



Crociere in Sardegna, attesi numeri record anche per il 2025

Publicati i calendari: in arrivo duecentonovanta navi Circa 290 navi e un obiettivo: superare quota 700mila crocieristi. I calendari 2025 sono stati pubblicati sulla pagina istituzionale dell'Authority dei porti della Sardegna: traffico previsto in aumento sia per le prenotazioni degli scali sia per il numero di crocieristi attesi. L'anno appena chiuso ha totalizzato circa 684 mila crocieristi in transito, così distribuiti: oltre 540 mila al porto di Cagliari, circa 95 mila in quello di Olbia, oltre 37 mila a Golfo Aranci, circa 5700 a Porto Torres, 165 su Arbatax e circa 5 mila ad Oristano. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con la programmazione invernale di Msc nel porto del capoluogo sardo - prevede, appunto, 180 approdi su Cagliari, 94 su quello di Olbia, 4 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 5 su Arbatax. Dati in fase di consolidamento, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, le prenotazioni per Oristano e ulteriori integrazioni sul calendario per gli altri porti di sistema. Confermate, rispetto al 2024, tutte le principali compagnie crocieristiche, per un ventaglio di offerta che varia dal mass market al segmento extralusso. Tra le principali novità dell'anno, l'approdo singolo, previsto per il mese di giugno a Cagliari, della Disney Fantasy, che torna in Sardegna a distanza di 8 anni; gli scali inediti della lussuosa Explora Journeys II (gruppo Msc), sempre nel porto del capoluogo, e la tappa unica della Costa Fascinosa che, nel mese di ottobre, approderà, invece, a Porto Torres. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa ed MSC sarà, inoltre, possibile partire da Cagliari ed Olbia per una crociera nel Mediterraneo. Un mercato, quello dedicato all'Isola, che ha consentito ad oltre 18 mila sardi, e non solo, di imbarcarsi dai due scali per una vacanza. "Come già più volte annunciato, per questa stagione crocieristica ci siamo dati un obiettivo preciso: superare i già eccellenti numeri finora raggiunti dal mercato nei porti di competenza - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Ci sono tutte le premesse, sia per numeri di scali programmati che per coefficiente di riempimento delle navi, per sfondare il tetto dei 700 mila crocieristi e balzare avanti nella top ten della classifica nazionale. Nelle prossime settimane contiamo, comunque, di ricevere altre prenotazioni, così come proseguiremo l'attività di stimolazione del mercato, in particolare per i porti a traffico più ridotto, con primo appuntamento strategico al Seatrade Cruise Global, previsto ad aprile a Miami, durante il quale incontreremo i principali gruppi armatoriali per consolidare e sviluppare ulteriormente il settore".

I porti dell'AdSP del Mare di Sardegna si preparano ad una stagione crocieristica record

Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con la programmazione invernale di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, appunto, 180 approdi su Cagliari, 94 su quello di Olbia, 4 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 5 su Arbatax. Dati in fase di consolidamento, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, le prenotazioni per Oristano e ulteriori integrazioni sul calendario per gli altri porti di sistema. Confermate, rispetto al 2024, tutte le principali compagnie crocieristiche, per un ventaglio di offerta che varia dal mass market al segmento extralusso. Tra le principali novità dell'anno, l'approdo singolo, previsto per il mese di giugno a Cagliari, della Disney Fantasy, che torna in Sardegna a distanza di 8 anni; gli scali inediti della lussuosa Explora Journeys II (gruppo MSC), sempre nel porto del capoluogo, e la tappa unica della Costa Fascinosa che, nel mese di ottobre, approderà, invece, a Porto Torres. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa ed MSC sarà, inoltre, possibile partire da Cagliari ed Olbia per una crociera nel Mediterraneo. Un mercato, quello dedicato all'Isola, che ha consentito ad oltre 18 mila sardi, e non solo, di imbarcarsi dai due scali per una vacanza. "Come già più volte annunciato, per questa stagione crocieristica ci siamo dati un obiettivo preciso: superare i già eccellenti numeri finora raggiunti dal mercato nei porti di competenza - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Ci sono tutte le premesse, sia per numeri di scali programmati che per coefficiente di riempimento delle navi, per sfondare il tetto dei 700 mila crocieristi e balzare avanti nella top ten della classifica nazionale. Nelle prossime settimane contiamo, comunque, di ricevere altre prenotazioni, così come proseguiremo l'attività di stimolazione del mercato, in particolare per i porti a traffico più ridotto, con primo appuntamento strategico al Seatrade Cruise Global, previsto ad aprile a Miami, durante il quale incontreremo i principali gruppi armatoriali per consolidare e sviluppare ulteriormente il settore".



I porti dell'AdSP del Mare di Sardegna si preparano ad una stagione crocieristica record

Circa 290 navi e un solo obiettivo: superare quota 700 mila crocieristi. Sono le previsioni record, per il 2025, nei porti di sistema della Sardegna. Una stagione che, dai calendari pubblicati oggi sulla pagina istituzionale dell'AdSP, vede un'ulteriore crescita del settore, rispetto ad un 2024 che ha già superato il picco massimo di traffico, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi nei porti di competenza. L'anno appena chiuso ha, infatti, totalizzato circa 684 mila crocieristi in transito, così distribuiti: oltre 540 mila al porto di Cagliari, circa 95 mila in quello di Olbia, oltre 37 mila a Golfo Aranci, circa 5700 a Porto Torres, 165 su Arbatax e circa 5 mila ad Oristano. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con la programmazione invernale di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, appunto, 180 approdi su Cagliari, 94 su quello di Olbia, 4 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 5 su Arbatax. Dati in fase di consolidamento, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, le prenotazioni per Oristano e ulteriori integrazioni sul calendario per gli altri porti di sistema.

Confermate, rispetto al 2024, tutte le principali compagnie crocieristiche, per un ventaglio di offerta che varia dal mass market al segmento extralusso. Tra le principali novità dell'anno, l'approdo singolo, previsto per il mese di giugno a Cagliari, della Disney Fantasy, che torna in Sardegna a distanza di 8 anni; gli scali inediti della lussuosa Explora Journeys II (gruppo MSC), sempre nel porto del capoluogo, e la tappa unica della Costa Fascinosa che, nel mese di ottobre, approderà, invece, a Porto Torres. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa ed MSC sarà, inoltre, possibile partire da Cagliari ed Olbia per una crociera nel Mediterraneo. Un mercato, quello dedicato all'Isola, che ha consentito ad oltre 18 mila sardi, e non solo, di imbarcarsi dai due scali per una vacanza. "Come già più volte annunciato, per questa stagione crocieristica ci siamo dati un obiettivo preciso: superare i già eccellenti numeri finora raggiunti dal mercato nei porti di competenza - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Ci sono tutte le premesse, sia per numeri di scali programmati che per coefficiente di riempimento delle navi, per sfondare il tetto dei 700 mila crocieristi e balzare avanti nella top ten della classifica nazionale. Nelle prossime settimane contiamo, comunque, di ricevere altre prenotazioni, così come proseguiremo l'attività di stimolazione del mercato, in particolare per i porti a traffico più ridotto, con primo appuntamento strategico al Seatrade Cruise Global, previsto ad aprile a Miami, durante il quale incontreremo i principali gruppi armatoriali per consolidare e sviluppare ulteriormente il settore".

Porti della Sardegna, l'AdSP prevede una stagione crocieristica da record

Confermate, rispetto al 2024, tutte le principali compagnie crocieristiche, per un ventaglio di offerta che varia dal mass market al segmento extralusso Settecentomila crocieristi e Circa 290 navi: sono le cifre record previste per il 2025 nei porti di sistema della Sardegna . Una stagione che, dai calendari pubblicati oggi sulla pagina istituzionale dell'AdSP, vede un'ulteriore crescita del settore, rispetto ad un 2024 che ha già superato il picco massimo di traffico, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi nei porti di competenza. L'anno appena chiuso ha, infatti, totalizzato circa 684 mila crocieristi in transito, così distribuiti: oltre 540 mila al porto di Cagliari, circa 95 mila in quello di Olbia, oltre 37 mila a Golfo Aranci, circa 5700 a Porto Torres, 165 su Arbatax e circa 5 mila ad Oristano. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con la programmazione invernale di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, appunto, 180 approdi su Cagliari, 94 su quello di Olbia, 4 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 5 su Arbatax. Dati in fase di consolidamento, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, le prenotazioni per Oristano e ulteriori integrazioni sul calendario per gli altri porti di sistema. Confermate, rispetto al 2024, tutte le principali compagnie crocieristiche, per un ventaglio di offerta che varia dal mass market al segmento extralusso. Tra le principali novità dell'anno, l'approdo singolo, previsto per il mese di giugno a Cagliari, della Disney Fantasy , che torna in Sardegna a distanza di 8 anni; gli scali inediti della lussuosa Explora Journeys II (gruppo MSC), sempre nel porto del capoluogo, e la tappa unica della Costa Fascinosa che, nel mese di ottobre, approderà, invece, a Porto Torres. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa ed MSC sarà, inoltre, possibile partire da Cagliari ed Olbia per una crociera nel Mediterraneo. Un mercato, quello dedicato all'Isola, che ha consentito ad oltre 18 mila sardi, e non solo, di imbarcarsi dai due scali per una vacanza. "Come già più volte annunciato, per questa stagione crocieristica ci siamo dati un obiettivo preciso: superare i già eccellenti numeri finora raggiunti dal mercato nei porti di competenza - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Ci sono tutte le premesse, sia per numeri di scali programmati che per coefficiente di riempimento delle navi, per sfondare il tetto dei 700 mila crocieristi e balzare avanti nella top ten della classifica nazionale. Nelle prossime settimane contiamo, comunque, di ricevere altre prenotazioni, così come proseguiremo l'attività di stimolazione del mercato, in particolare per i porti a traffico più ridotto, con primo appuntamento strategico al Seatrade Cruise Global, previsto ad aprile a Miami, durante il quale incontreremo i principali gruppi armatoriali per consolidare e sviluppare ulteriormente il settore".



