

«Porto canale da rilanciare»

I lavoratori: sfruttare Zes e Zona franca

«Dal 2019 a oggi non è cambiato nulla». A dirlo è Ugo Dall'Ora, portavoce degli ex lavoratori portuali del comparto container di Cagliari che, ieri mattina hanno manifestato sotto il palazzo del Consiglio regionale per tenere alta l'attenzione non solo sulla vertenza che coinvolge 180 persone, ma anche per sensibilizzare la politica sull'importanza dell'economia del mare per la Sardegna. I nodi «L'agenzia per il lavoro portuale è in scadenza e per quanto riguarda i fondi messi a disposizione dal ministero parliamo di dicembre 2024», spiega Dall'Ora, «fino a oggi l'agenzia che ha messo in sicurezza le nostre professionalità, ma ora è importante portare avanti una politica industriale di cui poco si parla». I manifestanti hanno ricordato che il 90% del traffico internazionale delle merci viaggia su mare e per questo è importante che la Sardegna abbia un collegamento diretto con i mercati internazionali. «È necessario rilanciare Cagliari come hub internazionale catalizzatore di investimenti, grazie anche agli strumenti di accelerazione dello sviluppo economico come la Zes e la zona franca doganale interclusa», prosegue Dall'Ora, «per creare opportunità di lavoro. Pertanto, all'interno di un'azione sistemica, diventa vitale la ripartenza dello scalo, unica porta diretta al mercato globale che, per 20 anni, è stata fondamentale per le nostre imprese di import-export». I numeri Al momento i 180 ex portuali sono iscritti alla Kalport, l'agenzia nata lo scorso anno per garantire il supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti, finanziata dalla Regione con fondi europei. «Non vogliamo certo vivere di assistenzialismo, l'unica opportunità per noi è che le istituzioni affrontino una politica di sviluppo industriale del mare», chiarisce ancora il portavoce. A sostenere i manifestanti sono arrivati i consiglieri regionali Piero Comandini (Pd), Desirè Manca e Michele Ciusa (M5s), ma anche la candidata del centro sinistra alla presidenza della Regione, Alessandra Todde. «Il Porto Canale ha le condizioni strutturali ideali per continuare a crescere e il gruppo Grendi ci sta credendo, assicurando collegamenti da e per tutta Europa con il Nord Africa e da Cagliari. Siamo impegnati in una riforma del sistema per dare agli operatori sostegno, certezze e semplificazioni burocratiche», è invece il commento di Salvatore Deidda (Fdi), presidente della commissione Trasporti alla Camera. Francesca Melis



Deidda (Fdi): "Porto Canale a Cagliari è una realtà che crescerà"

Deidda (Fdi): "Porto Canale è in attività e crescerà preferiamo i fatti alle parole" "Utilizzare il Porto Canale per un'apparizione di campagna elettorale è comprensibile vista l'importanza dello stesso ma bisognerebbe essere sinceri e pensare a cosa si è fatto negli scorsi Governi. Non corrisponde a verità che sia tutto fermo e la prova di ciò è l'attività portata avanti dai gruppi Mito-Grendi insieme ad un grande operatore come Maersk, e l'ambizioso progetto di collegamento marittimo con il Nord Africa, al porto di Radès, e con ciò la possibilità di ampliare ad altri porti del Nord Africa", dichiara Salvatore Deidda, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati; "Il Porto Canale di Cagliari ha le condizioni strutturali ideali per continuare a crescere e il gruppo Grendi ci sta credendo - spiega Deidda - assicurando i collegamenti da e per tutta Europa con il Nord Africa e da Cagliari, creando un corridoio verticale di distribuzione e una rete ideale a cui si aggiungeranno successivamente i porti nord africani ed altri porti italiani, sempre utilizzando Cagliari come snodo efficiente. Il nuovo rapporto dell'Italia con gli Stati del Nord Africa, grazie all'azione del Governo, ma anche il ruolo nel Mediterraneo, rende Cagliari e la Sardegna delle protagoniste. Siamo impegnati in una riforma del sistema portuale per dare agli operatori sostegno, certezze e semplificazioni burocratiche. Un dialogo continuo come lo sblocco del Mare Bonus e altre misure utili per lo sviluppo della portualità e dei traffici via mare", conclude Deidda.

Altri 650 metri di banchine assegnati al porto turistico

Si dell'Authority: barche da diporto al molo vecchio e al molo Bosazza

Giandomenico Mele Olbia si conferma città vocata alla grande nautica da diporto. Un'altra importante porzione del porto storico, infatti, sarà completamente dedicata alla diportistica. Due giorni fa il Comitato di gestione ha adottato il secondo adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore portuale dello scalo gallurese. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin, estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica. Un nuovo passaggio in continuità verso la nautica da diporto dopo il via libera al più grande porto turistico per mega e giga yacht della Sardegna, che sarà ospitato al Molo Benedetto Brin, lo spazio di mare davanti al comune di Olbia. Dove sono previsti 17 nuovi posti barca, con ormeggio poppiere per imbarcazioni da 45 a 140 metri di lunghezza. I giganti del mare faranno presto tappa al centro della città. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna aveva infatti deliberato il rilascio alla società Quay Royal, di proprietà dell'imprenditore ed editore Sergio Zuncheddu, di una concessione di 30 anni sulle aree demaniali marittime del Molo Brin, inclusa l'area dell'ex magazzino portuale, per tutti ex Officine Mameli, per la realizzazione di un approdo per la nautica da diporto. Dopo l'ok del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che dovrebbe arrivare entro 45 giorni, si potrà procedere con l'iter per la concessione demaniale anche per i nuovi spazi portuali nel centro di Olbia. Si dovrà poi vedere se potrà essere interessata alla gestione del nuovo polo del diportismo la stessa Quay Royal, con un target di imbarcazioni che non dovrebbe contemplare i giga yacht, ma barche di dimensioni inferiori, o se ci saranno altri pretendenti per il porto turistico gemello nel centro di Olbia. «Con l'adeguamento tecnico funzionale adottato completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021 - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Adsp Mare di Sardegna -. Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore ai Lavori pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati in maniera ordinata e funzionale alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore, alle strategie di sviluppo della città, conferendo ulteriore spinta al fiorente vicino comparto della cantieristica nautica».



Sarà destinata alla nautica tutta l'area del porto vecchio

Sarà destinata alla nautica da diporto tutta l'area del porto vecchio. Un altro tassello, dopo la concessione del molo Brin che diventerà un approdo per maxi yacht, è stato posto ieri con l'adozione da parte del comitato di gestione dell'Autorità portuale del secondo adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore portuale che estende la stessa funzione e destinazione anche alla testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. «Completiamo il percorso di valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia», spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna: «Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori e alle strategie di sviluppo della città».



Lo scalo di Olbia pronto per rilancio della nautica da diporto

Il porto di Olbia sempre più vocato alla nautica da diporto. Il Comitato di gestione ha infatti adottato il secondo adeguamento tecnico funzionale al vigente piano regolatore portuale dello scalo gallurese. Questa adozione farà sì che circa 650 metri di spazi banchinali potranno essere destinati alla diportistica, così come già fatto nel 2021 per il Molo Brin. Le aree interessate sono quelle del Molo Vecchio, Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di via Poltu Ezzu. Manca solo il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici e il rilascio della concessione demaniale marittima per trasformare il compendio portuale olbiese in un volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. "Completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021 - ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore, alle strategie di sviluppo della città, conferendo ulteriore spinta al fiorente vicino comparto della cantieristica nautica. Relativamente al lavoro portuale - ha aggiunto Deiana - nonostante i contraccolpi della crisi, gli scali sardi registrano costanti crescite e sono pronti a nuove sfide di mercato". Nella seduta del Comitato di Gestione è stato anche illustrato l'accordo tra AdSP e Consorzio industriale provinciale di Cagliari per lo sviluppo di nuove attività produttive nel porto canale che si configura, sempre di più, come hub multipurpose dell'economia del mare.



Adottato in Comitato di Gestione l'ATF per lo sviluppo della nautica da diporto ad Olbia

Un'altra importante porzione del porto storico di Olbia si prepara ad essere definitivamente vocata alla nautica da diporto. È di ieri pomeriggio l'adozione, in comitato di Gestione, del secondo Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale dello scalo gallurese. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin, estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica, trasformando così, in maniera definitiva ed ordinata, il compendio portuale olbiese in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. Sempre in ambito pianificatorio, nella seduta di ieri del Comitato di Gestione è stato illustrato l'accordo procedimentale fra Enti Pubblici (ai sensi della Legge 241/1990) con il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari che rafforza la sinergia nella programmazione e pianificazione condivisa su alcune zone del Porto Canale individuate dal Piano Regolatore Portuale vigente. Si supera così il ricorso al TAR contro la proposta di Piano Attuativo dell'AdSP è già ritirato, nei giorni scorsi, dallo stesso Cacip. L'accordo rafforza così la sinergia tra AdSP e Consorzio per lo sviluppo di nuove attività produttive nello scalo industriale cagliaritano che si configura, sempre di più, come hub multipurpose dell'economia del mare. Altro punto all'ordine del giorno, l'aggiornamento 2023 al Piano dell'Organico del Porto dei Lavoratori delle Imprese ex articoli 16, 17 e 18 per il triennio 2022-2024. Documento strategico, a revisione annuale, che, nell'ultima versione, nonostante la delicata situazione internazionale, fotografa una situazione di sostanziale stabilità della portualità sarda con possibilità di ulteriore ampliamento delle posizioni lavorative esistenti e l'avvio di nuovi percorsi formativi, promossi e sostenuti dall'AdSP, per il personale operante. Sempre in tema di lavoro portuale, è stata data informativa riguardo a: fissazione del numero massimo di imprese portuali; avvio della procedura di estensione del Comitato di Igiene e Sicurezza a tutti i porti del Sistema; approvazione del Regolamento per il deposito temporaneo e la movimentazione di merci (alla rinfusa o in colli) in banchina e nei piazzali degli scali della circoscrizione. Altri punti, infine, hanno riguardato la terza variazione al bilancio di previsione 2023 e l'aggiornamento al sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance. "Con l'Adeguamento tecnico funzionale adottato oggi in Comitato di Gestione completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021 - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore, alle strategie di sviluppo della città, conferendo ulteriore spinta al fiorente vicino comparto della cantieristica nautica. Relativamente al lavoro portuale, nonostante i contraccolpi della crisi, gli scali sardi registrano costanti crescite e sono pronti a nuove sfide di mercato".

Adottato in Comitato di Gestione l'ATF per lo sviluppo della nautica da diporto ad Olbia

Accordo con il CACIP per una pianificazione condivisa su alcune zone del Porto Canale . Un'altra importante porzione del porto storico di Olbia si prepara ad essere definitivamente vocata alla nautica da diporto . è di ieri pomeriggio l'adozione, in comitato di Gestione, del secondo Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale dello scalo gallurese. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin, estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica, trasformando così, in maniera definitiva ed ordinata, il compendio portuale olbiese in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. Sempre in ambito pianificatorio, nella seduta di ieri del Comitato di Gestione è stato illustrato l'accordo procedimentale fra Enti Pubblici (ai sensi della Legge 241/1990) con il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari che rafforza la sinergia nella programmazione e pianificazione condivisa su alcune zone del Porto Canale individuate dal Piano Regolatore Portuale vigente. Si supera così il ricorso al TAR contro la proposta di Piano Attuativo dell'AdSP è già ritirato, nei giorni scorsi, dallo stesso Cacip. L'accordo rafforza così la sinergia tra AdSP e Consorzio per lo sviluppo di nuove attività produttive nello scalo industriale cagliaritano che si configura, sempre di più, come hub multipurpose dell'economia del mare. Altro punto all'ordine del giorno, l'aggiornamento 2023 al Piano dell'Organico del Porto dei Lavoratori delle Imprese ex articoli 16, 17 e 18 per il triennio 2022-2024. Documento strategico, a revisione annuale, che, nell'ultima versione, nonostante la delicata situazione internazionale, fotografa una situazione di sostanziale stabilità della portualità sarda con possibilità di ulteriore ampliamento delle posizioni lavorative esistenti e l'avvio di nuovi percorsi formativi, promossi e sostenuti dall'AdSP, per il personale operante. Sempre in tema di lavoro portuale, è stata data informativa riguardo a: fissazione del numero massimo di imprese portuali; avvio della procedura di estensione del Comitato di Igiene e Sicurezza a tutti i porti del Sistema; approvazione del Regolamento per il deposito temporaneo e la movimentazione di merci (alla rinfusa o in colli) in banchina e nei piazzali degli scali della circoscrizione. Altri punti, infine, hanno riguardato la terza variazione al bilancio di previsione 2023 e l'aggiornamento al sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance. "Con l'Adeguamento tecnico funzionale adottato oggi in Comitato di Gestione completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021 - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore, alle strategie di sviluppo della città, conferendo ulteriore spinta al fiorente vicino comparto della cantieristica nautica. Relativamente al lavoro portuale, nonostante i contraccolpi della crisi, gli scali sardi registrano costanti crescite e sono pronti a nuove sfide di mercato".

Olbia, nel porto storico nuovi spazi per la nautica da diporto

Adottato dal comitato di gestione il secondo Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale dello scalo gallurese La nautica da diporto conquista sempre più spazio nel porto storico di Olbia . è di ieri pomeriggio l'adozione, in comitato di gestione, del secondo Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale dello scalo gallurese. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin, estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica, trasformando così, in maniera definitiva ed ordinata, il compendio portuale olbiese in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. Sempre in ambito pianificatorio, nella seduta di ieri del comitato di gestione è stato illustrato l'accordo procedimentale fra enti pubblici (ai sensi della Legge 241/1990) con il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari che rafforza la sinergia nella programmazione e pianificazione condivisa su alcune zone del Porto Canale individuate dal Piano Regolatore Portuale vigente. Si supera così il ricorso al TAR contro la proposta di Piano Attuativo dell'AdSP è già ritirato, nei giorni scorsi, dallo stesso Cacip. L'accordo rafforza così la sinergia tra AdSP e Consorzio per lo sviluppo di nuove attività produttive nello scalo industriale cagliaritano che si configura, sempre di più, come hub multipurpose dell'economia del mare. Altro punto all'ordine del giorno, l'aggiornamento 2023 al Piano dell'Organico del Porto dei Lavoratori delle Imprese ex articoli 16, 17 e 18 per il triennio 2022-2024. Documento strategico, a revisione annuale, che, nell'ultima versione, nonostante la delicata situazione internazionale, fotografa una situazione di sostanziale stabilità della portualità sarda con possibilità di ulteriore ampliamento delle posizioni lavorative esistenti e l'avvio di nuovi percorsi formativi, promossi e sostenuti dall'AdSP, per il personale operante. Sempre in tema di lavoro portuale, è stata data informativa riguardo a: fissazione del numero massimo di imprese portuali; avvio della procedura di estensione del Comitato di Igiene e Sicurezza a tutti i porti del Sistema; approvazione del Regolamento per il deposito temporaneo e la movimentazione di merci (alla rinfusa o in colli) in banchina e nei piazzali degli scali della circoscrizione. Altri punti, infine, hanno riguardato la terza variazione al bilancio di previsione 2023 e l'aggiornamento al sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance. "Con l'Adeguamento tecnico funzionale adottato oggi in comitato di gestione completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021 - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto".

Adottato in Comitato l'ATF per lo sviluppo della nautica a Olbia

OLBIA Un'altra importante porzione del porto storico di Olbia si prepara ad essere definitivamente vocata alla nautica da diporto. È di queste ore l'adozione, in comitato di Gestione, del secondo Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale dello scalo gallurese. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin, estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica, trasformando così, in maniera definitiva ed ordinata, il compendio portuale olbiese in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. Sempre in ambito pianificatorio, nella seduta di ieri del Comitato di Gestione è stato illustrato l'accordo procedimentale fra Enti Pubblici (ai sensi della Legge 241/1990) con il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari che rafforza la sinergia nella programmazione e pianificazione condivisa su alcune zone del Porto Canale individuate dal Piano Regolatore Portuale vigente. Si supera così il ricorso al TAR contro la proposta di Piano Attuativo dell'AdSP è già ritirato, nei giorni scorsi, dallo stesso Cacip. L'accordo rafforza così la sinergia tra AdSP e Consorzio per lo sviluppo di nuove attività produttive nello scalo industriale cagliaritano che si configura, sempre di più, come hub multipurpose dell'economia del mare. Altro punto all'ordine del giorno, l'aggiornamento 2023 al Piano dell'Organico del Porto dei Lavoratori delle Imprese ex articoli 16, 17 e 18 per il triennio 2022-2024. Documento strategico, a revisione annuale, che, nell'ultima versione, nonostante la delicata situazione internazionale, fotografa una situazione di sostanziale stabilità della portualità sarda con possibilità di ulteriore ampliamento delle posizioni lavorative esistenti e l'avvio di nuovi percorsi formativi, promossi e sostenuti dall'AdSP, per il personale operante. Sempre in tema di lavoro portuale, è stata data informativa riguardo a: fissazione del numero massimo di imprese portuali; avvio della procedura di estensione del Comitato di Igiene e Sicurezza a tutti i porti del Sistema; approvazione del Regolamento per il deposito temporaneo e la movimentazione di merci (alla rinfusa o in colli) in banchina e nei piazzali degli scali della circoscrizione. Altri punti, infine, hanno riguardato la terza variazione al bilancio di previsione 2023 e l'aggiornamento al sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance. Con l'Adeguamento tecnico funzionale adottato oggi in Comitato di Gestione completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021 spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore, alle strategie di sviluppo della città, conferendo ulteriore spinta al fiorente vicino comparto della cantieristica nautica. Relativamente al lavoro portuale, nonostante i contraccolpi della crisi, gli scali sardi registrano costanti crescite e sono pronti a nuove sfide di mercato.

