

Camionisti stanchi e nervosi, qualcuno fuori controllo e tanti "spremuti" dai datori di lavoro. È il quadro che emerge dai controlli della Polstrada nel Nord Sardegna, le pattuglie coordinate dal comandante provinciale, Inti Piras, stanno dedicando particolare attenzione al settore dell'autotrasporto, con grande attenzione per il porto di Olbia e le direttrici Olbia-Sassari e Olbia-Nuoro. Ovviamente anche gli altri scali portuali sono monitorati, ma l'Isola Bianca sta dando molto da fare alla Polizia Stradale, così come gli autotrasportatori in generale. Premesso che la maggior parte dei camionisti e degli autisti di autobus sono persone responsabili e attente alla sicurezza, ci sono dei fenomeni che hanno imposto controlli accurati. L'attenzione massima delle pattuglie di Polstrada ha portato alla individuazione di un autobus privo di copertura assicurativa, con passeggeri a bordo, e guidato da due persone (che si alternavano al volante) entrambe ubriache. Un camionista, anche lui positivo all'alcoltest, guidava un autorticolato alle porte di Olbia e non aveva la patente che gli era stata ritirata. Ma è solo la punta dell'iceberg. Infatti di recente, il personale della Polstrada di Olbia, coordinato dal comandante Andrea Migliore, ha ritirato diverse patenti a camionisti che avevano manomesso il tachigrafo o non lo stavano utilizzando. Il dispositivo è fondamentale per la sicurezza perché registra movimenti e tempi di percorrenza (e di guida) di mezzi e autisti. In alcuni casi nel tachigrafo non era stata inserita la scheda personale del camionista. Il fenomeno è purtroppo legato anche a forme di sfruttamento degli autisti, ai quali viene chiesto (o imposto) di sostenere turni di lavoro pesantissimi. Gli ispettori del lavoro della Asl di Olbia si sono occupati di un singolare infortunio avvenuto nel porto dell'Isola Bianca, un autista è svenuto scendendo dal suo camion ed è caduto battendo la testa. Nei casi di superamento dei tempi massimi di guida, la Polstrada ha sanzionato anche i datori di lavoro degli autisti. Pagano gli animali Spesso le condizioni di lavoro degli autisti e le modalità non corrette dei trasporti vengono pagate da poveri animali caricati sui camion. Un autotrasportatore è stato denunciato per l'uso di un pungolo elettrico e un altro perché ha disattivato l'abbeveratoio in un tir carico di maiali. Andrea Busia



Unione Sarda 13 10 23

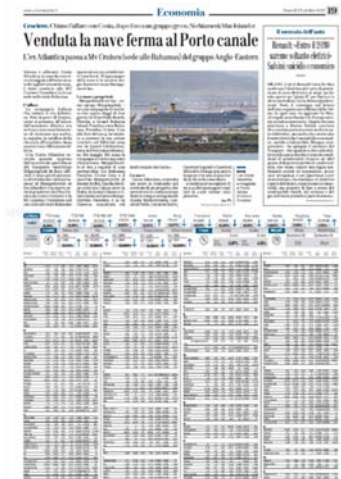
Crociere. Chiuso l'affare con Costa, dopo il no a un gruppo greco. Si chiamerà Mas Islander

Venduta la nave ferma al Porto canale

L'Ex Atlantica passa a Mc Cruises (sede alla Bahamas) del gruppo Anglo - Eastern

Adesso è ufficiale: Costa Atlantica, la nave da crociera ormeggiata al Porto canale di Cagliari ormai da mesi, è stata venduta alla MV Cruises I Vesselsco Ltd con sede nelle isole Bahamas. L'affare la compagnia italiana l'ha ceduta in via definitiva. Non ai greci di Seajets, come si pensava all'inizio: dall'armatore ellenico era arrivata una manifestazione di interesse ma anche, in seguito, la notifica della rinuncia all'acquisto, dopo essersi visto rifiutata un'offerta. L'ex Costa Atlantica secondo quanto appreso dall'autorevole quotidiano del trasporto marittimo Shippingitaly da fonti ufficiali, è stata già ribattezzata MAS Islander (abbreviazione di Margaritaville at Sea Islander) e la nuova società armatrice che l'ha rilevata da Costa Crociere è la MV Cruises I Vesselsco Ltd con sede alle isole Bahamas (paese di cui ora infatti batte bandiera). Shipmanager della nave è la società Anglo-Eastern Cruise Management Inc. La nuova proprietà Margaritaville at Sea – come spiega Shippingitaly – «è una compagnia di

crociere che opera viaggi di due giorni da West Palm Beach, Florida, a Grand Bahama Island. Fondata come Bahamas Paradise Cruise Line alla fine del 2014, ha iniziato a operare le sue prime crociere nel febbraio 2015 con la Grand Celebration, nave nel frattempo dismessa. Da maggio del 2022 la compagnia è stata appunto ribattezzata Margaritaville at Sea a seguito di una partnership tra Bahamas Paradise Cruise Line e il marchio Margaritaville di Jimmy Buffet. Quella che fino a ieri era l'unica nave in flotta, la Grand Classica ribattezzata nel 2022 Margaritaville Paradise, è la ex Classica, acquistata nel 2018 sempre da Costa». La nave Costa Atlantica, costruita nel 2000 in Finlandia nel contesto di un progetto che prevedeva la realizzazione di altre cinque navi gemelle (Costa Mediterranea, Carnival Pride, Carnival Spirit, Carnival Legend e Carnival Miracle), è lunga 292 metri, larga 32 e ha una stazza lorda di 86 mila tonnellate. A bordo può accogliere fino a 2.680 passeggeri ospitati in 1.056 cabine complessive. Lo. Pi.





Ttg, Sardegna: attesi 1 milione di turisti in più rispetto il 2019

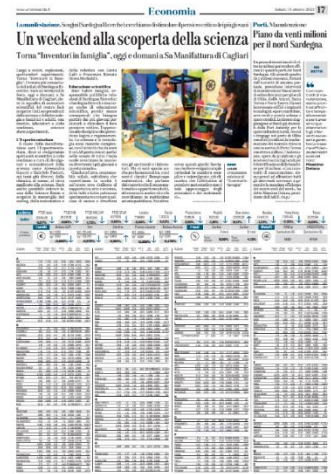
Assessore Chessa: vogliamo promuovere un turismo 12 mesi l'anno Rimini, 12 ott. (askanews) - "E' finita la stagione estiva ma non è finita la stagione turistica per la Sardegna. Abbiamo altri due mesi e mezzo, abbiamo ancora i numeri dal record e avremo i numeri importanti a fine anno. Io penso che con gli 8 milioni di arrivi a dicembre in generale dovremo avere un milione in più di arrivi rispetto al 2019, che è stato per noi un anno dal record. Vuol dire che la promozione ha funzionato, vuol dire che ciò che stiamo facendo sta dando i suoi risultati". Lo ha detto l'assessore del Turismo della Regione Sardegna, Giovanni Chessa, che al Ttg Travel Experience di Rimini oltre a fare un primo bilancio dell'attività estiva ha presentato il progetto dell'albergo nautico diffuso: una struttura ricettiva di nuova concezione che unisce i servizi a terra (dove si ubicheranno accoglienza, registrazione e assistenza al cliente, oltre ai normali servizi alberghieri) con l'opportunità di vivere la bellezza delle coste sarde, grazie alla possibilità delle imbarcazioni di muoversi - nelle sole ore diurne - nel raggio di tre miglia dalla propria ubicazione portuale. "Storicamente il turismo in Sardegna si è basato su 2-3 mesi all'anno - ha aggiunto Chessa -. L'80% del turismo viene in Sardegna per il mare. Stiamo facendo una rivoluzione epocale: andare oltre il mare non solo mare. Promuovere la Sardegna tutto l'anno, ci stiamo riuscendo. Stiamo allungando la stagione con grandi eventi, soprattutto anche gli eventi sportivi: deteniamo 43 eventi internazionali, siamo forse gli unici in Europa che detengono 43 eventi sportivi di questo livello. Ma non ci basta: stiamo puntando sul turismo esperienziale, sui cammini religiosi, sul turismo archeologico e abbiamo altre offerte turistiche da promuovere, lo stiamo facendo". I numeri dei turisti nell'isola sono importanti, come ha ricordato l'assessore. "Quest'anno abbiamo avuto 9 milioni e 400 mila posti disponibili negli aerei, quindi il grande lavoro dei stati aeroportuari si è fatto sentire e soprattutto anche il grande lavoro dei porti sardi. Quindi tutto questo messo insieme ci sta dando un beneficio economico, ma non ci basta, dobbiamo migliorare la qualità dei servizi. Oggi siamo qui a Rimini al Ttg anche per dare un'offerta turistica più forte, più rafforzata, per rafforzare il concetto del mare ma soprattutto quello di vivere la Sardegna tutto l'anno, 12 mesi all'anno". Navigazione articoli.

Chessa "A Rimini riprende la promozione turistica della Sardegna"

RIMINI (ITALPRESS) - "Mentre la stagione turistica isolana è ancora in corso, siamo già pronti a riproporre la 'Destinazione Sardegna nei più rilevanti appuntamenti fieristici nazionali e internazionali. Quella di Rimini, infatti, è una delle più importanti manifestazioni 'B2B' per la promozione del turismo e per la commercializzazione dell'offerta turistica nel mondo". Lo ha detto l'assessore regionale del Turismo, Gianni Chessa, durante l'incontro con la stampa nello 'spazio Sardegna all'interno della 60ª edizione della "TTG - Travel experience", che si svolge, nel quartiere fieristico di Rimini, da mercoledì 11 a venerdì 13 ottobre. Tre giorni di dibattiti, seminari e incontri, oltre a momenti di formazione e informazione. Oltre 200 appuntamenti che fanno da cornice agli incontri tra gli operatori internazionali e le principali aziende del comparto italiano (enti del turismo, tour operator, agenzie di viaggi, compagnie aeree, trasporti, strutture ricettive, servizi per il turismo, tecnologia e soluzioni innovative). In questa edizione 2023 ci saranno oltre 1.000 buyer esteri, provenienti da 62 paesi (58% europeo e 42% extraeuropeo). Lo stand della Sardegna ha uno spazio espositivo di 608 mq con 46 espositori, in rappresentanza dei vari comparti del settore turistico isolano: strutture ricettive; agenzie di viaggio e tour operator; aziende di noleggio con conducente e bus operator; imprese di promozione turistica; società di organizzazione eventi. Gli operatori presenti rappresentano l'intero territorio isolano: 22 imprese arrivano dal sud Sardegna, 19 dal nord, le restanti dalle province di Nuoro e Oristano. Oltre agli spazi per gli espositori, sono stati allestiti anche due desk istituzionali, dove vengono fornite informazioni sulla Sardegna, e due aree di accoglienza per gli incontri coi buyer. Nello 'spazio Sardegna, inoltre, è presente un percorso immersivo, caratterizzato, all'esterno, dalla presenza di una sintesi del verde della macchia mediterranea e, all'interno, un percorso olfattivo dei profumi delle piante esposte e dei suoni della Sardegna. "Anche per la fiera di Rimini la richiesta degli operatori è cresciuta, tanto che abbiamo aumentato le postazioni dalle 40 previste a 46, a riprova dell'importanza e del gradimento della promozione negli appuntamenti fieristici - ha aggiunto l'assessore Chessa - In queste fondamentali occasioni possiamo presentare al mercato turistico una proposta completa, rafforzata dall'unicità della nostra Isola, soprattutto per quanto riguarda storia, identità, ambiente ed enogastronomia. Peculiarità rafforzate dalle iniziative finanziate dalla Regione, come l'intensa programmazione triennale di un fitto calendario di manifestazioni sportive di livello internazionale, che, da qualche anno, stanno contribuendo a consacrare la Sardegna come 'isola dello sport'. Per conseguire l'obiettivo della destagionalizzazione, recita un ruolo fondamentale il turismo esperienziale, uno dei nuovi segmenti sui quali la Regione sta puntando con convinzione, attraverso alcune iniziative importanti. Nei giorni scorsi si è svolto il progetto 'Noi camminiamo in Sardegna che promuove cammini, destinazioni di pellegrinaggio e borghi. Il turismo lento e sostenibile rappresenta una proposta turistica di grosso successo negli ultimi anni, che contribuirà ad integrare il tradizionale e consolidato turismo balneare. Oltre a consentire, grazie alla promozione e alla valorizzazione dell'interno dell'Isola, di realizzare un'efficace lotta allo spopolamento, che preoccupa e minaccia la Sardegna". "Le molteplici iniziative che abbiamo programmato hanno consentito di registrare numeri positivi con un incremento degli arrivi in porti e aeroporti sardi (nel 2023, tra gennaio e settembre, 6.377.247 contro i 6.005.971 del 2022 e 6.041.790 del 2019). Una proiezione consente di ipotizzare quota 8 milioni di arrivi per l'intero 2023, circa un milione in più rispetto all'anno record, il 2019. Un successo per la nostra Isola, testimoniato anche dai due recenti riconoscimenti della stampa internazionale: la rivista di viaggi 'Condè Nast Readers' ha consacrato la Sardegna come isola europea più gradita tra i suoi lettori e 'Forbes' l'ha posizionata al primo posto tra le destinazioni suggerite per i viaggi nel 2024", ha concluso l'Assessore del Turismo. foto: ufficio stampa regione Sardegna (ITALPRESS).

Piano da venti milioni per il nord Sardegna

Un piano di investimenti di oltre 20 milioni per rendere efficienti i quattro porti del Nord Sardegna. Gli accordi quadro da 5 milioni ciascuno, firmati dall'Autorità di sistema portuale, prevedono interventi di manutenzione fino al mese di settembre 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. I lavori interessano edifici e impianti tecnologici, opere marittime, aree verdi e arredo urbano e opere stradali. Le risorse si aggiungono ai fondi già stanziati dalla Port Authority per le opere infrastrutturali, tra cui i dragaggi nel porto di Olbia con oltre 70 milioni, la trasformazione del mercato ittico in centro servizi di Porto Torres con circa 2 milioni, l'Antemurale, opera da 30 milioni e gli interventi su tutti gli scali per l'elettificazione delle banchine per 78 milioni. «Con i contratti di manutenzione, siamo pronti ad affrontare tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord», ha detto Massimo Deiana, presidente dell'AdSP. (m.p.)



Venti milioni di euro per i quattro porti del nord Sardegna

Dall'Adsp 70 milioni per i dragaggi su Olbia, 2 milioni per la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres

Olbia Oltre venti milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord isolano. È quanto disposto dall'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di 4 accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSP, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettrificazione delle banchine (78 milioni di euro). «Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza».

Nord Sardegna, pioggia di milioni per la manutenzione dei porti

Siglati gli accordi per i lavori di restyling negli scali di Olbia, Porto Torres, Santa Teresa e Golfo Aranci.

L'Autorità di sistema: «Interventi necessari per garantire la massima efficienza»

Oltre 20 milioni di euro. È l'ammontare degli investimenti annunciati dall'Autorità di sistema dei porti Mare di Sardegna per le manutenzioni nei quattro scali portuali del Nord dell'Isola. Nei giorni scorsi è avvenuta la stipula dei contratti per finanziare gli interventi fino a settembre 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. Nel dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a edifici e impianti tecnologici, opere marittime, aree verdi e arredo urbano e opere stradali. La formula dell'accordo quadro prevede l'intervento con tempestività per le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento che si aggiunge agli investimenti già effettuati. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Authority ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni); l'antemurale per un investimento di circa 30 milioni; l'elettrificazione delle banchine di tutti gli scali (78 milioni). «Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP - Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza».

Oltre 20 milioni per le manutenzioni nei porti nord Sardegna

Oltre 20 milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord Sardegna. È quanto disposto dall'Autorità di sistema dei porti Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di quattro accordi quadro che copriranno gli interventi fino a settembre 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a edifici e impianti tecnologici, opere marittime, aree verdi e arredo urbano e opere stradali. La formula dell'accordo quadro prevede l'intervento con tempestività per le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di paraporti causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento che si aggiunge agli investimenti già effettuati. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Authority ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni); l'antemurale per un investimento di circa 30 milioni; l'elettrificazione delle banchine di tutti gli scali (78 milioni). "Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP - Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza".

AdSP Mare di Sardegna: firmati contratti per 20 mln di manutenzione nei porti del nord

(FERPRESS) Olbia, 13 OTT Oltre venti milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord isolano. È quanto disposto dall'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di 4 accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle Amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSP, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettificazione delle banchine (78 milioni di euro). Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza.



AdSP MdS: Firmati i contratti per 20 milioni di euro di manutenzioni nei porti del nord dell'Isola

È quanto disposto dall'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di 4 accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle Amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSP, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettrificazione delle banchine (78 milioni di euro). "Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza".

AdSP del Mare di Sardegna - Firmati i contratti per 20 milioni di euro di manutenzioni nei porti del nord dell'Isola

Con gli accordi quadro, interventi manutentivi più rapidi fino al 2027 per la massima efficienza dei porti Oltre venti milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord isolano è quanto disposto dall'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di 4 accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle Amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSP, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettrificazione delle banchine (78 milioni di euro). "Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza".