Crociere in Sardegna, attese 290 navi nel 2025. Obiettivo: superare la soglia dei 700mila passeggeri

Circa 290 navi attese e un obiettivo ambizioso: superare la soglia dei 700mila crocieristi . Questo è il piano per il 2025 dei porti della Sardegna, come annunciato dalla pagina istituzionale dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare di Sardegna , che prevede un aumento del traffico sia per il numero di approdi prenotati che per i crocieristi attesi. Nel 2024, i porti sardi hanno accolto circa 684mila crocieristi in transito, con una distribuzione significativa: oltre 540mila al porto di Cagliari, circa 95mila a Olbia, oltre 37mila a Golfo Aranci, circa 5.700 a Porto Torres, 165 ad Arbatax e circa 5mila a Oristano. Il è iniziato con ottime premesse, grazie alla programmazione invernale già avviata della compagnia Msc al porto di Cagliari. Le previsioni attuali indicano 180 approdi su Cagliari, 94 su Olbia, 4 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 5 su Arbatax. Questi dati sono in fase di consolidamento, e si attende l'aggiunta di ulteriori prenotazioni, comprese quelle per Oristano e possibili nuovi scali per gli altri porti del sistema. Tutte le principali compagnie crocieristiche sono confermate rispetto al 2024, offrendo un'ampia gamma di opzioni, dal mass market al segmento extralusso. Tra le novità del 2025 spicca l'arrivo della Disney Fantasy a Cagliari, previsto per giugno, a distanza di otto anni dall'ultimo scalo in Sardegna. Cagliari ospiterà anche la lussuosa Explora Journeys II (gruppo Msc), mentre Porto Torres accoglierà, in ottobre, la Costa Fascinosa, alla sua prima tappa unica nel porto turritano. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa ed Msc sarà possibile partire da Cagliari e Olbia per crociere nel Mediterraneo, una possibilità sfruttata nel 2024 da oltre 18 mila persone, tra sardi e turisti. "Per questa stagione crocieristica ci siamo posti un obiettivo chiaro: superare i già ottimi numeri finora raggiunti", spiega Massimo Deiana , presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna. "Con il numero di scali programmati e l'alto coefficiente di riempimento delle navi, ci sono tutte le premesse per sfondare il tetto dei 700mila crocieristi e avanzare nella top ten nazionale. Nelle prossime settimane ci aspettiamo altre prenotazioni, e continueremo a lavorare per stimolare il mercato, in particolare per i porti con traffico ridotto".

I porti dell'AdSP del Mare di Sardegna si preparano ad una stagione crocieristica record

Circa 290 navi e un solo obiettivo: superare quota 700 mila crocieristi. Sono le previsioni record, per il 2025, nei porti di sistema della Sardegna. Una stagione che, dai calendari pubblicati oggi sulla pagina istituzionale dell'AdSP, vede un'ulteriore crescita del settore, rispetto ad un 2024 che ha già superato il picco massimo di traffico, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi nei porti di competenza. L'anno appena chiuso ha, infatti, totalizzato circa 684 mila crocieristi in transito, così distribuiti: oltre 540 mila al porto di Cagliari, circa 95 mila in quello di Olbia, oltre 37 mila a Golfo Aranci, circa 5700 a Porto Torres, 165 su Arbatax e circa 5 mila ad Oristano. Quello appena inaugurato - che viaggia già a pieno ritmo con la programmazione invernale di MSC nel porto del capoluogo sardo - prevede, appunto, 180 approdi su Cagliari, 94 su quello di Olbia, 4 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 5 su Arbatax. Dati in fase di consolidamento, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, le prenotazioni per Oristano e ulteriori integrazioni sul calendario per gli altri porti di sistema. Confermate, rispetto al 2024, tutte le principali compagnie crocieristiche, per un ventaglio di offerta che varia dal mass market al segmento extralusso. Tra le principali novità dell'anno, l'approdo singolo, previsto per il mese di giugno a Cagliari, della Disney Fantasy, che torna in Sardegna a distanza di 8 anni; gli scali inediti della lussuosa Explora Journeys II (gruppo MSC), sempre nel porto del capoluogo, e la tappa unica della Costa Fascinosa che, nel mese di ottobre, approderà, invece, a Porto Torres. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa ed MSC sarà, inoltre, possibile partire da Cagliari ed Olbia per una crociera nel Mediterraneo. Un mercato, quello dedicato all'Isola, che ha consentito ad oltre 18 mila sardi, e non solo, di imbarcarsi dai due scali per una vacanza. " Come già più volte annunciato, per questa stagione crocieristica ci siamo dati un obiettivo preciso: superare i già eccellenti numeri finora raggiunti dal mercato nei porti di competenza - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Ci sono tutte le premesse, sia per numeri di scali programmati che per coefficiente di riempimento delle navi, per sfondare il tetto dei 700 mila crocieristi e balzare avanti nella top ten della classifica nazionale. Nelle prossime settimane contiamo, comunque, di ricevere altre prenotazioni, così come proseguiremo l'attività di stimolazione del mercato, in particolare per i porti a traffico più ridotto, con primo appuntamento strategico al Seatrade Cruise Global, previsto ad aprile a Miami, durante il quale incontreremo i principali gruppi armatoriali per consolidare e sviluppare ulteriormente il settore".

La Sardegna punta a una stagione crocieristica da record: obiettivo 700.000 turisti

Circa 290 navi e previsioni in crescita rispetto al 2024: l'Isola in ascesa nella top ten nazionale

Circa 290 navi e un solo obiettivo: superare quota 700 mila crocieristi. Sono le previsioni record, per il 2025, nei porti di sistema della Sardegna. Una stagione che, dai calendari pubblicati oggi sulla pagina istituzionale dell'AdSP, vede un'ulteriore crescita del settore, rispetto a un 2024 che ha già superato il picco massimo di traffico, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi nei porti di competenza. L'anno appena chiuso ha totalizzato circa 684.000 crocieristi in transito, così distribuiti: oltre 540.000 al porto di Cagliari, circa 95.000 in quello di Olbia, oltre 37.000 a Golfo Aranci, circa 5.700 a Porto Torres, 165 su Arbatax e circa 5.000 a Oristano. Quello appena inaugurato – che viaggia già a pieno ritmo con la programmazione invernale di Msc nel porto del capoluogo sardo – prevede 180 approdi su Cagliari, 94 su quello di Olbia, 4 su Golfo Aranci, 3 su Porto Torres e 5 su Arbatax. Dati in fase di consolidamento, ai quali si aggiungeranno, nelle prossime settimane, le prenotazioni per Oristano e ulteriori integrazioni sul calendario per gli altri porti di sistema. Confermate, rispetto al 2024, tutte le principali compagnie crocieristiche, per un ventaglio di offerta che varia dal mass market al segmento extralusso. Tra le principali novità dell'anno, l'approdo singolo, previsto per il mese di giugno a Cagliari, della Disney Fantasy, che torna in Sardegna a distanza di 8 anni; gli scali inediti della lussuosa Explora Journeys II (gruppo Msc), sempre nel porto del capoluogo, e la tappa unica della Costa Fascinosa che, nel mese di ottobre, approderà, invece, a Porto Torres. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa e Msc sarà inoltre possibile partire da Cagliari e Olbia per una crociera nel Mediterraneo. Un mercato, quello dedicato all'Isola, che ha consentito a oltre 18.000 sardi, e non solo, di imbarcarsi dai due scali per una vacanza. «Come già più volte annunciato, per questa stagione crocieristica ci siamo dati un obiettivo preciso: superare i già eccellenti numeri finora raggiunti dal mercato nei porti di competenza», spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. «Ci sono tutte le premesse, sia per numeri di scali programmati che per coefficiente di riempimento delle navi, per sfondare il tetto dei 700.000 crocieristi e balzare avanti nella top ten della classifica nazionale». «Nelle prossime settimane contiamo, comunque, di ricevere altre prenotazioni», prosegue Deiana, «così come proseguiremo l'attività di stimolazione del mercato, in particolare per i porti a traffico più ridotto, con primo appuntamento strategico al Seatrade Cruise Global, previsto ad aprile a Miami, durante il quale incontreremo i principali gruppi armatoriali per consolidare e sviluppare ulteriormente il settore».