Olbia, si punta sempre di più sulla nautica da diporto

Via libera al secondo adeguamento tecnico funzionale al vigente piano regolatore portuale dello scalo gallurese Cagliari - Un'altra importante porzione del porto storico di Olbia si prepara ad essere definitivamente vocata alla nautica da diporto. C'è stata infatti l'adozione, in comitato di Gestione, del secondo adeguamento tecnico funzionale al vigente piano regolatore portuale dello scalo gallurese. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin , estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazzae tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica, trasformando così, in maniera definitiva ed ordinata, il compendio portuale olbiese in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. "Con l'adeguamento tecnico funzionale adottato in Comitato di Gestione completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021- spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore, alle strategie di sviluppo della città, conferendo ulteriore spinta al fiorente vicino comparto della cantieristica nautica. Relativamente al lavoro portuale, nonostante i contraccolpi della crisi, gli scali sardi registrano costanti crescite e sono pronti a nuove sfide di mercato".

Nascono nell'Isola i porti del futuro

Migliorare la competitività delle catene logistiche e le capacità degli operatori per rendere i porti e le aziende del Mediterraneo veri protagonisti della rivoluzione del settore puntando alla formazione, alla sicurezza e all'innovazione. È l'obiettivo di Techlog, il progetto promosso dal team del Cirem, guidato da Gianfranco Fancello, docente dell'Università di Cagliari, che ha coinvolto oltre 40 imprese e 70 operatori tra Italia Egitto, Spagna, Libano e Tunisia nei test dei simulatori di gru-portainer e camion dei laboratori nella Cittadella a Monserrato. Il percorso di formazione, infatti, si è tenuto sui simulatori di guida e di manovra, con processi di innovazione integrati tra le aziende del settore e con la creazione di un "Mediterranean Open Lab" per promuovere e condividere le iniziative all'interno delle comunità (trans)portuali. Tecnologia «Il progetto, durato 3 anni e finanziato con 3,5 milioni di euro, è finalizzato a migliorare le competenze degli operatori della logistica e del trasporto in tutto il Mediterraneo», ha spiegato Fancello, ieri a margine della conferenza "La sfida della formazione nella logistica portuale nel bacino del Mediterraneo: L'esperienza del Progetto TechLog tra innovazione e simulatori intelligenti", che si è tenuta a Cagliari nell'Aula Magna della facoltà di ingegneria. «Abbiamo creato – ha evidenziato Fancello - una serie di laboratori con dei simulatori di guida, di gru, che possono migliorare le performance degli operatori attraverso un'analisi sul fattore umano. Restano oggi gli standard comuni operativi che possono migliorare la formazione congiunta nei 5 paesi coinvolti e aumentare il livello di competitività del Mediterraneo». Obiettivi Nel progetto è allora cruciale sostenere iniziative congiunte di trasferimento tecnologico che mirano a stabilire standard di qualità comuni per il personale specializzato nei trasporti nella logistica dei porti. «Questo progetto transnazionale si iscrive nella Strategia Regionale Sardegna 2030, in quanto costruisce nuove reti, sostiene e supporta le iniziative congiunte di trasferimento tecnologico, favorisce la diffusione di alti standard di qualità comuni per il personale specializzato nel settore logistico e portuale, con la creazione di nuovi posti di lavoro e nuove professionalità», ha commentato l'assessora al lavoro Ada Lai. Francesca Melis



La crisi tra infrastrutture e sviluppo ecco la ricetta di Confindustria

Tortolì Domani imprese e tecnici a confronto su risorse e progetti

di Lamberto Cugudda Tortolì «L'Ogliastra come il Nuorese è bloccata dagli stessi problemi sul tavolo da decenni». A sostenerlo è Confindustria Sardegna centrale: i temi fondamentali per lo sviluppo del tessuto economico e produttivo saranno al centro del convegno "Infrastrutture e servizi per lo sviluppo in Ogliastra: a che punto siamo", che si terrà domani mattina, lunedì 4, a Tortolì, nella sala Symposion dell'Hotel La Bitta. Con l'obiettivo - dice il presidente della stessa Associazione degli industriali della Sardegna centrale, Giovanni Bitti - di fare sintesi sui vari dossier aperti con il coinvolgimento dei principali soggetti ed enti competenti». All'iniziativa promossa da Confindustria in collaborazione con la Camera di commercio parteciperanno, tra gli altri, il segretario generale dell'Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna, Natale Ditel, e l'assessore regionale ai Lavori pubblici, Pierluigi Saiu. «In Ogliastra, più che altrove - spiega il presidente Bitti - la forza delle imprese è riuscita a fare la differenza in un sistema economico e produttivo bloccato sulle stesse questioni da molti anni. Ci chiediamo però se la forza, il coraggio e la tenacia delle imprese possano da soli bastare. E soprattutto quali risultati avremmo ottenuto se le imprese avessero potuto contare su un sistema infrastrutturale adeguato». La situazione delle aree ex Cartiera, inutilizzate e ancora inutilizzabili, fa rilevare il presidente di Confindustria Nuoro-Ogliastra «rappresenta bene l'emblema di un tempo che passa mentre i nodi strutturali restano; per questo diciamo che la questione temporale è cruciale e occorre infatti chiedersi quanto tempo ci mettiamo per fare quello che diciamo». Per le imprese, è più utile non avere promesse piuttosto che averle senza che si realizzino. «In Ogliastra - evidenzia Giovanni Bitti - c'è una risorsa straordinaria, il mare, cui si lega una economia che sta crescendo molto negli ultimi anni a livello regionale e nazionale anche per l'effetto moltiplicatore che è in grado di generare nelle diverse filiere produttive coinvolte: dalla nautica alla cantieristica, dalla filiera ittica al settore alloggi e ristorazione, movimentazione merci e logistica. Dall'altra ci sono interessanti opportunità che derivano dalla diversificazione dei settori produttivi». L'Ogliastra è un esempio di economia diversificata «in cui convivono aziende e settori di eccellenza e dove l'uno non esclude l'altro: il metalmeccanico, la cantieristica, il turistico-ricettivo, l'agroalimentare». Il tutto, per Bitti in un contesto naturalistico unico «dove anche le risorse ambientali e culturali sono un asset da valorizzare in un'ottica produttiva: tutti questi comparti creano valore aggiunto e possono contribuire allo sviluppo».



Taglio dei posti barca, diportisti in fuga

Prime disdette nelle prenotazioni delle case: una cinquantina di turisti andrà altrove

La cura dimagrante del porticciolo produce effetti nefasti sugli afflussi turistici. Il taglio annunciato di 180 posti barca, in forza alla nuova perimetrazione delle aree portuali, e la conseguente revoca dei contratti genera disdette di affitti negli appartamenti del territorio. Molti diportisti, che di consueto in questo periodo prenotavano il posto barca stagionale al Marina di Arbatax, andranno altrove, orfani dell'ormeggio di cui disponevano per la loro imbarcazione. «A cascata è un danno per tutti, ristoratori, negozianti e mercato immobiliare». A dirlo è Franco Ammendola, 72 anni, direttore della Turismar, la società di gestione del porticciolo in smobilitazione. In fuga sono una cinquantina i proprietari di imbarcazioni pronti a comunicare la disdetta ai titolari degli appartamenti fidelizzati. «La maggior parte di loro - spiega Ammendola - la dirottiamo a Porto Corallo, dove avranno il posto barca assicurato». Sono quasi tutti turisti provenienti dalla Penisola e affezionati a quest'angolo di Ogliastra. «Chi rinuncia all'alternativa del Sarrabus lo fa perché qui c'è la costa di Baunei che rende attrattiva la vacanza». Dagli uffici della Turismar sono partite le prime lettere ai contrattisti in cui la società comunica l'interruzione di tutti i servizi (energia elettrica, acqua e guardiania) dal primo gennaio. Ventisette giorni all'alba. Poi il porticciolo cambierà fisionomia, confermando soltanto il servizio, per giunta limitato ai soli mesi estivi, riservato alle barche in transito. La parte esterna, ovvero lo specchio acqueo che l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha concesso alla Saipem allargando la superficie originaria di cui era destinataria, verrà cancellata con l'avvento del nuovo anno. Di fatto Turismar non potrà più arrogarsi il diritto di utilizzare quel tratto di mare dove, da ventotto anni, ormeggiano quasi 200 natanti. Alcuni potrebbero trovare approdo nella banchina di levante, ipotesi che per il momento non trova ancora conferme. Ricorsi in vista. Anche i cantieri Mulas sono destinati a migrare, sempre in virtù della nuova geografia tracciata dall'Authority, che ha preso possesso del porto a settembre 2021. Ma su tutta la vicenda, compresa quella del porticciolo, non sembra esserci un punto definitivo. Tra le banchine soffiano venti di tempesta giudiziaria: all'orizzonte spunta l'ipotesi di un ricorso gerarchico contro le decisioni dell'Autorità di sistema portuale. Tutto ruota attorno alla concessione rilasciata a Saipem per lo stabilimento dell'Intermare: oltre all'ordinaria superficie di 122.580 metri quadri di area scoperta, la società potrà godere fino al 2036 anche di 3.826 metri quadri di superficie scoperta nel retro banchina sud e 8.197,70 nello stesso molo e 16.481 di specchio acqueo nel porto. Un ampliamento di 28 mila metri quadri per svolgere attività di cantieristica navale. Roberto Secci



Partono i lavori al porticciolo, via le barche dagli ormeggi

Torregrande Le Marine Oristanesi hanno avvisato i diportisti I lavori Soluzioni

ENRICO CARTA

Oristano Il contratto è firmato e i lavori possono partire. Il porticciolo turistico si appresta a indossare una nuova veste, ma nel frattempo per i pescatori professionisti e per diportisti saranno mesi da incubo. Nei giorni scorsi il Comune ha incontrato la società Marine Oristanesi, che gestisce la struttura, e ha comunicato di aver stipulato il contratto con la ditta Colombrita che dovrà eseguire le opere a terra e alle banchine, dopo essersi aggiudicata la gara d'appalto. I lavori sono attesi da anni e, con tutta probabilità, partiranno la prossima primavera. Questo significa che, prima di avere una struttura riammodernata e funzionale, bisognerà attraversare almeno un anno di disagi, sempre che tutto si concluda nel rispetto dei tempi previsti. Preso atto della situazione, le Marine Oristanesi hanno informato tutti coloro che hanno le imbarcazioni ormeggiate a Torregrande su quanto accadrà: «Nell'incontro la Società Marine Oristanesi ha preso atto del progetto che prevede interventi radicali in tutte le banchine, con il rifacimento dei pontili in cemento armato, la sostituzione dei pontili galleggianti, e la realizzazione, ex novo, degli impianti elettrico, idrico ed antincendio. La durata dei lavori, che potrebbero avere inizio anche al termine della prossima primavera, dovrebbe avere una durata dai 14 ai 16 mesi e la Società si trova nella necessità di liberare le banchine e gli specchi acquei sia del bacino pesca che del diporto. Durante l'incontro sia il Comune che l'impresa hanno manifestato piena disponibilità a valutare eventuali proposte che la Società potrà formulare tese a limitare gli innegabili disagi e le difficoltà tenendo conto dell'attuale cronoprogramma dei lavori che, però, potrebbe essere modificato». Una soluzione potrebbe essere quella di spostare le imbarcazioni della pesca professionale al porto industriale, motivo per cui sono stati già avviati i confronti con la Capitaneria di Porto e con **l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna**. E' invece più difficile trovare un nuovo approdo per le imbarcazioni da diporto, tanto che le Marine Oristanesi hanno comunicato di aver avviato delle verifiche con i porticcioli turistici delle marine della costa occidentale per cercare di capire se vi sia la possibilità di trasferire tutti in altre strutture. La conseguenza di ciò è che la società di gestione di Torregrande ha già chiarito di non essere certa del rinnovo dei contratti di ormeggio che scadono il 31 dicembre. Non è un problema di poco conto perché manca meno di un mese e perché la costa ovest della Sardegna è pressoché sguarnita: gli approdi sono assai pochi e distanti molti chilometri o miglia tra di loro e da Oristano. A nord ci sono Bosa e Alghero: il primo è alquanto piccolo e di certo non ha la superficie per ospitare molte barCon tutta probabilità partiranno in primavera e dureranno un anno o poco più. Questo significa che per l'estate del 2024 o quella del 2025 le imbarcazioni dovranno trovare un nuovo porticciolo in cui ormeggiare perché l'intero porticciolo sarà area di cantiere che; il secondo è davvero lontano. A proposito di distanze e di spazi non va meglio se si guarda a sud. C'è Buggerru nel Sulcis, ma ha a sua volta spazi limitati ed è tutt'altro che raggiungibile in poco tempo e con una strada scorrevole. Poi c'è Carloforte che, al pari Alghero, ha una capienza adeguata, ma da Oristano il percorso di arrivo è proibitivo. Non resta che capire quali soluzioni saranno proposte. L'assessore comunale ai Lavori pubblici, Simone Prevete, fa il punto della situazione: «I lavori non potevano più essere rimandati, anzi, il Comune è in ritardo di anni per via dei problemi che tutti conosciamo legati al tipo di opera che si voleva portare avanti, ai finanziamenti che non arrivavano, ai costi cresciuti e alla pulizia dei fondali. Abbiamo fatto



un incontro a tre assieme alla ditta che eseguirà i lavori e alle Marine Oristanesi e si opererà per fare in modo di ridurre al minimo il disagio a chi ha le imbarcazioni al porticciolo. Saranno le Marine Oristanesi che dovranno indicare le soluzioni migliori. È possibile che si possano anche effettuare le opere per settori, ma tutto il porticciolo sarà area di cantiere per cui bisognerà mettere in primo piano le esigenze della ditta». La certezza è che almeno Per ora c'è l'ipotesi di spostare i pescherecci della pesca professionale al porto industriale, ma il tutto deve essere definito con le varie autorità. È invece più difficile trovare una soluzione per le imbarcazioni da diporto nella costa occidentale sarda una delle due prossime estati andrà persa. È da vedere se sarà quella del 2024 oppure la successiva. A fronte di tanti problemi, il vantaggio è che al termine dei lavori, la struttura sarà rinnovata e migliore. Intanto, però, nei giorni scorsi è stato preso un ulteriore provvedimento su invito della Capitaneria di porto ed è quello del divieto di transito sulle banchine centrali che sono prive di qualsiasi barriera per evitare incidenti come quello recente, quando una macchina è finita in acqua ed è stato necessario l'intervento dei vigili del fuoco per riportarla in superficie.

Tortolì. Al convegno Confindustria analisi delle occasioni perse su logistica e trasporti

«Imprese resistenti in un sistema senza strutture»

«In Ogliastra, più che altrove, la forza delle imprese è riuscita a fare la differenza in un sistema economico e produttivo bloccato sulle stesse questioni da anni. Ci chiediamo però se la forza, il coraggio e la tenacia delle imprese possano da soli bastare. E soprattutto quali risultati avremmo ottenuto se le imprese avessero potuto contare su un sistema infrastrutturale adeguato». Parole di Giovanni Bitti, presidente di Confindustria Sardegna Centrale al convegno che si è tenuto ieri nella sala Symposium dell'hotel La Bitta. Impresa, infrastrutture, servizi. È stata l'occasione per fare il punto sui principali dossier aperti da tempo con istituzioni e imprenditori. Le aree ex cartiera, inutilizzate e ancora inutilizzabili, rappresentano l'emblema di un tempo che passa mentre i nodi strutturali restano. «Dove sono finiti i 56 milioni per i percorsi di lunga vita in Ogliastra?». Alla domanda del moderatore Tonio Pillonca ha risposto il sindaco Marcello Ladu: «Persi, sono state spese poche centinaia di migliaia di euro. Non si è riusciti ad arrivare neanche alla progettazione esecutiva». La stazione appaltante sono le Unioni dei Comuni, per Ladu serve un altro soggetto attuatore. Natale Ditel, segretario generale autorità di sistema portuale Sardegna, ha parlato di 11 interventi per il porto di Arbatax e 45 milioni per il prossimo triennio. Tommaso Vincenzi presidente del player mondiale della nautica San Lorenzo recentemente insediato nella zona industriale è alla ricerca di 150 addetti da inserire, ma non si trovano figure professionali. Servirebbe agevolare anche la logistica. Il presidente del Cipo Franco Ammendola attende ancora risposte sul distretto nautica diporto e carpenteria. Federica Melis



Più di cinquecento barche in cerca di un ormeggio

Costrette al trasloco per i lavori imminenti al porticciolo di Torregrande. Le Marine Oristanesi: «Sarà un'operazione ciclopica da fare in fretta»

Enrico Carta Oristano Quattrocento imbarcazioni da diporto e circa centotrenta pescherecci utilizzati da chi in mare ci va ogni giorno per lavoro e non solamente per svago. Tra qualche mese dovranno levare gli ormeggi del porticciolo turistico di Torregrande perché inizieranno i tanto attesi lavori di rifacimento, opere che non riguarderanno solo le strutture a terra escludendo il fondale. Questo non renderà meno evidenti i problemi a cui si andrà incontro perché, prima di riavere un porticciolo moderno e funzionale, per oltre un anno bisognerà convivere coi lavori e coi disagi che questi comporteranno. Gianni Salis è il presidente delle Marine Oristanesi, la società di gestione del porticciolo turistico e non nasconde la preoccupazione di fronte a un futuro prossimo pieno di incognite: «Tutti ci aspettavamo che i lavori sarebbero partiti, lo aspettiamo da almeno vent'anni, ma, siccome i lavori non partivano mai, tra finanziamenti che arrivavano e poi sparivano, alla fine ci eravamo quasi abituati. Quello che non ci aspettavamo, era che lunedì scorso ci convocasse il Comune

insieme alla ditta incaricata di portare avanti i lavori per dirci che in primavera sarebbero partiti. Per noi è stato come trovarci di fronte a uno tsunami». Bisogna quindi navigare tra le onde e cercare soluzioni alternative per sistemare provvisoriamente le circa 530 imbarcazioni ormeggiate a Torregrande, numero che rappresenta anche l'intera capienza attuale del porticciolo. «Ci siamo immediatamente messi al lavoro - prosegue il presidente delle Marine Oristanesi -, ma al momento non siamo in grado di dare risposte perché tutto dipenderà dagli spazi che verranno eventualmente messi a disposizione in altri porticcioli e dalle indicazioni dell'Autorità portuale e marittima della Sardegna che ha mostrato da subito massima disponibilità. È un'operazione ciclopica e siamo fiduciosi di poter soddisfare le esigenze di tutti, serve però la massima collaborazione tra tutti i soggetti interessati». La situazione più complessa, a differenza di quanto si potrebbe pensare guardando i soli numeri delle barche ormeggiate, è quella che riguarda i pescherecci che non possono certo essere dirottati in località lontane miglia come quello di Sant'Antioco. A Torregrande è ormeggiata la marineria più grande di tutta la Sardegna «e stiamo parlando di persone che vanno in mare per lavoro, per portare il pane a casa. Dobbiamo essere quanto mai attenti nel gestire prima di tutto la loro sistemazione provvisoria - dice Gianni Salis -. Si sta valutando l'ipotesi di uno spostamento al porto industriale di Oristano-Santa Giusta, ma non è una questione semplice perché lì c'è un traffico particolare di navi e anche i pescherecci hanno le loro esigenze». Vanno messe nel conto la necessità di muoversi con orari particolari, quella di avere spazi a disposizione non solo per stare alla fonda, ma anche per sbarcare il pescato e per operare a terra. Poi ci sono i diportisti con i quali, dal 1° gennaio, le Marine Oristanesi non hanno impegni perché il contratto di servizio scade il 31 dicembre. «Ci impegneremo comunque per trovare una sistemazione anche a loro - spiega Gianni Salis -. Abbiamo già contattato altri porti, tra cui quelli della costa occidentale, ma abbiamo chiesto l'eventuale disponibilità di spazi anche a Porto Torres, Stintino e Castelsardo. Il problema è che il porticciolo di Torregrande è uno dei pochi costantemente tutto esaurito e, tra l'altro, bisognerà anche capire se il numero di ormeggi rimarrà tale anche in futuro: il progetto prevede una diminuzione dei posti barca perché si sarebbe dovuto fare il dragaggio del fondale per poter ospitare imbarcazioni con un pescaggio superiore. Il dragaggio non si farà,

ma il progetto è rimasto uguale con la rimozione di alcuni moli galleggianti». Insomma, il futuro è pieno di incognite e lo è anche per la sopravvivenza delle Marine Oristanesi: «La società rischia un danno che può essere sopportabile o, andando male, rischia la chiusura e lo scioglimento. Non vorremmo fare la fine dell'Aeroclub di Fenosu che ha fatto funzionare per tanto tempo l'aeroporto e che poi ha chiuso quando è finito in mani pubbliche. È per questo che ripeto che serve la collaborazione di tutti, magari anche studiando il modo perché i lavori non impattino contemporaneamente su tutta la struttura e si possa tenere aperta una parte del porticciolo». Si può galleggiare, ma non troppo a lungo perché poi ci si stanca e si va a fondo.