20 milioni per la manutenzione dei porti del Nord Sardegna

Autorità di sistema portuale aggiudica quattro accordi quadro per Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres, utili a programmare interventi su banchine, strade e cabine elettriche Oltre venti milioni di euro di investimenti per la manutenzione dei quattro porti del nord della Sardegna. è quanto disposto dall'Autorità di sistema portuale della Sardegna che nei giorni scorsi ha aggiudicato quattro accordi quadro per le attività di manutenzione fino alla fine del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro per gli edifici e gli impianti tecnologici di Olbia (gara aggiudicata alla società Intecs-service di Avellino), le opere marittime di Golfo Aranci (contratto firmato con la P&S Marine di Savona), le aree verdi e l'arredo urbano di Santa Teresa (che va alla Soter di Catania) e le opere stradali di Porto Torres (aggiudicata alla Assisi Strade di Perugia). L'accordo quadro, sottolinea l'autorità di sistema portuale, si rivela utile per rispondere a esigenze di lavori «consolidati, ripetuti nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo». Si tratta, per esempio, di manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Lo stanziamento si aggiunge ad altri investimenti infrastrutturali programmati. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, e per i quali l'autorità di sistema portuale ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettrificazione delle banchine (78 milioni di euro). «Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna - Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza».



Porti sardi, 20 mln di euro per le manutenzioni

Oltre venti milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord isolano. È quanto disposto dall'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di quattro accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle Amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSP, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettificazione delle banchine (78 milioni di euro).

AdSP di Sardegna: firmati i contratti per 20 milioni di euro di manutenzioni nei porti del nord dell'Isola

Ott 13, 2023 Oltre venti milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord isolano, è quanto disposto dall'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di 4 accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle Amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSP, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettrificazione delle banchine (78 milioni di euro). "Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza".

Sardegna, 20 milioni di euro di manutenzioni nei porti del nord dell'Isola

"Con gli accordi quadro, interventi manutentivi più rapidi fino al 2027 per la massima efficienza degli scali" Cagliari - Oltre venti milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord isolano. È quanto disposto da l'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di 4 accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia (nella foto), Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). "Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle Amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSP, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano", si legge nella nota stampa. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettrificazione delle banchine (78 milioni di euro). "Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza".

Interventi per i porti sardi: oltre 20 milioni di euro

CAGLIARI Più di 20 milioni di euro serviranno per le manutenzioni nei quattro porti del nord dell'AdSp del mar di Sardegna. Lo ha disposto la stessa Authority che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di quattro accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di Settembre 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. Gli interventi in dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per questi interventi: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime, contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona; aree verdi e arredo urbano che va alla Soter Srl di Catania; opere stradali aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia. Strategica la formula dell'accordo quadro che si propone come strumento utile alle Amministrazioni per quegli interventi che rispondono ad esigenze consolidate, ripetute nel tempo, il cui numero, così come l'esatto momento del loro verificarsi, non sia noto in anticipo. Scelta, quella dell'AdSp, già consolidata per soddisfare, con tempestività, le manutenzioni straordinarie su banchine (danni alle strutture o rotture di paraporti causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; la riqualificazione del mercato ittico di Porto Torres e la sua trasformazione in centro servizi (oltre 2 milioni di euro); l'Antemurale, prossimo all'accantieramento, per un investimento di circa 30 milioni di euro; non ultimi gli interventi su tutti gli scali per l'elettrificazione delle banchine (78 milioni di euro). Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord sottolinea il presidente dell'AdSp mar di Sardegna Massimo Deiana. Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza.

Olbia. Venti milioni per i porti del nord Sardegna

Per l'Isola Bianca il finanziamento si aggiunge agli investimenti per i dragaggi del porto sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale

Oltre venti milioni di euro di investimenti per le manutenzioni nei quattro porti del nord isolano. È quanto disposto dall'AdSP del Mare di Sardegna che, nei giorni scorsi, ha concluso, con la firma dei relativi contratti, l'iter di gara per l'aggiudicazione di 4 accordi quadro che copriranno gli interventi manutentivi fino al mese di settembre del 2027 per gli scali di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a:

edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona);

aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia).

Secondo quanto riferisce l'AdSP, si opererà sulle manutenzioni straordinarie di banchine (danni alle strutture o rotture di parabordi causati dalle manovre delle navi), asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti, guasti improvvisi agli impianti elettrici e tecnologici presenti in porto e, non ultimo, il pronto intervento per il ripristino dei fondali in caso di creazione di cumuli di sabbia che possano compromettere l'ormeggio. Uno stanziamento, quello dedicato agli accordi quadro, che si aggiunge ai consistenti investimenti per le numerose opere infrastrutturali previste nel settentrione isolano. Tra questi i dragaggi nel porto di Olbia, che verranno a breve sottoposti a procedura di Valutazione Ambientale, e per i quali l'Ente ha incrementato il budget disponibile ad oltre 70 milioni di euro; "Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del nord – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza".

Porti del Nord Sardegna: via alla manutenzione per 20 milioni di euro

Firmati contratti dall'Autorità portuale per Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres.

Cambieranno volto grazie ai contratti appena firmati dall'Autorità portuale del Mar di Sardegna i quattro porti siti nel nord dell'isola. Si tratta di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres. L'importo degli investimenti è di 20 milioni di euro. In dettaglio, lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). L'autorità portuale ha fatto ricorso allo strumento dell'accordo quadro per poter garantire il tempestivo intervento di manutenzione ogni volta che se ne presenti il bisogno. Vi sono infatti eventi che nei porti si ripetono con una certa frequenza, come ad esempio manovre sbagliate che provocano danni alle banchine oppure asfalti danneggiati dall'intenso traffico di mezzi pesanti. In tal modo gli interventi potranno essere tempestivi.



Adsp Mare di Sardegna: oltre 20 milioni di euro di investimenti nei porti di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura e Porto Torres

Saranno oltre 20 i milioni che l'Adsp Mare di Sardegna metterà in campo per la manutenzione di porti di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura e Porto Torres. Lo stanziamento prevede circa 5 milioni di euro ad accordo quadro per interventi relativi a: edifici e impianti tecnologici, gara aggiudicata alla società Intecservice Srl di Avellino; opere marittime (contratto firmato con la P&S Marine S.r.l di Savona); aree verdi e arredo urbano (che va alla Soter Srl di Catania) e opere stradali (aggiudicata alla Assisi Strade Srl di Perugia). «Con i contratti di manutenzione recentemente firmati, siamo pronti ad affrontare tempestivamente e per il prossimo quadriennio tutti gli interventi necessari a garantire la massima efficienza dei nostri scali del Nord – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Consolidiamo il ricorso agli accordi quadro, strumenti snelli per un soddisfare tutte le eventuali emergenze, soprattutto nei periodi di massimo picco di traffico, che si affiancano all'intensa e capillare programmazione infrastrutturale attualmente in corso per i porti di competenza.»

Troppa plastica vicino ai porti e nelle vie navigabili

Un'alta densità di rifiuti marini, in particolare di plastica, con punti di medio-alta concentrazione sono stati individuati vicino ai porti di Porto Torres e Stintino e nella costa nord ovest (40%), con valori medio-alti lungo le vie navigabili percorse da grandi navi e altre imbarcazioni (40%) e valori bassi nell'area marina protetta dell'Asinara. Nella sede dell'Ente Parco sono stati raccontati i risultati dello studio promosso dall'Università di Sassari e finanziato dal programma PO FEAMP 2014-2020. Un progetto di monitoraggio dell'area marina protetta dell'isola del "marine litter", ovvero rifiuti gettati in mare, coordinato da Donatella Carboni del Dipartimento di Scienze umanistiche di Sassari, con il coinvolgimento dei pescatori di Stintino e Porto Torres e la collaborazione di vari enti tra cui il Parco Asinara e il Flag Nord Sardegna. «Il 40 per cento dei rifiuti rinvenuto nelle vie navigabili e ad una distanza di mille metri su entrambi i lati – spiega Graziella Benedetto, Dipartimento di Agraria – risultano composti da materiali plastici (20,5%), da multimateriale (12%), legno (4%), misto (2,5%) e vetro (1%)». Il lavoro ha visto impegnati ricercatori e pescatori, questi in qualità di Sentinelle del mare, allo scopo di dare vita ad una strategia per il controllo costante del marine litter, causa di innumerevoli danni alla vita marina. Mariangela Pala



Blue economy tesoro da 53 miliardi «Mediterraneo, svolta sostenibile»

L'incontro sulla nave Grimaldi a Livorno, i progetti per l'elettificazione dei porti

A guardarlo dalla prua della Cruise Sardegna, una delle navi della Grimaldi ancorata nel porto industriale di Livorno, in pochi potrebbero immaginare che sulla superficie si nasconda un tesoro da 53 miliardi di euro. Perché è proprio questo il giro di affari dell'economia del mare, un business assai bistrattato che potrebbe far balzare il Pil. Se n'è parlato ieri a Livorno, nell'insolito auditorio del traghetto Grimaldi, durante il convegno «Oltre il Mare» al quale sono intervenuti anche Antonio Tajani, ministro degli Esteri e Nello Musumeci, ministro per la Protezione civile e per le Politiche del mare. Un evento organizzato dal gruppo editoriale Sae con il contributo dell'Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale, dell'Eni e di Snam e con la collaborazione dell'armatore Grimaldi. Si è parlato di un nuovo modo di guardare al Mediterraneo come risorsa economica, capace di utilizzare riciclo, energia rinnovabile, elettrificazione di navi e banchine per creare ricchezza. E non è un caso che al convegno abbia partecipato anche MareVivo che con Rosalba Giugni ha spiegato come sia indispensabile «coniugare economia ed ecologia in un momento drammatico per i cambiamenti climatici che impongono una declinazione nuova basata sull'utilizzo di carburanti ecologici e riciclo». Il presidente dell'Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, ha presentato i progetti per l'elettificazione delle banchine di Livorno, Piombino e Portoferraio, finanziato dal Pnrr (77 milioni). E ha parlato della prossima sfida «con protagonisti i produttori di energia rinnovabile capaci di intercettare finanziamenti». Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, ha sottolineato come nel Tirreno «sia necessario migliorare il coordinamento tra compagnie che devono elettrificare le navi ma anche con altre realtà». L'obiettivo è eliminare i fumi di stazionamento delle navi, che oggi in porto sono costrette a tenere i motori accesi, quando avranno energia dalle banchine elettrificate. Alessandro Sabbini, responsabile delle relazioni istituzionali di Eni, ha ripetuto come il gruppo punti alla totale decarbonizzazione entro il 2050 e già oggi le raffinerie di Gela e Porto Marghera siano molto avanti con i biocarburanti. Il convegno è stato coordinato da Antonio Di Rosa, direttore editoriale del gruppo Sae. Presenti tra gli altri Alberto Leonardis, ceo di Sae, ed Eugenio Gianni, governatore della Toscana.



Idrogeno e carburanti biologici: la eco-sfida per il futuro dei porti

Al forum Sae il punto sulla svolta sostenibile del sistema marittimo italiano Ze

MARTINA TRIVIGNO, GIUSEPPE BOIPagina: 2-3

L'olio vegetale idrotrattato è un carburante frutto della nostra tecnologia, prodotto al 100% da energie rinnovabili e utilizzabile in purezza (Alessandro Sabbini responsabile relazioni istituzionali Enilive) Livorno In tutto il mondo, ogni giorno, navigano più di 100mila navi mercantili. In un anno trasportano 12 miliardi di tonnellate di merce. Tradotto: il settore marittimo è oggi la spina dorsale dell'economia globale. Ma l'esigenza, ora, è quella di coniugare i traffici commerciali con la tutela del mare e dell'ambiente. Un obiettivo che deve passare - dicono gli esperti - attraverso una transizione energetica non più rimandabile legata a doppio filo anche ai biocarburanti e all'idrogeno. Da tempo Snam è al lavoro per creare delle "hydrogen valleys". In pratica, dei poli - di cui uno a Modena con un investimento di circa 21 milioni di euro - per la produzione di idrogeno verde. «Potremmo produrre energia rinnovabile a un costo vantaggioso - commenta Roberto Bernabei, sviluppatore dei progetti Snam - L'idrogeno ha dei vantaggi: è flessibile, stoccabile e trasportabile a basso costo». Così come Eni è all'avanguardia nel settore del biodiesel. Grazie alla trasformazione bio delle raffineria di Marghera (Venezia) e Gela e «grazie all'olio vegetaparte». Alberto Leonardis, amministratore delegato e presidente del Gruppo Sae, aggiunge che «il tema dell'economia del mare, che dovrebbe essere uno dei settori su cui sviluppare interesse e investimenti da parte della politica, è invece uno dei settori su cui nell'ultimo periodo si sta ponendo poca attenzione: da qui l'organizzazione di questo evento». In videocollegamento, anche Nello Musumeci, ministro alla Protezione civile e alle Politiche del mare: «Nella nostra Costituzione non compare la parola mare ma stiamo avviando la procedura perché questo possa avvenire». Per Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, che ha inviato un messaggio, «le potenzialità che il mare può riservare alla crescita del Paese sono molte: nella prossima legge di bilancio è previsto un collegato dedicato alla blue economy». Anche perché - come spiegato da Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo intervistato da Sergio Luciano, direttore di Economy, il valore della filiera dell'economia del mare «ammonta a 53 miliardi di euro ed è il pilastro su cui poggia gran parte dell'economia italiana». Nell'undicesimo rapporto nazionale sull'economia del mare, presentato ieri da Gaetano Fausto Esposito, direttore generale del centro studi Camere di commercio "Guglielmo Tagliacarne", emerge che l'Italia è il terzo Paese al mondo in termini di valore aggiunto e occupazione: «Il mare moltiplica gli investimenti. Il primo settore è quello della logistica portuale, il secondo la cantieristica navale. Per ogni euro investito se ne generano 1,7 negli alti settori. La Toscana, poi, è la terza regione in Italia per la capacità di moltiplicare fino a 1,9 gli investimenti». Perché questa risorsa economica non si esaurisca è però sempre più urgente che si arrivi a una svolta green. E perché questo avvenga è decisivo il ruolo delle Autorità portuali. Un'importanza emersa nella tavola rotonda moderata da Cristiano Meoni, direttore dei giornali emiliani del gruppo Sae. «Il green port è parte essenziale del green deal - sottolinea Luciano Guerrieri dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale - Al di là delle attività necessarie per adeguarci alle normative europee, stiamo portando avanti tre progetti di cold ironing (la riduzione delle emissioni a effetto serra prodotte dalle navi che attraccano in porto, ndr) con l'elettificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. Un progetto da 77 milioni di euro finanziato dal Pnrr». Chi è già avanti in questo settore è l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale. «Il porto di Genova è nella città



vecchia - ricorda il direttore ad interim Giuseppe Canepa - Abbiamo già elettrificato la banchina Psa e stanno per partire altre gare». Una svolta che deve andare di «pari passo con la sicurezza nei porti», sottolinea il contrammiraglio Massimo Seno della Capitaneria, e di tutte le componenti che fanno capo al sistema portuale: «A cosa serve elettrificare le banchine se le navi non sono pronte?», è la domanda provocatoria di Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna.

ATTUALITÀ

Idrogeno e carburanti biologici: la **eco-sfida** per il futuro del mare

Al forum Sae il punto sulla svolta sostenibile della portualità italiana



L'hydrogen valley può produrre energia rinnovabile a costi competitivi e ha diversi vantaggi anche perché è un gas flessibile, trasportabile e stoccabile

(Roberto Bernabei, sviluppatore dei progetti Snam)



L'olio vegetale idrotrattato è un carburante frutto della nostra tecnologia, prodotto al 100% da energia rinnovabile e utilizzabile in purezza

(Alessandro Sabbini, responsabile relazioni istituzionali Eni)



Settori come logistica e containeristica navale moltiplicano i fondi investiti: per ogni euro spesso se ne generano 1,7

(Gaetano Fausto Esposito del Centro studi camera di commercio Tagliacarne)

di **Martina Trivigno** e **Giuseppe Bai**

Livorno In tutto il mondo, ogni giorno, navigano più di 100 mila navi mercantili. In un anno trasportano 12 miliardi di tonnellate di merci. Tradotto: il senso marittimo è oggi la spina dorsale dell'economia globale. Ma l'ovigenza, ora, è quella di coniugare i traffici commerciali con la tutela del mare e dell'ambiente. Un obiettivo che deve passare - dicono gli esperti - attraverso una transizione energetica non più rinviabile legata a doppio filo anche al biocarburante e all'idrogeno.

Da tempo Snam è al lavoro per creare delle "hydrogen valleys". In pratica, dei poli - di cui uno a Modena con un investimento di circa 21 milioni di euro - per la produzione di idrogeno verde. «Potremmo produrre energia rinnovabile a un costo vantaggioso - commenta Roberto Bernabei, sviluppatore dei progetti Snam - L'idrogeno ha dei vantaggi: è flessibile, stoccabile e trasportabile a basso costo. Così come Eni è all'avanguardia nel senso del biocarburante. Grazie alla trasformazione bio-della raffineria di Marghera (Venezia) e Gela e - grazie all'olio vegeta-

le idrotrattato, l'Hvo, un carburante frutto di una nostra tecnologia, prodotto al 100% da miscele prime rinnovabili e che può essere già usato in purezza», spiega Alessandro Sabbini, responsabile delle relazioni istituzionali di Eni Sustainability - Eni.