PORTO TORRES

Nel 2025 tre sole navi da crociera

Mulas: «Delusi, passato il sogno»

Il sindaco annuncia piena sintonia con Alghero e un fronte istituzionale



Eugenio Cassu
«Bisogna convincere gli armatori delle navi del valore del territorio di Porto Torres»

di **Gavino Masia**

Porto Torres Nel nuovo calendario della stagione crocieristica per il 2025 sono appena 3 le navi che attracheranno a Porto Torres. Si tratta del numero più basso di approdi che colloca lo scalo in ultima posizione, dietro anche a Golfo Aranci e Arbatax.

«Siamo molto delusi dal programma degli scali delle navi da crociera - lamenta il sindaco **Massimo Mulas** -. Il nord ovest viene penalizzato, anche se in rada ad Alghero sono previsti un buon numero di passaggi. Siamo delusi da una programmazione che tiene fuori uno dei pochi scali sicuri per un traffico complesso come quello delle crociere. Ormai accade da tempo: non si tiene conto delle caratteristiche e delle potenzialità degli scali, creando danno a un intero territorio. Credo che sia stato passato il sogno. Soprattutto per quanto concerne la sicurezza per le modalità con cui avvengono attracchi e sbarchi con scialuppe: roba da terzo mondo».



Il sindaco ricorda che con Alghero l'accordo è saldo. «Anche il collega Raimondo Cacciotto e l'assessore alla Programmazione Enrico Daga, hanno ribadito il ruolo cruciale di Porto Torres e del porto».

Massimo Mulas ha deciso di promuovere una serie di incontri istituzionali per manifestare tutto il disappunto: «Pro-

Massimo Piras
«Il porto appartiene a tutto il territorio e non solo alla città»

muoverò un'azione congiunta con i Comuni del nord ovest e il Tips che, al nostro pari, continuano a essere presi in giro ed essere penalizzati».

L'ex sindaco **Eugenio Cosu**, profondo conoscitore delle attività portuali, ritiene che bisogna convincere gli armatori delle navi da crociera che Porto Torres è una ottima de-



stinazione: «Inviando dépliant con tutte le informazioni sul porto, sulla città e i suoi monumenti, l'area archeologica, le spiagge, l'isola dell'Asinara». Poi pone degli interrogativi: «Ma c'è qualcuno che abbia proposto agli armatori delle navi da crociera di venire a Porto Torres? Chi ha contattato la Msc Crociere o la Costa Crocie-

re o la Royal Caribbean, giusto per citarne qualcuna? Ma di quanti metri è la profondità dei fondali del porto civico? Non sarebbe il caso di intervenire? Poter ormeggiare nel porto civico, certamente non quelle navi da crociera più grandi, ma quelle di medie dimensioni, permetterebbe ai turisti di raggiungere a piedi il centro città, la basilica di San Gavino, la spiaggia e la chiesetta di Balai, l'area archeologica. Non è poco! E allora, immediatamente, si interviene per quanto riguarda i fondali, si contattano le compagnie armatoriali, si danno tutte le informazioni che possano stimolare l'interesse degli armatori e dei turisti. Ma subito però».

Per **Massimo Piras**, ex presidente commissione Portualità, le infrastrutture trasportistiche del nord ovest appartengono a tutto il territorio e non alle singole città che le ospitano. «Per superare le difficoltà strutturali e per implementare i traffici è necessario un intervento politico bipartisan su tutti i livelli istituzionali. Le governance frammentate non aiutano la programmazione turistica, soprattutto quella crocieristica. Il rischio è quello di creare contrasti tra le città di sede portuale, che invece devono marciare compatte. Omogeneizzare i costi e garantire una ricaduta economica alle maestranze portuali e turistico/commerciali è l'obiettivo da perseguire. Il sindaco di Porto Torres e il porto necessitano di tutto il supporto politico possibile, in maniera trasversale».

Solo tre scali a Porto Torres: «Siamo molto delusi»

«Siamo molto delusi dal programma degli scali delle navi da crociera. Il nord ovest viene penalizzato, e anche se in rada ad Alghero sono previsti un buon numero di passaggi, siamo delusi da una programmazione che ha lavorato per tenere fuori uno dei pochi scali sicuri per un traffico complesso come quello delle crociere». Il sindaco di Porto Torres, Massimo Mulas, esprime tutta la sua amarezza sui dati, seppure provvisori, forniti dalla Port Authority che, per la stagione 2025, prevedono su PortoTorres solo 3 approdi. Per questo si dichiara pronto a promuovere un'azione congiunta con i Comuni del Nord Ovest e il Tips, «che continuano ad essere penalizzati», aggiunge. «Da tempo non si tiene conto delle potenzialità degli scali, creando un danno a un intero territorio». Mulas aveva avviato una serie di interlocuzioni con i sindaci di Alghero e Sassari per rafforzare la posizione strategica dello scalo turritano. «Anche il primo cittadino catalano Cacciotto e l'assessore alla Programmazione Daga, hanno preso atto del numero delle navi previste nel loro porto ma hanno ribadito il ruolo cruciale di quello di Porto Torres», aggiunge il sindaco -. «Attirandosi molte critiche da parte di chi non ama il lavoro di squadra, hanno dichiarato che il porto più sicuro e per una migliore distribuzione territoriale è quello turritano e, soprattutto, perché si possa ambire ad incrementare gli approdi futuri». Sono 32 le navi da crociera previste per Alghero, 94 per Olbia. Mulas ha già programmato gli incontri istituzionali per manifestare la sua contrarietà: «Perché non si ottiene un riscontro alle sempre belle parole spese per Porto Torres, puntualmente disattese».

Mariangela Pala



In ballo anche la nomina all'Autorità che gestisce gli scali marittimi dell'Isola: "Condivideremo la scelta con i territori"

Arriva il viceministro: «Puntiamo su Cagliari, sarà il porto del futuro»

Edoardo Rixi incontra oggi Todde e fa il punto sugli investimenti sardi

Missione porti. Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture, arriva oggi in Sardegna con un tema (quasi) unico. In agenda il rilancio dello scalo marittimo di Cagliari e la nuova presidenza dell'Authority. **Cominciano dal disegno sul capoluogo. Lei ha detto: per il porto di Cagliari sono stati anni di declino. Quali?** «Cagliari ha vissuto una fase difficile, col crollo del settore container per il disimpegno del terminalista dal Porto canale nel 2019. Il traffico è sceso del 98%, tanto che è stata revocata la concessione. Dal 2023 ci sono segnali concreti di ripresa. Il traffico container su navi feeder è quasi raddoppiato e anche quello passeggeri ha continuato a crescere, raggiungendo un nuovo record. Dopo un periodo in cui il porto sembrava in panchina, oggi è tornato protagonista e sta dimostrando di poter fare la sua parte». **Massimo Deiana, presidente uscente dell'Autorità portuale (Adsp), è in carica da otto anni. Per lo scalo di Cagliari ha fatto bene o male?** «C'è stata una ripresa tangibile dei traffici, con risultati concreti. Il traffico crocieristico ha raggiunto numeri record, con oltre 540mila passeggeri nel 2024. Questi successi sono il frutto di una programmazione lungimirante, che prevede investimenti per 800 milioni di euro per il rilancio e la valorizzazione dell'intero sistema portuale sardo».

Voi in più cosa volete fare? «La Sardegna ha le carte in regola per deve diventare un hub di riferimento, in grado di cogliere le opportunità che propongono i nuovi mercati. A Cagliari abbiamo assegnato 240 milioni di euro tra fondi Pnrr e fondi del Mit, che si sommano a quelli già investiti dall'Autorità portuale. Nella stessa direzione si colloca la riforma portuale che stiamo preparando: prevede di istituire una struttura a controllo pubblico capace di coordinare al meglio gli investimenti, valorizzando le specificità degli scali marittimi». **Sul commerciale, Cagliari va forte solo con le crociere. Il traffico nazionale è invece residuale: 263.244 passeggeri contro i 3.692.857 di Olbia.** «Ogni porto ha la sua vocazione, e per questo serve una visione d'insieme. Sui porti sardi gravita il 40% del traffico commerciale totale da e per l'Isola, con oltre 5 milioni di passeggeri nel 2023. L'obiettivo è di raggiungere i 6 milioni del 2019. Il settore è in graduale ripresa e che fa ben sperare per il futuro». **Golfo Aranci ha staccato 552.016 biglietti, Porto Torres è arrivato a 1.029.312. Rispetto ai grandi numeri del Nord, Cagliari che ruolo può avere?** «Un ruolo fondamentale e complementare rispetto agli altri porti sardi. Si distingue per la movimentazione delle merci, con ben 30 milioni di tonnellate nel 2024, oltre a essere leader nel settore crocieristico. Non dimentichiamo poi la sua importanza strategica per il transhipment nel Mediterraneo occidentale e per il traffico ro-ro». **Nomina all'Authority: sia a Cagliari che in Regione governa il Campo largo. Darete a loro la presidenza?** «Ho scelto un percorso di condivisione delle nomine dei presidenti con tutti i territori. Le visite nelle quattordici Autorità portuali interessate sono finalizzate proprio a una valutazione accurata della situazione di ciascuno, in modo da arrivare a decisioni ponderate». **Alla governatrice Todde cosa dirà?** «Il dialogo coi governatori interessati è fondamentale per soluzioni che rispecchiano le esigenze locali, ma anche l'interesse nazionale. Siamo a buon punto sui tempi che ci siamo dati, ma ciò che ci interessa di più è l'unità di intenti: i porti sono un patrimonio strategico per l'Italia e vanno trattati come tale, al di là dei singoli interessi politici del momento. Dobbiamo essere in grado di agire con rapidità, ma anche con visione strategica». **Porto canale: un futuro c'è?** «Il futuro è promettente. L'accordo Grendi-Maersk lo pone come