Cani molecolari in azione al porto a caccia della peste suina africana

Controlli dell'Asl per "blindare" l'Isola contro il pericoloso genotipo 2

Gavino MasiaPorto Torres Cani molecolari in azione da ieri mattina nello scalo marittimo turritano, per controllare lo sbarco dei mezzi dalle navi alla ricerca del virus della Peste suina africana. Una novità introdotta dai servizi veterinari dell'Asl di Sassari, per mitigare il rischio di introdurre il genotipo 2 della Peste suina africana che sta circolando pericolosamente in Italia e in Europa. La nuova attività per combattere il virus della Psa è dunque iniziata nei porti del Nord Sardegna, con i controlli a campione sui prodotti suini importati da parte dei servizi veterinari con l'aiuto dei cani molecolari, impegnati in una attività di screening sulle merci in arrivo nell'Isola alla ricerca di carni suine o prodotti che risultano potenzialmente contaminati dal virus Psa. Il Progetto è stato finanziato dalla Regione e dall'Unità di progetto per l'eradicazione del virus della Psa alla Asl di Sassari e vede il



coinvolgimento del Dipartimento di prevenzione veterinaria del Nord Sardegna. «Il protocollo utilizzato per l'addestramento dei cani molecolari è volto a segnalare la presenza di carne suina o cinghiali o prodotti loro derivati - spiega la veterinaria della Asl di Sassari, Bastianina Mossa, responsabile scientifico del progetto "AsfDog" - e sfrutta l'eccezionale proprietà olfattiva grazie alla particolare conformazione anatomica dei cani che, addestrati con una metodologia standardizzata, riescono a discernere le diverse sostanze volatili metaboliche. L'esperienza è nata nella fase di pandemia da Covid 19 - aggiunge -, durante la quale i cani sono stati addestrati a segnalare le persone positive al Sars Cov2». Il progetto è inoltre inquadrato tra le misure previste per mitigare il rischio di introduzione nell'isola del Virus G2 che sta circolando in Italia ed Europa. «I controlli a random vengono svolti per il momento nei principali porti della Sardegna e quindi verrà esteso agli aeroporti - precisa Francesco Sgarangella coordinatore progetto AsfDog e direttore del Dipartimento di prevenzione, area veterinaria, della Asl n. 1 di Sassari -, grazie alla disponibilità delle autorità portuali e aeroportuali, forze dell'ordine e autorità di controllo che operano negli scali isolani. Il progetto, già applicato nella ricerca per il Covid, punta a dimostrare che i cani preparati da cinotecnici esperti possono rappresentare un valido sistema di screening diretto su persona, grazie alla loro capacità di rilevare le sostanze volatili corporee». Il progetto innovativo ed è stato presentato anche a livello internazionale, per sottolineare l'importanza della prevenzione primaria in particolare nella lotta alle malattie infettive trasmissibili agli animali e all'uomo. «Il Dipartimento di prevenzione ha dimostrato l'elevata competenza dei nostri operatori - commenta il dg della Asl di Sassari, Flavio Sensi -. Questo lavoro dimostra l'importanza di un approccio multidisciplinare verso le malattie infettive su uomo-ambiente-animali secondo il principio che caratterizza il Dipartimento di prevenzione, dove sanità pubblica veterinaria e salute pubblica umana operano assieme per garantire un'efficace Sistema di sorveglianza, garantendo la Food safety e la Food Security per i nostri cittadini». I segni tipici della peste suina africana sono sovrapponibili a quelli della peste suina classica e includono febbre, perdita di appetito, debolezza, aborti, emorragie interne.

Mogadiscio e isola Lepre si trasformano. Nasce un parco con chioschi bar e giochi

Una caffetteria con piattaforma di legno per solarium sorgerà sui ruderi della casa chiusa degli anni '50

Davanti ai pontili della Marina della Sacra Famiglia in costruzione padiglione info-point e punto ristoro

Serena Lullia Olbia Mogadiscio cambia pelle sotto gli occhi della città. Impossibile non notare la struttura di cemento spuntata sulla spiaggia amata dagli arsellatori o il chiosco in costruzione fronte pontili della Sacra Famiglia. L'attuale area, un angolo di città abbandonato che ha conservato una natura selvatica, verrà addomesticata con chioschi bar, aiuole, camminamenti, aree fitness, info point. Prende forma la metamorfosi prevista dal "Progetto Iti" per creare il parco naturale costiero che va da via Astro Mari all'isola Lepre. Nell'isolotto i ruderi della vecchia casa chiusa verranno trasformati in una caffetteria con piattaforma di legno per solarium e in un padiglione didattico. Sotto la sopraelevata è prevista un'area di sosta. Area fitness L'ingresso al parco sarà in continuità con il giardino di Piazza Mariani d'Italia. Sul lato mare verrà inserito un percorso fitness con attrezzature multifunzionali. Saranno realizzati due padiglioni, i lavori sono già in corso e si intravedono le sagome delle due strutture che



sembrano onde. Uno sarà un chiosco bar-info point. L'altro sarà a servizio delle attività sportive. In costruzione anche la pista ciclabile che entrerà proprio dentro l'area verde di Mogadiscio. Servizi igienici Dalla sopraelevata si vede una struttura che buca la sabbia di Mogadiscio. È un locale di cemento destinato a diventare toilette. Il volume sarà rivestito in legno: comprende due bagni sul lato percorso, di cui uno accessibile alle persone con disabilità, mentre lato parco, per garantire una maggiore privacy, verranno realizzate due docce all'aperto con una panca attrezzata da utilizzare come spogliatoio all'aria aperta. Chioschi estivi In via Leon Battista Alberti, verrà allargato il marciapiede pedonale e sarà inserito un filare alberato con olivastri. Verranno predisposti allacci elettrici, fognari e idrici a servizio di qualche altro piccolo chiosco temporaneo da allestire in estate o in particolare periodi dell'anno. Caffetteria sull'isola Lepre In corrispondenza della zona di ingresso all'isola Lepre l'intervento prevede la realizzazione di un "giardino di ingresso" con tre nuovi sentieri pavimentati in terra stabilizzata. Da qui si accede all'isolotto che galleggia tra il mare e lo stagno amato dai fenicotteri. Dei ruderi esistenti verrà mantenuta solo una porzione dei muri originali. Saranno ristrutturati e trasformati in un chiosco caffetteria e in un padiglione didattico. Il padiglione didattico è un open space concepito come spazio polivalente. La caffetteria con tetto in legno, è costituita invece da due locali uniti. Nel primo ci sarà un bancone, nel secondo la saletta di consumazione con servizi igienici. La piattaforma di legno davanti con vista stagni potrà avere la funzione di solarium, di terrazza esterna per la consumazione e per l'organizzazione di eventi. Valorizzazione del verde La valorizzazione dell'area di Mogadiscio passa attraverso la messa in sicurezza e valorizzazione delle due specie di piante più rilevanti, olivastro e lentisco. Saranno eliminate tutte le piante infestanti e potati alcuni alberi in modo da mettere in evidenza sia la parte vegetale che la formazione granitica. Dove necessario il progetto prevede di piantare altri olivastri in modo da realizzare una continuità paesaggistica ed ecologica con l'attuale ecosistema. Destinato al taglio invece gli esemplari di pino marittimo introdotti dall'uomo e che, secondo il progetto «non hanno nessuna attinenza con il contesto».

Un canale da 40 milioni di euro

La proposta del consorzio industriale per il porto di Arbatax

Arbatax Ha destato grande interesse, al convegno organizzato da Confindustria Sardegna Centrale, l'annuncio, da parte del presidente del Consorzio industriale provinciale dell'Ogliastra (Cipo), Franco Ammendola, del progetto di un canale navigabile che interesserà anche le aree ex Cartiera di Arbatax, i cui 35 ettari sono ancora inutilizzati e inutilizzabili in attesa di varie procedure. E che, passino dalla Regione al Comune di Tortoli, al prezzo simbolico di un euro, così come venne annunciato ormai da tanti anni. Il presidente del Consorzio industriale provinciale dell'Ogliastra ha spiegato come l'ente territoriale che guida da fine dicembre di tre anni fa intende operare in relazione alle aree ex Cartiera per favorire la crescita delle costruzioni nautiche, del rimessaggio, e anche per la Saipem, che da decenni ad Arbatax, proprio a bocca di porto, ha un proprio cantiere operativo, l'Intermare fabrication yard. Si vuole realizzare un canale navigabile, largo circa 40 metri, dalla banchina di riva in porto ad Arbatax fino ai capannoni ex Cartiera e a quelli in cui opera Ferretti Yachts (si tratta di uno dei sette brand di Ferretti Group) fra i più importanti costruttori a livello mondiale di maxy yacht di gran lusso. «Per riuscire a realizzare questo progetto relativo al canale navigabile che dalla banchina di riva arriva fino a oltre le aree ex fabbrica della carta - ha sottolineato il presidente Franco Ammendola - dovrebbero servire circa 40 milioni di euro. Si tratta comunque di un canale che, con una larghezza di 40 metri, potrà essere navigabile anche da bettoline». E questo, come pare chiaro, sia che trasportino parti o scafi di yacht, così come strutture per la carpenteria metallica pesante, settore in cui opera l'Intermare fabrication yar (Saipem). Il progetto del canale navigabile di 800 metri e largo 40, nel corso del convegno in cui è stato presentato qualche giorno fa, è stato valutato con grande interesse da diversi operatori del settore della nautica, come i tanti cantieri che effettuano da tanti anni rimessaggio nelle aree dello scalo marittimo di Arbatax. (l.cu.)



La minoranza sul rigassificatore: «Serve un confronto con la città»

I gruppi di opposizione chiedono al sindaco la convocazione di un tavolo

Gavino Masia Porto Torres «Il posizionamento di un terminale di rigassificazione nel porto industriale deve essere preceduto da un tavolo di confronto dove devono essere presenti il presidente e gli assessori con le deleghe all'Ambiente e all'Industria della Regione e i referenti di Snam, dell'Autorità di sistema portuale e del Consorzio industriale provinciale». A chiederlo - attraverso un ordine del giorno già protocollato - i gruppi consiliari di opposizione: Bastianino Spanu (primo firmatario) e Costantino Ligas per il Psd'Az, Ivan Cermelli per la Lega, Quirico Bruzzi per Sardegna al Centro Ventì 20 e Michele Bassu del gruppo misto. Gli stessi consiglieri di minoranza hanno più volte ribadito la necessità di portare all'attenzione del Consiglio e della comunità la vertenza sul rigassificatore, coinvolgendo tutte le forze politiche, per conoscere la procedura di valutazione di impatto ambientale che dovrà dare tutte le garanzie di carattere ambientale, politico, sociale, culturale, economico e di sicurezza. Odg «In questo documento impegniamo il sindaco a organizzare un incontro congiunto con enti pubblici e aziende - dicono dalla minoranza - per illustrare il progetto della nave rigassificatrice che si prevede di posizionare al porto industriale e per conoscere, da parte di Snam, al di là delle ricadute economiche e occupazionali, il reale effetto del cumulo di inquinamento per il territorio e i connessi rischi per la sicurezza e per la salute della popolazione. Chiediamo inoltre di conoscere quale sarà l'impatto previsionale sull'industria turistica legata al Parco dell'Asinara e quello a carico degli operatori della piccola pesca e di costituire un tavolo permanente di monitoraggio che coinvolga, assieme a tutti gli altri soggetti interessati, anche il Comune». I consiglieri proseguono: «Ci sono poi le richieste di natura economica: agevolazioni, autorizzate per legge, per almeno il 50 per cento sulle bollette energetiche di imprese e famiglie residenti nel Comune e compensazioni finanziarie per la rimozione delle attività produttive dismesse presenti nel waterfront portuale, al fine di restituire alla città aree da destinare a usi civili e industriali interamente bonificate dall'amianto. Infine, le compensazioni finanziarie da destinare alla riqualificazione urbana del territorio, progetto Porto Torres 2040». Snam Il progetto della holding, depositato al ministero dell'Ambiente, prevede un terminale di rigassificazione posizionato su un mezzo navale permanentemente ormeggiato a lungo termine (25 anni), che consentirà lo stoccaggio e la vaporizzazione di gas naturale liquefatto per il successivo trasferimento nella rete di trasporto di gas a terra. Il terminale sarà presumibilmente costituito da una unità navale di tipo chiatta, con una capacità di stoccaggio di circa 25 mila metri cubi. Porto industriale Dista poche miglia marine sia dalle spiagge che all'Amp del Parco dell'Asinara. «Ma non risulterebbero essere prodotti appositi studi comparativi o simulazioni sulla coesistenza dei due impianti industriali - precisano ancora dalla minoranza -, tali da valutare sia l'impatto con l'inquinamento già esistente nello specchio acqueo portuale e nell'area limitrofa, sia quello combinato sull'ambiente e sulle attività produttive e turistiche operanti sul territorio cittadino e limitrofo».



Nave rigassificatrice: «Quale impatto sul territorio?»

Un incontro tra il presidente e l'assessore all'Industria regionale e il sindaco di Porto Torres, per audire i referenti di Snam, Port Authority e Consorzio Industriale di Sassari, allo scopo di illustrare il progetto della nave rigassificatrice che si prevede di posizionare nel porto industriale. A chiederlo sono i gruppi consiliari dell'opposizione (Psd'Az, Lega, Gruppo misto, Sardegna al centro 20). «Vogliamo sapere da Snam il reale effetto del cumulo di inquinamento per il territorio e i rischi per la sicurezza e la salute della popolazione», si legge nella proposta di ordine del giorno, presentata al presidente del consiglio comunale. «Chiediamo di conoscere quale sarà l'impatto sull'industria turistica legata al Parco dell'Asinara e quello sulla piccola pesca». L'istanza è di costituire un tavolo permanente di monitoraggio che coinvolga anche il Comune turritano. Oltre alle compensazioni i consiglieri chiedono agevolazioni per almeno il 50% sulle bollette energetiche di imprese e famiglie.(m.p.)



Ricciai pronti a ripartire: «Subito i chioschi a Su Siccu»

La riapertura della pesca dei ricci, dopo la sospensione della moratoria da parte del Consiglio regionale, fa discutere. Ora si attende solo la pubblicazione sul bollettino ufficiale che decreterà il via libera fino al 5 maggio in tutta la Sardegna per un massimo di quattro giorni alla settimana: dal mercoledì al sabato, dalle 7 alle 13. Entusiasti ovviamente i ricciai cagliaritari. «Abbiamo accolto la decisione della regione con gioia e soddisfazione. Attendiamo con frenesia che venga pubblicata sulla gazzetta ufficiale», dice Gesuino Banchemero, presidente dei pescatori subacquei di Cagliari. Scelta invece criticata dal Gruppo d'intervento giuridico, associazione ecologista. «Siamo rimasti sconcertati, in realtà questa moratoria che doveva durare almeno tre anni non è mai partita - dice Stefano Deliperi -. Si tratta di una decisione legata a motivi elettorali visto che si avvicinano le elezioni regionali, questi sono contentini a categorie che in realtà hanno bisogno di un sostegno ben diverso. La moratoria significa avere i ricci anche per i prossimi anni per il proseguo della specie, altrimenti tra qualche anno non li ritroveremo più, saranno solo nei nostri ricordi». Critiche non condivise dai ricciai: «Due anni fa ho partecipato allo studio scientifico con un gruppo di ricercatori, i dati non sono ancora stati pubblicati, ma ci tengo a dire che i siti che abbiamo visitato sono in uno stato di ottima salute», spiega Banchemero. La norma prevede la raccolta di 4 ceste al giorno se il pescatore è solo in barca, un totale di circa 2000 ricci. «È un mercato che coinvolge all'incirca 500 persone in tutta la Sardegna, senza contare i ristoratori. Si parla di un giro del valore di 6 milioni di euro, io credo sia una cifra esagerata, ma diciamo che per 5 mesi l'anno ci sono 500 buste paga», conclude Banchemero che lancia una richiesta al Comune: «Bisogna muoversi per costruire i chioschi a Su Siccu, perché la stagione sta per partire». Federica Portoghese



Consorzio industriale di Tortolì bilancio di previsione positivo

i Lamberto CuguddaTortolì Il Piano finanziario di previsione per l'anno 2024 del Consorzio industriale provinciale dell'Ogliastra (Cipo), presieduto da Franco Ammendola, ha il segno più. Il risultato finale prevede, per la parte economica, un utile netto di 130.686 euro.«Il documento - si legge nella relazione consortile - prudenzialmente, non comprende le previsioni relative al Polo nautico, alle aree ex cartiera e l'entrata in vigore delle Zes (Zone economiche speciali)». Soddisfatto il presidente Ammendola, che da quando guida il Consorzio industriale (dagli ultimi giorni del dicembre 2020) ha visto migliorare le performances dell'ente, visto che ha sempre chiuso con il segno più .«Il nostro Consorzio industriale - fa rilevare l'imprenditore locale - è ritenuto fondamentale per il rilancio economico e produttivo non solo di Tortolì-Arbatax, ma dell'intera Ogliastra. Ringrazio l'esecutivo isolano, ma soprattutto il consigliere regionale Nanni Lancioni, ogliastrino, che ci è sempre stato vicino. È stato lui a indicarmi prima come commissario del Cipo negli ultimi giorni del 2020 e successivamente anche come presidente dello stesso ente territoriale ogliastrino». Ammendola ricorda che nell'area industriale del Consorzio, sono insediate oltre 100 aziende produttive, con circa mille posti di lavoro. Fra le vari azioni che si intendono attuare, la realizzazione del distretto della nautica e della portualità e riqualificazione aree ex cartiera.