Di questo - e molto altro - imprenditori, analisti e giornalisti si confrontano su come coniugare crescita economica e rispetto dell'ambiente

Imprenditori, analisti e giornalisti a confronto su come coniugare crescita economica e rispetto dell'ambiente

le idrotrattato, l'Hvo, un carburante frutto di una nostra tecnologia, prodotto al 100% da miscele prime rinnovabili e che può essere già usato in purezza», spiega Alessandro Sabbini, responsabile delle relazioni istituzionali di Eni Sustainability - Eni.

Di questo - e molto altro - imprenditori, analisti e giornalisti si confrontano su come coniugare crescita economica e rispetto dell'ambiente

Prima dell'inizio dei lavori, coordinati da Antonio Di Bussa, direttore editoriale del Gruppo, i salotti di Paul Kyriakou, responsabile delle relazioni esterne del Gruppo Grimaldi, poi del sindaco Luca Salvetti - Giugliò Livorno è un nodo strategico per la blue economy». Per Eugenio Gianì, presidente della Regione, «Livorno è la grande sfida per la Toscana con investimenti importanti: 240 milioni di euro per la Darsena Europa e 120 milioni, su un totale di 27, per lo scavo ferroviario. In questa logica ci aspettiamo che anche il governo italiano faccia la sua

parte». Alberto Leonardi, amministratore delegato e presidente del Gruppo Sae, aggiunge che «il tema dell'economia del mare, che dovrebbe essere uno dei settori su cui sviluppare interesse e investimenti da parte della politica, è invece uno dei settori su cui nell'ultimo periodo si sta ponendo poca attenzione: da qui l'organizzazione di questo evento».

In videoconferenza, anche Nello Musumeci, ministro alla Protezione civile e alle Politiche del mare: «Nella nostra Costituzione non compare la parola mare ma siamo avvertiti dalla prosa perché questo possa avvenire». Per Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, che ha inviato un messaggio, «le potenzialità che il mare può riservare alla crescita del Paese sono molte: nella prossima legge di bilancio è previsto un allegato dedicato alla blue economy».

Anche perché - come spiegato da Massimo Deandrea, direttore generale di Srm, centro studi collegato al Gruppo Inter-



A sinistra Antonio Di Bussa, direttore editoriale, e Alberto Leonardi, ad e presidente di Sae

sa Sanpaolo intervistato da Sergio Luciani, direttore di Economy, il valore della filiera dell'economia del mare - salta a 53 miliardi di euro ed è il pilastro su cui poggia gran parte dell'economia italiana».

Nell'undicesimo rapporto nazionale sull'economia del mare, presentato ieri da Gaetano Fausto Esposito, direttore

generale del centro studi Camera di commercio "Guglielmo Tagliacarne", emerge che l'Italia è il terzo Paese al mondo in termini di valore aggiunto occupazione: il mare moltiplica gli investimenti. Il primo settore è quello della logistica portuale, il secondo la containeristica navale. Per ogni euro investito se ne generano



1,7 negli altri settori. La Toscana, poi, è la terza regione in Italia per la capacità di moltiplicare fino a 1,9 gli investimenti».

Perché questa risorsa economica non si esaurisca è però sempre più urgente che si arrivi a una svolta green. È perché questo avverrà è decisivo il ruolo delle Autorità portuali. Un'importanza enorme nella



«La legge c'è ma non i decreti»

La presidente di Marevivo lancia un appello contro la piaga della plastica: «La quantità aumenta con danni irreparabili: ora serve attuare la norma»

Livorno «Dobbiamo trovare il modo di coordinare l'economia con l'ecologia. Marevivo è riuscita a far approvare la legge Salomare ma è al palo da circa un anno e mezzo perché mancano ancora i decreti attuativi, l'ultimo passaggio indispensabile perché una norma abbia effettivamente valore». Rosalba Giugliò, presidente della Fondazione Marevivo, lancia l'allarme, lo stesso del Centro Mediterraneo per i cambiamenti climatici (vedi

articolo a fianco). Per Giugliò, lo strumento è la transizione ecologica. In che modo? «Attraverso quattro pilastri fondamentali - spiega - La transizione energetica, grazie all'utilizzo delle fonti rinnovabili, la difesa della biodiversità, la transizione alimentare e l'economia circolare». E poi ci sarebbe la legge Salomare (e qui il condizionale è d'obbligo), approvata il 10 giugno 2022. «L'obiettivo - sottolinea la presidente del mare - è quel-

lo di disciplinare il recupero dei rifiuti in mare, nei laghi, nelle lagune e nei fiumi e promuovere il riuso con ricadute importanti a sostegno della vita marina e dello sviluppo di un'economia del mare più sostenibile. Abbiamo lottato per questa legge, grazie alla quale avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l'ecosistema marino e non solo. Il nostro futuro dipende dal mare, ma la salute del mare dipende da noi».

Da qui l'appello di Giugliò: «Dal forum "Oltre il mare" sollevi la richiesta per avere finalmente i decreti attuativi: aumenta la quantità di plastica che ogni giorno finisce in mare con danni permanenti all'ambiente e all'uomo: ricerche scientifiche dimostrano che la plastica è entrata nella catena alimentare ed è presente nell'aria che respiriamo e nei cibi che assumiamo. Non possiamo più aspettare».



ATTUALITÀ

GLI SCENARI DEL MEDITERRANEO

«Il Mediterraneo è sicuro nonostante la guerra a Gaza ed è una risorsa per l'Italia»

Tajani: «Ha un ruolo decisivo per lo sviluppo del Paese»



L'attività statale condotta da Cristiano Meoni, direttore dei giornali emiliani del gruppo Sae. «Il grosso porti parte essenziale del green deal» - sottolinea Luciano Ocierteri dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale - Al di là delle attività necessarie per adeguarsi alle normative europee, stiamo portando

avanti tre progetti di cold ironing (la riduzione delle emissioni a effetto serra prodotte dalle navi che attraccano in porto, ndr) con l'elettificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. Un progetto da 77 milioni di euro finanziato dal Pnr.

Chi è già avanti in questo settore è l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale. «Il porto di Genova è nella città vecchia - ricorda il direttore ad interim Giuseppe Caputo - Abbiamo già elettrificato la banchina Pisa e stiamo per partire altre gare».

Il settore genera 53 miliardi di euro ed è il pilastro su cui poggia gran parte del Pil italiano

Una svolta che deve andare di pari passo con la sicurezza nei porti», sottolinea il comandante Massimo Seno della Capitaneria, e di tutte le componenti che fanno capo al sistema portuale: «A cosa serve elettrificare le banchine se le navi non sono pronte?», è la domanda provocatoria di Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna.



Antonio Tajani ministro degli Esteri



Lavoriamo per evitare un'escalation e prevenire gesti solitari di qualche esagitato contro la comunità ebraica in Italia



Le forniture energetiche non sono a rischio. Puntiamo a fare del sud un hub che colleghi e connetta l'Europa e l'Africa

«Il mare nostrum è ancora sicuro nonostante l'attacco di Hamas a Israele. I venti di guerra in Medio Oriente non cambiano la politica estera ed economica italiana in questo scenario. Il Mediterraneo è un mare chiave nei commerci ed è decisivo per lo sviluppo del Paese», ha sottolineato il ministro degli Esteri Antonio Tajani durante "Oltre il mare", il forum sulla blue economy organizzato ieri dal gruppo Sae a bordo della nave Cruise Sardegna ancorata nel porto di Livorno.

Un evento - in collaborazione col gruppo Grimaldi - pensato da tempo su quale si è imposto, come del resto nella agenda mondiale, il conflitto in corso nella striscia di Gaza e il rischio di una escalation. «La situazione internazionale è complessa. Hamas sta cercando di infiammare il mondo arabo contro Israele, ma al momento per il nostro Paese non si presentano rischi concreti», ha assicurato Tajani rispondendo alle domande del direttore del Tirreno Luciano Tancredi. «Il momento non abbiamo indicazioni di minacce imminenti e concrete in Italia - ha ribadito il ministro -. Non possiamo però escludere che qualche esagitato, preso da spirito di emulazione, compia qualche azione solitaria. Proprio per questo l'intelligence è al lavoro e il Viminale, per garantire la sicurezza della comunità ebraica, sta intensificando i controlli su obiettivi sensibili come le sinagoghe».

Di passaggio è al lavoro la diplomazia italiana. «Gli Usa hanno schierato la portaerei Ford nel Mediterraneo orientale, ma con una funzione di dissuasione nei confronti di Hezbollah», ha assicurato Tajani. Anche il ministro degli Esteri Cusumano segue la situazione nel sud del Libano sono schierati circa mille soldati italiani, ma non sono coinvolti nel conflitto in corso. Il nostro contingente è lì su mandato



Il direttore Tancredi intervista il ministro Tajani in collegamento video

dell'Onu per assistere la popolazione. Certo i rischi di escalation ci sono sempre. A concludere le trattative sono i paesi arabi: noi non possiamo trattare direttamente con Hamas. Ciò non significa che l'Italia non sia protagonista: un caso sono le missioni in Egitto, Israele e Giordania».

Il ministro degli Esteri è intervenuto al forum sulla Cruise Sardegna del gruppo Grimaldi ancorata a Livorno

Tajani ha rassicurato i presenti a bordo della nave Grimaldi anche riguardo ai rischi sulle forniture energetiche: «Al momento non prevediamo dei pericoli concreti. L'Algeria ha una sua posizione su quanto sta accadendo in Israele, ma non c'è alcuna connessione con la fornitura del gas al nostro paese».

Un fattore chiave per il sistema Paese che passa dal Mediterraneo è che, per il ministro

dell'esteri, rappresenta un'opportunità di sviluppo: «Come governo puntiamo a fare del sud Italia un hub che connetta Europa e Africa: un polo economico, logistico ed energetico da costruire attraverso lo sviluppo del nostro sistema portuale. Le coste costiere autostrada del mare sono un'opportunità di crescita per tutto il meridione. Ma il Mediterraneo non è solo questo: è anche un luogo dove sono custodite nostre prime importanti e decisive per il nostro Paese. Pensiamo alle riserve di litio nei fondali. Pensiamo sia necessario sfruttare tutte le risorse esternali del mare».

Bisogna da aggiungere a quelle storicamente garantite dal Mediterraneo: ossia quelle commerciali. «Tuttavia occorre un salto in avanti di tutto il sistema portuale - è il messaggio di Tajani -, magari attraverso la privatizzazione dei servizi. Va poi garantito l'arrivo di navi ai porti di Genova e Trieste, in modo che possano affrontare la sfida con Rotterdam e Amburgo. Lo sviluppo del Paese passa da questi sbocchi». (g.b.)

«Il motore globale sta fondendo»

L'allarme del Cmcc, ente no profit che studia i modelli del sistema climatico: «L'oceano si è già innalzato di 3,6 millimetri per l'aumento delle temperature»



Assista Simona Masero, direttore dell'Oda (Ocean modeling and data assimilation). Sopra, da destra, Alessandro Soblin con Martina Triggio, Massimo Daandels con Sergio Luciani, Antonio Enigo con Giuseppe Bai (le foto in questa pagina sono di Franco Sivo)

Livorno Sempre più caldo, ma non è una buona notizia. Anche ieri, durante il forum sulla blue economy "Oltre il mare" si è levato l'allarme per gli effetti climatici sugli oceani e sul Mediterraneo. A lanciarlo, nel forum "Oltre il mare" è stata l'associazione Marevivo (vedi articolo a sinistra) e la fondazione Cmcc-Centro Euro-Mediterraneo sui cambiamenti climatici: «Il 71% della Terra è coperta dal mare: è il motore termico globale e le at-

tività umane lo stanno surriscaldando a rischio fusione. «Sta già accadendo: dal 2005 al 2015 gli oceani si sono innalzati di 3,6 millimetri a causa dello scioglimento dei ghiacci», ha spiegato Simona Masero, direttrice dell'Oda (Ocean modeling and data assimilation), uno degli istituti di ricerca di Cmcc, ente no profit la cui missione è realizzare studi e modelli del sistema climatico e delle sue interazioni con la società e con l'ambiente. «Per

un riscaldamento della superficie - ha proseguito - ma nei fondali si notano già conseguenze importanti. L'oceano ha assorbito circa l'85% dell'energia che abbiamo immesso nel clima da fine '900 ad oggi. Per questo il mare si innalza e si inacidisce: il pH sta diminuendo. «Al surriscaldamento del mare non poi legati i cambiamenti climatici. Tanto le temperature tropicali, quanto le ondate di calore che hanno caratterizzato

l'estate appena finita. «A ogni ondata di caldo record corrisponde un effetto nei fondali: abbiamo ormai la certezza di casi di morte di pesci, coralli e coadioli. «Il tutto con ritmi esponenziali: «Da qui al 2100 il livello del mare si alzerà di 50 centimetri e sommergerà città come Venezia - conclude Masero -. Ma il tempo stringe. Già tra meno di 40 anni i centimetri in più saranno 30».

Unione Sarda 16 10 23

L'operazione. Era ormeggiata da due anni al molo Sabaudò

La nave fantasma trainata al porto canale

Da due anni la C3 Rubicon era ormeggiata nel molo Sabaudò del porto di via Roma, senza equipaggio e con i motori in disarmo, faceva brutta mostra tra yacht e barche di lusso. Giovedì mattina, dopo che è calata la fitta nebbia, la nave è stata trainata da due rimorchiatori e un pilota sotto la supervisione della capitaneria di porto. In tre ore è arrivata al Porto canale dove resterà sino a quando non sarà scaricata per individuare la falla. La C3 Rubicon è una "cementiera" lunga 122 metri e larga 19, che può trasportare 8.725 tonnellate di materiale. A fine 2021 era in navigazione nel Mar Mediterraneo diretta verso la Francia con un carico di ceneri di cemento da utilizzare negli altiforni, quando, nelle vicinanze della Sardegna, uno degli undici marinai imbarcati (3 della Georgia, 5 della Croazia e 3 del Montenegro) ha segnalato al comandante un'infiltrazione d'acqua nella stiva. Il capitano, dopo aver consultato l'armatore, ha così ordinato la deviazione della rotta verso il porto di Cagliari. Doveva essere uno scalo tecnico, una sosta di qualche giorno, giusto il tempo di individuare e riparare la rottura. Nonostante l'impegno, gli specialisti non sono riusciti a individuare il punto esatto dal quale l'acqua raggiungeva le stive stracolme di ceneri di cemento. (a. a.)



Su Siccu. L'Autorità portuale attende la rimozione per poter avviare gli interventi di bonifica

La nave dei detenuti sempre più a fondo

Corsa contro il tempo per demolire la "Cantiello": "L'iter è quasi concluso"

La Gennaro Cantiello va sempre più giù. La motonave, conosciuta perché trasportava i detenuti fino al supercarcere dell'Asinara e diventata poi un ristorante galleggiante nel molo Sant'Elmo del porto di Su Siccu, sta tristemente sparendo e la sua demolizione ora sembra essere più vicina. L'iter amministrativo per il recupero e distruzione è già stato avviato. Le carte sono state presentate da tempo negli uffici della Guardia Costiera: nel giro di alcune settimane, se non ci saranno intoppi burocratici, potrebbe arrivare il via libera. Un'accelerata auspicata anche dall'Autorità di sistema Portuale: «Stiamo sollecitando affinché il procedimento si concluda il prima possibile», spiega il presidente Massimo Deiana. «Lo specchio di mare dove si trova attualmente la Cantiello è già dato in concessione per la futura bonifica». In ogni caso, una volta ottenuto l'ok alla demolizione, l'intervento verrà fatto: anche dalla stessa Autorità portuale che poi si rifarà sulla proprietà per i costi. Nessun allarme. La situazione della vecchia motonave è segnata: sta affondando e tra battaglie giudiziarie, ricorsi, accuse varie, il suo destino è quello di sparire per sempre. A luglio la poppa è affondata: immediato l'intervento delle squadre antinquinamento. Per ora non c'è alcun allarme anche se i controlli sono costanti. «La motonave è in sicurezza», aggiunge Deiana. «Almeno fino a oggi». Di certo l'imbarcazione, con i suoi 46 anni, non riusciva più a nascondere i segni dell'abbandono. Così dopo il suo lavoro di trasporto dei detenuti all'Asinara e, dal 2004, di ristorante galleggiante, la Cantiello è diventata un vecchio rudere ingombrante, ostacolo anche allo sviluppo di quella parte di lungomare. Anche perché l'imbarcazione, lunga 43 metri e varata nel 1977 a Mazara del Vallo, è al centro di una controversia legale che va avanti dal dicembre del 2014 quando, con decreto commissariale, era stata decretata la decadenza della concessione demaniale marittima ed era stato imposto lo sgombero e il ripristino dello stato dei beni. Si contestavano, tra le altre cose, il mancato versamento dei canoni e dei consumi idrici. Le proteste. L'uomo che l'aveva acquistata, Salvatore Pergola, noto "Dodo", si è sempre opposto. «Devono passare sul mio corpo, nessuno demolirà questa nave», ha sempre ribadito. E dopo il suo affondamento ha sottolineato: «Qualcuno deve pagare per ciò che è successo. Hanno distrutto prima la mia vita, poi hanno fatto a pezzi il mio sogno». Ha ribadito che «non è una fatalità. Me l'hanno fatta affondare». Ora la fine definitiva della Cantiello sembra davvero più vicina. M. V.