The collage contains three distinct visual elements:

- Top Left:** A snippet from a newspaper article titled "Arriva il viceministro: «Puntiamo su Cagliari, sarà il porto del futuro»". It features a photograph of Edoardo Rixi and text mentioning his meeting with Todde to discuss investments in Sardinia.
- Bottom Left:** An advertisement for the "NUOVA LANCIA YPSILON". It shows a green car and lists two models: "LA DUCY LA BERDA" priced at €22.500 and "LA DUCY LA BERDA" priced at €24.900. The ad also mentions "3 ANNI DI GARANZIA" and the "ACENTRO" program.
- Right Side:** A vertical article titled "Traghetti, Carboni e La Maddalena, oltre ontologi Isole minori, l'ora della verità". It includes a photograph of a ferry and discusses maritime issues in the Sardinian archipelago.

un hub logistico strategico per il Nord Africa. Il Mit ha finanziato con 100 milioni la realizzazione del terminal ro-ro che ospiterà il traffico commerciale, ora gestito nel porto storico. Sempre il Mit ha investito 35 milioni per il distretto della cantieristica nautica, 14 milioni per le opere infrastrutturali del Terminal rinfuse e 10 per l'arteria di collegamento tra il Terminal ro-ro e la Statale 195. Così il Porto canale ha le carte in regola per essere un punto di riferimento per il Mediterraneo». **Ai sardi piace viaggiare in treno ma a Trenitalia la Sardegna non sembra piacere, a giudicare dagli investimenti fatti.** «Un anno fa, il ministro Salvini ha presentato un piano di investimenti da 10 miliardi di euro per le opere pubbliche in Sardegna. Fino al 2034 l'isola sarà anche al centro di investimenti ferroviari nazionali, con due miliardi, per renderla ancora più competitiva». Alessandra Carta

Nuova Continuità territoriale Regione a Bruxelles col governo

L'impegno del viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi in visita a Cagliari Al centro dell'incontro con la presidente Todde anche le ferrovie e le strade

Cagliari Prima un colloquio di mezz'ora con la presidente della Regione Alessandra Todde, poi dalla sede di viale Trento una corsa in auto verso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, accanto al quartier generale di Luna Rossa, dove ad attenderlo c'era Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema portuale. Ieri pomeriggio la visita a Cagliari del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi si è articolata in due tappe, entrambe importanti per fargli acquisire un quadro preciso della situazione nell'isola, a cominciare dal prossimo bando per la Continuità territoriale. Durante l'incontro con la governatrice, Rixi ha poi affrontato una discussione a tutto tondo finalizzata a individuare le reali esigenze della Sardegna, con particolare attenzione alla necessità di investire nel comparto ferroviario, nelle infrastrutture stradali e nel miglioramento dei collegamenti aeroportuali e portuali. Mentre nel dialogo con il presidente dell'Adsp, il rappresentante del governo ha potuto apprendere dettagliatamente quali investimenti sono in corso o in programma da parte dell'Autorità portuale. Continuità territoriale Nell'incontro con Todde si è parlato ovviamente del nuovo modello di continuità territoriale, per il quale sarà presto avviata la gara. «Ho riscontrato massima apertura e collaborazione da parte del governo - ha detto la presidente della Regione - a breve convocheremo un tavolo a Roma perché sarà fondamentale affrontare il confronto con la Commissione europea in maniera congiunta. Per la prima volta, la Sardegna non si presenterà da sola». Scali marittimi Per quanto riguarda i porti sardi, Rixi ha ricordato che lo Stato sta investendo tantissime risorse. «Tuttavia, quello che noi vogliamo dare - ha precisato - è una visione per far in modo che non si ripetano situazioni come quella che si era verificata anni fa al porto canale di Cagliari, con il totale abbandono dei piazzali». Ma la Sardegna non è soltanto il suo capoluogo. «Questa visione - aggiunto il viceministro - va estesa a tutti gli altri porti dell'isola, puntando sulla specializzazione dei vari approdi, così che tutti abbiano la propria dignità e il giusto utilizzo rispetto ai flussi turistici e al trasporto delle merci. Ultimamente - ha spiegato - il governo ha contrastato con un bonus il fenomeno dell'Ets, la nuova tassa europea che di fatto rendeva troppo oneroso il traffico tra l'isola e Continente». Ferrovie Sul fronte della mobilità interna, Rixi si è trovato d'accordo con la presidente Todde sulla necessità di rilanciare il sistema ferroviario. Anche sulle rotaie faremo investimenti importanti - ha detto - anche se è difficile ottenere una rete efficiente avendo a che fare con due distinte società. Bisognerà dunque trovare una visione unitaria». Tra i progetti imminenti c'è la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Olbia e lo sblocco della Nuoro-Abbasanta. «Per me - ha detto Alessandra Todde - quest'ultimo è un obiettivo prioritario, non solo come anche perché Nuoro è l'unico capoluogo di provincia in Italia a non avere ancora un collegamento ferroviario ed è arrivato il momento di colmare questo divario». Strade Sempre con la presidente della Regione, il viceministro ha affrontato il tema delle strade commissariate, in collaborazione con Anas. «In trenta minuti ci è però stato impossibile entrare nei particolari - ha chiarito Rixi - ma la presidente ha dato merito al ministero di aver accelerato su molte incompiute».



Trasporti. La giunta chiede aiuto, ok del viceministro

Todde strappa un sì a Rixi: «Fronte unico a Bruxelles sulla continuità territoriale»

Alessandra Todde ha chiesto aiuto a Roma per trattare con Bruxelles le nuove regole sulla Continuità territoriale ed Edoardo Rixi, a nome del Governo, ha raccolto invito e sfida. Obiettivo: fare fronte unico «per garantire collegamenti efficienti con il resto del Paese», ha detto la presidente. Con una sottolineatura: «Ho riscontrato massima apertura e collaborazione, su questo punto c'è piena intesa». La visita Sono le cinque del pomeriggio quando Rixi, viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, raggiunge Todde in presidenza, nel palazzo di viale Trento a Cagliari. È stato il viceministro a chiedere l'incontro perché a luglio scade il mandato di Massimo Deiana all'Autorità portuale, quota dem negli assetti politici, in carica da otto anni e non più rieleggibile. Rixi ha quindi deciso di condividere la scelta del successore «con le istituzioni», a cominciare dalla Regione, «perché i porti sono di tutti e serve piena unità di intenti». Nomi di papabili, però, non ne circolano ancora. Punti chiave L'esponente del Governo ha parlato dal Molo Ichnusa, dove ha partecipato alla conferenza stampa convocata da Deiana. Lì è arrivato anche il sindaco di Cagliari, Massimo Zedda, «per portare i saluti personali e della città». Todde, invece, si è affidata a una nota stampa per dire che «nell'incontro a tutto tondo» con Rixi si è parlato anche di mobilità interna. «È fondamentale – ha sottolineato Todde – che Rfi operi in maniera più efficace rispetto al passato, con investimenti adeguati per collegare porti e aeroporti e sfruttare al meglio le infrastrutture della Sardegna». Nella lista dei lavori che stanno per partire, ci sono «la realizzazione della nuova stazione ferroviaria a Olbia e il rilancio delle tratte interne, con particolare attenzione allo sblocco della Nuoro-Abbasanta. Per me – ha detto Todde – quest'ultimo è un obiettivo prioritario, non solo come presidente della Regione, ma anche perché Nuoro è l'unico capoluogo di provincia in Italia a non avere ancora un collegamento ferroviario. È arrivato il momento di colmare il divario e garantire a tutti i sardi un sistema di trasporti moderno ed efficiente». Il viceministro Rixi, dal canto suo, ha lasciato a Todde il compito di raccontare a penne e taccuini l'esito di quell'ora di confronto a Palazzo, limitandosi a dire che «abbiamo parlato di tante cose». L'esponente del Governo ha ribadito «la centralità che avrà il porto di Cagliari nello scacchiere del Mediterraneo», definito l'approdo «del futuro». Ma – ha aggiunto Rixi – l'attenzione sarà massima anche per tutti gli altri scali della Sardegna, ciascuno con proprie peculiarità, il che vuol dire un ruolo preciso nel sistema regionale». Il bilancio Deiana ha completato il quadro della portualità sarda facendo sintesi sul mandato in scadenza. «Sono in corso investimenti per oltre 780 milioni – ha detto il presidente uscente -. Quello più importante è il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, aggiudicato per 290 milioni all'interno di un quadro economico complessivo di 338». (al. car.)