L'allarme. Sabato alcuni ragazzi hanno divelto le recinzioni gettandole in acqua per divertimento

Vandali al porto: il video della vergogna

La rabbia del presidente dell'Autorità Deiana: "Comportamenti vigliacchi"

Giovani scatenati, probabilmente in preda ai fumi dell'alcol, che vandalizzano le recinzioni gettandole poi in mare. Ma anche migranti e senz'altro che rubano sulle barche ormeggiate o le usano come ricovero di fortuna. Vandali scatenati Il porto sembra tornato a essere terra di nessuno e quanto accaduto sabato sera è solo l'ultima goccia che ha fatto traboccare il vaso. «Poco prima delle 20 – è la denuncia dell'Autorità portuale -, un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere dell'impianto di videosorveglianza portuale, ha letteralmente divelto, per mero passatempo, parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, per scagliare successivamente le transenne nello specchio acqueo antistante». Un gesto «senza alcuna spiegazione logica, se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritano tutta». Un fatto non isolato: «Si tratta solo dell'ultimo di una lunga lista di atti vandalici – accusa l'Autorità portuale – che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore». Da qui la decisione di rendere pubblico quanto accaduto, mostrando anche il video dell'ultimo raid di sabato sera, e ovviamente sporgere denuncia perché i responsabili siano identificati e puniti. La rabbia Furioso Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna: «Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto – sono le sue parole -. Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico». E conclude: «Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!».





Raid in porto a Cagliari, i vandali ripresi dalle telecamere

Hanno staccato la recinzione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità a Cagliari e gettato in mare le transenne. E' accaduto sabato sera nell'area portuale del capoluogo sardo. L'atto vandalico è stato ripreso dalle telecamere di sicurezza installate dall'Autorità di sistema portuale che ha diffuso il video del raid parlando di "ennesimo atto vandalico". E si prepara a denunciare il fatto alle forze di polizia. "Un gesto senza alcuna spiegazione logica - sottolineano -, se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritana tutta. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati clandestini che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore". L'Authority precisa che "non intende tacere, sia con l'obiettivo di non lasciare impunito quanto accaduto, ma, soprattutto, per far sì che la comunità e le istituzioni avviino una seria riflessione sull'origine di tale disagio sociale. Ragion per cui si è deciso di rendere pubblico quanto ben documentato dalle immagini dei circuiti di videosorveglianza". Sconfortato il presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna Massimo Deiana: "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto - spiega - Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna".



Nuovi raid vandalici nell'area portuale di Cagliari

Dei veri e propri atti di puro vandalismo, segni di evidente stupidità e malessere sociale, sono stati messi in atto, lo scorso sabato sera, nelle aree di competenza dell'AdSP nel tratto centrale del lungomare di Cagliari. Poco prima delle 20.00, un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere dell'impianto di videosorveglianza portuale, ha letteralmente divelto, per mero passatempo, parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, per scagliare successivamente le transenne nello specchio acqueo antistante. Un gesto senza alcuna spiegazione logica, se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritano tutta. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati clandestini che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore. Azione vile, quella di sabato sera, di fronte alla quale questa Autorità di Sistema Portuale non intende tacere, sia con l'obiettivo di non lasciare impunito quanto accaduto, ma, soprattutto, per far sì che la comunità e le istituzioni avviino una seria riflessione sull'origine di tale disagio sociale. Ragion per cui si è deciso di rendere pubblico quanto ben documentato dalle immagini dei circuiti di videosorveglianza, affinché le scene riprese siano un monito per gli stessi giovani coinvolti, contro i quali l'Ente ha già sporto denuncia. "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!".

AdSP del Mare di Sardegna - Nuovi raid vandalici nell'area portuale di Cagliari

Sabato sera un gruppo di giovani ha divelto per divertimento alcune recinzioni per gettarle in mare. Dei veri e propri atti di puro vandalismo, segni di evidente stupidità e malessere sociale, sono stati messi in atto, lo scorso sabato sera, nelle aree di competenza dell'AdSP nel tratto centrale del lungomare di Cagliari. Poco prima delle 20.00, un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere dell'impianto di videosorveglianza portuale, ha letteralmente divelto, per mero passatempo, parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, per scagliare successivamente le transenne nello specchio acqueo antistante. Un gesto senza alcuna spiegazione logica, se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritana tutta. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati clandestini che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore. Azione vile, quella di sabato sera, di fronte alla quale questa Autorità di Sistema Portuale non intende tacere, sia con l'obiettivo di non lasciare impunito quanto accaduto, ma, soprattutto, per far sì che la comunità e le istituzioni avviino una seria riflessione sull'origine di tale disagio sociale. Ragion per cui si è deciso di rendere pubblico quanto ben documentato dalle immagini dei circuiti di videosorveglianza, affinché le scene riprese siano un monito per gli stessi giovani coinvolti, contro i quali l'Ente ha già sporto denuncia. "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!".

Cagliari, vandali al porto gettano transenne in mare: le immagini

è accaduto sabato sera. La scena ripresa dalle telecamere di videosorveglianza Veri e propri atti di vandalismo, lo scorso sabato sera, nel tratto centrale del lungomare di Cagliari. Poco prima delle 20, un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere di videosorveglianza portuale ha letteralmente divelto parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, e ha lanciato le transenne in mare. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi sul lungomare. "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave e incomprensibile gesto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!".



Nuovi raid vandalici nel porto di Cagliari

Dei veri e propri atti di puro vandalismo sono stati messi in atto, lo scorso sabato sera, nelle aree di competenza dell'AdSP nel tratto centrale del lungomare di Cagliari. Poco prima delle 20.00, un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere dell'impianto di videosorveglianza portuale, ha letteralmente divelto, per mero passatempo, parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, per scagliare successivamente le transenne nello specchio acqueo antistante. Un gesto senza alcuna spiegazione logica, se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritana tutta si legge nel comunicato stampa dell'AdSP, sottolineando che si tratta dell'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati clandestini che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore. Azione vile, quella di sabato sera, di fronte alla quale questa Autorità di Sistema Portuale non intende tacere, sia con l'obiettivo di non lasciare impunito quanto accaduto, ma, soprattutto, per far sì che la comunità e le istituzioni avviino una seria riflessione sull'origine di tale disagio sociale afferma la Port Authority, comunicando la decisione di voler rendere pubblico quanto ben documentato dalle immagini dei circuiti di videosorveglianza, affinché le scene riprese siano un monito per gli stessi giovani coinvolti, contro i quali l'Ente ha già sporto denuncia. Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!.



VIDEO. Vandali gettano transenne in mare al Molo Sanità a Cagliari

Raid vandalico all'interno della vecchia stazione marittima del Molo Sanità a Cagliari. Un gruppo di teppisti ha divelto la recinzione e lanciato a mare le transenne. Lo ha reso noto la stessa Autorità di Sistema portuale che ha deciso di diffondere il video dell'azione dei vandali. "Poco prima delle 20 un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere dell'impianto di videosorveglianza portuale, ha letteralmente divelto, per mero passatempo, parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, per scagliare successivamente le transenne nello specchio acqueo antistante - scrive l'Autorità di sistema portuale -. Un gesto senza alcuna spiegazione logica, se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritana tutta. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati clandestini che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore". L'Autorità ha deciso di non lasciare impunito il gesto: "Questa Autorità di Sistema Portuale non intende tacere, sia con l'obiettivo di non lasciare impunito quanto accaduto, ma, soprattutto, per far sì che la comunità e le istituzioni avviino una seria riflessione sull'origine di tale disagio sociale - spiegano -. Ration per cui si è deciso di rendere pubblico quanto ben documentato dalle immagini dei circuiti di videosorveglianza, affinché le scene riprese siano un monito per gli stessi giovani coinvolti, contro i quali l'Ente ha già sporto denuncia". Amareggiato Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna: " Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto - spiega -. Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna! ".

Vandali al porto di Cagliari, transenne gettate in mare

Il gruppo, ripreso dalle telecamere di sorveglianza, è entrato in azione nella serata di sabato

I fatti risalgono allo scorso sabato sera. A documentare le azioni di un gruppo di ragazzi, le immagini registrate nel tratto centrale del lungomare di Cagliari dalle telecamere dell'impianto di videosorveglianza. Il gruppo, una decina di persone in tutto, poco prima delle 20, inizia a smontare parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, gettando in acqua le transenne. Si tratta, precisa un comunicato dell'Adsp, dell'ultimo episodio "di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront". L'Ente ha già sporto denuncia.



Cagliari, ragazzini distruggono transenne al porto e le gettano in mare

Il tutto è stato ripreso dalle telecamere di videosorveglianza. I responsabili sono stati denunciati dall'AdSP, che chiede una "seria riflessione" alla comunità e alle istituzioni

Un raid vandalico al porto di Cagliari avvenuto nella sera di sabato scorso, attorno alle 20, da parte di un gruppo di ragazzini. Il tutto è stato ripreso dalla videosorveglianza dell'area. Le immagini mostrano i giovani distruggere parte della recinzione che protegge la vecchia stazione marittima del Molo Sanità per poi gettare le transenne in mare. "Un gesto senza alcuna spiegazione logica – scrive in una nota l'AdSP – se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritana tutta. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati clandestini che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore". L'Autorità di Sistema Portuale fa sapere che il fatto non resterà impunito, ma chiede anche che "la comunità e le istituzioni avviino una seria riflessione sull'origine di tale disagio sociale. Ragion per cui si è deciso di rendere pubblico quanto ben documentato dalle immagini dei circuiti di videosorveglianza, affinché le scene riprese siano un monito per gli stessi giovani coinvolti, contro i quali l'Ente ha già sporto denuncia". "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!".



Cagliari, vandali al porto gettano transenne in mare: le immagini

Veri e propri atti di vandalismo nel tratto centrale del lungomare di Cagliari. Poco prima delle 20, un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere di videosorveglianza portuale ha letteralmente divelto parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, e ha lanciato le transenne in mare. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi sul lungomare. "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave e incomprensibile gesto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!".



Incivili lanciano in acqua le recinzioni al porto di Cagliari: "Responsabili verranno puniti"

CAGLIARI. "Dei veri e propri atti di puro vandalismo, segni di evidente stupidità e malessere sociale, sono stati messi in atto, lo scorso sabato sera, nel tratto centrale del lungomare di Cagliari". Lo denuncia l'autorità portuale pubblicando le immagini di videosorveglianza. Il video mostra un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere dell'impianto di videosorveglianza portuale, che hanno letteralmente divelto parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, per poi scagliarle successivamente le transenne nello specchio acqueo antistante. "Un gesto senza alcuna spiegazione logica - si legge nel comunicato - se non quella di voler volutamente arrecare danno alla comunità portuale e cagliaritana tutta. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi nel waterfront, ritornato ad essere ritrovo serale di gruppi di giovani scalmanati e, non da ultimo, di immigrati clandestini che utilizzano le imbarcazioni ormeggiate come ricovero per la notte o per furti di oggetti di valore!". "Azione vile, quella di sabato sera, di fronte alla quale questa Autorità di Sistema Portuale non intende tacere, sia con l'obiettivo di non lasciare impunito quanto accaduto, ma, soprattutto, per far sì che la comunità e le istituzioni avviino una seria riflessione sull'origine di tale disagio sociale". I responsabili verranno denunciati. "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave ed incomprensibile gesto – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!".

Il Messaggero

Cagliari, vandali al porto gettano transenne in mare: le immagini

Veri e propri atti di vandalismo, lo scorso sabato sera, nel tratto centrale del lungomare di Cagliari. Poco prima delle 20, un gruppo di giovani, incuranti della presenza delle telecamere di videosorveglianza portuale ha letteralmente divelto parte della recinzione a protezione della vecchia stazione marittima del Molo Sanità, e ha lanciato le transenne in mare. L'ultimo di una lunga lista di atti vandalici che, da qualche giorno, hanno ripreso a verificarsi sul lungomare. "Sono profondamente amareggiato e, allo stesso tempo, determinato a non lasciare impunito questo grave e incomprensibile gesto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Da anni lavoriamo per riqualificare e rendere fruibile alla comunità il waterfront di Cagliari. Abbiamo speso decine di milioni di euro per restituire un affaccio decoroso sul mare alla città e oggi questi sacrifici vengono vigliaccamente vanificati da soggetti senza principi irrispettosi del bene pubblico. Non avendo altri strumenti così efficaci per appellarci alla comunità, rendiamo pubbliche le immagini della videosorveglianza, affinché chi si riconosce in quanto successo sabato sera possa riflettere e rendersi conto della stupidità del gesto. A costoro, a gran voce, dico, vergogna, vergogna, vergogna!". (LaPresse)

Un piano di sviluppo per il porto industriale. Pronto il masterplan

Il progetto sarà presentato lunedì mattina in città

Gavino Masia Porto Torres Il porto industriale gode di una posizione strategica e rappresenta la più grande piattaforma logistica e industriale del centro-nord della Sardegna. E per sviluppare le sue grandi potenzialità è già pronto un masterplan che sarà presentato lunedì alle 9.30 nella sala congressi Filippo Canu. Un incontro organizzato dal Consorzio industriale provinciale di Sassari - dal titolo "Superare il passato, costruire il futuro" - con diversi relatori che parleranno della riconversione dell'area industriale di Porto Torres e delle linee di sviluppo per l'economia portuale. Dopo l'introduzione del presidente del Cips, Valerio Scanu, sarà il direttore del Consorzio Salvatore Demontis a descrivere lo stato attuale e le prospettive future per il rilancio dell'area. A presentare il masterplan sarà invece l'urbanista Andrea Maspero, mentre il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Massimo Deiana, spiegherà la visione futura degli investimenti infrastrutturali nei porti. Passato Il polo industriale era sorto per ospitare uno dei più importanti complessi del settore petrolchimico in Italia. Ma nel corso degli anni ha subito una riduzione delle attività, oltre che una ingente perdita occupazionale, a causa dei processi di delocalizzazione e deindustrializzazione. Tra le crisi aziendali più significative quelle di Vinyls Italia, Syndial e Polimeri Europa. L'area di crisi industriale complessa è stata dichiarata per i Comuni di Porto Torres e Sassari con il decreto ministeriale dell'8 febbraio 2017. Presente Attualmente nel porto industriale attraccano i traghetti provenienti dalla Spagna e dal Lazio (porti di Barcellona e Civitavecchia) e la parte accessibile è formata da un dente di attracco in cui possono ormeggiare tre o più navi per volta. In quest'area, oltre allo sbarco passeggeri, si procede allo sbarco di merci, container, sabbie e minerali. La parte non accessibile è invece quella dove attraccano navi petroliere, gasiere e carboniere. Proposte Un masterplan per ridisegnare il porto industriale e creare nelle aree retroportuali nuove iniziative economiche legate a logistica, cantieristica navale ed economia del mare. Un nuovo piano di sviluppo che è stato attivato nei mesi scorsi dal Consorzio industriale, dal Comune e dall'Authority. L'Adsp, tra l'altro, ha già avviato un adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore vigente: nel tratto di bacino portuale, tra la radice della diga di sopraflutto e il pontile secchi, si realizzerà un vasto piazzale che sarà destinato alle operazioni portuali. L'obiettivo è quello di far nascere nelle aree attigue il nuovo polo industriale del nord Sardegna, che si svilupperà nella zona compresa tra il pontile secchi e l'ultimo tratto della darsena servizi. In quella zona è previsto un nuovo insediamento di attività industriali e il nuovo banchinamento per l'attracco delle navi mercantili.