La nave dei detenuti sempre più a fondo. Carta contro il tempo per demolire la "Cantiello". L'iter è quasi concluso.

Nel libretto distribuito all'arrivo della Costa una fiera di errori grossolani

Turisti, capre, strafalcioni e una accoglienza da dimenticare

Enrico Carta Oristano C'è scritto Cabras, ma la copertina dell'opuscolo ritrae piazza Eleonora a Oristano. È un volumetto, forse datato, che è stato distribuito ai turisti, molti dei quali sono arrivati con l'ultima crociera di settembre al porto industriale di Oristano-Santa Giusta, viaggiatori che poi si sono diretti in parte nel capoluogo e in parte in altri siti. Tra le più ammirate e con un numero record di visitatori ci sono le zone archeologiche del Sinis di Cabras che ricadono sotto la guida della Fondazione Mont 'e Prama. Sono sicuramente le bellezze e le attrazioni del momento in tutta la Regione sia per la loro importanza sia perché sono la vera novità nel mondo dei beni culturali, ma confondere il tutto con Oristano e viceversa è da considerare per lo meno un passo falso. Pare impossibile che chi ha concepito l'opuscolo abbia fatto un errore così clamoroso, intitolando il libretto di trentadue pagine "Cabras" e poi rappresentando in copertina piazza Eleonora a Oristano. Vien da pensare che si volessero prendere i classici due piccioni con una fava e cioè dare una rappresentazione più ampia del territorio provinciale e delle sue attrazioni mettendo in copertina il capoluogo, ma inserendo in alto e in bella vista il nome di Cabras che, in questo momento, fa la parte del leone in quanto a meta ambita dai turisti di mezzo mondo. Il fatto assai strano è che questa decisione è stata presa dall'assessorato regionale ai Beni culturali che dovrebbe sapere bene che sta spacciando un'immagine di un luogo con un'intestazione di un altro, oppure è stata fatta da chi ha compiuto il lavoro per conto dell'assessorato, che ha comunque avallato la scelta. E non è finita qui, perché aprendo l'opuscolo nella terza pagina c'è un elemento che può essere decifrato solo da un sardo, meglio ancora se della provincia di Oristano e non certo da un tedesco, nonostante il libretto sia destinato a turisti che parlino o conoscano quella lingua. In una cartina disegnata è infatti inserita una serie di monumenti in corrispondenza di ben determinati punti geografici della Sardegna. Solo che tutti quei beni culturali si trovano nel territorio di Oristano o di Cabras, nonostante sembri che ci si stia riferendo all'intera regione per il mondo in cui sono stati inseriti. Ci si mette un po' per capire che la cattedrale di Oristano non è a Lanusei, anche se piazzata sopra il puntino rosso che indica la posizione geografica della cittadina ogliastrina. Inizialmente ci si può anche ingannare pensando che le due chiese siano gemelle, ma poi si capisce che c'è qualcosa che non torna in questo ragionamento. Tanto più quando si osserva una torre che sembra in tutto e per tutto quella di Mariano. Solo che sembra ergersi a Sassari. Le bifore della chiesa oristanese di Santa Chiara sembrano poi appartenere a un monumento che si trova ad Alghero o nei dintorni della città catalana e la chiesa paleocristiana di San Giovanni di Sinis parrebbe un monumento della zona di Villacidro o Sanluri. Fortuna che almeno le colonne di Tharros sono in corrispondenza del punto geografico corretto. Forse sarebbe bastato aggiungere delle frecce o per indicare che tutti quei monumenti o beni culturali si trovano tra Oristano e Cabras, ma noi non disegniamo opuscoli per turisti né tanto meno siamo specialisti del marketing territoriale



AdSp Mar di Sardegna, opere e bandi aperti per oltre 650 milioni

LIVORNO Massimo Dejana, presidente dell'AdSp sarda, è intervenuto al Forum sulla Blue Economy Oltre il Mare', ospitato nel porto di Livorno a bordo di una nave Grimaldi. Il numero uno dell'Authority isolana ha toccato il discorso relativo al porto canale di Cagliari e degli investimenti in corso per trasformarlo in un terminal per il trasporto di merci ro-ro (roll-on/roll-off), anticipando anche che il porto storico di Cagliari sarà liberato dal traffico commerciale dei container grazie a un operatore locale e una società di transbordo, che dovrebbe gestire circa 100.000 pezzi. Dejana ha inoltre menzionato che la banchina contenitori attuale è lunga 1600 metri ma occupata solo per un terzo, ricordando quindi che alla ricerca di interessati per incrementare il traffico. L'autorità portuale di Sardegna sta attuando misure di protezione per i lavoratori, seguendo il modello delle agenzie per il transbordo di Taranto e Gioia Tauro. Dejana ha inoltre anticipato che il settore crocieristico si sta riprendendo e prevede che nel 2024 supereranno il mezzo milione di passeggeri, mentre altri porti, come Porto Torres e Olbia, stanno subendo importanti lavori di miglioramento infrastrutturale per complessivi 650 milioni di euro. Su Porto Torres stiamo mettendo a terra circa 80 milioni di lavori perché facciamo rifacciamo l'ante murale, dragaggio, casse di colmata, eccetera specifica Dejana Abbiamo poi in cantiere la madre di tutti i lavori, che è il dragaggio del porto di Olbia. Stiamo mandando a Via il progetto definitivo, lievitato da 35 milioni iniziali a oltre 75. Ovviamente i tempi passano, le materie prime costano, i costi indiretti e diretti aumentano e le prescrizioni che forniscono i ministeri competenti sono veramente onerose. In questo momento, l'Autorità di sistema portuale ha progettualità e bandi e opere per oltre 650 milioni.

Il terminal crociere è stato recintato ma sul suo futuro regna l'incertezza

Autorità portuale: «Edificio inadeguato ai nuovi standard del mercato»

Porto Torres La maggior parte delle persone che transitano davanti al porto commerciale, non possono trattenere lo sdegno nel vedere quella struttura incompleta e circondata da rifiuti. Si tratta del terminal crociere, l'incompiuta portuale più datata su cui si sono stati scritti fiumi di inchiostro per interrogazioni regionali e parlamentari. Ma tutto è però rimasto com'era da qualche anno a questa parte: lavori fermi e struttura vandalizzata a più riprese. Lo scorso mese di luglio - per dar seguito a quanto accordato durante la cerimonia di inaugurazione del polo intermodale di Porto Torres - l'Autorità di sistema portuale ha concluso la messa in sicurezza del terminal crociere con una recinzione in legno. I lavori, per un importo di circa 45 mila euro, erano stati aggiudicati alla ditta A.P. Opera Srl di Baratili San Pietro. «Rispetto alle attuali esigenze del mercato e del porto - aveva detto il presidente dell'Adsp Massimo Deiana - è venuta meno la funzionalità conferita al terminal crociere in fase progettuale. Una tale infrastruttura, che insiste in spazi totalmente esterni all'area operativa dello scalo, è ora incompatibile con le esigenze del settore crocieristico che richiede precisi standard di accessibilità, compatibilità con le operazioni di imbarco, sbarco, transito della nave e, aspetto ancora più rilevante, elevati livelli di security. Una volta terminati i lavori ad opera del Provveditorato alle opere pubbliche - aveva aggiunto - sarà necessario riunire l'intero cluster portuale intorno ad un tavolo tecnico e ripensare ad una nuova e più consona destinazione d'uso della struttura che non renda vana la lunga attesa della comunità e, soprattutto, non disperda le consistenti risorse pubbliche investite». Tre mesi dopo l'eterna incompiuta è però rimasta tale, nonostante un ulteriore tentativo del deputato Salvatore Deidda, presidente della IX commissione Trasporti alla Camera. (g.m.)



L'intervento

Il mercato delle crociere

Con l'arrivo dell'inverno, le vacanze si allontanano per molti, diventano quasi un ricordo e si attende la prossima stagione. È questa una percezione diffusa tra i turisti e anche le isole ne sono interessate. La concentrazione balneare nel periodo estivo ha infatti condizionato non solo ritmi e costumi della gente ma anche gli assetti economici e sociali di tante isole che in estate si destano, attraversate come sono da imponenti (spesso insostenibili) migrazioni turistiche, e in inverno cadono in letargo, affievolendo molte, se non tutte, le proprie funzioni vitali. È una condizione, questa, nota anche alla Sardegna, che almeno in certa misura vive in funzione di una stagionalità fin troppo concentrata, con tutti i problemi che ne discendono. Esiste tuttavia un settore nel quale l'oscillazione stagionale si riduce assai e di cui le isole, specie la Sardegna, potrebbero ben di più avvalersi: quello delle crociere. Non si tratta, come una volta, di un'esperienza altolocata, costosa, riservata a pochi. Chi sale su una nave da crociera di ultima generazione oggi rimane sbalordito: 330 metri di lunghezza, 65 d'altezza, oltre 6000 passeggeri, 1.700 membri di equipaggio, 18 piani con dotazioni di ogni tipo, dalle piscine al bowling, ai teatri, cinema, campi sportivi vari. E i costi, specie fuori dallo stretto picco estivo, sono alla portata di molti. Non si tratta infatti di navi comuni ma di vere e proprie città galleggianti che navigano di notte e ormeggiano di giorno nei porti delle più ambite città di mare. Nel 2022, Barcellona si è confermata prima meta, con quasi 2 milioni e mezzo di passeggeri movimentati. A seguire Civitavecchia, Marsiglia, Palma di Maiorca, Napoli e Genova. Tra i primi venti porti del Mediterraneo per volume passeggeri anche Palermo, La Spezia, Savona, Livorno, Trieste e Bari, tutti con incrementi di traffico di oltre il 100% rispetto all'anno precedente. E Kotor (Montenegro) che segna addirittura +4470%. C'è anche Ajaccio, con 390.000 passeggeri. Non c'è Cagliari. Non ci sono porti sardi. Eppure la nostra posizione è invidiabile: proprio al centro delle rotte tra la Spagna e la Sicilia o la Tunisia. Ma quella è l'unica tratta in cui le navi spesso viaggiano di giorno, passano accanto alla Sardegna ma non si fermano. Qualcosa non va, si può fare molti di più. Il settore è in grande crescita. Nel 2019 l'Italia ha accolto 12,3 milioni di passeggeri. Poi il crollo con la pandemia. Poi il recupero. Nel 2022 siamo tornati a 9,3 milioni. Anche gli armatori stanno investendo nel settore. E tra il 2023 e il 2028 sono 62 le nuove navi delle quali è previsto il varo, 11 delle quali (tra il 2025 e il 2026) con una capienza superiore ai 3.000 passeggeri. Nel 2019, una ricerca di Deloitte & Touche aveva stimato la spesa media per passeggero sceso a terra in 75 euro, con un ritorno economico sulla città di Savona di 125 milioni di euro. Un'ultima notazione, non per importanza. Nonostante che alcuni importanti armatori che operano nel Mediterraneo siano italiani, la croceristica navale evidenzia alcune recenti peculiarità: le navi (molte delle quali in passato realizzate da Fincantieri) vengono sovente realizzate in altri Paesi. Spesso battono una bandiera non italiana (maltese, panamense..ecc) e la stragrande maggioranza dei membri dell'equipaggio non è italiana. Anzi, si riscontra una sorprendente, massiccia presenza di indiani, filippini, brasiliani. Il perché di tutto questo andrebbe chiesto agli operatori di mercato, anche per comprendere come mai, anche in questo settore, fare impresa in Italia sia così difficile. Una cosa è certa: le bellezze italiane sono il vero e più potente motore di questo imponente traffico, quantomeno nel Mediterraneo occidentale. Ma gran parte delle ricadute socioeconomiche sembrano andare da tutt'altra parte. Aldo Berlinguer



Unione Sarda 19 10 23

Marina. È la replica della prima barca che fece il giro del mondo con Magellano ed Elcano

Il veliero Noao Victoria in porto: da oggi il via alle visite a bordo

Il suo arrivo, ieri mattina nel porto di Cagliari nella caata Sant'Agostino, non è passato inosservato. La Nao Victoria, replica della prima nave che fece il giro del mondo con Magellano ed Elcano, è finita subito nel mirino di tantissimi obiettivi per foto. E da oggi, al Marina Portus Karalis, e fino a domenica, dalle 10 alle 19, potrà essere visitata a pagamento. Il veliero, riproduzione di quello che ha effettuato la prima circumnavigazione del Mondo, fino a martedì era a Ragusa dove ha fatto il pieno di visite. Poi il trasferimento a Cagliari. Costruita nel 1991, nel 2004 ha rifatto il giro del globo per commemorare quel viaggio, con 4 alberi, 6 vele e 290 metri quadri di superficie velica. Una barca in legno più familiare e spartana, con gli spazi più ridotti, con storie e avventure incredibili che verranno raccontate durante le visite a bordo, aperte al pubblico di appassionati e non da oggi. La Victoria era il veliero spagnolo, unico a fare il giro del mondo di quelli partiti con la spedizione di Ferdinando Magellano, il 10 agosto 1519 da Sanlucar de Barrameda.



Insieme per costruire l'Asinaralab ma serve un nuovo modello di governance

Il programma dell'incontro Saranno presenti tutti gli attori interessati all'iniziativa promossa da Sae Sardegna

Porto Torres Il convegno promosso da Sae Sardegna e dalla Nuova Sardegna si terrà mercoledì dalle 9 e 30 alla Sala Filippo Canu in corso Vittorio Emanuele 103 a Porto Torres. Sin dal titolo mette a fuoco l'intento del confronto: Asinaralab: i confini che uniscono. Dai progetti per lo sviluppo sostenibile del nord-ovest della Sardegna, un nuovo modello di governance. Dopo i saluti istituzionali del sindaco di Porto Torres Massimo Mulas e del presidente di Sae Sardegna Alberto Leonardis, toccherà a Giacomo Bedeschi, direttore della Nuova Sardegna, introdurre il confronto, che si aprirà con la relazione di Veronica Camerada, ordinaria di geografia economica e geopolitica dell'Università di Sassari, che interverrà sui tre corni del problema: tutela, valorizzazione e fruizione del bene, proponendo un punto di equilibrio tra sostenibilità ambientale ed economico sociale. Il primo panel sarà dedicato ai progetti per l'isola in corso. Interverranno Mario Cappai, dirigente del comune di Porto Torres, Vittorio Gazale, direttore generale del Parco Nazionale, Giampiero Sanna (in collegamento), direttore della agenzia regionale Conservatoria delle Coste, Natale Ditel, segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, Bruno Billeci, Soprintendente Archeologia, belle Arti e Paesaggio per Sassari-Nuoro, e Antonio Zara, dirigente della Provincia. A seguire, dopo una breve pausa, il secondo panel con il sindaco Massimo Mulas, la sua collega di Stintino Rita Limbania Vallebella, Pietrino Fois, commissario della Provincia, Gian Carlo Muntoni, presidente del Parco, Nanni Campus, sindaco della città metropolitana, e gli assessori regionali Marco Porcu (Ambiente) e Pierluigi Saiu (Lavori pubblici). In conclusione, l'intervento di Nello Musumeci, ministro per la Protezione civile e le politiche del mare.