Porti sardi, oltre 780 milioni di investimenti in infrastrutture: ecco tutti i cantieri e i progetti nell'Isola

Oltre 780 milioni di euro in investimenti per le principali opere infrastrutturali nei porti dell'Adsp ed una visione di insieme che punta a rendere il sistema della Sardegna baricentrico per le strategie dell'Italia nel Mediterraneo. Sono i punti chiave dell'incontro di oggi pomeriggio, a Cagliari, con il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi Ad accogliere il numero due del dicastero, nella sala executive della struttura polivalente del Molo Ichnusa, il presidente dell'Adsp, Massimo Deiana, il segretario generale, Natale Ditel e l'intero cluster portuale rappresentato dall'organismo di partenariato della risorsa mare e dal Comitato di gestione. Un breve incontro durante il quale, appunto, sono stati illustrati i principali cantieri aperti, ma anche quelli in fase di progettazione definitiva, che stanno interessando e che interesseranno a breve gli scali sardi di competenza dell'Ente. A partire dall'opera più imponente: il Terminal Ro-Ro. Infrastruttura da oltre 330 milioni di euro (99 dei quali finanziati con il Pnrr), attualmente in fase avanzata di esecuzione, che, insieme al Terminal rinfuse, per il quale è in corso un'attività di riordino degli spazi retrobanchinali (19 milioni di euro), alla Viabilità di collegamento interna (10 milioni di euro, interamente finanziati con fondi Pnrr) e al recentemente completato Polo della cantieristica, configurano il porto Canale di Cagliari come hub strategico del Mediterraneo per cantieristica nautica, traffici commerciali e merci, lasciando al porto storico la vocazione crocieristica e diportistica. Sempre nel Sud dell'Isola, si rivelano strategici interventi come: la realizzazione del Centro servizi polifunzionale di Oristano - Santa Giusta (per un investimento di 7 milioni e 600 mila euro), che consentirà la creazione nello scalo di spazi per uffici dell'Ente, un punto di ispezione frontaliero ed un piccolo terminal per le crociere; i dragaggi nella banchina di Portovesme (prima ad essere infrastrutturata per il cold ironing); l'edificio polifunzionale dello scalo di Arbatax, che ospiterà uffici del cluster portuale ed un piccolo terminal passeggeri. Al Nord, investimenti altrettanto consistenti stanno interessando lo scalo di Porto Torres. Tra i principali, l'Antemurale di Ponente, il cui valore si attesta a 45 milioni di euro; il secondo lotto della Darsena Servizi (altri 25 milioni di euro) che, una volta completato, sarà destinato all'ormeggio di imbarcazioni per l'attività peschereccia e ai servizi tecnico nautici, mentre il lato esterno verrà adibito a banchina commerciale e crocieristica di 300 metri di lunghezza; il Centro servizi per il porto, in fase di completamento, che accoglierà gli uffici dell'AdSP, dei servizi portuali e una parte per il mercato ittico; lo Scalo di allaggio e varo, con travel lift da 700 tonnellate, in fase di ultimazione, che soddisferà le esigenze del comparto della cantieristica nautica. In fase di progettazione, in fine, il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali, il cui costo si aggira intorno ai 3 milioni e 900 mila euro, che ospiterà un piccolo terminal passeggeri e, non ultima, la piastra logistica del nord ovest della Sardegna. Opera che, con la realizzazione di una vasca di colmata nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto ed il pontile dei Prodotti secchi Eni, prevede la creazione di una Piastra logistica del nord ovest. Non ultimo, come ha evidenziato il presidente dell'Adsp, Massimo Deiana, durante l'incontro odierno, uno dei progetti più sofferti: il dragaggio del porto di Olbia. Opera, attualmente in fase di Valutazione Ambientale, il cui costo si aggira intorno ai 90 milioni di euro e che, oltre all'approfondimento dei fondali ai livelli previsti dal vigente piano regolatore portuale, prevede la creazione di una vasca di colmata nel tratto di mare prospiciente il molo ex Palmera e l'allungamento del molo 9 che consentirà la realizzazione di un'unica banchina, dotata di scassa, da 320 metri di lunghezza. Opere, ma anche una visione futura che tenga conto delle dinamiche di traffici in crescita - soprattutto quelli del cabotaggio -, delle politiche green (tra le opere in corso, l'elettrificazione delle banchine avviata nel mese di dicembre), delle linee guida dell'attuale Governo e, aspetto non secondario, del mantenimento dei livelli occupazionali nelle banchine del Sistema della Sardegna. Rientra, appunto, tra gli obiettivi sottoposti all'attenzione del viceministro, la prosecuzione di quella che è stata definita "la madre di tutte le battaglie", ossia il rilancio del comparto contenitori del

Porto Canale le cui banchine, benché attualmente occupate per circa un terzo dei 1600 metri di lunghezza, da alcuni anni generano traffici crescenti che, oggi, si avvicinano ai livelli di Teus movimentati nel 2017 e graduali riallocazioni del personale iscritto all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment nel porto di Cagliari (K.A.L.POR.T. Srl). Strategia che rientra in quella visione di long range , già delineata nel Piano operativo triennale 2024-2026, che vede l'Isola giocare un ruolo decisivo sulle direttrici di traffico da e per il Nord Africa, con graduali e concreti risultati in termini di sviluppo futuro. "La visita odierna del viceministro Rixi, che ringraziamo ancora una volta per la sempre attenta sensibilità nei confronti dei nostri porti, si rivela un'occasione proficua per fare un primo bilancio di attività su quello che abbiamo definito l'hardware di sistema - spiega Deiana -. Cantieri e progetti che dimostrano un'indiscutibile vitalità di un Ente che, in quasi otto anni, ha triplicato il proprio bilancio finanziario e la portata degli investimenti che, allo stato attuale, considerano anche le opere minori, supera gli 800 milioni di euro. Ma anche criticità, come i tempi eccessivamente lunghi degli iter autorizzativi delle opere, uno tra tutti il dragaggio del porto di Olbia, che si rivelano un freno per una realtà in corsa e pronta a fronteggiare a testa alta le imminenti sfide del mercato e la necessità, sottoposta al Viceministro, di ulteriori finanziamenti, stimati in circa 180 milioni di euro, per una prosecuzione serena dei lavori in corso".

Todde vede il viceministro Rixi: "Collaborazione fra Regione e governo sulle esigenze della Sardegna"

Sul tavolo continuità territoriale, ferrovie, presidenza dell'Authority

Genova - "Abbiamo affrontato la situazione dei trasporti in Sardegna , con particolare attenzione alla necessità di investire nel comparto ferroviario, nelle infrastrutture stradali e nel miglioramento dei collegamenti aeroportuali e portuali. è stata una discussione a tutto tondo per individuare le reali esigenze della nostra regione". Sono le dichiarazioni della presidente della Regione Sardegna, Alessandra Todde a margine dell'incontro che ha avuto con il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi. "Ho riscontrato massima apertura e collaborazione da parte del governo - ha proseguito Todde - a breve convocheremo un tavolo a Roma dedicato al nuovo modello di continuità territoriale . Sarà fondamentale affrontare il confronto con la Commissione europea in maniera congiunta. Per la prima volta, la Sardegna non si presenterà da sola ma in un contesto nazionale condiviso. Su questo punto c'è piena intesa e ci muoveremo insieme". Nell'incontro è stato anche affrontato il tema della continuità territoriale, "per il quale la gara verrà avviata a brevissimo", sottolinea Todde. "Questo passaggio sarà determinante per garantire collegamenti efficienti e sostenibili con il resto del Paese". Sul fronte della mobilità interna, nell'incontro nella sede di viale Trento la presidente ha trattato il tema delle strade commissariate, in collaborazione con Anas, e sulla necessità di rilanciare il sistema ferroviario . "è fondamentale che Rfi operi in maniera più efficace rispetto al passato, con investimenti adeguati per collegare porti e aeroporti e sfruttare al meglio le infrastrutture della Sardegna", ha sottolineato Todde. Tra i progetti imminenti c'è la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Olbia e il rilancio delle tratte interne, con particolare attenzione allo sblocco della Nuoro-Abbasanta. "Per me quest'ultimo è un obiettivo prioritario, non solo come presidente della Regione, ma anche perché Nuoro è l'unico capoluogo di provincia in Italia a non avere ancora un collegamento ferroviario. è arrivato il momento di colmare questo divario e garantire a tutti i sardi un sistema di trasporti moderno ed efficiente", ha concluso la presidente della Regione. Rixi: "Tanti investimenti su porti e ferrovie in Sardegna" "Lo Stato sta investendo moltissime risorse sui porti sardi, noi vogliamo dare una visione per fare in modo che non succedano più situazioni come quelle che si sono verificate ad esempio a Cagliari col porto canale anni fa con l'allontanamento di un player e l'abbandono dei piazzali: si sta costruendo in questo periodo, grazie anche all'impegno dell'Autorità di sistema portuale, una visione per garantire la attività sul territorio che in qualche modo contamineranno anche le aree circostanti. Questa è un'area centrale rispetto al Mediterraneo: portare qua anche le fasi della trasformazione del prodotto e dell'assemblaggio e della realizzazione su sedimento portuale vuol dire fidelizzare le prospettive ai traffici e aumentare l'occupazione". Lo ha detto il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi al termine di un lungo colloquio con la presidente della Regione Alessandra Todde, poco prima di partecipare a un incontro sul futuro del porto di Cagliari al Molo Ichnusa. "Però vorrei ricordare che siamo a Cagliari oggi ma la Sardegna non è solo Cagliari e quindi ci deve essere una visione su tutti porti sardi. Ultimamente l'intervento che abbiamo fatto per contrastare il fenomeno dell'Ets, questa nuova tassa europea che di fatto rendeva eccessivamente oneroso il traffico verso la Sardegna. Su questo è intervenuto il governo: in un paese come l'Italia, che ha più di 8mila chilometri di costa e vive al centro del Mediterraneo e ha molte isole, crea grossi problemi". Il colloquio con Todde? "Abbiamo affrontato tanti temi, tutti utili - ha detto - Abbiamo parlato dell'Authority , abbiamo parlato delle ferrovie, abbiamo parlato delle strade, abbiamo parlato degli aeroporti. Sulle ferrovie noi faremo investimenti importanti ma è difficile avere una rete efficiente con due società su due reti parziali ferroviarie, bisognerà trovare una visione unitaria". Sul tavolo anche la continuità territoriale: "Attendiamo alcune scelte da parte della Regione, è evidente che vedremo un po' cosa succede. Non è che abbiamo esaurito tutti i temi in mezz'ora, però ci siamo riservati di incontrarci prossimamente per approfondire alcuni aspetti. Devo dire che sul tema strade , ad esempio, ci ha dato merito che abbiamo accelerato rispetto al passato anche su molte