Diportisti in rivolta al porto di Arbatax

Oltre duecento imbarcazioni dovranno lasciare l'attracco a partire dal 2024

Arbatax Il 2024 si aprirà con 185 imbarcazioni che dovranno lasciare i moli del porto turistico Turismar, oltre alle 17 società che a partire da aprile noleggeranno gommoni e altre imbarcazioni. Tutto questo in seguito a una nuova concessione relativa a un vasto specchio acqueo rilasciata a Saipem. «Come Turismar - dice il direttore Franco Ammendola - non potevamo fare altrimenti, vista la nuova concessione rilasciata a Saipem rispetto a un grande specchio acqueo (16.400 metri quadrati). Oltre 200 fra proprietari di imbarcazioni e 17 società di noleggio gommoni hanno ricevuto una lettera con la quale comunichiamo tale decisione e la sospensione di tutti i servizi. Riapriremo i battenti da fine maggio fino a ottobre, ma solo per le imbarcazioni in transito». Enzo Tosciri, imprenditore di 66 anni, diportista da decenni, ha da sempre un contratto per tutto l'anno, per potere avere, nei moli Turismar la propria imbarcazione, uno yacht Azimut di 12 metri. «Ora dovrò tirarlo fuori - afferma Tosciri - perché anche a Santa Maria Navarrese non ci sono più posti. Quanto sta accadendo non mi pare giusto. Non ce l'ho con la Saipem che crea posti di lavoro, e che opera qui da 50 anni, ma ricordo che 18 anni fa venne varata Sabrata, una gigantesca piattaforma, senza problemi. E ora, perché questa nuova concessione di oltre 16 mila metri quadri di specchio acqueo?». Tosciri rimarca i posti di lavoro che si perderanno con la chiusura del porto turistico. E parla di grandi manufatti, residuati di lavorazioni Saipem, che si trovano in banchina. Francesco Serra, imprenditore di 50 anni, oltre a fare boat&breakfast con il suo yacht Lucretia di 22 metri ha anche una società che noleggia una quindicina di gommoni. «Spero che gli enti competenti - dice - possano trovare una soluzione, dando un giusto spazio anche a quanti operano nei servizi per il turismo». (l.cu.)



Porto Torres oltre la chimica

Presentato il masterplan per la riconversione delle aree ex Eni da tempo inutilizzate

Il piano vuole coniugare il paesaggio della Nurra con le iniziative industriali sostenibili

Davide Pinna inviato a Porto Torres. Tagliare i ponti col passato, ma solo dopo averli attraversati un'ultima volta, così da non ripetere gli errori commessi durante la loro realizzazione. È un po' questo, il significato che emerge al termine del convegno organizzato dal Consorzio industriale provinciale di Sassari in cui è stato presentato il masterplan per la riconversione dell'area industriale di Porto Torres. Il passato a cui tanti relatori hanno fatto riferimento, è quello che, negli anni Sessanta, ha visto l'insediamento a Porto Torres di uno dei tre grandi poli petrolchimici dell'isola. Un sogno industriale tramontato nel giro di una generazione, con pesanti ricadute sull'ambiente e profonde lacerazioni, mai rimarginate, nel tessuto economico-sociale del Nord Ovest. Con effetti che si trascinano ancora oggi, come nel caso del braccio di ferro fra il Consorzio industriale ed Eni Rewind, tappa fondamentale del percorso di riconversione tracciato nel masterplan. «Le società del gruppo Eni gestiscono più della metà dei 2mila ettari dell'area industriale di Porto Torres - ha affermato Salvatore Demontis, direttore generale del Consorzio -. Se questa condizione aveva senso negli anni Ottanta, quando c'erano 9mila lavoratori, tra dipendenti e indotto, non può più averne oggi che siamo intorno al migliaio. E, allo stesso tempo, è chiaro che non si può fare la riconversione, se il Consorzio non può disporre delle aree da riconvertire». Qui è partito il braccio di ferro, con il Consorzio che ha deciso di rientrare in possesso delle aree consortili non utilizzate dal colosso petrolchimico da tre anni. A fine ottobre, il Tribunale amministrativo regionale ha respinto il ricorso di Eni, che ha deciso di impugnare la sentenza davanti al Consiglio di Stato, chiamato a pronunciarsi nei prossimi mesi. Ed è proprio in queste aree contese, tra il molo destinato ai prodotti secchi - che sarà smantellato -, la diga foranea e il cantiere navale, che si sviluppa il progetto strategico sviluppato dal team guidato dall'architetto Andrea Maspero. «Siamo partiti da un'analisi complessiva del bacino del Mediterraneo, passando per l'area metropolitana di Sassari, l'intera zona industriale di Porto Torres e, infine, queste aree di circa 80 ettari» spiega Maspero. Ritorna il discorso sugli errori commessi: «È impossibile pensare un progetto di riconversione con una visione totalizzante e calata dall'alto, come forse è stato fatto in passato. Adesso, bisogna ampliare la visione, valutare gli impatti nel tempo, monitorare economie e diseconomie». La rivoluzione passa per un cambio di prospettiva: «Non è un masterplan solo funzionale all'industria, ma che si rivolge a chi quelle aree le vive ogni giorno, perché ci lavora o perché abita a Porto Torres, ricostruendo un rapporto che è stato interrotto per troppo tempo». Questo aspetto paesaggistico è dato dalla creazione di corridoi verdi: «Ma non bisogna immaginarsi come giardinetti, è la Nurra che entra nell'area industriale, con il paesaggio identitario fatto di macchia mediterranea» avverte Maspero. Bisogna però andare al sodo del progetto, che potrebbe valere centinaia di milioni di euro, ma che vedrà la luce solo per gradi e non prima di otto o dieci anni. Il piano prevede la realizzazione di un'area dedicata alla cantieristica navale nell'area già destinata a questo scopo, tra il promontorio di Fiume Santo e la diga foranea: «La Sardegna non è centrale solo nelle rotte merci, ma anche in quelle dei grandi yacht» spiega Maspero. Nella parte subito dietro, una zona dedicata all'insediamento di aziende che operano nel settore della blue economy, quella che punta ad azzerare le emissioni di anidride carbonica. Con lotti di varie dimensioni, per le esigenze degli investitori. Infine, a Est, il settore destinato



alla logistica delle merci. Ancora più in là, all'interno della diga foranea, l'Autorità portuale prevede di realizzare delle grandi vasche di colmata, che potrebbe raccogliere gli scarti derivanti dal dragaggio di tutti i porti sardi, con nuovi ingressi economici per il porto industriale.

Un nuovo capitolo per l'area industriale Il futuro all'insegna della condivisione

Scanu (CIPSS): "Caratteristiche e posizione: scalo tra i più importanti del mediterraneo"

Gavino Masia Porto Torres Condivisione. È la parola che tutti i relatori hanno utilizzato ieri mattina per scrivere un nuovo capitolo dell'area industriale di Porto Torres e dello scalo portuale. «Tra le vaste aree prima inquinate e poi abbandonate e ancora oggi inutilizzate vi sono anche quelle retroportuali - ha commentato il presidente del Cipss Valerio Scanu - che possono diventare spazi per nuovi insediamenti produttivi. Per le sue caratteristiche e per la posizione geografica, il nostro porto industriale è fra i più importanti del Mediterraneo. La nostra mission è portare avanti iniziative mirate a rafforzare le filiere produttive come chimica verde, transizione energetica e servizi in campo ambientale. Anche l'economia del mare deve diventare un fattore fondamentale di crescita». Il progetto masterplan, secondo il sindaco di Porto Torres Massimo Mulas, riguarda non solo la città turritana ma tutto il Nord Sardegna: «In questi mesi abbiamo costruito provando a non fare gli errori del passato, quando si è pensato più a ideologie e poltrone, senza pensare alla reale costruzione del territorio. Abbiamo provato a cambiare metodo, trovando la giusta sintesi nell'azione del Consorzio industriale, riappropriandoci di terreni molto sottoutilizzati. Non è più tempo di giocare partite singole, serve una visione unitaria». Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha ricordato: «Appena insediato, trovai un porto molto indietro con gli interventi infrastrutturali. Oggi invece siamo di fronte ad una metodologia virtuosa, che chiamo il metodo Porto Torres, e mi piacerebbe che diventasse il metodo Sardegna, frutto di una elaborazione comune, nella quale i vari piani regolatori sono già integrati fra loro. Tra gli interventi sul porto ci sono quelli dell'antemurale, che valgono 36 milioni, quelli per la darsena servizi da 3,5 milioni, la riconversione dell'ex mercato ittico da 4 milioni e l'escavo del fondale che vale 7 milioni. Al convegno sono intervenuti anche Maria Amelia Lai, vice presidente della Camera di commercio di Sassari, il rettore dell'università di Sassari Gavino Mariotti, i sindaci di Sassari e Alghero Nanni Campus e Mario Conoci e l'assessore regionale ai Trasporti Antonio Moro.

Porto Torres. Il progetto territoriale che ruota intorno a logistica e cantieristica

La rinascita sulle banchine

Ambizioso piano di riconversione intorno allo scalo industriale

Servizi nautici, un hub della logistica, cantieristica navale e nautica in un'area di circa 138mila metri quadri, infrastrutture stradali, aree verdi e parcheggi. Il nuovo piano di riconversione dell'area produttiva di Porto Torres passa per la riqualificazione del porto industriale, una grande banchina di circa 374mila metri quadri di superficie, in uno scalo punto di riferimento per l'intero Mediterraneo, con un retroporto abbandonato, un cimitero di vecchie fabbriche e un disastro ambientale che ha segnato il passato. Ricostruzione Su questo asset industriale intende ripartire il Consorzio industriale provinciale di Sassari che, insieme agli enti uniti in un clima di coesione territoriale, nel convegno intitolato "Superare il passato, costruire il futuro" e moderato da Marco Ledda, ha presentato un masterplan, un progetto strategico territoriale che affronta la riqualificazione, il recupero e lo sviluppo di una parte dell'area industriale di Porto Torres, definendo la creazione di un nuovo sistema di sviluppo. «Le conseguenze di natura economico sociale sono davanti a tutti – ha detto il presidente del Consorzio, Valerio Scanu - e per questo abbiamo il dovere di proporre una nuova economia. Gli imprenditori saranno attirati dalla nostra offerta, e i nuovi insediamenti saranno all'insegna della sostenibilità ambientale. Dobbiamo anche investire sul capitale umano, in collaborazione con tutti gli enti del territorio per formare e far crescere le competenze». Il piano illustrato dall'architetto urbanista Andrea Maspero, il piano comprende i 320 ettari di aree dismesse che il Consorzio industriale è riuscito a strappare a Eni «dove nasceranno nuove intraprese e un Distretto di idrogeno verde», ha sottolineato il direttore del Cipss, Salvatore Demontis. «Un progetto che riguarda tutto il territorio – ha sottolineato il sindaco Massimo Mulas – e che abbiamo costruito trovando la giusta sintesi nell'azione del Consorzio Industriale, riappropriandoci di terreni molto sottoutilizzati». Per il presidente della Port Authority, Massimo Deiana: «Il metodo virtuoso Porto Torres mi piacerebbe che diventasse il metodo Sardegna. Gli interventi sul porto valgono 60 milioni di euro, in ritardo di cinque anni a causa di 20 prescrizioni ante operam. I primi lavori partiranno nei primi mesi dell'anno prossimo». Mariangela Pala



Torna la Msc, città invasa dai croceristi

Sono circa tremila i croceristi che sono approdati ieri a Cagliari a bordo della Msc Orchestra. L'attracco di ieri segna il ritorno della compagnia dopo quasi 3 anni di assenza dal capoluogo. La nave continuerà gli approdi, con cadenza settimanale, per tutti i mesi invernali e chiuderà, nel giorno di Natale, la stagione crocieristica del 2023 e, dopo appena 7 giorni, inaugurerà quella successiva con lo scalo del 1° gennaio 2024. La Msc conferma la propria presenza anche nei mesi estivi, con gli approdi domenicali, della Msc Musica, da maggio ad ottobre del prossimo anno. A novembre invece, sarà la volta della Msc Lirica che darà inizio alla seconda "Winter Season".





Crociere, dopo tre anni la Msc torna a Cagliari

La Msc crociere di nuovo nel porto di Cagliari. Questa mattina, proveniente da Valencia, la Msc Orchestra ha attraccato al Molo Rinascita del capoluogo sardo, dopo quasi tre anni dall'ultimo approdo della compagnia. Proseguirà poi per Civitavecchia a altre tappe nei porti del Mediterraneo. Da oggi, farà capolinea a Cagliari ogni lunedì per altri 16 volte, poi la stessa tratta verrà effettuata da un'altra nave della Msc. Un ritorno accolto con grande soddisfazione dall'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna e dal Comune di Cagliari. "Dopo circa tre anni Msc torna al porto di Cagliari - dichiara la responsabile marketing dell'Autorità portuale, Valeria Mangiarotti -. E' stato un lavoro faticoso, lungo, in questi anni abbiamo incontrato più volte la compagnia, alla fine siamo riusciti ad avere questo ritorno. L'aspetto interessante è che arriva nel periodo invernale e chiude l'anno. Il 25, giorno di Natale, sarà proprio la nave Orchestra a chiudere il 2023 per Cagliari, poi ritornerà a gennaio. Questo ci fa sperare che la Msc, insieme con Costa Crociere che avremo tutte le settimane, saranno delle compagnie fidelizzate per il 2024". A fare gli onori di casa il comandante della nave Carmine Siviero. Presente anche la direttrice generale di Cagliari Cruise Port, Raffaella Del Prete. La Msc Orchestra è lunga quasi 300 metri, per una velocità massima di 22,90 nodi; 1.275 le cabine, 950 i membri dell'equipaggio. "Finalmente, dopo quasi tre anni, la Msc torna a Cagliari - afferma l'assessore comunale del Turismo Alessandro Sorgia - ciò è il frutto di un grande lavoro fatto in questi anni dall'amministrazione comunale, anche durante la pandemia, in sinergia con l'Autorità portuale e Cagliari Cruise port. Siamo pronti per accogliere i turisti in città nel migliore dei modi, anche in questi periodi cosiddetti di spalla, con l'auspicio che in futuro i crocieristi possano tornare con amici e parenti". Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.



Dopo tre anni di assenza, le navi da crociera Msc approdano al porto di Cagliari

A distanza di quasi 3 anni dal suo ultimo approdo, la compagnia di navigazione Msc crociere torna nel porto di Cagliari , con la nave Msc Orchestra che continuerà gli approdi, con cadenza settimanale, per tutti i mesi invernali. "Il risultato - ha commentato l'assessore alle Attività Produttive e Turismo del Comune di Cagliari, Alessandro Sorgia - è frutto del grande lavoro di squadra fatto insieme all' Autorità di sistema portuale e alla Cruise Port , anche durante il periodo della pandemia". L'amministrazione comunale ha voluto accogliere i turisti presenti allo sbarco con balli, suoni, canti e costumi della tradizione. "Sarà proprio la Msc Orchestra a chiudere, nel giorno di Natale, la stagione crocieristica del 2023 e, dopo appena 7 giorni, inaugurare la stagione successiva con lo scalo del primo gennaio 2024. La MSC Crociere conferma la propria presenza anche nei mesi estivi, con gli approdi domenicali, della MSC Musica, da maggio ad ottobre del prossimo anno". A novembre invece, sarà la volta della Msc Lirica che darà inizio alla seconda " Winter Season " targata MSC. Gli approdi dei mesi invernali, programmati dalla Compagnia, rappresentano un importante segnale di destagionalizzazione della stagione crocieristica del Porto di Cagliari , che ormai non conosce sosta; con un'operatività di 12 mesi all'anno, Cagliari entra nella top 10 dei porti crocieristici italiani.

Trasporto merci via mare più caro nuova tegola sull'economia sarda

A partire da gennaio le compagnie di navigazione applicheranno sensibili aumenti

Cgil e Cisl sul piede di guerra: «Ennesimo schiaffo, la Regione intervenga»

Olbia Dopo quelle nel settore del trasporto marittimo di container, sono arrivate le prime comunicazioni da parte delle compagnie di navigazione del settore ro-ro e ro-pax in merito ai rincari che saranno applicati a partire dal mese di gennaio per fronteggiare l'introduzione del meccanismo Emission Trading System (Ets). Le due compagnie di navigazione Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed hanno comunicato le nuove tabelle, che prevedono aumenti che vanno dai 7 euro a metro lineare per il collegamento tra Porto Torres e Genova e la Olbia-Genova per i traghetti di Gnv. Dal primo gennaio 2024 anche Grimaldi Euromed applicherà la Ets Surcharge per i collegamenti per Olbia, con un aumento di 6 euro per metro lineare e Porto Torres, con un aumento di 7 euro. L'Emission Trading System (Ets) è il principale strumento dell'Unione europea per contrastare i cambiamenti climatici e ridurre in maniera economicamente efficiente le emissioni di gas a

effetto serra. Destinatario di questo servizio sono le organizzazioni che appartengono a uno dei settori oggetto della relativa normativa specifica Ue, nota come Ets. Si tratta delle aziende produttrici di gas climalteranti, come la CO₂, gli ossidi di azoto ed i perfluorocarburi. Le reazioni Il segretario generale della Filt Cgil Sardegna, Arnaldo Boeddu, non appena venuto a conoscenza del caro traghetti per il trasporto delle merci è, a dir poco, infuriato. «Come un fulmine a ciel sereno, oltre ai noti problemi legati al trasporto aereo e ai trasporti interni ferroviari e relativi agli autobus, i sardi saranno ulteriormente penalizzati dal caro tariffe sul trasporto delle merci - sottolinea Boeddu -. Gli aumenti arrivano sino a 7 euro per metro lineare e considerato che le merci da e per la nostra isola arrivano e partono al 95% via mare, è facile comprendere l'enormità del danno economico che subiranno ancora una volta le imprese, i cittadini ed i lavoratori della Sardegna». Non meno indignato Michele Palenzona, segretario generale Fit Cisl Sardegna. «Si parla tanto di continuità territoriale, accostandola sempre ai passeggeri del trasporto aereo, dimenticandosi che la continuità territoriale è anche marittima e, soprattutto, delle merci - conferma Palenzona -. Queste ultime trainano l'economia regionale e sono fondamentali per lo sviluppo della regione. Invece questo aumento delle tariffe dei traghetti per l'autotrasporto dimostra, qualora ce ne fosse ancora bisogno, che sulla continuità territoriale e sull'insularità c'è ancora molto da lavorare e che i proclami da campagna elettorale sul suo buon funzionamento non aiutano. Bisogna ancora rimboccarsi, e molto, le maniche per lavorare al miglioramento». Le conseguenze Tale crescita non solo mette in grande difficoltà le imprese del settore, ma rischia di non far decollare le autostrade del mare, che sono state incentivate con il contributo "Sea Modal Shift", uno strumento erogato dal ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibile, previa autorizzazione comunitaria in materia di aiuti di Stato, finalizzato a migliorare ed ottimizzare la catena intermodale, i cui soggetti beneficiari sono singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli e/o cassemobili, accompagnati o meno dai relativi autisti. I benefici dell'incentivo, partito lo scorso 7 dicembre, istituito per chi sceglie il trasporto combinato strada-mare, non solo rischiano di venire annullati dall'Ets, ma non risulteranno sufficienti a coprire la lievitazione dei prezzi. L'emergenza Il pericolo concreto, denunciato dai sindacati, con l'allarme partito dalla Sicilia, è che le aziende di trasporti scarichino questo aumento sugli ultimi anelli della catena, ovvero i lavoratori del settore ed il consumatore finale. "Questo metodo e questo "modus operandi" non possono più essere sopportati - ribadisce Arnaldo Boeddu -. Considerato che siamo ancora in tempo, chiedo all'attuale giunta regionale di intervenire immediatamente, anche con il governo nazionale, affinché la Sardegna non sia ulteriormente penalizzata. Va bene occuparsi dei problemi del trasporto aereo, ma c'è la necessità che il trasporto marittimo, sia da che verso la penisola, di competenza nazionale, sia quello con le isole minori, Carloforte e La Maddalena, non sia dimenticato».