Il ministro Musumeci: «Isola dell'Asinara da vivere tutto l'anno»

La proposta lanciata al convegno a Porto Torres. Il sindaco Mulas: «È un tesoro da condividere»

Inviato a Porto Torres «Dobbiamo incoraggiare un insediamento umano. Fare in modo che dieci, cento, mille persone vivano sull'Asinara tutto l'anno». È una sfida difficile, ma il ministro Nello Musumeci è deciso a vincerla insieme a tutto il Nord ovest della Sardegna. È questa la missione di rilancio di cui ieri mattina, durante "AsinaraLab" - il convegno organizzato da Sae Sardegna, la società editrice della Nuova, in collaborazione con il Comune di Porto Torres - è stata posta la simbolica prima pietra. Il ministro per la Protezione civile e le politiche del mare è arrivato a Porto Torres per partecipare all'appuntamento che rappresenta il primo passo di un nuovo progetto di sviluppo sostenibile e un nuovo modello di governance per l'isola. Musumeci ha parlato in chiusura del convegno, tirando le somme di un dibattito che è stato come un viaggio nel groviglio di competenze e vincoli che da quasi trent'anni hanno fatto dell'isola una sorta di soprammobile galleggiante che non ha un suo scopo in termini di sviluppo. «Quale modello di sviluppo per questa vostra isola? - ha detto il ministro -. Se non partiamo dall'obiettivo finale, ci perdiamo per strada. Prima decidete cosa farne e dopo di che capiremo come arrivarci, e chi dovrà fare cosa e in quanto tempo e quali risorse. L'Asinara è una terra di straordinarie potenzialità di ricadute economiche ma finora inesprese». «Poiché manca un coordinamento - ha aggiunto il ministro - mi metto da subito a disposizione per fare del Cipom, il Comitato interministeriale per le politiche del mare, organismo che presiedo, il luogo in cui mettere assieme i vari enti che concorrono. E su questo, devo dire che la democrazia è bella, ma troppa frammentazione determina una condizione di stallo. Il dono del dubbio ce lo ha lasciato Dio, la buona politica dopo 24 ore deve decidere». Il ministro ha messo immediatamente le cose in chiaro, spiegando che non deve essere il governo a dire ai territori in quale direzione andare. Ma qualche idea l'ha comunque offerta alla platea. «Serve un incontro tra pubblico e privato - ha detto ancora Musumeci - il primo controlla e il secondo deve investire e trarne chiaramente profitto, a meno che non troviate dei benefattori. Ognuno deve fare la propria parte, ed è evidente che non possiamo pensare a nuovo consumo di suolo, cominciamo però dalle cubature esistenti sistemando quello che c'è evitando che ci cada in testa». La mattinata, moderata dal giornalista della Nuova Giuseppe Centore, si è aperta con i saluti del direttore, Giacomo Bedeschi, che ha posto alla platea i due aspetti fondamentali: che cosa fare di questo gioiello dell'Asinara, chi deve decidere sul suo futuro. A seguire la prima relatrice del convegno, la docente Veronica Camerada, ordinaria di geografia economica e geopolitica dell'università di Sassari, che ha affrontato tre corni del problema: tutela, valorizzazione e fruizione del bene, proponendo un punto di equilibrio tra sostenibilità ambientale ed economico sociale. Il primo cittadino di Porto Torres, Massimo Mulas, ha cominciato il suo intervento raccontando di aver avuto modo di confrontarsi sul ministro Musumeci circa un mese fa e lo ha ringraziato per la presenza a un appuntamento così importante. «L'Asinara - ha detto - è un'opportunità che ci portiamo dietro come un'incompiuta. Le regole di ingaggio per farla decollare non sono adeguate, lo dimostrano gli ultimi 26 anni. Manca uno strumento metta a fattor comune le esigenze di oltre 50 chilometri quadrati del nostro territorio che non riesco a trovare un modo per sviluppare reddito». Poi ha aggiunto: «Sono convinto che le reti internet veloci arriveranno prima ancora dell'acqua potabile. Come si può dunque programmare un rilancio senza avere almeno i servizi minimi? Quello che vorrei emergesse dalla discussione di questo appuntamento è che forse in passato



abbiamo sbagliato a considerare l'Asinara solo nostra, è un bene talmente grande che va condiviso».A seguire due relazioni tecniche da parte del responsabile dell'Urbanistica di Porto Torres, Mario Cappai, e del direttore generale dell'ente Parco, Vittorio Gazale. Il primo ha spiegato come e quanto la pianificazione degli strumenti urbanistici sia assoggettata a un rapporto subordinato agli enti sovraordinati. Il secondo ha spiegato, tra le altre cose, dell'approvazione a La Reale e a Cala d'Oliva, in gestione col Comune, di due zone D del piano particolareggiato dove è stato pianificato di poter accogliere una comunità residente che si prenda cura dell'isola. Il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Nord Sardegna, Natale Ditel, ha snocciolato i numeri degli investimenti "messi a terra": circa 70 milioni di euro. Giovanni Piero Sanna, dell'Agenzia conservatoria delle coste, ha raccontato le attività in corso per l'Asinara e ha fatto il punto sul risanamento dei fabbricati in capo all'ente. Il Soprintendente per le province di Sassari e Nuoro, Bruno Billeci, ha spiegato alla platea i compiti e il ruolo della Soprintendenza che, nel caso dell'Asinara, si trova a essere coinvolta per molti aspetti. A seguire Antonio Zara, dirigente della Provincia di Sassari, che ha illustrato i vari campi di competenza e le azioni messe in campo dall'ente.

«Crescono i passeggeri e l'indotto» il Polo intermodale non si sposta

Confermata anche per l'inverno la sede sperimentale di via Antonietta Bassu

Porto Torres «Il Polo intermodale di via Bassu funziona». Lo affermano gli enti che hanno deciso di estendere anche alla stagione invernale il periodo di sperimentazione avviata lo scorso 23 giugno nella stazione marittima. La struttura era stata riconvertita con la sottoscrizione del protocollo d'intesa firmato a marzo tra l'assessorato regionale dei Trasporti, il Comune, l'Autorità di sistema portuale, il Consorzio industriale provinciale, Arst e Atp Sassari. Sono poi seguiti oltre tre mesi di osservazione, finalizzati a rilevare gli impatti delle soluzioni individuate dal tavolo tecnico dei sottoscrittori durante la fase di analisi. La decisione di prorogare il periodo di osservazione è arrivata dopo l'esame dei dati relativi al traffico passeggeri del trasporto marittimo nei mesi estivi insieme ai risultati del sopralluogo effettuato il 4 ottobre, per verificare lo stato dei luoghi e raccogliere informazioni dai titolari delle attività presenti all'interno della stazione. Vantaggi Rispetto all'anno precedente è stato evidenziato il netto miglioramento dell'accessibilità dei servizi per i passeggeri - dati emersi dal tavolo tecnico - e un aumento del 50 per cento della frequentazione dell'area. Quest'ultimo dato è stato confermato dal libro firme fornito dall'ufficio turistico comunale. Positivi anche i riscontri relativi alla gestione delle attività economiche. Il business del noleggio è cresciuto del 20 per cento e gli operatori del bar si sono detti soddisfatti del lavoro grazie, in particolare, alla presenza dei turisti diretti all'Asinara e di quelli che usufruivano degli altri collegamenti marittimi. La sperimentazione continuerà, dunque, per completare altre azioni previste dal protocollo e per avere un quadro completo dei fenomeni tipici del periodo invernale al fine di valutare l'efficienza dei servizi in quella che, grazie al traffico portuale è la seconda porta d'accesso all'isola per numero annuale di passeggeri. Viabilità Il Comune ha evidenziato agli enti seduti al tavolo tecnico, la necessità di risolvere il problema della viabilità determinato dal divieto di transito della via Antonietta Bassu. Chiedendo, nello specifico, che ci si attivi per dismettere il fascio di binari adiacente alla stazione intermodale per realizzare un bypass tra via Ponte Romano e via Bassu collegato al parcheggio auto. La Regione si è impegnata a sottoporre questa soluzione a Rete ferroviaria italiana, premettendo che tali aree sono ancora oggetto di contenzioso tra Comune e Rfi. I dirigenti della Regione hanno chiesto all'Arst «di valutare se esistono dei momenti della giornata in cui i servizi sono meno frequenti, in modo da trasformare il divieto di transito in una Ztl limitata ai periodi di maggiore frequenza dei servizi di trasporto pubblico locale». La Regione ha dato inoltre disponibilità per la realizzazione della pagine web di Sardegna Mobilità, da proiettare nei pannelli con gli orari di arrivi e partenze di tutti i servizi che convergono nel nodo intermodale. Comune. «La sperimentazione - ha commentato il sindaco Massimo Mulas - ha confermato un quadro preciso studiato per riprogrammare la struttura adeguandola alle esigenze del territorio e rappresenta una prima tessera positiva di un domino finalizzato, passo dopo passo, a rendere l'area portuale efficiente e a servizio di tutto il nord Sardegna».



Zes, ci sono più risorse per Sardegna e Sicilia Ma è scontro politico

Ogni volta che saranno programmati investimenti per le Zes, parte delle risorse sarà prioritariamente destinata a Sardegna e Sicilia. Lo prevede un emendamento al decreto "Sud" approvato due notti fa in commissione Bilancio della Camera. Primo firmatario è il presidente della commissione bicamerale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, il deputato siciliano di Forza Italia Tommaso Calderone. «Dopo solo un mese dall'istituzione della bicamerale è stato ottenuto un primo sostanziale risultato per le due Isole, che porterà nelle nostre regioni milioni di euro in termini di investimenti, e quindi sviluppo e benessere», ha detto dopo il via libera. Il dl introduce la Zes unica per il Mezzogiorno ed è atteso oggi a Montecitorio dove nel primo pomeriggio il Governo, secondo quanto già preannunciato dalla conferenza dei capigruppo, porrà la questione di fiducia, mentre il via libera in prima lettura è previsto entro martedì prossimo. «Intervento necessario» La proposta approvata in commissione porta anche la firma del deputato della Lega Dario Giagoni: «Si tratta di un intervento necessario per il rispetto del principio di insularità introdotto in Costituzione nel 2022, e che darà modo alle regioni insulari di non subire ulteriori divari infrastrutturali e sociali rispetto alla Penisola», ha spiegato, «si tratta solo di un primo passo da compiere per l'attuazione reale del principio previsto dall'articolo 119 della Carta». Per Michele Cossa, presidente della commissione speciale per l'Insularità in Consiglio regionale, «promuovere investimenti e attrarre investitori è il mezzo più efficace per garantire lo sviluppo dei territori svantaggiati. Questo risultato segna un primo passo significativo verso tale obiettivo e si tradurrà in un consistente flusso di risorse per sostenere gli investimenti nelle nostre comunità». «Una presa in giro» Per il deputato dem (e vicepresidente della bicamerale Insularità) Silvio Lai, l'emendamento di Calderone «è offensivo». Infatti, ha spiegato ieri, «il nostro impegno era quello di evitare di soffocare sul nascere la Zes sarda che sta operando positivamente, evitando che tutto il sistema incentivante finisse in una programmazione nazionale indistinta e in uno sportello unico che sfavorisce il sistema debole dell'isola». Invece, «in cambio di una citazione in legge del termine insularità si è rinunciato a fare gli interessi dell'Isola e ad alzare la voce per distinguere la Zes unica in Sardegna e le prerogative costituzionali della Regione a Statuto Speciale». Adesso, è l'appello di Lai, «la Regione Sardegna valuti la possibile impugnazione del decreto "Sud" davanti alla Corte per il mancato rispetto della specialità e del principio di insularità. Critiche anche da parte delle parlamentari del M5S Alessandra Todde e Concetta Diamante. «L'emendamento non è assolutamente sufficiente. È necessario che per le Isole maggiori sia prevista una Zes ad hoc, con meccanismi di funzionamento specifici, adeguati e cuciti su misura rispetto alle problematiche e alle peculiarità delle regioni insulari», hanno spiegato in una nota congiunta, «se si vuole intervenire seriamente sullo sviluppo di Sardegna e Sicilia si deve pensare in maniera strutturale, e non con interventi spot per aggiustare il tiro».

(ro. mu.)

Primo Piano

Zes, ci sono più risorse per Sardegna e Sicilia Ma è scontro politico
 Giagoni (Lega): «Intervento necessario» Lai (Dm): «È soltanto una presa in giro»



La bilancia C'è un'idea che si sta facendo strada in commissione Bilancio della Camera. Si tratta di un emendamento al decreto "Sud" approvato due notti fa in commissione Bilancio della Camera. Primo firmatario è il presidente della commissione bicamerale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, il deputato siciliano di Forza Italia Tommaso Calderone. «Dopo solo un mese dall'istituzione della bicamerale è stato ottenuto un primo sostanziale risultato per le due Isole, che porterà nelle nostre regioni milioni di euro in termini di investimenti, e quindi sviluppo e benessere», ha detto dopo il via libera. Il dl introduce la Zes unica per il Mezzogiorno ed è atteso oggi a Montecitorio dove nel primo pomeriggio il Governo, secondo quanto già preannunciato dalla conferenza dei capigruppo, porrà la questione di fiducia, mentre il via libera in prima lettura è previsto entro martedì prossimo. «Intervento necessario» La proposta approvata in commissione porta anche la firma del deputato della Lega Dario Giagoni: «Si tratta di un intervento necessario per il rispetto del principio di insularità introdotto in Costituzione nel 2022, e che darà modo alle regioni insulari di non subire ulteriori divari infrastrutturali e sociali rispetto alla Penisola», ha spiegato, «si tratta solo di un primo passo da compiere per l'attuazione reale del principio previsto dall'articolo 119 della Carta». Per Michele Cossa, presidente della commissione speciale per l'Insularità in Consiglio regionale, «promuovere investimenti e attrarre investitori è il mezzo più efficace per garantire lo sviluppo dei territori svantaggiati. Questo risultato segna un primo passo significativo verso tale obiettivo e si tradurrà in un consistente flusso di risorse per sostenere gli investimenti nelle nostre comunità». «Una presa in giro» Per il deputato dem (e vicepresidente della bicamerale Insularità) Silvio Lai, l'emendamento di Calderone «è offensivo». Infatti, ha spiegato ieri, «il nostro impegno era quello di evitare di soffocare sul nascere la Zes sarda che sta operando positivamente, evitando che tutto il sistema incentivante finisse in una programmazione nazionale indistinta e in uno sportello unico che sfavorisce il sistema debole dell'isola». Invece, «in cambio di una citazione in legge del termine insularità si è rinunciato a fare gli interessi dell'Isola e ad alzare la voce per distinguere la Zes unica in Sardegna e le prerogative costituzionali della Regione a Statuto Speciale». Adesso, è l'appello di Lai, «la Regione Sardegna valuti la possibile impugnazione del decreto "Sud" davanti alla Corte per il mancato rispetto della specialità e del principio di insularità. Critiche anche da parte delle parlamentari del M5S Alessandra Todde e Concetta Diamante. «L'emendamento non è assolutamente sufficiente. È necessario che per le Isole maggiori sia prevista una Zes ad hoc, con meccanismi di funzionamento specifici, adeguati e cuciti su misura rispetto alle problematiche e alle peculiarità delle regioni insulari», hanno spiegato in una nota congiunta, «se si vuole intervenire seriamente sullo sviluppo di Sardegna e Sicilia si deve pensare in maniera strutturale, e non con interventi spot per aggiustare il tiro».

La bilancia C'è un'idea che si sta facendo strada in commissione Bilancio della Camera. Si tratta di un emendamento al decreto "Sud" approvato due notti fa in commissione Bilancio della Camera. Primo firmatario è il presidente della commissione bicamerale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, il deputato siciliano di Forza Italia Tommaso Calderone. «Dopo solo un mese dall'istituzione della bicamerale è stato ottenuto un primo sostanziale risultato per le due Isole, che porterà nelle nostre regioni milioni di euro in termini di investimenti, e quindi sviluppo e benessere», ha detto dopo il via libera. Il dl introduce la Zes unica per il Mezzogiorno ed è atteso oggi a Montecitorio dove nel primo pomeriggio il Governo, secondo quanto già preannunciato dalla conferenza dei capigruppo, porrà la questione di fiducia, mentre il via libera in prima lettura è previsto entro martedì prossimo. «Intervento necessario» La proposta approvata in commissione porta anche la firma del deputato della Lega Dario Giagoni: «Si tratta di un intervento necessario per il rispetto del principio di insularità introdotto in Costituzione nel 2022, e che darà modo alle regioni insulari di non subire ulteriori divari infrastrutturali e sociali rispetto alla Penisola», ha spiegato, «si tratta solo di un primo passo da compiere per l'attuazione reale del principio previsto dall'articolo 119 della Carta». Per Michele Cossa, presidente della commissione speciale per l'Insularità in Consiglio regionale, «promuovere investimenti e attrarre investitori è il mezzo più efficace per garantire lo sviluppo dei territori svantaggiati. Questo risultato segna un primo passo significativo verso tale obiettivo e si tradurrà in un consistente flusso di risorse per sostenere gli investimenti nelle nostre comunità». «Una presa in giro» Per il deputato dem (e vicepresidente della bicamerale Insularità) Silvio Lai, l'emendamento di Calderone «è offensivo». Infatti, ha spiegato ieri, «il nostro impegno era quello di evitare di soffocare sul nascere la Zes sarda che sta operando positivamente, evitando che tutto il sistema incentivante finisse in una programmazione nazionale indistinta e in uno sportello unico che sfavorisce il sistema debole dell'isola». Invece, «in cambio di una citazione in legge del termine insularità si è rinunciato a fare gli interessi dell'Isola e ad alzare la voce per distinguere la Zes unica in Sardegna e le prerogative costituzionali della Regione a Statuto Speciale». Adesso, è l'appello di Lai, «la Regione Sardegna valuti la possibile impugnazione del decreto "Sud" davanti alla Corte per il mancato rispetto della specialità e del principio di insularità. Critiche anche da parte delle parlamentari del M5S Alessandra Todde e Concetta Diamante. «L'emendamento non è assolutamente sufficiente. È necessario che per le Isole maggiori sia prevista una Zes ad hoc, con meccanismi di funzionamento specifici, adeguati e cuciti su misura rispetto alle problematiche e alle peculiarità delle regioni insulari», hanno spiegato in una nota congiunta, «se si vuole intervenire seriamente sullo sviluppo di Sardegna e Sicilia si deve pensare in maniera strutturale, e non con interventi spot per aggiustare il tiro».