incompiute, ci siamo attivati sui bacini idrici, altro elemento fondamentale per la Sardegna". Successione di Massimo Deiana alla guida dei porti sardi? "Qui la Autorità scade fra qualche mese: abbiamo ancora tempo per parlare di nomi".



L'AdSP del Mare di Sardegna accoglie il Viceministro Edoardo Rixi per la sua prima visita ufficiale

Illustrate le opere in corso, le progettualità, ma anche la visione futura nel nuovo mercato del Mediterraneo Oltre 780 milioni di euro in investimenti per le principali opere infrastrutturali nei porti dell'AdSP ed una visione di insieme che punta a rendere il Sistema della Sardegna baricentrico per le strategie dell'Italia nel Mediterraneo. Sono i punti chiave dell'incontro di oggi pomeriggio, a Cagliari, con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Ad accogliere il numero due del dicastero, nella sala executive della struttura polivalente del Molo Ichnusa, il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, il Segretario Generale, Natale Ditel e l'intero cluster portuale rappresentato dall'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e dal Comitato di Gestione. Un breve incontro durante il quale, appunto, sono stati illustrati i principali cantieri aperti, ma anche quelli in fase di progettazione definitiva, che stanno interessando e che interesseranno a breve gli scali sardi di competenza dell'Ente. A partire dall'opera più imponente: il Terminal Ro-Ro. Infrastruttura da oltre 330 milioni di euro (99 dei quali finanziati con il PNRR), attualmente in fase avanzata di esecuzione, che, insieme al Terminal rinfuse, per il quale è in corso un'attività di riordino degli spazi retrobanchinali (19 milioni di euro), alla Viabilità di collegamento interna (10 milioni di euro, interamente finanziati con fondi PNRR) e al recentemente completato Polo della cantieristica, configurano il porto Canale di Cagliari come hub strategico del Mediterraneo per cantieristica nautica, traffici commerciali e merci, lasciando al porto storico la vocazione crocieristica e diportistica. Sempre nel Sud dell'Isola, si rivelano strategici interventi come: la realizzazione del Centro servizi polifunzionale di Oristano - Santa Giusta (per un investimento di 7 milioni e 600 mila euro), che consentirà la creazione nello scalo di spazi per uffici dell'Ente, un punto di ispezione frontaliero ed un piccolo terminal per le crociere; i dragaggi nella banchina di Portovesme (prima ad essere infrastrutturata per il cold ironing); l'edificio polifunzionale dello scalo di Arbatax, che ospiterà uffici del cluster portuale ed un piccolo terminal passeggeri. Al Nord, investimenti altrettanto consistenti stanno interessando lo scalo di Porto Torres. Tra i principali, l'Antemurale di Ponente, il cui valore si attesta a 45 milioni di euro; il secondo lotto della Darsena Servizi (altri 25 milioni di euro) che, una volta completato, sarà destinato all'ormeggio di imbarcazioni per l'attività peschereccia e ai servizi tecnico nautici, mentre il lato esterno verrà adibito a banchina commerciale e crocieristica di 300 metri di lunghezza; il Centro servizi per il porto, in fase di completamento, che accoglierà gli uffici dell'AdSP, dei servizi portuali e una parte per il mercato ittico; lo Scalo di allaggio e varo, con travel lift da 700 tonnellate, in fase di ultimazione, che soddisferà le esigenze del comparto della cantieristica nautica. In fase di progettazione, in fine, il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali, il cui costo si aggira intorno ai 3 milioni e 900 mila euro, che ospiterà un piccolo terminal passeggeri e, non ultima, la piastra logistica del nord ovest della Sardegna. Opera che, con la realizzazione di una vasca di colmata nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto ed il pontile dei Prodotti secchi Eni, prevede la creazione di una Piastra logistica del nord ovest. Non ultimo, come ha evidenziato il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, durante l'incontro odierno, uno dei progetti più sofferti: il dragaggio del porto di Olbia. Opera, attualmente in fase di Valutazione Ambientale, il cui costo si aggira intorno ai 90 milioni di euro e che, oltre all'approfondimento dei fondali ai livelli previsti dal vigente piano regolatore portuale, prevede la creazione di una vasca di colmata nel tratto di mare prospiciente il molo ex Palmera e l'allungamento del molo 9 che consentirà la realizzazione di un'unica banchina, dotata di scassa, da 320 metri di lunghezza. Opere, ma anche una visione futura che tenga conto delle dinamiche di traffici in crescita - soprattutto quelli del cabotaggio -, delle politiche green (tra le opere in corso, l'elettificazione delle banchine avviata nel mese di dicembre), delle linee guida dell'attuale Governo e, aspetto non secondario, dele mantenimento dei livelli occupazionali nelle banchine del Sistema della Sardegna. Rientra, appunto, tra gli obiettivi sottoposti all'attenzione del Viceministro, la prosecuzione senza sosta di quella che è stata definita "la madre di tutte le battaglie", ossia il rilancio del comparto contenitori

del Porto Canale le cui banchine, benché attualmente occupate per circa un terzo dei 1600 metri di lunghezza, da alcuni anni generano traffici crescenti che, oggi, si avvicinano ai livelli di Teus movimentati nel 2017 e graduali riallocamenti del personale iscritto all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment nel porto di Cagliari (K.A.L.POR.T. Srl). Strategia che rientra in quella visione di long range, già delineata nel Piano Operativo Triennale 2024-2026, che vede l'Isola giocare un ruolo decisivo sulle direttrici di traffico da e per il Nord Africa, con graduali e concreti risultati in termini di sviluppo futuro. "La visita odierna del Viceministro Rixi, che ringraziamo ancora una volta per la sempre attenta sensibilità nei confronti dei nostri porti, si rivela un'occasione proficua per fare un primo bilancio di attività su quello che abbiamo definito l'hardware di sistema - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Cantieri e progetti che dimostrano un'indiscutibile vitalità di un Ente che, in quasi otto anni, ha triplicato il proprio bilancio finanziario e la portata degli investimenti che, allo stato attuale, considerano anche le opere minori, supera gli 800 milioni di euro. Ma anche criticità, come i tempi eccessivamente lunghi degli iter autorizzativi delle opere, uno tra tutti il dragaggio del porto di Olbia, che si rivelano un freno per una realtà in corsa e pronta a fronteggiare a testa alta le imminenti sfide del mercato e la necessità, sottoposta al Viceministro, di ulteriori finanziamenti, stimati in circa 180 milioni di euro, per una prosecuzione serena dei lavori in corso".