Il consiglio comunale ha deciso di preparare un documento unitario

Stop al rigassificatore Snam: la Regione vuole vederci chiaro

Gavino MasiaPorto Torres La valutazione di impatto ambientale sul progetto del terminale di rigassificazione posizionato su un mezzo navale permanentemente ormeggiato nelle banchine del porto industriale - richiesta dalla holding Snam al ministero dell'Ambiente - è stata sospesa. La motivazione è che la Regione e lo stesso ministero hanno chiesto a Snam ulteriori prescrizioni per comprendere realmente l'impatto del progetto su questo territorio e sull'area vasta. L'argomento rigassificatore è stato discusso in consiglio comunale, ma i documenti presentati dall'opposizione sono stati ritirati e sospesi. Perché il Consiglio ha convenuto di elaborare un documento unitario che dovrà successivamente essere approvato dall'assemblea. «Abbiamo ritenuto opportuno ritirare il nostro ordine del giorno - precisa Spanu - perché riteniamo che su un tema così delicato come il rigassificatore serve prima di tutto condivisione. Non dimentichiamoci che è a causa della debolezza politica che le multinazionali hanno fatto quello che hanno voluto nel nostro territorio. Per questo abbiamo chiesto la convocazione urgente della commissione Ambiente, per elaborare un documento unitario dove chiederemo le dovute garanzie e soprattutto le possibili ricadute, negative o positive». «Il contenuto del nostro ordine del giorno andava a riprendere parte delle osservazioni fatte da vari enti che hanno riguardato i temi di sicurezza e ambiente, gli aspetti di dimensionamento generale e posto l'accento sull'iter di definizione delle dovute compensazioni con il nostro comune - , commenta Michele Bassu, consigliere del gruppo misto -. Il senso ultimo era evidenziare l'assenza del nostro Comune nella partita delle osservazioni e la necessità, invece, di partecipare più attivamente a tutto il processo per scongiurare che lo stesso abbia aspetti penalizzanti e non sia coordinato con altre iniziative ed esigenze. Sono personalmente lontano - aggiunge - da qualunque logica del "non a casa nostra". A maggior ragione quando si tratta di una iniziativa che è nel Dna della nostra area industriale. Porto Torres, per quanto mi riguarda deve fare la sua parte a servizio del processo di rivisitazione dell'assetto energetico sardo». «Dal dibattito è emerso come maggioranza e opposizione siano d'accordo sul fatto che si debba proseguire il dialogo sul possibile posizionamento del rigassificatore a Porto Torres, un tema quello energetico di cui l'amministrazione si occupa da diverso tempo - sottolinea il sindaco Massimo Mulas -. Il dibattito dovrà coinvolgere anche tutti gli attori dell'aria vasta del Nord ovest. Attualmente il progetto è fermo e ogni discussione deve avvenire sulla base di dati certi e nell'ambito di contorni definiti. Cioè, quando si potranno fornire gli strumenti necessari per far capire alla comunità i pro e i contro del progetto, la sua bontà in termini di approvvigionamento energetico, il potenziale bacino di utenza e se e quanto questo potrà essere utile per innescare altri meccanismi virtuosi per il rilancio del territorio. Anche la procedura di Via - prosegue Mulas - è stata sospesa poiché il Mase ha chiesto delle integrazioni e Regione e Governo hanno imposto prescrizioni per comprendere il reale impatto del progetto. Il Comune potrà giocare la sua parte nel momento dello step successivo all'ottenimento della valutazione, ossia quello dell'autorizzazione Unica, anch'essa sospesa».



Rigassificatore della discordia, il Nord Ovest cerca l'unità

Sintesi in Consiglio comunale sul tema rigassificatore approvato in aula dopo lo "scontro" tra maggioranza e opposizione, firmatari di due ordini del giorno sull'impatto della nave gasiera Fsrú a Porto Torres. «Occorre un documento unitario che richiami al dibattito l'intero Nord Ovest a programmare le ricadute necessarie, mitigazioni e compensazioni che dal governo spettano a Porto Torres da 40 anni». È l'impegno del sindaco Massimo Mulas che, favorevole all'arrivo del metano in Sardegna, segue un percorso da condividere con Rete metropolitana, forze sociali, sindacati e comuni dell'area vasta. «Solo così avremo la forza di chiedere al presidente della Regione di sedersi al nostro fianco e ragionare sulle risorse necessarie a riqualificare il porto». Sulla nave metaniera che approderà nel porto industriale il presidente della Authority, Massimo Deiana sottolinea: «La zona dove ormeggiare il rigassificatore galleggiante può essere solo la diga di sopraflutto, il più distante possibile dal carbonile».





Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

Nuovo servizio ro-ro tra i porti di Rades e Cagliari del gruppo Maersk

Il gruppo Maersk ha annunciato un nuovo servizio marittimo ro-ro settimanale tra il porto italiano di Cagliari e quello tunisino di Rades, collegamento - ha reso noto la compagnia danese - che dal prossimo gennaio sarà esteso alla parte orientale dell'Algeria con la riapertura del porto di Annaba. La nave ro-ro parte da Rades ogni venerdì sera e fa scalo a Cagliari il giorno successivo per poi dirigersi verso il porto marocchino di Tanger Med con arrivo nella giornata di giovedì.



Terminal RO-RO Cagliari, monitoraggio ambientale alla VDP

Incarico dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Roma, 20 dic. (askanews) - Nell'ambito dei lavori di costruzione del nuovo terminal RO-RO del Porto di Cagliari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (ADSP) ha incaricato la società VDP di Roma di eseguire le attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante, corso e post operam. Il monitoraggio assicurerà il controllo di tutti i principali parametri ambientali nell'ottica di garantire il rispetto dei limiti normativi e, in sostanza, la qualità dell'ambiente e la salute umana. La società romana vanta un'esperienza ultra trentennale nel monitoraggio ambientale, in particolare nei contesti interessati dalle opere infrastrutturali italiane, sia esistenti sia in costruzione. VDP, in associazione con ALS Italia, sta già svolgendo attività in campo che riguardano i monitoraggi della fase ante-operam per la misurazione, tra l'altro, dei parametri relativi al rumore, qualità dell'aria, acque superficiali ed ecosistema marino. La durata del cantiere, e il relativo monitoraggio, è prevista di 5 anni. Come sottolinea l'amministratore unico della Vdp di Roma, l'Ingegnere Francesco Ventura, l'obiettivo è di verificare l'effettivo impatto di un'opera in costruzione e garantire la corretta gestione di eventuali problematiche in relazione all'ambiente che possono manifestarsi durante le varie fasi di costruzione.

Linee elettriche nelle banchine, porti più green

Aggiudicato l'appalto da oltre 50 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine nei porti sardi. È stato firmato il decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta negli scali di Cagliari (porto storico e porto canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. L'opera - spiega una nota dell'Autorità di sistema portuale - è la prima in Italia per dimensioni e copertura. L'importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori è di 51 milioni e 761 mila euro, finanziati con fondi Pnrr. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). «L'elettrificazione - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni».



La svolta green

Elettrificazione delle banchine nei porti di Olbia, Cagliari, Golfo Aranci, Santa Teresa, Porto Torres e Portovesme

L'appalto da oltre 50 milioni di euro di fondi Pnrr consentirà l'alimentazione delle navi in sosta

Olbia Il futuro verde dei porti sardi si fa realtà con la firma del decreto di aggiudicazione per l'impianto di on-shore power supply, noto come "cold-ironing". L'opera, la prima in Italia per dimensioni e copertura, coinvolgerà i porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme e consentirà l'alimentazione delle navi in sosta. L'iniziativa è finanziata interamente con fondi Pnrr e affidata al Raggruppamento temporaneo di imprese formato da Nidec Asi Spa e Ceisis Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore dell'asta pubblica con un importo totale di 51,76 milioni di euro. Il progetto prevede sette impianti con potenze variabili tra 0,6 e 22 megawatt per ciascun porto coinvolto. La gestione, monitorata da centrali remote a Olbia e Cagliari, mira a ridurre le emissioni inquinanti e il rumore, seguendo le normative europee sempre più stringenti. Il costo aggiuntivo per connettere gli impianti al sistema elettrico nazionale è stimato in circa 40 milioni di euro. Dopo la fase di progettazione, convalidata dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP), inizieranno i lavori, la cui durata massima è di 400 giorni. Al termine, l'AdSP indirà un nuovo bando per la gestione, manutenzione e fornitura di energia elettrica alle navi. L'obiettivo dell'ente è elevare gli standard degli scali di sistema, anticipando le sfide ambientali e di competitività previste per il 2024, quando entrerà in vigore l'Ets dell'Unione Europea. «Chiudiamo il 2023 con un ultimo e grande risultato, frutto di intenso e proficuo lavoro della struttura – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . L'elettrificazione degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'Ets, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio».

Porti sardi più green con l'elettificazione delle banchine

Aggiudicato l'appalto da oltre 50 milioni di euro per l'elettificazione delle banchine nei porti sardi. E' stato firmato il decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. L'opera - spiega una nota dell'Autorità di sistema portuale - è la prima in Italia per dimensioni e copertura. L'importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori è di 51 milioni e 761 mila euro, finanziati con fondi Pnrr. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). Il sistema potrà essere monitorato e gestito, da remoto, attraverso due centrali posizionate rispettivamente a Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. "L'elettificazione - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni".



Aggiudicato l'appalto da oltre 50 milioni per l'elettificazione delle banchine nei porti dell'AdSP della Sardegna

È di oggi la firma del decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply, (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. Un'opera, la prima in Italia per dimensioni e copertura, affidata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da NIDEC ASI Spa e CEISIS Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura ad evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori, complessivamente pari a 51 milioni e 761 mila euro, interamente finanziati con fondi PNRR. Una volta concluse le procedure di verifica previste dalle normative vigenti e sottoscritto il contratto, la società avrà 72 giorni per produrre l'intera progettazione che verrà validata dall'AdSP prima dell'avvio del cantiere, la cui durata massima è stabilita in 400 giorni. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). Il tutto potrà essere monitorato e gestito, da remoto, attraverso due centrali posizionate rispettivamente ad Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. Obiettivo dell'Ente, in linea con le vigenti e sempre più stringenti normative europee per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e del rumore, è quello di elevare lo standard degli scali di sistema affinché possano cogliere, senza ritardi, le sfide a cui la portualità italiana e il trasporto marittimo in generale saranno chiamati a rispondere, già a partire dal 2024, per non perdere di competitività. "Chiudiamo il 2023 con un ultimo e grande risultato, frutto di intenso e proficuo lavoro della struttura - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . L'elettificazione degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'ETS, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio".



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

Aggiudicato l'appalto da 51,8 milioni per l'elettificazione delle banchine dei porti sardi

Dovranno essere spesi altri 40 milioni per collegare gli impianti di cold ironing al sistema elettrico nazionale. Oggi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna, Massimo Deiana, ha firmato il decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione degli impianti di on-shore power supply, (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. L'appalto è stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di imprese costituito da NIDEC ASI Spa e CEISIS Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura ad evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione definitiva ed esecutiva e lavori pari a 51,8 milioni di euro interamente finanziati con fondi PNRR. Una volta concluse le procedure di verifica previste dalle normative e sottoscritto il contratto, la Rti avrà 72 giorni per produrre l'intera progettazione che verrà validata dall'AdSP prima dell'avvio del cantiere, la cui durata massima è stabilita in 400 giorni. Sono sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal PNRR pari a 21,6 milioni), tre megawatt per Golfo Aranci (2,4 milioni di euro), 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500mila euro per porto), 15 MW per Porto Torres (12,7 milioni), 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20,9 milioni) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12,2 milioni di euro). Tutti gli impianti di cold ironing potranno essere monitorati e gestiti da remoto attraverso due centrali posizionate ad Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. «L'elettificazione degli scali sardi - ha sottolineato Deiana - rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'ETS, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio».

AdSP del Mare di Sardegna - Aggiudicato l'appalto da oltre 50 milioni per l'elettificazione delle banchine dei porti

Il Sistema portuale sardo prima realtà italiana per dimensione e complessità del cold-ironing. Nei porti di sistema della Sardegna la svolta verde entra ufficialmente nella fase operativa: è di oggi la firma del decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply, (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. Un'opera, la prima in Italia per dimensioni e copertura, affidata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da NIDEC ASI Spa e CEISIS Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura ad evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori, complessivamente pari a 51 milioni e 761 mila euro, interamente finanziati con fondi PNRR. Una volta concluse le procedure di verifica previste dalle normative vigenti e sottoscritto il contratto, la società avrà 72 giorni per produrre l'intera progettazione che verrà validata dall'AdSP prima dell'avvio del cantiere, la cui durata massima è stabilita in 400 giorni. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). Il tutto potrà essere monitorato e gestito, da remoto, attraverso due centrali posizionate rispettivamente ad Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. Obiettivo dell'Ente, in linea con le vigenti e sempre più stringenti normative europee per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e del rumore, è quello di elevare lo standard degli scali di sistema affinché possano cogliere, senza ritardi, le sfide a cui la portualità italiana e il trasporto marittimo in generale saranno chiamati a rispondere, già a partire dal 2024, per non perdere di competitività. "Chiudiamo il 2023 con un ultimo e grande risultato, frutto di intenso e proficuo lavoro della struttura - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. L'elettificazione degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'ETS, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio".



Porti Sardegna, aggiudicato l'appalto per il cold ironing

è uno dei più ampi d'Italia: 51 milioni di euro per elettrificare alcune banchine dei porti di Cagliari Olbia-Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. L'Autorità di sistema portuale della Sardegna firma il decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply, (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. Un'opera, tra le più ampie in Italia di questo tipo, affidata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da Nidec e Ceisis Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura ad evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori, complessivamente pari a 51 milioni e 761 mila euro, interamente finanziati con fondi PNRR. Una volta concluse le procedure di verifica previste dalle normative vigenti e sottoscritto il contratto, la società avrà 72 giorni per produrre l'intera progettazione che verrà validata dall'AdSP prima dell'avvio del cantiere, la cui durata massima è stabilita in 400 giorni. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). Il tutto potrà essere monitorato e gestito, da remoto, attraverso due centrali posizionate rispettivamente ad Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. Obiettivo dell'Ente, in linea con le vigenti e sempre più stringenti normative europee per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e del rumore, è quello di elevare lo standard degli scali di sistema affinché possano cogliere, senza ritardi, le sfide a cui la portualità italiana e il trasporto marittimo in generale saranno chiamati a rispondere, già a partire dal 2024, per non perdere di competitività. «Chiudiamo il 2023 con un ultimo e grande risultato, frutto di intenso e proficuo lavoro della struttura - commenta Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna - . L'elettrificazione degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'ETS, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio».



Nei porti della Sardegna l'elettificazione delle banchine diventa realtà

Gli impianti sorgeranno nei porti di Cagliari, Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. Il 22 Dicembre 2023 è stato firmato il decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply (cold ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. Un'opera, la prima in Italia per dimensioni e copertura, affidata dall'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna al raggruppamento temporaneo di imprese costituito da Nidec Asi Spa e Ceisis Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura a evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori, complessivamente pari a 51 milioni e 761 mila euro, interamente finanziati con fondi Pnrr. Una volta concluse le procedure di verifica previste dalle normative vigenti e sottoscritto il contratto, la società avrà 72 giorni per produrre l'intera progettazione che verrà validata dall'AdSP prima dell'avvio del cantiere, la cui durata massima è stabilita in 400 giorni. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). Il tutto potrà essere monitorato e gestito, da remoto, attraverso due centrali posizionate rispettivamente ad Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. Obiettivo dell'ente, in linea con le vigenti e sempre più stringenti normative europee per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e del rumore, è quello di elevare lo standard degli scali di sistema affinché possano cogliere, senza ritardi, le sfide a cui la portualità italiana e il trasporto marittimo in generale saranno chiamati a rispondere, già a partire dal 2024, per non perdere di competitività. "Chiudiamo il 2023 con un ultimo e grande risultato, frutto di intenso e proficuo lavoro della struttura" spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna: "L'elettificazione degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'ets, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio".

Verso l'elettificazione del porto. Aggiudicato l'appalto da oltre 50 milioni

La notizia è stata diffusa dall'AdSP

La svolta verde entra ufficialmente nella fase operativa. È di oggi la firma del decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply, (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia – Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. Un'opera, la prima in Italia per dimensioni e copertura, affidata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da NIDEC ASI Spa e CEISIS Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura ad evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori, complessivamente pari a 51 milioni e 761 mila euro, interamente finanziati con fondi PNRR. Una volta concluse le procedure di verifica previste dalle normative vigenti e sottoscritto il contratto, la società avrà 72 giorni per produrre l'intera progettazione che verrà validata dall'AdSP prima dell'avvio del cantiere, la cui durata massima è stabilita in 400 giorni. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). Il tutto potrà essere monitorato e gestito, da remoto, attraverso due centrali posizionate rispettivamente ad Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. Obiettivo dell'Ente, in linea con le vigenti e sempre più stringenti normative europee per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e del rumore, è quello di elevare lo standard degli scali di sistema affinché possano cogliere, senza ritardi, le sfide a cui la portualità italiana e il trasporto marittimo in generale saranno chiamati a rispondere, già a partire dal 2024, per non perdere di competitività. "Chiudiamo il 2023 con un ultimo e grande risultato, frutto di intenso e proficuo lavoro della struttura – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – . L'elettificazione degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'ETS, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio".