Trasporto pubblico locale, nasce il bacino unico per migliorare il servizio



La bilancia C'è un'idea che si sta facendo strada in commissione Bilancio della Camera. Si tratta di un emendamento al decreto "Sud" approvato due notti fa in commissione Bilancio della Camera. Primo firmatario è il presidente della commissione bicamerale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, il deputato siciliano di Forza Italia Tommaso Calderone. «Dopo solo un mese dall'istituzione della bicamerale è stato ottenuto un primo sostanziale risultato per le due Isole, che porterà nelle nostre regioni milioni di euro in termini di investimenti, e quindi sviluppo e benessere», ha detto dopo il via libera. Il dl introduce la Zes unica per il Mezzogiorno ed è atteso oggi a Montecitorio dove nel primo pomeriggio il Governo, secondo quanto già preannunciato dalla conferenza dei capigruppo, porrà la questione di fiducia, mentre il via libera in prima lettura è previsto entro martedì prossimo. «Intervento necessario» La proposta approvata in commissione porta anche la firma del deputato della Lega Dario Giagoni: «Si tratta di un intervento necessario per il rispetto del principio di insularità introdotto in Costituzione nel 2022, e che darà modo alle regioni insulari di non subire ulteriori divari infrastrutturali e sociali rispetto alla Penisola», ha spiegato, «si tratta solo di un primo passo da compiere per l'attuazione reale del principio previsto dall'articolo 119 della Carta». Per Michele Cossa, presidente della commissione speciale per l'Insularità in Consiglio regionale, «promuovere investimenti e attrarre investitori è il mezzo più efficace per garantire lo sviluppo dei territori svantaggiati. Questo risultato segna un primo passo significativo verso tale obiettivo e si tradurrà in un consistente flusso di risorse per sostenere gli investimenti nelle nostre comunità». «Una presa in giro» Per il deputato dem (e vicepresidente della bicamerale Insularità) Silvio Lai, l'emendamento di Calderone «è offensivo». Infatti, ha spiegato ieri, «il nostro impegno era quello di evitare di soffocare sul nascere la Zes sarda che sta operando positivamente, evitando che tutto il sistema incentivante finisse in una programmazione nazionale indistinta e in uno sportello unico che sfavorisce il sistema debole dell'isola». Invece, «in cambio di una citazione in legge del termine insularità si è rinunciato a fare gli interessi dell'Isola e ad alzare la voce per distinguere la Zes unica in Sardegna e le prerogative costituzionali della Regione a Statuto Speciale». Adesso, è l'appello di Lai, «la Regione Sardegna valuti la possibile impugnazione del decreto "Sud" davanti alla Corte per il mancato rispetto della specialità e del principio di insularità. Critiche anche da parte delle parlamentari del M5S Alessandra Todde e Concetta Diamante. «L'emendamento non è assolutamente sufficiente. È necessario che per le Isole maggiori sia prevista una Zes ad hoc, con meccanismi di funzionamento specifici, adeguati e cuciti su misura rispetto alle problematiche e alle peculiarità delle regioni insulari», hanno spiegato in una nota congiunta, «se si vuole intervenire seriamente sullo sviluppo di Sardegna e Sicilia si deve pensare in maniera strutturale, e non con interventi spot per aggiustare il tiro».

Sistema portuale, opere per 460 milioni

Ieri l'Autorità del sistema portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio di previsione 2024 e il piano triennale delle opere: sul triennio 2024 – 2026 ci sono 460 milioni di finanziamenti, oltre la metà sarà disponibile dal prossimo anno. Un comunicato spiega che, per rispondere «in maniera concreta al cambio di paradigma nell'organizzazione mondiale della logistica e al ruolo sempre più strategico del Mediterraneo nello scacchiere dei traffici internazionali», la spesa programmata per i prossimi cinque anni arriverà a superare 605 milioni di investimenti. Per il prossimo anno ci sono progetti per 253 milioni: 70 milioni per l'avvio dei lavori del Terminal Ro-Ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia e 78 milioni per l'elettificazione delle banchine. Il resto è destinato a opere manutentive negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme ed Arbatax. Il comitato di gestione ha anche adottato l'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità 2022: una fotografia che conta per lo scorso anno 8 porti amministrati, 43,8 milioni di tonnellate di merce movimentata, 5 milioni e 800 mila passeggeri; una struttura amministrativa composta da 96 dipendenti (per il 19% a tempo determinato, una componente femminile pari al 46 per cento) e un impatto ambientale della gestione totalmente "green", grazie all'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, un rinnovato parco auto (ibrido ed elettrico) e la graduale creazione di comunità energetiche nei porti.



In arrivo 460 milioni per investimenti nei porti sardi

Finanziamenti per opere superiori a 460 milioni di euro sul triennio 2024/2026 per i porti sardi. Più della metà saranno disponibili a partire dal prossimo anno. È quanto emerge dal bilancio di previsione 2024 e dal programma triennale delle opere approvati dal Comitato di gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Nei prossimi cinque anni si arriverà quindi a superare quota 605 milioni di euro di investimenti. Con una fetta consistente già dal 2024, superiore a 253 milioni: 70 milioni per l'avvio dei lavori del Terminal Ro-Ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia, 78 milioni per l'elettificazione delle banchine, mentre la restante parte per opere di manutenzione negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme e Arbatax. Sempre nel corso della seduta di oggi è stato adottato l'aggiornamento del bilancio di sostenibilità 2022. I risultati in sintesi: 8 porti, 43.8 milioni di tonnellate di merce movimentata, 5 milioni e 800 mila passeggeri, struttura amministrativa composta da 96 dipendenti (il 19 per cento dei quali a tempo determinato e una componente femminile pari al 46 per cento), zero episodi di corruzione rilevati (la formazione sulla materia ha coperto il 76 per cento della struttura) e un impatto ambientale della gestione totalmente green. "Nel 2024 - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del traffico marittimo e della logistica, ma, soprattutto, per il rispetto delle stringenti tempistiche dettate dal PNRR del quale, già nei prossimi 12 mesi, contiamo di spendere una buona parte dei finanziamenti tra avvio lavori del Terminal ro-ro ed elettificazione delle banchine".



AdSP del Mare di Sardegna: approvato in Comitato di Gestione il Bilancio di previsione 2024

Finanziamenti per opere superiori a 460 milioni di euro sul triennio 2024 - 2026, più della metà dei quali già disponibili a partire dal prossimo anno. È quanto emerge dal Bilancio di previsione 2024 e dal Programma triennale delle opere approvati, questa mattina, dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Documenti che, pur risentendo della difficile congiuntura economica attuale, rispondono in maniera concreta al cambio di paradigma nell'organizzazione mondiale della logistica e al ruolo sempre più strategico del Mediterraneo nello scacchiere dei traffici internazionali. Scenario di fronte al quale i porti di sistema della Sardegna hanno già pianificato una pronta risposta infrastrutturale ed organizzativa, tradotta, appunto, in una programmazione della spesa che, nei prossimi cinque anni, arriverà a superare quota 605 milioni di euro di investimenti, con una fetta consistente, appunto, già dal 2024, superiore a 253 milioni così ripartiti: 70 milioni per l'avvio dei lavori del Terminal Ro-Ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia, 78 milioni per l'elettificazione delle banchine, mentre la restante parte per opere manutentive negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme ed Arbatax. Sempre nel corso della seduta odierna del Comitato di Gestione, tra i diversi punti in esame all'ordine del giorno è stato adottato l'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità 2022. Edizione, quella curata da PricewaterhouseCoopers Business Services Srl per conto dell'AdSP, che prosegue il percorso virtuoso di condivisione pubblica delle attività realizzate e dei relativi risultati conseguiti nel corso del 2022 dall'Ente. Una fotografia che, nel 2022, conta: 8 porti amministrati, 43.8 milioni di tonnellate di merce movimentata, 5 milioni e 800 mila passeggeri; una struttura amministrativa composta da 96 dipendenti (il 19 per cento dei quali a tempo determinato e una componente femminile pari al 46 per cento), zero episodi di corruzione rilevati (la formazione sulla materia ha coperto il 76 per cento della struttura) e un impatto ambientale della gestione totalmente "green", grazie all'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, un rinnovato parco auto (ibrido ed elettrico) e la graduale creazione di comunità energetiche nei porti. Particolare attenzione, nell'analisi riportata nel documento, è rivolta al rapporto tra infrastrutturazione e sostenibilità - ambientale, sociale ed economica - che, proprio relativamente all'attività svolta lo scorso anno e alla contestuale pianificazione per il triennio, è valso all'AdSP il premio "Smart Ports Award". Non solo ambiente, ma anche innovazione digitale, con il completamento dello Sportello Unico Amministrativo (SUAMS) per la gestione delle pratiche e incremento del valore pubblico di un'azione di governance sempre più attenta al miglioramento del benessere sociale della Comunità di riferimento (il cluster portuale), della capacità organizzativa e delle molteplici competenze delle risorse umane. "Come ben evidenziato nei numeri del bilancio di previsione, del programma triennale delle opere e dello stesso bilancio di sostenibilità, quello sardo è un Sistema portuale vivace, in rapida evoluzione e attento alla sostenibilità - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Nel 2024 ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del traffico marittimo e della logistica, ma, soprattutto, per il rispetto delle stringenti tempistiche dettate dal PNRR del quale, già nei prossimi 12 mesi, contiamo di spendere una buona parte dei finanziamenti tra avvio lavori del Terminal ro-ro ed elettificazione delle banchine".



AdSP del Mare di Sardegna, approvato il bilancio di previsione 2024

Il programma triennale 2024-2026 prevede spese per opere pari ad oltre 460 milioni di euro. Stamani il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio di previsione 2024 dell'ente e il programma triennale delle opere che, per il periodo 2024-2026, prevede finanziamenti per opere superiori a 460 milioni di euro, più della metà dei quali già disponibili a partire dal prossimo anno, che eleveranno a 605 milioni la quota di investimenti per i porti sardi nei prossimi cinque anni. In particolare i 253 milioni di spese previsti per il 2024 includono 70 milioni per l'avvio dei lavori del terminal ro-ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia, 78 milioni per l'elettificazione delle banchine, mentre la restante parte per opere manutentive negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme ed Arbatax. «Nel 2024 - ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del traffico marittimo e della logistica, ma, soprattutto, per il rispetto delle stringenti tempistiche dettate dal PNRR del quale, già nei prossimi 12 mesi, contiamo di spendere una buona parte dei finanziamenti tra avvio lavori del terminal ro-ro ed elettificazione delle banchine». Inoltre il Comitato di gestione, tra i diversi punti in esame all'ordine del giorno, ha adottato l'aggiornamento del bilancio di sostenibilità 2022.

AdSP del Mare di Sardegna - Approvato in Comitato di Gestione il Bilancio di previsione 2024

Il documento di programmazione finanziaria porta a 605 milioni la quota di investimenti per i porti sardi. Finanziamenti per opere superiori a 460 milioni di euro sul triennio 2024 - 2026, più della metà dei quali già disponibili a partire dal prossimo anno è quanto emerge dal Bilancio di previsione 2024 e dal Programma triennale delle opere approvati, questa mattina, dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Documenti che, pur risentendo della difficile congiuntura economica attuale, rispondono in maniera concreta al cambio di paradigma nell'organizzazione mondiale della logistica e al ruolo sempre più strategico del Mediterraneo nello scacchiere dei traffici internazionali. Scenario di fronte al quale i porti di sistema della Sardegna hanno già pianificato una pronta risposta infrastrutturale ed organizzativa, tradotta, appunto, in una programmazione della spesa che, nei prossimi cinque anni, arriverà a superare quota 605 milioni di euro di investimenti, con una fetta consistente, appunto, già dal 2024, superiore a 253 milioni così ripartiti: 70 milioni per l'avvio dei lavori del Terminal Ro-Ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia, 78 milioni per l'elettificazione delle banchine, mentre la restante parte per opere manutentive negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme ed Arbatax. Sempre nel corso della seduta odierna del Comitato di Gestione, tra i diversi punti in esame all'ordine del giorno è stato adottato l'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità 2022. Edizione, quella curata da PricewaterhouseCoopers Business Services Srl per conto dell'AdSP, che prosegue il percorso virtuoso di condivisione pubblica delle attività realizzate e dei relativi risultati conseguiti nel corso del 2022 dall'Ente. Una fotografia che, nel 2022, conta: 8 porti amministrati, 43.8 milioni di tonnellate di merce movimentata, 5 milioni e 800 mila passeggeri; una struttura amministrativa composta da 96 dipendenti (il 19 per cento dei quali a tempo determinato e una componente femminile pari al 46 per cento), zero episodi di corruzione rilevati (la formazione sulla materia ha coperto il 76 per cento della struttura) e un impatto ambientale della gestione totalmente "green", grazie all'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, un rinnovato parco auto (ibrido ed elettrico) e la graduale creazione di comunità energetiche nei porti. Particolare attenzione, nell'analisi riportata nel documento, è rivolta al rapporto tra infrastrutturazione e sostenibilità - ambientale, sociale ed economica - che, proprio relativamente all'attività svolta lo scorso anno e alla contestuale pianificazione per il triennio, è valso all'AdSP il premio "Smart Ports Award". Non solo ambiente, ma anche innovazione digitale, con il completamento dello Sportello Unico Amministrativo (SUAMS) per la gestione delle pratiche e incremento del valore pubblico di un'azione di governance sempre più attenta al miglioramento del benessere sociale della Comunità di riferimento (il cluster portuale), della capacità organizzativa e delle molteplici competenze delle risorse umane. "Come ben evidenziato nei numeri del bilancio di previsione, del programma triennale delle opere e dello stesso bilancio di sostenibilità, quello sardo è un Sistema portuale vivace, in rapida evoluzione e attento alla sostenibilità - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Nel 2024 ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del traffico marittimo e della logistica, ma, soprattutto, per il rispetto delle stringenti tempistiche dettate dal PNRR del quale, già nei prossimi 12 mesi, contiamo di spendere una buona parte dei finanziamenti tra avvio lavori del Terminal ro-ro ed elettificazione delle banchine".



Investimenti nei porti sardi, in arrivo 460 milioni: lavori già nel 2024

Finanziamenti per opere superiori a 460 milioni di euro sul triennio 2024/2026 per i porti sardi. Più della metà saranno disponibili a partire dal prossimo anno. È quanto emerge dal bilancio di previsione 2024 e dal programma triennale delle opere approvati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Nei prossimi cinque anni si arriverà quindi a superare quota 605 milioni di euro di investimenti. Con una fetta consistente già dal 2024, superiore a 253 milioni: 70 milioni per l'avvio dei lavori del Terminal Ro-Ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia, 78 milioni per l'elettificazione delle banchine, mentre la restante parte per opere di manutenzione negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme e Arbatax. Sempre nel corso della seduta di oggi è stato adottato l'aggiornamento del bilancio di sostenibilità 2022. I risultati in sintesi: 8 porti, 43.8 milioni di tonnellate di merce movimentata, 5 milioni e 800 mila passeggeri, struttura amministrativa composta da 96 dipendenti (il 19 per cento dei quali a tempo determinato e una componente femminile pari al 46 per cento), zero episodi di corruzione rilevati (la formazione sulla materia ha coperto il 76 per cento della struttura) e un impatto ambientale della gestione totalmente green. "Nel 2024 - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna - ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del traffico marittimo e della logistica, ma, soprattutto, per il rispetto delle stringenti tempistiche dettate dal Pnrr del quale, già nei prossimi 12 mesi, contiamo di spendere una buona parte dei finanziamenti tra avvio lavori del Terminal ro-ro ed elettificazione delle banchine".