Crociere si parte il 29 marzo attesi quasi 100mila passeggeri

In programma 94 approdi. Nuovi lavori lungo i fondali

Olbia L'Isola Bianca torna a crescere nel traffico crocieristico. L'Autorità di sistema portuale ha comunicato i dati per la stagione 2025, in cui Olbia dovrebbe ospitare 94 approdi per un numero di passeggeri, al momento solo presunto, che dovrebbe superare la quota di 95mila raggiunta nel 2024. Olbia si conferma il secondo scalo del sistema portuale sardo, dopo Cagliari, con i quasi 100 approdi su un totale di 290 navi, su un dato complessivo di passeggeri nei porti sardi che punta a superare quota 700mila crocieristi. Sono le previsioni record nei porti di sistema della Sardegna, dove Olbia recita ancora una volta un ruolo importante, anche se sono lontani i tempi della concorrenza sullo stesso piano con Cagliari. Le date Il primo approdo è previsto per il 29 marzo, con la Aidadiva, nave gestita dalla compagnia tedesca Aida Cruises, che fa parte del gruppo Costa Crociere. Anche se il vero battesimo dell'acqua per i giganti del mare all'Isola Bianca sarà il 5 aprile, con l'arrivo lo stesso giorno, anche se una il primo pomeriggio e la seconda in tarda serata, di due crociere: la stessa Aidadiva e la Marella Explorer II, nave della compagnia inglese Marella Cruises, 900 cabine e più di 1800 passeggeri. La chiusura della stagione, invece, al momento è prevista per il 21 novembre 2025 con la Seven Seas Voyager, della compagnia Regent Seven Seas Cruises di proprietà della Norwegian Cruise Line. La crescita Una stagione che, come detto, vede un'ulteriore crescita del settore, rispetto ad un 2024 che ha già superato il picco massimo di traffico, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi attesi nei porti di competenza. L'anno appena chiuso ha, infatti, totalizzato circa 684mila crocieristi in transito, così distribuiti: oltre 540mila al porto di Cagliari, circa 95mila in quello di Olbia, oltre 37mila a Golfo Aranci. Quest'anno sono quindi previsti 180 approdi su Cagliari, 94 su Olbia, 4 su Golfo Aranci. Come per le stagioni precedenti, con i gruppi Costa ed Msc sarà, inoltre, possibile partire da Cagliari ed Olbia per una crociera nel Mediterraneo. Un mercato, quello dedicato all'Isola, che ha consentito nel 2024 ad oltre 18mila sardi, e non solo, di imbarcarsi dai due scali per una vacanza. I fondali Lo scorso settembre era arrivato l'accordo tra l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e Costa Crociere per garantire l'arrivo dei giganti del mare anche nel 2025 al porto Isola Bianca. L'AdSp ha garantito a Costa Crociere ulteriori interventi contingenti sui fondali dello scalo di Olbia con dragaggi necessari a evitare le "secche" che hanno portato la Costa Crociere la scorsa stagione a dover alcune volte sostituire Olbia con Golfo Aranci, Oristano e Porto Torres, a causa del basso livello dei fondali. Interventi che costituivano una condizione necessaria perché Costa Crociere confermasse le stagioni 2025-2026, per le quali il gruppo armatoriale ha già calendarizzato la propria presenza. Lo scorso maggio il cambio di destinazione della nave Costa Pacifica, che aveva virato verso Oristano cancellando l'attracco all'Isola Bianca, aveva sollevato nuovi timori sui fondali dello scalo olbiese. E questo a causa della lentezza dell'iter burocratico che deve condurre al dragaggio per arrivare a meno 11 metri di profondità nella canaletta di accesso che collega l'imboccatura del golfo con l'Isola Bianca e Cocciani, e di meno 10 metri nelle altre aree. La delicatezza dell'operazione è determinata dai volumi di dragaggio previsti, con 700mila metri cubi di materiale di risulta. I lavori sono fermi alla fase autorizzativa per la Valutazione di impatto ambientale davanti al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica.



La città dimenticata dalle crociere si allarga il fronte degli scontenti

Pierluigi Molino (FI): «Il sindaco si faccia valere con l'Autorità portuale»

Porto Torres Si allarga il fronte degli scontenti che vedono lo scalo turritano tagliato fuori dall'approdo delle compagnie crocieristiche. Con soli tre approdi, infatti, il porto di Porto Torres è all'ultimo posto nella graduatoria degli arrivi delle navi crociera rispetto agli altri scali sardi. «Per la sinistra sarda, nelle sue componenti portuale e amministrativa - rappresentate rispettivamente da Massimo Deiana, presidente dell'Adsp sarda ed ex assessore regionale della giunta Pigliaru e Massimo Mulas, sindaco di Porto Torres - il ruolo turistico della nostra città è ridotto a una quota irrisoria, con appena tre approdi crocieristici su 286 totali nell'intera Sardegna, attacca Pierluigi Molino, coordinatore cittadino di Forza Italia. «Eppure, Porto Torres vanta un patrimonio storico, culturale e ambientale di primissimo livello: ospita l'area archeologica più vasta dell'isola, un Parco nazionale e un'Area marina protetta, oltre a unicità territoriali come il millenario ziggurat di Monte d'Accoddi, situato a meno di cinque chilometri dalle banchine del nostro porto». Sul piano infrastrutturale, aggiunge Molino, il porto turistico ha tutti i numeri per accogliere navi passeggeri: «Ha un pescaggio superiore ai 7 metri, mentre quello commerciale, dispone di fondali oltre i 10 metri. Il declassamento del nostro approdo non è quindi imputabile a limiti strutturali, bensì a precise scelte politiche che l'attuale amministrazione comunale non sembra in grado di contrastare, sia per limiti propri sia per vincoli di partito. D'altra parte - aggiunge il coordinatore - comprendiamo l'imbarazzo del sindaco nel ricevere ospiti in una città che ha perso ogni decoro urbano: strade ridotte a discariche, marciapiedi invasi dalle erbacce. Un degrado che peggiora di giorno in giorno, ed è sotto gli occhi di tutti. Chiediamo al sindaco di farsi valere presso l'Autorità portuale, piuttosto che subire passivamente il declino. L'amministrazione deve impegnarsi per valorizzare il nostro scalo e la nostra città, rendendoli finalmente all'altezza della loro storia e delle loro potenzialità». (g.m.)



Porti Investimenti per 780 milioni cantieri strategici da Cagliari a Olbia

L'Autorità di sistema punta a fare dell'isola un hub centrale nel Mediterraneo

Cagliari Il nuovo Terminal traghetti in costruzione nel porto canale di Cagliari, che una volta completato accoglierà tutto il traffico commerciale lasciando liberi i moli storici della città per l'attracco di megayacht e altre imbarcazioni turistiche. Ma anche il completamento del Centro servizi dello scalo marittimo di Porto Torres che, tra le altre strutture, ospiterà un mercato ittico. E ancora i lavori previsti nel porto di Olbia, dove ci sarà l'approfondimento dei fondali e l'allungamento del Molo 9 per creare una banchina lunga ben 320 metri. Con oltre 780 milioni di euro destinati alle principali opere infrastrutturali, l'Autorità di sistema portuale della Sardegna ha come obiettivo dichiarato quello di rendere l'isola un punto di riferimento nelle rotte commerciali del Mediterraneo e di candidarla così a giocare un ruolo chiave nel traffico commerciale tra Europa e Nord Africa. Il sopralluogo Una strategia mirata che nei giorni scorsi il presidente dell'Adsp Massimo Deiana ha esposto nel dettaglio al viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, in visita nel capoluogo per verificare di persona lo stato dell'arte. Anche in previsione della nuova nomina - a luglio e in accordo con la presidente della Regione Alessandra Todde - del nuovo (o confermato, si vedrà) numero uno dell'Authority. «La visita del viceministro Rixi - spiega il presidente Deiana - è stata un'occasione per tracciare un primo bilancio sulle attività infrastrutturali. In otto anni abbiamo triplicato il bilancio finanziario, superando gli 800 milioni di euro di investimenti. Tuttavia, rimangono criticità, come la lentezza degli iter autorizzativi, che ostacolano la crescita del settore. Abbiamo quindi richiesto ulteriori finanziamenti per circa 180 milioni di euro, necessari a garantire la prosecuzione serena dei lavori in corso». Cagliari Ma quali sono, esattamente, i principali cantieri aperti o in fase di progettazione definitiva, che stanno interessando e che interesseranno a breve gli scali sardi di competenza dell'ente? Come accennato prima, tra le opere più imponenti, spicca il cosiddetto Terminal Ro-Ro di Cagliari, con un investimento di oltre 330 milioni di euro (di cui 99 milioni finanziati dal Pnrr e da spendere entro giugno 2026), attualmente in fase avanzata di esecuzione. A completare la trasformazione del Porto Canale cagliaritano in un hub strategico per la cantieristica nautica e il traffico merci ci sarà anche il Terminal rinfuse (19 milioni di euro), la viabilità di collegamento interna (10 milioni) e il Polo della cantieristica, completato circa un anno e mezzo fa». Porto Torres Nel Nord Sardegna, lo scalo di Porto Torres è oggetto di ingenti investimenti, tra cui la costruzione dell'Antemurale di Ponente (45 milioni di euro) e il secondo lotto della Darsena servizi (25 milioni), destinata all'ormeggio della flotta peschereccia e alla



gestione dei servizi nautici. A breve sarà completato anche il Centro servizi portuale, che ospiterà gli uffici Adsp e il mercato ittico. Olbia Sempre parlando dell'area settentrionale dell'isola, attenzione merita il dragaggio del porto di Olbia, progetto da 90 milioni di euro attualmente in fase di istruttoria tecnica da parte del ministero dell'Ambiente per la Valutazione di impatto ambientale. L'opera prevede l'approfondimento dei fondali e la realizzazione di una vasca di colmata, oltre all'allungamento del Molo 9 per creare una banchina da 320 metri di lunghezza.