A Porto Torres 12 milioni per l'elettificazione delle banchine

Il progetto per le banchine di Porto Torres.

A Porto Torres arrivano 12 milioni e 200 mila euro per l'elettificazione delle banchine. È di oggi la firma del decreto di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto di on-shore power supply, (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia – Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme. Un'opera, la prima in Italia per dimensioni e copertura, affidata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da NIDEC ASI Spa e CEISIS Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura ad evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori, complessivamente pari a 51 milioni e 761 mila euro, interamente finanziati con fondi Pnrr. Una volta concluse le procedure di verifica previste dalle normative vigenti e sottoscritto il contratto, la società avrà 72 giorni per produrre l'intera progettazione che verrà validata dall'AdSP prima dell'avvio del cantiere, la cui durata massima è stabilita in 400 giorni. Sette gli impianti previsti dal progetto: 22 megawatt di potenza per Olbia (importo finanziato dal Pnrr pari a 21 milioni e 560 mila euro); 3 megawatt per Golfo Aranci (2 milioni e 400 mila euro); 0,6 MW per ciascuno scalo a Santa Teresa e Portovesme (500 mila euro per porto); 15 MW per Porto Torres (12 milioni e 750 mila euro); 22 MW per il porto di Cagliari (storico e terminal ro-ro) (20 milioni e 900 mila euro) e altri 13 megawatt per il Porto Canale (12 milioni e 200 mila euro). Il tutto potrà essere monitorato e gestito, da remoto, attraverso due centrali posizionate rispettivamente ad Olbia e a Cagliari. Gli impianti elettrici portuali dovranno poi essere connessi al sistema elettrico nazionale con un ulteriore costo aggiuntivo stimato in circa 40 milioni di euro. Una volta conclusi e collaudati i lavori, l'AdSP procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. Obiettivo dell'Ente, in linea con le vigenti e sempre più stringenti normative europee per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e del rumore, è quello di elevare lo standard degli scali di sistema affinché possano cogliere, senza ritardi, le sfide a cui la portualità italiana e il trasporto marittimo in generale saranno chiamati a rispondere, già a partire dal 2024, per non perdere di competitività. "Chiudiamo il 2023 con un ultimo e grande risultato, frutto di intenso e proficuo lavoro della struttura – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna –. L'elettificazione degli scali sardi rappresenta il definitivo slancio verso una portualità moderna, sostenibile, ma, soprattutto, competitiva in un momento di particolare accelerazione dell'Unione Europea per la riduzione delle emissioni che, già da gennaio, con l'entrata in vigore dell'ETS, apporterà non pochi stravolgimenti nel cluster marittimo e portuale. Questo nuovo scenario non deve coglierci impreparati e sarà nostra cura garantire tutte le condizioni per una piena ed efficiente fruizione del servizio".

Nasce nel canale di San Bartolomeo la nuova area dedicata ai diportisti

Un nuovo spazio per la nautica da diporto, gli sport di mare e un'area per lo svago tra la passeggiata di Sant'Elia, quella appena riqualificata di Su Siccu e gli ex magazzini del sale. È stato pubblicato il nuovo bando per la concessione dell'approdo turistico di San Bartolomeo, sulla banchina est del canale: l'Autorità portuale del Mare di Sardegna ha infatti indetto una nuova procedura a evidenza pubblica per il rilascio di una concessione demaniale marittima, della durata di 15 anni. L'intervento riguarda un'area complessiva di oltre 5 mila e 500 metri quadri, più la porzione antistante di mare di altri 4 mila metri quadri. Il canone annuo posto a base d'asta, sul quale effettuare il rialzo per la determinazione dell'offerta economica, sarà pari a 32.675 euro. Una volta ottenuto il titolo, l'operatore - che potrà svolgere esclusivamente attività legate alla nautica da diporto (ormeggio di unità destinate a scopi sportivi o ricreativi), ad attività didattica (scuole nautiche per il conseguimento di patenti), attività sportiva (vela, canottaggio, motonautica) e servizi - avrà anche la possibilità di realizzare fabbricati da adibire a servizi (reception, bagni, docce, aule di formazione, punto ristoro), per una superficie massima di 300 metri quadri. «Con questo nuovo bando - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP - integriamo la lunga e radicale riqualificazione e valorizzazione del lungomare di Cagliari che sta sempre più ritornando nella disponibilità della collettività e di quegli operatori che intendono investire e scommettere sulla nautica da diporto e tutte le attività a questa correlate».



Lungomare Cagliari, nuovo bando per rilancio area San Bartolomeo

Un nuovo spazio per la nautica da diporto, gli sport di mare e un'area per lo svago tra la passeggiata di Sant'Elia, quella appena riqualificata di Su Siccu e gli ex magazzini del sale. Pubblicato il nuovo bando per la concessione dell'approdo turistico di San Bartolomeo: l'AdSP del Mare di Sardegna ha indetto una nuova procedura ad evidenza pubblica per il rilascio di una concessione demaniale marittima, della durata di 15 anni. L'intervento riguarda un'area complessiva di oltre 5 mila e 500 metri quadri, più la porzione antistante di mare di altri 4 mila metri quadri. Una volta ottenuto il titolo, l'operatore - che potrà svolgere esclusivamente attività legate alla nautica da diporto (ormeggio di unità destinate a scopi sportivi o ricreativi), ad attività didattica (scuole nautiche per il conseguimento di patenti), attività sportiva (vela, canottaggio, motonautica) e servizi - avrà anche la possibilità di realizzare fabbricati da adibire a servizi (reception, bagni, docce, aule di formazione, punto ristoro etc), per una superficie massima di 300 metri quadri. "Con questo nuovo bando - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - integriamo la lunga e radicale riqualificazione e valorizzazione del lungomare di Cagliari che sta sempre più ritornando nella disponibilità della collettività e di quegli operatori che intendono investire e scommettere sulla nautica da diporto e tutte le attività a questa correlate".



AdSP del Mare di Sardegna: Pubblicato il nuovo bando per la concessione dell'approdo turistico di San Bartolomeo

Cagliari -Il lungomare della città di Cagliari si prepara ad avere un nuovo spazio per la nautica da diporto, gli sport nautici e un'area per lo svago, incastonata tra la passeggiata di Sant'Elia, quella appena riqualificata di Su Siccu e gli ex magazzini del sale. Dopo la revoca del primo bando pubblicato nel mese di febbraio 2019 per consentire al Comune di Cagliari di realizzare le rampe di accesso al ponte ciclopedonale, questa mattina l'AdSP del Mare di Sardegna ha indetto una nuova procedura ad evidenza pubblica per il rilascio di una concessione demaniale marittima, della durata di 15 anni, sulla Banchina Est di San Bartolomeo e relativi specchi acquei. Oggetto del bando, appunto, un tratto di banchina ed il retrostante piazzale pavimentato per un'area complessiva di oltre 5 mila e 500 metri quadri, più la porzione antistante di mare di altri 4 mila metri quadri. Il canone annuo posto a base d'asta, sul quale effettuare il rialzo per la determinazione dell'offerta economica, sarà pari a 32 mila e 675 euro annui, così come dovrà essere presentato, in sede di gara, un piano economico finanziario compatibile con la durata quindicennale della concessione. Una volta ottenuto il titolo, l'operatore - che potrà svolgere esclusivamente attività legate alla nautica da diporto (ormeggio di unità destinate a scopi sportivi o ricreativi), ad attività didattica (scuole nautiche per il conseguimento di patenti), attività sportiva (vela, canottaggio, motonautica ecc) e servizi all'utenza - avrà anche la possibilità di realizzare fabbricati da adibire a servizi (reception, bagni, docce, aule di formazione, punto ristoro etc), per una superficie massima di 300 metri quadri. Il bando odierno chiude un lungo iter per la gestione del compendio, riqualificato nel 2011, che si affaccia sul canale navigabile che costeggia le saline di Molentargius e che, negli ultimi tre anni, ha acquisito ulteriore pregio a seguito della radicale riqualificazione del lungomare di Su Siccu ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale e all'imminente apertura del ponte ciclo pedonale realizzato dal Comune di Cagliari. Le offerte di gara dovranno essere presentate tramite la piattaforma elettronica gare dell'AdSP (<https://albi.adspmaredisardegna.it/gare>) entro le 12.00 del 29 febbraio 2024. "Con questo nuovo bando - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - integriamo la lunga e radicale riqualificazione e valorizzazione del lungomare di Cagliari che sta sempre più ritornando nella disponibilità della collettività e di quegli operatori che intendono investire e scommettere sulla nautica da diporto e tutte le attività a questa correlate".

Nautica da diporto, nuovi spazi nello scalo di Cagliari

Publicato il nuovo bando per la concessione dell'approdo turistico di San Bartolomeo Cagliari - Il lungomare della città di Cagliari si prepara ad avere un nuovo spazio per la nautica da diporto, gli sport nautici e un'area per lo svago, tra la passeggiata di Sant'Elia, quella appena riqualificata di Su Siccu e gli ex magazzini del sale. Dopo la revoca del primo bando pubblicato nel mese di febbraio 2019 per consentire al Comune di Cagliari di realizzare le rampe di accesso al ponte ciclopedonale, questa mattina l'AdSP del Mare di Sardegna ha indetto una nuova procedura ad evidenza pubblica per il rilascio di una concessione demaniale marittima, della durata di 15 anni, sulla banchina est di San Bartolomeo e relativi specchi acquei. Oggetto del bando, appunto, un tratto di banchina ed il retrostante piazzale pavimentato per un' area complessiva di oltre 5 mila e 500 metri quadri , più la porzione antistante di mare di altri 4 mila metri quadri. "Il canone annuo posto a base d'asta, sul quale effettuare il rialzo per la determinazione dell'offerta economica, sarà pari a 32 mila e 675 euro annui , così come dovrà essere presentato, in sede di gara, un piano economico finanziario compatibile con la durata quindicennale della concessione. Una volta ottenuto il titolo, l'operatore - che potrà svolgere esclusivamente attività legate alla nautica da diporto, ad attività didattica, attività sportiva e servizi all'utenza - avrà anche la possibilità di realizzare fabbricati da adibire a servizi per una superficie massima di 300 metri quadri", spiega l'Authority. "Con questo nuovo bando - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - integriamo la lunga e radicale riqualificazione e valorizzazione del lungomare di Cagliari che sta sempre più ritornando nella disponibilità della collettività e di quegli operatori che intendono investire e scommettere sulla nautica da diporto e tutte le attività a questa correlate".

Deiana: “Cagliari e i porti della Sardegna chiudono il 2023 col segno più per passeggeri e crociere”

Il presidente dell’Adsp del Mare di Sardegna: “Quest’anno sfioriamo i 5,5 milioni di passeggeri e 440 mila crocieristi che diventeranno 550 mila il prossimo. Tengono le merci”. “Il 2024 sarà l’anno della svolta: realizzeremo una nuova piastra logistica del Nord Ovest della Sardegna, a Olbia potenziaremo l’attuale molo crocieristico e prepareremo i nuovi piani regolatori portuali

Cagliari – Massimo Deiana, è presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. In questa intervista a Shipmag fa un bilancio dell’anno che volge al termine e anticipa progetti e prospettive del porto di Cagliari.

Presidente Deiana, si sta chiudendo il 2023: che bilancio può fare?

“Benché scosso da una situazione internazionale delicata che ha rallentato quello che doveva essere un balzo definitivo fuori dalla crisi post covid, il 2023, per quanto riguarda l’Adsp del Mare di Sardegna, si è rivelato più che positivo e soddisfacente. Chiudiamo con un segno più sui traffici passeggeri e crocieristici e una tenuta sostanziale sulle merci. Ma anche con mezzo miliardo di euro di opere infrastrutturali aggiudicate e pronte per l’accantieramento nei primi mesi del 2024. E, aspetto non secondario, con un Ente che ha raggiunto un alto livello di performance e prestigiosi riconoscimenti per la sua attività sostenibile e smart”.

Che anno è stato il 2023 per crociere e traghetti? E cosa vi aspettate dal 2024?

“Per quanto riguarda i traffici commerciali – a eccezione di una flessione su Porto Torres rispetto a un 2022 esplosivo e di Golfo Aranci, che ha perso quote di traffico negli ultimi tre anni – possiamo ritenerci più che soddisfatti. Contiamo di chiudere l’anno con numeri che sfioreranno i 5 milioni e mezzo di passeggeri, un buon 6 per cento in più rispetto al 2019. Sulle crociere, siamo ben oltre le aspettative di crescita. L’ultimo riposizionamento di Msc su Cagliari per il periodo invernale porterà il sistema dei porti sardi a 440 mila passeggeri. Numeri che, per quanto riguarda i traghetti, contiamo di confermare per il 2024, mentre per le crociere, a una prima analisi del calendario della prossima stagione, supereremo i 550 mila passeggeri”.

Parlando di crociere, c’è stata la novità Oristano: come è andata?

“Grazie a un intenso sforzo sinergico con le amministrazioni comunali e con tutto il cluster portuale, lo scalo di Oristano-Santa Giusta ha saputo cogliere egregiamente l’enorme opportunità che ci ha dato Costa Crociere, programmando due scali di prova della Diadema sulle nostre banchine. I risultati sono stati ottimi sia dal punto di vista tecnico, con ormeggio e manovre facilitate dalla dimensione delle banchine e dai fondali superiori ai 14 metri, che dal punto di vista della ricettività. Su quest’ultimo aspetto, credo sia noto a tutti il valore che la Sardegna dà all’ospitalità. Quindi, forti di questi risultati, attendiamo i frutti, confidando in una pianificazione più ricca di scali non solo di Costa Crociere, ma anche di tutte le compagnie che programmeranno itinerari in quel quadrante di Mediterraneo.

E’ stato un anno scandito da tanti interventi, tra cui quello che ha visto la partecipazione del ministro Matteo Salvini.

“Il taglio del nastro del Distretto della cantieristica per la nautica da diporto, che è avvenuto nel mese di luglio alla presenza del ministro Salvini, non è stato per noi solo un punto di arrivo, ma quell’inaugurazione ha sancito il via a una stagione di nuova programmazione e pianificazione”.

Si spieghi.

“Abbiamo, innanzitutto, avviato un vero e proprio masterplan per il Porto Canale di Cagliari, che si candida a diventare hub per nautica, contenitori, rinfuse e cabotaggio. Mi riferisco, in particolare, all’opera più consistente mai realizzata, ossia il Terminal Ro-Ro, 338 milioni di euro (99 dei quali con fondi complementari al Pnrr), che diventerà il più grande porto passeggeri e merci isolano, con un affaccio sull’emergente direttrice di traffico del Nord Africa. Ma anche all’infrastrutturazione del terminal rinfuse, che restituirà spazi operativi ordinati e maggiormente funzionali al settore. Non ultima, la totale rivoluzione sul waterfront di Cagliari che si prepara a diventare nuovo polo attrattivo per diportismo nautico e crocieristica”.

E poi?

“Seguono altri interventi, non meno strategici, che vedremo già avviati dal 2024: l’Antemurale e il nuovo centro servizi per il cluster portuale di Porto Torres; i dragaggi del porto di Olbia; la realizzazione della nuova linea di security e del nuovo centro servizi dell’Adsp a Oristano – Santa Giusta; l’avvio dei lavori per la sistemazione ed il potenziamento dei banchinamenti e della stazione marittima di Arbatax. Questi, solo per citarne alcuni”.

Quali sono le priorità per il 2024 per il vostro sistema portuale?

“Il 2024 sarà l’anno della svolta su molti aspetti. Dobbiamo, innanzitutto, portare a casa l’approvazione di alcuni adeguamenti tecnico-funzionali sui vigenti piani regolatori di Porto Torres e Olbia. Per il primo, con la creazione di una vasca di colmata alla radice della diga foranea ovest, contiamo di realizzare una nuova piastra logistica del Nord Ovest della Sardegna. Un’opera che intercetterà traffici marittimi e, aspetto non secondario, produzione e distribuzione di energia pulita. Su Olbia, una volta ottenuto il via libera dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, puntiamo a potenziare l’attuale molo crocieristico e a realizzare un’ulteriore cassa di colmata che, una volta completata, potrà diventare un ulteriore piazzale funzionale al fiorente polo della cantieristica nautica della sponda Nord. Sicuramente sarà l’anno di chiusura del Documento di Programmazione Strategica di Sistema e l’avvio della redazione dei nuovi piani regolatori portuali che daranno l’impulso decisivo alle già elevate performance degli scali sardi”.

Cantiere in corso anche all'ex mercato ittico che diventerà centro servizi

Un 2024 di lavori al porto civico tra antemurale e vasca di colmata

Porto Torres L'escavo del porto commerciale produrrà 330mila metri cubi di fanghi. Una quantità significativa, che però l'Autorità di gestione portuale, guidata da Massimo Deiana, riuscirà a realizzare grazie alla realizzazione di una vasca di colmata che potrà accogliere fino a 2,3 milioni di metri cubi di fanghi, consentendo di creare una nuova banchina in una parte del porto, quella occidentale, non utilizzata e garantendo forti risparmi e possibili guadagni. «Nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto e il pontile dei prodotti secchi Eni - ha precisato Deiana - si prevede la realizzazione di un ampio piazzale da destinare alle operazioni portuali: la vasca di colmata, di 310mila metri quadri, avrà una capacità di 2,3 milioni di metri cubi e riceverà il materiale di escavo del porto civico. Il costo di costruzione per metro cubo ammonta a 37.40 euro al metro cubo qualora si costruisse l'intera vasca. Siamo ben al di sotto dei costi che dovremmo sostenere per conferire in discarica i sedimenti del porto civile, pari a circa 137 euro al metro cubo». Il lato occidentale sarà costituito dall'attuale molo di sopraflutto, mentre il lato meridionale coinciderà con l'attuale pontile dei prodotti secchi. Tra i vantaggi per la realizzazione della vasca di colmata, secondo il presidente dell'Adsp ci sono l'utilizzo della banchina ovest del porto industriale, attualmente inutilizzabile perché impossibile attraccarvi. Altro vantaggio illustrato da Deiana, quello della risoluzione del problema di stoccaggio e smaltimento del materiale proveniente dalle attività di escavo dei porti sardi. Oppure da attività connesse all'area industriale o comunque provenienti da attività interne o esterne approvate dalla Adsp. Ci sono altre due opere marittime importanti per lo sviluppo dello scalo portuale: una aspetta da diversi anni la sua realizzazione, mentre per l'altra sono stati avviati i lavori da qualche mese. Antemurale Gli interventi per la costruzione dell'opera marittima più costosa del porto turritano, 36 milioni di euro, dovrebbero iniziare nei primi mesi del 2024. L'iter, avviato nel 2013, prevede il prolungamento dell'antemurale di ponente a protezione del bacino portuale dal moto ondoso e la resecazione della banchina degli Alti Fondali. I ritardi sono legati all'apposizione di ben 20 prescrizioni, fra tutela ambientale e storico-culturale. Nella primavera del 2023 si è concluso il più grande trapianto di posidonia oceanica finora realizzato nel Mediterraneo. E la società Sales che si è aggiudicata l'appalto dei lavori, sta provvedendo, per conto dell'AdSP, al posizionamento di dissuasori antistrascico a protezione dell'area di piantumazione, 15 dei quali in prossimità del parco dell'Asinara. Obiettivo, la protezione del posidonieto e la salvaguardia della fauna ittica. Mercato ittico Lo scorso luglio è stato consegnato il cantiere per il completamento e la trasformazione dell'ex mercato ittico in centro servizi per il porto. Il fabbricato ospiterà i nuovi uffici dell'AdSP, quelli per il cluster portuale, una sala conferenze e una parte dedicata a mercato ittico e relativi servizi.