AdSp Mar di Sardegna, approvato il Bilancio di previsione 2024

CAGLIARI Finanziamenti per opere superiori a 460 milioni di euro sul triennio 2024-2026, più della metà dei quali già disponibili a partire dal prossimo anno. È quanto emerge dal Bilancio di previsione 2024 e dal Programma triennale delle opere approvati dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Documenti che, pur risentendo della difficile congiuntura economica attuale, rispondono in maniera concreta al cambio di paradigma nell'organizzazione mondiale della logistica e al ruolo sempre più strategico del Mediterraneo nello scacchiere dei traffici internazionali. Scenario di fronte al quale i porti di sistema della Sardegna hanno già pianificato una pronta risposta infrastrutturale ed organizzativa, tradotta, appunto, in una programmazione della spesa che, nei prossimi cinque anni, arriverà a superare quota 605 milioni di euro di investimenti, con una fetta consistente, appunto, già dal 2024, superiore a 253 milioni così ripartiti: 70 milioni per l'avvio dei lavori del Terminal Ro-Ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia, 78 milioni per l'elettificazione delle banchine, mentre la restante parte per opere manutentive negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme ed Arbatax. Sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione, tra i diversi punti in esame all'ordine del giorno è stato adottato l'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità 2022. Edizione, quella curata da PricewaterhouseCoopers Business Services Srl per conto dell'AdSP, che prosegue il percorso virtuoso di condivisione pubblica delle attività realizzate e dei relativi risultati conseguiti nel corso del 2022 dall'Ente. Una fotografia che, nel 2022, conta: 8 porti amministrati, 43.8 milioni di tonnellate di merce movimentata, 5 milioni e 800 mila passeggeri; una struttura amministrativa composta da 96 dipendenti (il 19 per cento dei quali a tempo determinato e una componente femminile pari al 46 per cento), zero episodi di corruzione rilevati (la formazione sulla materia ha coperto il 76 per cento della struttura) e un impatto ambientale della gestione totalmente green, grazie all'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, un rinnovato parco auto (ibrido ed elettrico) e la graduale creazione di comunità energetiche nei porti. Particolare attenzione, nell'analisi riportata nel documento, è rivolta al rapporto tra infrastrutturazione e sostenibilità ambientale, sociale ed economica che, proprio relativamente all'attività svolta lo scorso anno e alla contestuale pianificazione per il triennio, è valso all'AdSP il premio Smart Ports Award. Non solo ambiente, ma anche innovazione digitale, con il completamento dello Sportello Unico Amministrativo (SUAMS) per la gestione delle pratiche e incremento del valore pubblico di un'azione di governance sempre più attenta al miglioramento del benessere sociale della Comunità di riferimento (il cluster portuale), della capacità organizzativa e delle molteplici competenze delle risorse umane. Come ben evidenziato nei numeri del bilancio di previsione, del programma triennale delle opere e dello stesso bilancio di sostenibilità, quello sardo è un Sistema portuale vivace, in rapida evoluzione e attento alla sostenibilità spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Nel 2024 ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del traffico marittimo e della logistica, ma, soprattutto, per il rispetto delle stringenti tempistiche dettate dal PNRR del quale, già nei prossimi 12 mesi, contiamo di spendere una buona parte dei finanziamenti tra avvio lavori del Terminal ro-ro ed elettificazione delle banchine.

Contenuto per gli Abbonati | S2S+

PORTI | Authority

Messina e Cagliari ottengono l'ok ai propri bilanci di previsione 2024

Mega: "Tra lavori già appaltati e avviati o di prossima cantierizzazione parliamo di quasi 80 milioni di euro di interventi". Deiana: "Ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del settore marittimo"

27 OTTOBRE 2023 ALLE ORE 17:00

Nell'ultima riunione il Comitato di gestione della port authority, dopo il consensus rilasciato all'unanimità dall'Organismo di partenariato della risorsa mare nella seduta del 18 ottobre scorso, ha approvato sempre all'unanimità il Bilancio di Previsione del 2024 e il Bilancio pluriennale 2024/2026 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, unitamente al Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2024/2026 ed al Programma biennale 2024/2025 degli acquisti e dei servizi.

Il bilancio è stato approvato preventivamente dal Collegio dei Revisori dei Conti che hanno accertato come esso sia stato impostato secondo gli schemi previsti dal regolamento di Amministrazione e contabilità, che è stata verificata la presenza di un sostanziale equilibrio rispetto alle previsioni di bilancio dell'esercizio finanziario 2023 e che sono stati osservati i limiti di finanza pubblica imposti dalle norme in materia.

Il bilancio di previsione 2024 prevede investimenti per complessivi 66,9 milioni di euro fra nuove opere ed interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture esistenti di cui 46,9 milioni già impegnati nel triennio 2023-2025.

Il presunto avanzo di amministrazione al 31/12/2023 calcolato in euro 126,9 milioni di euro, è stato vincolato per 75,5 milioni di euro in accantonamenti per TFR, Fondo rischi ed oneri e Fondo opere previste nel POT, mentre la parte disponibile di euro 51,4 milioni è stata destinata a ulteriori impieghi di risorse. Al 31/12/2024 il presunto avanzo di amministrazione ammonta a 82,9 milioni di euro. La disponibilità di cassa alla fine dello stesso anno è calcolata in euro 140,1 milioni di euro.

I dati riportati sono significativi di un ente con una gestione finanziaria molto attenta e una elevata solidità economica che consente di avviare un importante piano di investimenti infrastrutturali assistito in parte da finanziamenti dello Stato e in parte da fondi propri senza dover sostenere costi per indebitamento da contrazione di mutui.

Il piano annuale 2024 contempla 19 interventi infrastrutturali già avviati o che si intendono avviare nel corso dell'anno, per gare già in corso o in affidamento, per una spesa complessiva di 129.980.136,31 euro finanziati per 34.650.000,00 euro con fondi dello Stato e per 95.330.136,31 euro con fondi propri dell'ente.

Tra questi i più significativi sono:

A Messina: la riqualificazione del waterfront portuale nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento alla 'Passeggiata a mare' per 6.861.880,00 euro; la realizzazione delle opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata per 3.180.000,00 euro; la ristrutturazione del pontile VV.F. nella Zona Falcata per 1.535.000,00 euro e la realizzazione del nuovo Terminal crociere per 7.650.000,00 euro.

A Milazzo: il completamento di banchine e pontili interni al bacino portuale e l'escavazione dei fondali per 26.200.000,00 euro; la realizzazione della nuova viabilità e della recinzione portuale nelle aree tra sottoflutto, Via Bixio e Via Tonnara per 2.580.000,00 euro.

A Reggio Calabria: l'adeguamento della banchina Margottini per 10.759.694,00 euro.



Porto di Messina

A **Saline Joniche**: interventi urgenti di parziale ripristino dell'accessibilità e rifunzionalizzazione del porto per 10.000.000,00 di euro.

Inoltre: l'elettificazione delle banchine portuali di Messina, Reggio Calabria e Milazzo per 23.225.000,00 euro; la realizzazione del sistema ASTRA - Piattaforma integrata per la gestione dei dati relativi alle attività di Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione a servizio di tutti i porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto per 3.500.000,00 euro; il cofinanziamento dei lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale, a cura del Comune di Messina, per 17.000.000,00 di euro.

Molti altri sono poi gli interventi inseriti nel Piano Triennale, che riguardano per lo più progettazioni già in corso, che potranno essere avviati non appena acquisite le necessarie autorizzazioni e tra questi: il nuovo terminal crociere di Reggio Calabria; la sistemazione di ormeggi e delle pensiline nell'area della stazione marittima di Reggio Calabria; la realizzazione della pista ciclo-pedonale di attraversamento longitudinale del porto di Reggio Calabria; la realizzazione del potenziamento degli ormeggi e della nuova stazione marittima passeggeri nel porto di Villa San Giovanni; i lavori di realizzazione della nuova sede degli uffici della AdSP in zona Falcata del porto di Messina.

Nel Piano 2024/2025 per l'acquisto di beni e servizi, per una spesa complessiva prevista di quasi 25.000.000 di euro, sono riportati, invece, fra gli altri: i servizi tecnici finalizzati alle bonifiche in Zona Falcata nel Porto di Messina; i servizi tecnici finalizzati alla redazione dei piani regolatori portuali di tutti i porti della AdSP dello Stretto; i servizi tecnici per il progetto della riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno del porto di Messina; i servizi tecnici per il progetto per la restituzione agli usi urbani di un'area industriale inquinata, la bonifica e la riqualificazione delle aree della zona Falcata nel porto di Messina; i servizi tecnici per il miglioramento del servizio di traghettamento sullo Stretto di Messina con realizzazione di una piastra logistica, di aree retroportuali a supporto del nuovo porto di Tremestieri; i servizi tecnici per il potenziamento del porto di Milazzo, quale hub primario di collegamento con le isole Eolie.

“Sono molto soddisfatto dei contenuti di questo bilancio di previsione che testimoniano che finalmente si entra nella fase di realizzazione di tanti interventi per i quali è stato necessario prima predisporre i progetti, acquisire le autorizzazioni e svolgere le gare di appalto. Un lavoro complesso e meticoloso che è stato portato avanti con professionalità da tutto il personale della AdSP a cui va in via prioritaria il mio ringraziamento. Tra lavori già appaltati ed avviati o di prossima cantierizzazione parliamo di quasi 80.000.000 di euro di interventi, distribuiti su tutti i porti del nostro sistema portuale, e nel frattempo già si sta lavorando perché nel 2024 e nel 2025 si possano cantierizzare almeno altri 100.000.000 di euro di opere. In questi primi quattro anni di vita della AdSP, dei quali quasi due purtroppo caratterizzati da tutte le difficoltà correlate alla pandemia da COVID 19, siano riusciti a mettere in campo una massiccia attività di programmazione, progettazione, ricerca di finanziamenti e appalti che finalmente produce i risultati attesi e che cambierà completamente il volto dei porti dello Stretto migliorando soprattutto la qualità dei servizi offerti a passeggeri ed operatori”, ha dichiarato il presidente Mario Mega.



Porto di Cagliari

Disco verde, anche per il bilancio previsionale della port authority del Mar di Sardegna, che si appresta a eseguire finanziamenti per opere superiori a 460 milioni di euro sul triennio 2024 - 2026, più della metà dei quali già disponibili a partire dal prossimo anno.

È quanto emerge dal Bilancio di previsione 2024 e dal Programma triennale delle opere approvati dal Comitato di Gestione dell'AdSP sarda.

Documenti che, pur risentendo della difficile congiuntura economica attuale, rispondono in maniera concreta al cambio di paradigma nell'organizzazione mondiale della logistica e al ruolo sempre più strategico del Mediterraneo nello scacchiere dei traffici internazionali. Scenario di fronte al quale i porti di sistema della Sardegna hanno già pianificato una pronta risposta infrastrutturale e organizzativa, tradotta, appunto, in una programmazione della spesa che, nei prossimi cinque anni, arriverà a superare quota 605 milioni di euro di investimenti, con una fetta consistente, appunto, già dal 2024, superiore a 253 milioni così ripartiti: 70 milioni per l'avvio dei lavori del Terminal Ro-Ro di Cagliari, circa 80 per il dragaggio del porto di Olbia, 78 milioni per l'elettificazione delle banchine, mentre la restante parte per opere manutentive negli scali di Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme e Arbatax.

Edizione, quella curata da PricewaterhouseCoopers Business Services Srl per conto dell'AdSP, che prosegue il percorso virtuoso di condivisione pubblica delle attività realizzate e dei relativi risultati conseguiti nel corso del 2022 dall'Ente.

Una fotografia che, nel 2022, conta: 8 porti amministrati, 43.8 milioni di tonnellate di merce movimentata, 5 milioni e 800 mila passeggeri; una struttura amministrativa composta da 96 dipendenti (il 19% dei quali a tempo determinato e una componente femminile pari al 46%), zero episodi di corruzione rilevati (la formazione sulla materia ha coperto il 76% della struttura) e un impatto ambientale della gestione totalmente 'green', grazie all'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, un rinnovato parco auto (ibrido ed elettrico) e la graduale creazione di comunità energetiche nei porti.

Particolare attenzione, nell'analisi riportata nel documento, è rivolta al rapporto tra infrastrutturazione e sostenibilità - ambientale, sociale ed economica - che, proprio relativamente all'attività svolta lo scorso anno e alla contestuale pianificazione per il triennio, è valso all'AdSP il premio 'Smart Ports Award'.

Non solo ambiente, ma anche innovazione digitale, con il completamento dello Sportello Unico Amministrativo (SUAMS) per la gestione delle pratiche e incremento del valore pubblico di un'azione di governance sempre più attenta al miglioramento del benessere sociale della Comunità di riferimento (il cluster portuale), della capacità organizzativa e delle molteplici competenze delle risorse umane.

“Come ben evidenziato nei numeri del Bilancio di previsione, del programma triennale delle opere e dello stesso Bilancio di sostenibilità, quello sardo è un Sistema portuale vivace, in rapida evoluzione e attento alla sostenibilità. Nel 2024 ci attendono numerose sfide, con l'avvio di cantieri strategici per l'adeguamento dei nostri scali ai nuovi scenari internazionali del traffico marittimo e della logistica, ma, soprattutto, per il rispetto delle stringenti tempistiche dettate dal PNRR del quale, già nei prossimi 12 mesi, contiamo di spendere una buona parte dei finanziamenti tra avvio lavori del Terminal ro-ro ed elettrificazione delle banchine”, ha spiegato in conclusione, Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna.

PORTI

Lascia un commento

Commento

accetto la [privacy policy](#).

COMMENTA

Potrebbe interessarti anche

Unione Sarda 28 10 23

Grandi pulizie in porto

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna mette per la prima volta in appalto il servizio di pulizia del porto di Arbatax. È un affare da 540 mila euro per 36 mesi. L'impresa che se l'aggiudicherà dovrà assicurare la pulizia con mezzi meccanici e con attrezzature manuali, lo smaltimento dei rifiuti, la pulizia di scogliere, banchine, rive e moli da rifiuti provenienti da mareggiate e la bonifica dalle erbe infestanti. Per candidarsi c'è tempo fino al 13 novembre. (ro. se.)



Arriva Mattarella, il centro bloccato

Stop alle auto in via Roma, la circolazione sarà deviata in via Sassari e viale Diaz

Via Roma lato mare, calata Mariano Delogu e quartiere Marina. Sabato prossimo e nei giorni precedenti il centro e il fronte del porto del capoluogo saranno blindati per la cerimonia del Giorno dell'Unità Nazionale e la Giornata delle Forze Armate, in ricordo della fine della Prima guerra mondiale. Alla celebrazione parteciperanno il presidente della Repubblica Sergio Mattarella e il ministro della Difesa Guido Crosetto, non sono state ancora confermate invece le presenze della premier Giorgia Meloni e del presidente del Senato Ignazio La Russa. Le misure di sicurezza, curate dalle più alte sfere dell'intelligence nazionale, sono elevate e comporteranno sacrifici e disagi soprattutto per commercianti e automobilisti. Sulle dimensioni della "zona rossa" ancora non si hanno certezze, anche perché le riunioni del Comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica, coordinate dal prefetto, si svolgono quotidianamente a ritmo frenetico. Stop al traffico Dei problemi legati alla circolazione stradale nella giornata di festa si stanno occupando il dirigente comunale Daniele Olla e il comandante della Polizia locale Gianbattista Marotto.

«Ci sono ancora discussioni in corso, di certo durante la presenza, l'arrivo e la partenza del Presidente, via Roma sarà chiusa e la circolazione deviata a monte», afferma Marotto. «Le auto in ingresso in città, da via Riva di Ponente, saranno convogliate in via Sassari, mentre quelle in uscita, da viale Colombo all'altezza del palazzo dell'Enel saranno obbligate a girare a destra in viale Diaz». I dettagli di massima sono stati disegnati, rimangono da definire gli ultime rifiniture. «La viabilità sarà gestita in maniera dinamica dalla Polizia locale. Per quanto mi riguarda, ci sono ancora da programmare alcune riunioni poi, martedì, firmerò l'ordinanza», precisa Olla. Ieri il presidente dell'Autorità Massimo Deiana ha firmato l'ordinanza per l'area portuale. «È un'attività molto impegnativa con prescrizioni importanti. Le limitazioni inizieranno qualche giorno prima. Già da oggi stiamo spostando alcune barche». Clima di incertezza sul fronte dei trasporti pubblici. Non è stato ancora chiarito se taxi e bus di Ctme e Arst potranno percorrere le due corsie a loro riservate. La protesta I disagi non saranno solo per gli automobilisti, costretti a fare i conti con un traffico paralizzato da mesi dalle ferite dei cantieri. A risentire delle restrizioni anche i gestori delle attività di via Roma sotto i portici già flagellati da ruspe e operai impegnati nella realizzazione della promenade disegnata dall'archistar Stefano Boeri. «Sabato prossimo non aprirò, non avrebbe senso». Rosario Palmeri ripara orologi sotto i portici. «Nei giorni scorsi sono venuti due poliziotti che mi hanno chiesto i documenti per potermi autorizzare a entrare nella "zona rossa" e raggiungere il mio negozio. Mi domando e dico, chi ha dato queste disposizioni? Come faranno i miei clienti a raggiungere la mia attività? Qui siamo già penalizzati da rumori, polvere e puzza, ci mancavano ulteriori problemi». Sulla stessa linea Susanna Spano, dell'omonima farmacia. «Siamo un servizio pubblico e siamo costretti ad aprire ma come faranno i pazienti che sabato prossimo avranno necessità di un farmaco, magari urgente? Alla Marina ci sono molti anziani che hanno difficoltà di movimento ma anche per i più giovani non sarà facile spostarsi visto la "gabbia" di cantieri e "zona rossa"». Marco Rolla, dell'omonima gioielleria, è furente. «Diteci espressamente che dobbiamo chiudere tanto i clienti non arriveranno». Andrea Artizzu



Bando l'assegnazione slitta al prossimo febbraio servizi portuali

Isola Bianca La port authority prende tempo

GIANDOMENICO MELE

Olbia L'esito del bando di gara per l'assegnazione dei servizi principali nel porto Isola Bianca di Olbia slitta ancora. Prima del prossimo febbraio non si conoscerà a chi verranno assegnati i servizi, ma la procedura di gara potrebbe prolungarsi fino all'inizio dell'estate. Secondo l'Autorità di sistema portuale sarda (Adsp) le procedure, avviate a fine marzo scorso, sono state «rallentate dalla necessaria e attenta valutazione della documentazione amministrativa prodotta da alcuni dei soggetti partecipanti, che presenta alcune criticità, e al momento se ne prevede la conclusione entro il termine del 31 gennaio 2024». Così l'Adsp ha deciso di prorogare i servizi più importanti per il primo scalo commerciale d'Italia proprio fino al prossimo 31 gennaio 2024. I servizi Il primo riguarda il lotto 1 del servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli che transitano, sia in arrivo che in partenza dalle navi, prorogata alla Italservizi 2007, per una cifra di 300mila euro. Prorogato alla stessa data il lotto 3, riferito al servizio di informazioni, di deposito bagagli e di assistenza a favore dei passeggeri in arrivo, in partenza ed in transito dal pontile Isola Bianca di Olbia, affidato alla Rti composta da Sps Srl e Fast Srl, per lo stesso periodo, per la somma di 70mila euro. Infine, è stato prorogato sempre al 31 gennaio 2024 il lotto 2 con il servizio di bus navetta all'interno del pontile Isola Bianca dedicato ai passeggeri in arrivo e partenza e assegnato alla Sun Lines Elite service per 52mila euro. Le procedure di gara per il rinnovo del servizio, avviate il 29 marzo scorso, secondo l'Adsp, sono tuttora in corso. La commissione aggiudicatrice dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna lo scorso 5 giugno aveva aperto a Olbia le buste per l'aggiudicazione dei servizi relativi al porto Isola Bianca, la gara d'appalto relativa all'affidamento dei servizi ai passeggeri, una procedura aperta che, in linea con i servizi attualmente svolti, consentirà di assicurare, negli auspici con un crescendo qualitativo, la piena operatività dello scalo che nel 2022 è risultato primo in Italia per numero di passeggeri, sfondando quota 3 milioni. Una procedura attesa, dopo le varie proroghe tecniche dei servizi, per alcune novità: tra le quali la durata del contratto, che sarà di 4 anni, uno in più dei 3 anni utilizzati finora, con opzione di prosecuzione fino ad ulteriori 12 mesi. Scelta mirata a incentivare le società aggiudicatrici a investire maggiormente sulla qualità dei servizi offerti. Sostanziali le differenze rispetto al precedente bando anche per quanto riguarda il valore complessivo dell'appalto: che è quantificabile in circa 13 milioni 790mila euro, da assoggettare a ribasso, valore attualizzato agli indici Istat sul tasso attuale di inflazione.