Infrastrutture nello scalo, investimenti per 60 milioni

Dotato di 13 banchine per una lunghezza di oltre 4.700 metri, lo scalo marittimo turritano prevede una programmazione infrastrutturale pari a circa 60 milioni di euro di investimento. Il presidente della Port Authority, Massimo Deiana ha annunciato l'avvio del prolungamento dell'Antemurale di Ponente: «Un'opera da 36 milioni di euro che ha ricevuto 20 prescrizioni ante operam, le quali hanno significato 5 anni di ritardi e costi pari al 10 per cento del valore dell'intervento. Ma adesso i primi lavori inizieranno ad aprile». Interventi anche nella darsena servizi (3,5 milioni) destinata all'ormeggio di pescherecci e imbarcazioni adibite ai servizi nautici. Al via anche i lavori di riconversione dell'ex Mercato Ittico (4 milioni) e quelli per l'escavo (7). E' prevista la realizzazione di una vasca di colmata da 310 mila metri quadri e della capacità di 2,3 milioni di metri cubi, che andrà ad accogliere i materiali di risulta delle operazioni di dragaggio del bacino commerciale di Porto Torres e di altri porti sardi.(m.p.)



Boom di turisti ma la città è chiusa

Serrande abbassate il giorno di Natale con 4.000 crocieristi in centro

La città che dice di avere vocazione turistica, il giorno di Natale ha rinunciato ai servizi. E quattromila turisti arrivati sulla nave da crociera della Msc sono sbarcati la mattina di lunedì in una Cagliari che sapeva poco di accoglienza: negozi chiusi, ristoranti e locali aperti soprattutto dall'ora di cena in poi. Chiuso, come di consueto la mattina del 25 dicembre, anche il villaggio natalizio nel Corso e (quasi completamente chiuso) in piazza Yenne. Un'occasione persa? Qualcuno dice di sì: «Più che quello che spendono, vale il "rating" che danno in chiave turistica». Qualcun altro dice "nì" perché «i crocieristi non lasciano granché sul territorio». Il dibattito è aperto. Associazioni di categoria, amministrazione e sindacati, intanto, in coro, spiegano che «senza una pianificazione preventiva, gli operatori il giorno di Natale inevitabilmente chiudono». La tassa di soggiorno? Bastava farsi una passeggiata a fine mattina in centro per rendersi conto che Cagliari il giorno di Natale era una città chiusa. In vacanza, fino al pomeriggio inoltrato, erano almeno sette bar e ristoranti su dieci. I negozi, invece, salvo alcune rare eccezioni, chiusi quasi per il cento per cento. Il Corso, per esempio, era un deserto: il 25 dicembre è stato festeggiato con una lunga collezione di saracinesche abbassate. «Commercianti e ristoratori sono imprenditori economici», sottolinea Emanuele Frongia, presidente di Fipe Confcommercio Sud Sardegna. «Senza una pianificazione con amministrazione, associazioni di categoria e chi porta i turisti in città, in questo caso le crociere, gli operatori chiudono il giorno di Natale», aggiunge. Il concetto lo ribadisce Marco Medda, presidente di Confesercenti Cagliari: «Occorre un incentivo economico, pianificato con l'amministrazione». Dove si trovano i soldi? «Dalla tassa di soggiorno, per esempio», risponde. «Se si vuole una città turistica, bisogna incentivare gli operatori economici ad aprire a Natale», aggiunge. L'accoglienza Pierluigi Mannino, presidente della commissione Attività produttive spiega che «l'accoglienza dei turisti deve essere gestita, non si può improvvisare e pensare che se arriva una nave da crociera il giorno di Natale automaticamente i commercianti sollevano la serranda. Serve una pianificazione», ribadisce. «Mi sono battuto per far nascere la Consulta delle Attività produttive che però non è andata oltre il regolamento». «Giusto parlare di Cagliari città turistica, meno giusto però scaricare questo "peso" solo sui lavoratori», dice Cristiano Ardaù, segretario regionale della Uiltucs. «Serve una pianificazione», aggiunge. Che incentivi commercianti e ristoratori ad aprire nei giorni di festa ed eviti a chi fa il sacrificio di sollevare la serranda in quei giorni di andare in perdita. Ma. Mad.



Moby legacy, in arrivo i maxi traghetti

Partito dalla Cina, sarà in Italia a fine mese per navigare sulla Olbia-Livorno

Olbia La Moby Legacy è partita dalla Cina e tra circa un mese arriverà a Livorno, pronta a viaggiare verso Olbia in una staffetta con la gemella Moby Fantasy, in servizio dall'anno scorso. Moby ha preso in consegna dal cantiere cinese Guangzhou Shipyard la Legacy, alla cerimonia di consegna hanno partecipato per Moby Alessandro Onorato e il manager Matteo Savelli. La Moby Legacy che, come la nave gemella, sarà caratterizzata dalla Balena Blu dipinta sulla fiancata è partita dalla Cina con il suo equipaggio guidato dal comandante Massimo Pinsolo. Dopo un viaggio attraverso tre oceani e doppiando il Capo di Buona Speranza, giungerà nel Mediterraneo, dove entrerà in servizio sulla rotta Livorno-Olbia nei primi mesi del 2024. Le due navi garantiranno così al Gruppo Moby di aumentare sensibilmente la capacità verso la Sardegna, una delle destinazioni più richieste.

Con i suoi 237 metri di lunghezza per 33 di larghezza e una stazza lorda di 69.500 tonnellate la Moby Legacy, dopo la Moby Fantasy è il secondo traghetti passeggeri più grande finora costruito, con una capacità di 3mila passeggeri, 441 cabine, 400 poltrone e 3.800 metri lineari di carico rotabile pari a 1300 auto o 300 camion. La Moby Legacy può viaggiare a una velocità di crociera di 23,5 nodi con punte di 25 nodi e una potenza del motore di 10,8 megawatt. La Moby Legacy sarà dotata di tecnologie ambientali all'avanguardia, capaci di assicurare una riduzione del 50% delle emissioni di Co2 rispetto ai traghetti oggi impiegati su linee analoghe. La nave potrà essere alimentata a Gnl (gas naturale liquefatto) e potrà ricevere l'alimentazione da terra assicurando emissioni zero in porto quando disponibili le strutture in banchina. L'arrivo dei due traghetti rafforza il piano industriale della compagnia e dovrebbe avere importanti ricadute sul territorio, sia toscano che sardo, generando 500 nuovi posti di lavoro tra diretti e indotto. (gdm)



Molo Brin, la rivoluzione: davanti al centro storico i piccoli e i grandi yacht

Olbia si sta trasformando in una città sempre più vocata alla grande nautica da diporto. Un'altra importante porzione del porto storico, infatti, sarà completamente dedicata alla diportistica. Il Comitato di gestione ha adottato il secondo adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore portuale. Provvedimento che, in prosecuzione di quanto già completato con successo nel 2021 per il Molo Brin, estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte che comprende la testata del Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore ai lavori pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica. Il compendio portuale di Olbia, dal Brin fino alla testata che coincide con la fine di via Redipuglia, si trasforma in maniera definitiva ed ordinata in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo. «Completiamo il percorso di graduale valorizzazione e rilancio del cuore del lungomare di Olbia avviato nel 2021 - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale della Sardegna -. Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore ai lavori pubblici, altri 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto». L'Autorità portuale ha disposto l'adeguamento tecnico funzionale anche per la creazione di due vasche di colmata nel golfo di Olbia, davanti al pontile ex Palmera, nella zona di Su Arrasolu, di fronte alle aree su cui si sta realizzando il progetto della Sno Yachts. Si tratta dello Sno Marine Center, un cantiere navale che dovrebbe raggiungere una dimensione complessiva di 200 mila metri quadrati, che lo renderà unico nel suo genere: capace di ospitare imbarcazioni, navi da diporto ma soprattutto i giga yacht, segmento di super lusso che è diventato strategico per lo sviluppo dell'economia di Olbia e di tutta la Sardegna. Mentre è già arrivato il via libera al più grande porto turistico per mega e giga yacht della Sardegna, che sarà ospitato al Molo Benedetto Brin, lo spazio di mare davanti al Comune di Olbia. Sono previsti 17 nuovi posti barca, con ormeggio poppiero per imbarcazioni da 45 a 140 metri di lunghezza. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna aveva deliberato il rilascio alla società Quay Royal, di proprietà dell'imprenditore ed editore Sergio Zuncheddu, lo stesso della Marina di Olbia, il più importante porto turistico della città, di una concessione di 30 anni sulle aree demaniali marittime del Molo Brin, inclusa l'area dell'ex magazzino portuale, per tutti "Ex Officine Mamelì", per la realizzazione di un approdo per la nautica da diporto. Provvedimento a chiusura di un iter lungo e complesso che, una volta completati i lavori di riqualificazione degli spazi, trasformerà parte del vecchio porto commerciale di Olbia nel cuore pulsante del diportismo per il segmento dei mega e giga yacht.



Rete ferroviaria per l'Isola Bianca al via il progetto

Olbia. Il sindaco Settimo Nizzi ha annunciato il prossimo avvio della progettazione del nuovo collegamento tra la stazione ferroviaria Olbia-Terranova e il porto Isola Bianca, che completerà il percorso che vede già in appalto il collegamento tra la stessa stazione e l'aeroporto Costa Smeralda. Un appalto super veloce e a scadenza incalzante, appena pubblicato da Rfi per non rischiare di compromettere la dotazione finanziaria assegnata dal Pnrr. La base di gara è di 114,2 milioni di euro, dei quali 1,7 solo per la progettazione. I lavori devono iniziare al più presto e l'opera (un tracciato di sette chilometri collegato alla rete già esistente all'altezza di Micaleddu) dovrà essere terminata entro il prossimo 2026. «C'è l'accordo con Rfi per la progettazione del raccordo aeroporto, città, porto, ci aspetta una nuova riunione per assumere le decisioni finali, che saranno nel rispetto di quanto deciso e previsto dall'Autorità di sistema portuale della Sardegna per l'Isola Bianca e dall'altra per la struttura aeroportuale - ha rivelato il sindaco Nizzi -. Così realizzeremo un sogno, una struttura completamente elettrificata che farà fare un salto di qualità dal punto di vista dei trasporti all'intera città».

Il sindaco Nizzi e la città che cresce: «Il 2024 sarà l'anno del nuovo Puc»
In dirittura d'arrivo l'acquisto dell'Astra e la sistemazione di piazza Mercato

Trasporti
Rete ferroviaria per l'Isola Bianca
di via il progetto

La Nuova Sardegna
30 dicembre 2023

ELEGENDA DEL COMUNE

Trasporti
Rete ferroviaria per l'Isola Bianca
di via il progetto

La Nuova Sardegna
30 dicembre 2023

Terminal crociere senza futuro simbolo di un porto dimenticato

È la più vecchia incompiuta: non ci sono soldi per ultimarlo o demolirlo

Porto Torres «Il Provveditorato interregionale delle opere pubbliche non ha le risorse per completare il terminal crociere e meno che mai per demolire la stessa struttura». Lo ha detto il sindaco Massimo Mulas in occasione dell'ultimo consiglio comunale, rispondendo ad una segnalazione del capogruppo Psd'Az, Bastianino Spanu, che chiedeva il perché quell'opera pubblica non fosse stata terminata così come assicurato nei mesi scorsi dallo stesso Provveditorato. Si tratta dell'incompiuta portuale più "vecchia", dove non servono a niente le varie promesse ministeriali che si sono succedute per lunghi anni con l'assicurazione di completare gli interventi a breve. La competenza è del ministero dei Lavori pubblici, attraverso il suo braccio operativo, ma a quanto pare l'inconcludenza politica è purtroppo diventata una costante che si abbatte sull'ex tensostruttura finanziata dall'allora ministro Lunardi. L'ultimo tentativo per fare luce sulla problematica portuale è stato del deputato Salvatore Deidda (presidente della IX commissione Trasporti alla Camera), ma anche in quel caso nessuna novità positiva al riguardo. «Stiamo insistendo nello scrivere a chi di competenza - ha aggiunto Mulas -, per chiedere il completamento. È una situazione un po' complicata, che ci sta creando qualche difficoltà. Certo, il posizionamento di quella struttura di fronte al mare è fuori da ogni logica e da ogni pensiero in coerenza con l'utilizzo degli spazi portuali». L'opera pubblica si trova all'interno della portuale, ma non potrebbe essere di competenza dell'Autorità di sistema portuale perché non si trova all'interno del perimetro delle aree sterili. L'Adsp ha comunque messo in sicurezza il terminal crociere, con una recinzione in legno che è costata complessivamente 45mila euro, per evitare che le continue incursioni dei vandali distruggessero le parti interne della struttura. Ora serve però solo il completamento dell'opera, per non disperdere le consistenti risorse pubbliche che sono investite. Durante la seduta consigliare il capo dell'amministrazione ha risposto anche su un'altra incompiuta presente nel territorio comunale, questa volta però su uno standard di proprietà dell'amministrazione. Si tratta della costruzione iniziata (e mai terminata) dell'ex piscina nel quartiere Oleandro, segnalata anche questo volta dal consigliere sardista. «Il nostro intervento in quell'area si limita alla bonifica ambientale del fabbricato - ha commentato Mulas -, ma siamo pronti a proporre quella costruzione a qualsiasi associazione ha intenzione di avviare attività culturali e sportive per la città. Il problema è che tutti vengono con buoni propositi, ma al primo giro di conti per il completamento dell'edificio si dissolvono. È sicuramente necessaria una cifra importante per mettere in sicurezza quella struttura, ma la spesa potrebbe essere spalmata negli anni attraverso il canone di gestione. La spesa vale l'investimento, quindi, ma bisogna trovare l'associazione che è disposta a farlo».

Parceggio anche all'Isola Bianca per il concerto di Zuccherò e Salmo

La nuova zona di sosta si aggiunge a quelle dei due centri commerciali

Olbia Ci sarà una nuova area di parcheggio stasera a disposizione di chi arriverà a Olbia per assistere al grande concerto di Capodanno che vedrà protagonisti Zuccherò e Salmo. Per fronteggiare l'attesa folla di appassionati, l'amministrazione comunale e gli enti coinvolti dalla kermesse che si terrà sul grande palco del molo Brin, hanno deciso di riservare un altro spazio alle auto. È il molo B1 bis, nel lato nord alla base del viale Isola Bianca, quella che nell'estate del 2019 aveva ospitato il Jova Beach Party, di Lorenzo Jovanotti. In accordo con l'Autorità portuale e la capitaneria di porto, sarà inoltre possibile parcheggiare in fila anche lungo tutto il lato destro del viale Isola Bianca. Molti preferiranno comunque lasciare le auto nei parcheggi dei due grandi centri commerciali a nord e a sud dell'abitato che saranno serviti dalla navetta no-stop verso l'area del concerto garantita dall'Aspo dalle 17 di questo pomeriggio alle 5 del mattino di domani. I capolinea delle navette saranno collocati nelle vicinanze dei grandi parcheggi liberi e gratuiti del centro Terranova/Basa (ex Iperstanda) e del centro commerciale OlbiaMare/Sa Marinedda (ex Città mercato Auchan). Le navette viaggeranno ininterrottamente per 12 ore consecutive. Il viaggio verso il molo Brin durerà circa 10 minuti. Il tragitto da nord non prevede fermate intermedie, quello dal parcheggio sud prevede la fermata 880 sulla strada statale 125, di fronte Jazz Hotel nel quartiere Poltu Cuadu. Nella zona del concerto, ovviamente, sarà limitato il traffico. Via Garibaldi sarà chiusa tra viale Principe Umberto e via Catello Piro. Chiusi anche viale Principe Umberto tra le rotatorie Su mulinu e Sacro Cuore, via Bettino Craxi (tra via Redipuglia e via Genova) in direzione di viale Principe Umberto, via Poltu Ezzu (tra l'incrocio di via Genova con via Craxi e la rotonda Su mulinu) e infine la statale 125 nell'uscita di via Poltu Ezzu.



Numerose irregolarità a bordo, la nave resta bloccata in porto

La guardia costiera nel porto di Oristano ha controllato e sottoposto a fermo amministrativo una nave cargo battente bandiera "Bahamas" in sosta nel porto industriale per operazioni commerciali. Diverse le irregolarità riscontrate come la gestione delle procedure di emergenza e le scialuppe di salvataggio. La nave non potrà ripartire fino a quando non saranno sanate le irregolarità. L'ispezione effettuata a bordo del natante si aggiunge alle numerose ispezioni eseguite nel 2023 dal nucleo "Port state control" della Capitaneria di porto di Oristano culminate con il fermo amministrativo di 16 navi pari al 50 per cento di quelle ispezionate.