I commercianti: «Noi esclusi dal tavolo»

Polo intermodale e viabilità: prosegue la sperimentazione nella via Bassu Protesta

Porto Torres «Prendiamo atto con rammarico della decisione del sindaco di Porto Torres di continuare con la sperimentazione del polo intermodale, che prevede anche per il periodo invernale la via Antonietta Bassu. Ma come associazione di commercianti ci poniamo anche un interrogativo sulla riunione del tavolo tecnico, avvenuta lo scorso 13 ottobre, nella quale sono stati esaminati dagli enti i dati relativi al traffico passeggeri del trasporto marittimo nei mesi estivi: si trattava della stessa riunione per la quale eravamo stati invitati nelle settimane precedenti dall'assessore regionale ai Trasporti, Antonio Moro?». La nuova associazione di commercianti vuole dunque conoscere l'organizzazione di quel tavolo tecnico, convocato dalla direzione regionale dell'assessorato ai Trasporti, dove hanno partecipato numerosi dirigenti della Regione, il Comune di Porto Torres, il Consorzio industriale provinciale, l'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna, Arst, Atp e ufficio turistico comunale. In quella riunione è stata infatti decisa, dati alla mano, la prosecuzione della sperimentazione del polo intermodale con la chiusura della via Bassu. E l'associazione dei commercianti non ha ricevuto alcun invito, da parte della Regione e neppure dagli altri enti che erano seduti a quel tavolo. «Noi non abbiamo mai detto di essere contro il polo intermodale - spiegano i commercianti -, ma abbiamo proposto di spostare la fermata del bus per lasciare la via aperta, in modo da far fluire il traffico in città, importantissimo per ogni attività commerciale, lasciando così il polo intermodale nella stessa posizione. A ogni chiusura di una strada, corrisponde infatti una diminuzione di fatturato del commercio cittadino». La stessa associazione vuole contraddire i dati raccolti dagli enti che hanno partecipato al tavolo tecnico. «Il sindaco Massimo Mulas ha fatto sapere a mezzo stampa che per lui si tratta di un successo, citando i dati di un paio di attività presenti all'interno del polo intermodale. I nostri dati invece (relativi a tantissime attività commerciali) non sono stati nemmeno presi in considerazione, evidentemente non ritenendoli importanti, evitando qualsiasi confronto prima della sua decisione definitiva. Il primo cittadino ha quindi deciso di non tenere conto del nostro disagio e delle nostre legittime lamentele, per poter confrontare i dati di tutte le parti in causa. Se questo è il concetto di democrazia del sindaco, non corrisponde al nostro, che invece si basa sul confronto delle parti e sul dialogo». L'ultimo pensiero dei commercianti è rivolto alla difesa della categoria. «Quando con le proprie decisioni si incide sul bilancio di un'attività produttiva - concludono i commercianti -, sarebbe cosa saggia convocare prima la parte in causa. In tanti anni di attività non ci era mai capitato di avere a che fare con un sindaco che evita il confronto e che va avanti per la sua strada a testa bassa, rimanendo insensibile al disagio patito dalla nostra categoria». (g.m.).



Un settembre da record per il porto gran lavoro della polizia di frontiera

Sfiorati i 500mila passeggeri. Controllate quasi 8mila persone in 6 mesi

Olbia I numeri record di luglio e agosto non sono rimasti isolati. Il porto di Olbia ha registrato un boom del traffico rispetto all'anno scorso anche a settembre. Sono arrivati 191.348 passeggeri e ne sono partiti 297.519: in tutto 488.867 contro i 452.530 del settembre 2022. Lieve aumento anche per il numero delle navi che, tra arrivi e partenze, hanno raggiunto quota 608 (605 lo scorso anno). Nello stesso tempo, a fronte di una mole di traffico così intensa, è stata incrementata anche l'attività della polizia di frontiera aeromarittima guidata dal dirigente Christian Puddu. Gli agenti sono sempre stati presenti in banchina e sottobordo - in molti casi con le unità cinofile -, per svolgere attività di prevenzione e controllo in collaborazione con il personale della Security dell'Autorità portuale. Una sinergia che ha portato a sventare diversi imbarchi clandestini. Negli ultimi sei mesi sono stati controllati quasi 8mila passeggeri e un migliaio di auto e sono scattate numerose denunce prima ancora che cominciasse l'estate. Il caso più eclatante risale al 25 marzo scorso quando una trentenne di un piccolo paese del centro Sardegna aveva forzato i controlli all'ingresso dell'Isola Bianca e poi cominciato una folle corsa con l'auto nel porto con una guardia della Security, che tentava di fermarla, aggrappata alla portiera. La protagonista del pericoloso "show" alla fine era stata bloccata dalle guardie giurate e dagli agenti della polizia di frontiera. Pure nei confronti di questi ultimi, la donna aveva reagito con violenza per cercare di divincolarsi e scappare: non solo graffi, ma anche calci e pugni. Una volta circondata era stata sottoposta a un Tso e poi denunciata per resistenza a pubblico ufficiale, lesioni, interruzione di pubblico servizio e guida in stato di alterazione psicofisica. Il 12 maggio scorso la polizia di frontiera aveva invece denunciato tre galluresi, una donna e due uomini di circa 30 anni, con l'accusa di ubriachezza molesta. Durante il viaggio da Civitavecchia a Olbia a bordo della Bithia avevano cominciato a bere senza sosta per poi infastidire tutti i passeggeri nell'area bar. Inutili i tentativi di calmarli. La polizia di frontiera, subito avvisata dal comandante, si era così fatta trovare pronta allo sbarco e appena i tre erano scesi a bordo dell'auto, erano stati fermati. Al guidatore, sottoposto ad alcoltest, era stata anche ritirata la patente. Circa un mese dopo, il 15 giugno, erano stati fermati e denunciati due tunisini che, già colpiti da provvedimento di espulsione, non avevano ancora lasciato il territorio italiano. Risale al 3 settembre, infine, il caso della famiglia piemontese che aveva bloccato la macchina sul portellone della nave. Era stato comunicato loro (padre, madre e figlia) che a bordo non c'era più posto e che sarebbero stati riprotetti su un altro traghetto in partenza quattro ore dopo. Nulla da fare. Non avevano mollato. Anzi. Erano anche scesi dall'auto, sempre lasciando l'auto sulla rampa di accesso. Alla fine, anche se erano stati denunciati per interruzione di pubblico servizio, avevano vinto. Trovato uno spazio per loro nel garage, erano riusciti a partire. (s.p.)



Turismo. Dopo i numeri positivi dell'estate, dal 18 dicembre ogni settimana arriverà una MSC

Croceristi in città anche d'inverno

Deiana (Autorità portuale): "Aiuteranno l'economia in un periodo spento"

A Cagliari torna Msc – le cui navi mancavano dai tempi della pandemia – e colmerà il vuoto turistico invernale. L'annuncio è dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, al termine di una stagione che, in generale, dal punto di vista turistico, ha premiato il capoluogo con il gradimento dei vacanzieri. Dopo una lieve flessione negli arrivi a luglio e ad agosto, c'è stata una ripresa a settembre e ottobre. Ma con lo stop – imminente – di molte destinazioni aeree low cost, la città non aveva messo in conto invasioni di turisti fuori tempo massimo. La decisione La scelta di Msc, che considererà Cagliari nel contesto di un itinerario fisso nel Mediterraneo, permetterà alla città – come sottolinea Massimo Deiana, presidente dell'AdSP – di continuare ad essere home port, cioè scalo di "imbarco" di una crociera, anche a stagione estiva ormai in soffitta. Dopo le partenze del 2019, poi bloccate dal fermo imposto dal Covid, si riprenderà dal 18 dicembre. La Msc Orchestra sarà in città ogni settimana fino ad aprile: sembra sia prevista una partenza anche il giorno di Natale. «Per quanto riguarda le crociere, il mercato ha già abbondantemente superato la fase di riallineamento annunciata a inizio anno», spiega Deiana. «In appena nove mesi, il solo porto di Cagliari ha superato l'ultimo record annuale del 2019 e continua a crescere con prenotazioni che – stando ai recenti aggiornamenti, l'ultimo è il ritorno della Msc da dicembre – andranno a riempire la stagione invernale e a generare importanti ricadute economiche in un periodo durante il quale il turismo segna una battuta d'arresto». I numeri Da febbraio e marzo (quando i vacanzieri erano stati 2.237 e 2.447, con il transito di una sola nave) a fine settembre, i croceristi in transito sono stati 258.701 e le navi che sono attraccate in città sono state in tutto 71. Solo a maggio sono arrivate 19 navi (49.658 passeggeri), a giugno (39.453) e a luglio (51.663) sono state 10. Il record è di agosto, con 12 crociere e 58.521 passeggeri. Positivo anche il risultato di settembre: 40.058 vacanzieri sbarcati da 10 navi. Incoraggianti anche i numeri del traffico passeggeri dei traghetti. Quest'anno gli arrivi sono stati 110.755, circa 30 mila in più dell'anno scorso (83.051): solo nel 2019 si era fatto meglio, con 133.477 sbarchi. Il mese con più arrivi è stato agosto: 26.889, contro i 18.246 del 2022 e i 22.695 del 2021, ma lontanissimi dai 40.761 del 2019. Bene anche luglio (20.107 contro i 16.563 del 2022), giugno (12.542 contro i 16.563 dell'anno scorso) e settembre (11.338 contro i 9.458 del 2022). Nel raffronto con l'anno scorso, hanno il segno più anche i dati dal primo al 20 ottobre (5.049 arrivi contro 4.379). «Quanto ai traffici commerciali del porto, sebbene manchi poco per recuperare il calo generato dalla crisi pandemica, possiamo ritenerci soddisfatti dei risultati di questa stagione», prosegue Massimo Deiana. «C'è un'evidente riscoperta della destinazione Sud Sardegna e di Cagliari, non solo come porto di passaggio, ma come vera e propria meta turistica. Un aspetto, questo, su cui si può ancora lavorare tanto e per il quale l'AdSP ha già avviato progetti e lavori per il potenziamento di settori strategici come la nautica da diporto nel cuore della città e stanziato fondi per oltre 300 milioni per una portualità moderna e pronta ad intercettare nuovi traffici non solo dalla Penisola». In controtendenza Per Alberto Bertolotti, presidente della Confcommercio del Sud Sardegna e vicepresidente nazionale del sindacato italiano balneari, «se nell'Isola la stagione turistica è stata sotto tono rispetto all'anno scorso, Cagliari ha avuto un'ulteriore conferma di essere diventata una vera e propria destinazione. In autunno, grazie al meteo, abbiamo avuto un boom». Sulle prospettive future Bertolotti non ha dubbi: «Con la ripresa del turismo crocieristico, i numeri sono destinati a crescere ancora». Lorenzo Piras



Unione Sarda 30 10 23

Su Siccu. Stava affondando

Barca salvata dai vigili del fuoco

I sommozzatori dei vigili del fuoco sono entrati in azione ieri a Su Siccu per evitare che una barca ormeggiata nel molo colasse a picco. Solo dopo lunghe ore di lavoro, l'imbarcazione è stata salvata con dei cuscini d'aria agganciati allo scafo, quando già aveva imbarcato molta acqua. A chiedere il supporto dei sub è stata la Guardia Costiera a cui era arrivata la prima segnalazione. Sul posto sono arrivate le unità del distaccamento portuale: sua se quadre di terra che i sommozzatori. Con un lungo lavoro di messa in sicurezza, lo scafo è stato arpionato a delle sacche galleggianti quando ormai buona parte dell'imbarcazione era ormai piena d'acqua. Gli altri vigili del fuoco, poi, l'hanno svuotata con l'ausilio di aspiratori elettrici. Solo quando la situazione è tornata alla normalità la barca è stata riconsegnata al proprietario. (fr.pi.)



Porto. Reparti schierati di fronte alla tribuna che sabato ospiterà il presidente della Repubblica

Festa delle Forze armate, prove generali

Previste misure di sicurezza eccezionali per la visita di Mattarella e Crosetto

Primo giorno di prove ieri al porto di via Roma in occasione della festa per il Giorno dell'Unità Nazionale e per la Giornata delle Forze Armate, in ricordo della fine della Prima guerra mondiale, in programma il 4 novembre. A rendere omaggio al presidente della Repubblica Sergio Mattarella e del ministro della Difesa Guido Crosetto, uomini e donne delle Forze armate che hanno eseguito alcuni passaggi di fronte alla tribuna in allestimento. Alla dimostrazione ha partecipato anche la banda musicale della Brigata Sassari che ha eseguito l'inno Dimonios. Avanti marsch Nell'asfalto appena rifatto della calata Mariano Delogu si sono ritrovate le compagnie armate. Ad aprire la manifestazione la banda musicale in composizione mista che sarà diretta dal maestro Leonardo La Serra Ingrosso. A seguire i militari dell'Esercito, gli allievi sottufficiali della scuola di La Maddalena e i militari del battaglione San Marco, gli avieri con il basco azzurro dei Vam, 56 allievi carabinieri della scuola di Iglesias che per l'occasione indosseranno l'antica uniforme storica e gli allievi finanziari. A chiudere la parata le note inconfondibili dei sassarini.

Allineati e coperti A dirigere il rigido protocollo previsto in occasioni così importanti è stato chiamato il capitano di vascello della Marina Militare Riccardo Rizzotto che avrà il compito di impartire gli ordini della parata ai 300 militari del battaglione. A passo di marcia sfileranno di fronte alla tribuna presidenziale percorrendo il tragitto che va dalla rotatoria della vecchia stazione marittima sino alla fioriera all'altezza della sede dell'Autorità portuale. Il clou La giornata di Mattarella inizierà alle 9 a Roma dove il Capo dello Stato deporrà una corona sulla Tomba del Milite Ignoto, all'Altare della Patria. Conclusa la cerimonia il Presidente salirà sull'areo di Stato diretto in Sardegna dove è atteso alle 11,30. Il clou della manifestazione si avrà quando la banda musicale suonerà l'inno di Mameli, a seguire 21 colpi sparati a salve dalle navi della Marina ormeggiate al porto e il sorvolo degli aerei delle Frece Tricolori che torneranno in città nuovo dopo l'esibizione del 20 agosto scorso al Poetto. Prevista, alle spalle dello schieramento del battaglione, una mostra statica dei mezzi in uso alle Forze armate Massima allerta Le misure di sicurezza sono eccezionali. Cecchini saranno posizionati sui tetti di via Roma e in luoghi strategici. Per quanto riguarda la viabilità, sugli orari se ne saprà di più dopo che sarà firmata l'ordinanza. Sarebbe già stata decisa la chiusura al traffico di via Roma lato mare e la strada di collegamento con l'aeroporto di Elmas.