Politiche green e forte rilancio degli scali anche a Oristano-Santa Giusta e Arbatax

Le altre iniziative dell'Adsp di Sardegna per modernizzare gli attacchi minori

Per esempio la realizzazione del Centro servizi polifunzionale di Oristano-Santa Giusta (7,6 milioni di euro), gli interventi di dragaggio nella banchina di Portovesme e ancora la costruzione di un edificio polifunzionale nel porto di Arbatax, destinato a uffici e terminal passeggeri. Ma l'Autorità di sistema portuale guarda anche alle sfide del futuro con una visione che tenga conto delle dinamiche di traffici in crescita - soprattutto quelli del cabotaggio -, delle politiche green (tra le opere in corso, l'elettrificazione delle banchine avviata nel mese di dicembre), delle linee guida dell'attuale governo nazionale e, aspetto non secondario, del mantenimento dei livelli occupazionali nelle banchine dei nove scali isolani afferenti all'ente marittimo. «Rientra appunto tra gli obiettivi sottoposti nei giorni scorsi all'attenzione del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi - spiegano dall'Adsp - la prosecuzione senza sosta di quella che è stata definita "la madre di tutte le battaglie", ossia il rilancio del comparto contenitori del Porto Canale del capoluogo regionale, le cui banchine, benché attualmente occupate per circa un terzo dei 1600 metri di lunghezza, da alcuni anni generano traffici crescenti che, oggi, si avvicinano ai livelli di Teus movimentati nel 2017 e graduali riallocamenti del personale iscritto all'Agenzia per il Lavoro portuale del transhipment nel porto di Cagliari». E sempre dall'Autorità di sistema portuale, sottolineano che «questa strategia rientra proprio in quella visione di long range, già delineata nel Piano operativo triennale 2024-2026, che vede l'isola giocare un ruolo decisivo sulle direttrici di traffico da e per il Nord Africa, con graduali e concreti risultati in termini di sviluppo futuro»

Il terminal crociere la grande incompiuta tra degrado e rifiuti

Il sindaco: «I lavori sono fermi da due anni»

Porto Torres In tutto il perimetro che circonda l'incompiuta portuale più datata del porto commerciale - la tensostruttura finanziata circa 20 anni fa dall'allora ministro Lunardi - è aumentata la mole di rifiuti ai lati della costruzione e nel piazzale antistante. Anche la recinzione in legno realizzata attraverso il finanziamento dell'Autorità di sistema portuale, è stata presa di mira più volte dai vandali a causa di un cantiere sempre più abbandonato al suo triste destino. Una situazione indecorosa che va avanti da anni, comunque, nonostante le varie interrogazioni regionali e parlamentari proposte sull'argomento. Qualche mese fa sono arrivate anche rassicurazioni sui tempi e sui lavori relativi al completamento del terminal crociere. Attraverso le parole del deputato

Salvatore Deidda, presidente della commissione Trasporti alla Camera, per rassicurare il sindaco Massimo Mulas e la comunità turritana sul completamento dei lavori. Il 16 gennaio scorso, però, il primo cittadino turritano ha inviato una lettera al Provveditorato interregionale opere marittime per la Regione Sardegna, chiedendo gli interventi risolutivi per quella struttura portuale. «Non posso che constatare, nonostante le rassicurazioni avute in merito alla volontà di mettere in sicurezza l'opera e di procedere alla sua ultimazione in tempi brevi per renderla in via definitiva fruibile alla collettività ed evitarne il depauperamento, che a distanza di due anni i lavori sono fermi, l'immobile è in stato di abbandono e anche gli ultimi lavori eseguiti si presentano in uno stato di decadenza» ha scritto Mulas. L'abbandono e la decadenza della grande incompiuta, secondo il sindaco, deturpano la parte della città più vicina al molo civico e «incoraggiano vandali e teppisti che perseverano nello sfregiare un'opera che avrebbe dovuto rappresentare il necessario collegamento tra il porto e la stazione marittima e che, invece, costituisce sempre più un problema di sicurezza e incolumità pubblica». Lo stesso terminal, inoltre, sorge in un punto strategico per la viabilità ed è inserito nel contesto dell'area portuale tra il polo intermodale e la banchina Dogana-Segni. «Questo limita fortemente non solo la viabilità in entrata e uscita dal porto - aggiunge Mulas - ma soprattutto impedisce lo sviluppo e la piena affermazione di un porto che è secondo per numero di passeggeri in Sardegna: tutto ciò con inevitabili conseguenze in termini socio-economici sull'intero territorio del nord Sardegna e non solo locale». In considerazione del lungo spazio temporale intercorso dall'avvio dei lavori della tensostruttura, il sindaco ha chiesto al Provveditorato anche chiarimenti sulle sorti del terminal. «Se sussiste la concreta possibilità di portare a compimento l'opera iniziata, portando alla nostra conoscenza quali interventi strutturali urgenti siano stati pianificati, oppure se per il Provveditorato la struttura sia destinata alla demolizione».



L'Autorità investe sul porto Il Consorzio: «Troppo poco»

Consegnato il cantiere da oltre 7 milioni del nuovo centro polifunzionale Il presidente Deiana: «Lavori da terminare entro il mese di novembre»

Oristano Il porto industriale avrà un centro servizi polifunzionale per la logistica agroalimentare ma è già scontro tra l'Autorità portuale e il Consorzio industriale. Con la consegna ufficiale del cantiere, alla presenza del presidente dell'Autorità portuale della Sardegna, Massimo Deiana, è entrata nel vivo la fase operativa per la realizzazione della struttura. Un intervento di radicale ricalificazione, quello affidato all'impresa Apice Srl, che, entro fine novembre 2025, dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di circa mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei vigili del fuoco, per ospitare il punto di controllo frontaliero (Pcf) del ministero della Salute, gli uffici dell'autorità portuale, nuovi spazi a servizio dei passeggeri delle navi da crociera e alcuni locali destinati al cluster portuale. L'opera, che segna un importante balzo in avanti

nell'infrastrutturazione dello scalo di Santa Giusta - Oristano, ammonta complessivamente a circa 7 milioni e 628mila euro ed è interamente finanziata dal Pnrr dedicato anche a progetti sullo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Un'opera con importanti obiettivi: «Con la realizzazione del primo centro polifunzionale, il porto rafforza, quindi, la sua vocazione di hub strategico per il comparto agroalimentare e per la logistica portuale, favorendo, grazie ai servizi dedicati al settore, come appunto il pcf, il potenziamento dei traffici commerciali che, nell'anno appena chiuso, hanno registrato circa 1 milione e 200 mila tonnellate di rinfuse movimentate», si legge nella nota. «L'avvio dei lavori rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del porto di Oristano - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale - ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura - prosegue - non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico». Da quando anche Oristano è entrata a far parte degli scali delle navi da crociera che solcano il Mediterraneo è apparsa evidentissima l'assenza di una struttura idonea all'accoglienza dei croceristi che, al momento dello sbarco, si trovano in una molto spartana banchina di cemento. Una carenza da subito segnalata dallo stesso Consorzio industriale, che da tempo spera che quello di Santa Giusta-Oristano possa in futuro diventare oltre che industriale, anche commerciale, destinato ad accogliere il trasporto passeggeri, non solo delle navi da crociera ma anche di traghetti di linea. «Va benissimo il centro

CINQUELA
 ORISTANO - Il porto industriale avrà un centro servizi polifunzionale per la logistica agroalimentare ma è già scontro tra l'Autorità portuale e il Consorzio industriale. Con la consegna ufficiale del cantiere, alla presenza del presidente dell'Autorità portuale della Sardegna, Massimo Deiana, è entrata nel vivo la fase operativa per la realizzazione della struttura. Un intervento di radicale ricalificazione, quello affidato all'impresa Apice Srl, che, entro fine novembre 2025, dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di circa mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei vigili del fuoco, per ospitare il punto di controllo frontaliero (Pcf) del ministero della Salute, gli uffici dell'autorità portuale, nuovi spazi a servizio dei passeggeri delle navi da crociera e alcuni locali destinati al cluster portuale. L'opera, che segna un importante balzo in avanti nell'infrastrutturazione dello scalo di Santa Giusta - Oristano, ammonta complessivamente a circa 7 milioni e 628mila euro ed è interamente finanziata dal Pnrr dedicato anche a progetti sullo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Un'opera con importanti obiettivi: «Con la realizzazione del primo centro polifunzionale, il porto rafforza, quindi, la sua vocazione di hub strategico per il comparto agroalimentare e per la logistica portuale, favorendo, grazie ai servizi dedicati al settore, come appunto il pcf, il potenziamento dei traffici commerciali che, nell'anno appena chiuso, hanno registrato circa 1 milione e 200 mila tonnellate di rinfuse movimentate», si legge nella nota. «L'avvio dei lavori rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del porto di Oristano - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale - ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura - prosegue - non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico». Da quando anche Oristano è entrata a far parte degli scali delle navi da crociera che solcano il Mediterraneo è apparsa evidentissima l'assenza di una struttura idonea all'accoglienza dei croceristi che, al momento dello sbarco, si trovano in una molto spartana banchina di cemento. Una carenza da subito segnalata dallo stesso Consorzio industriale, che da tempo spera che quello di Santa Giusta-Oristano possa in futuro diventare oltre che industriale, anche commerciale, destinato ad accogliere il trasporto passeggeri, non solo delle navi da crociera ma anche di traghetti di linea. «Va benissimo il centro

DISEGNO
 ORISTANO - Il porto industriale avrà un centro servizi polifunzionale per la logistica agroalimentare ma è già scontro tra l'Autorità portuale e il Consorzio industriale. Con la consegna ufficiale del cantiere, alla presenza del presidente dell'Autorità portuale della Sardegna, Massimo Deiana, è entrata nel vivo la fase operativa per la realizzazione della struttura. Un intervento di radicale ricalificazione, quello affidato all'impresa Apice Srl, che, entro fine novembre 2025, dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di circa mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei vigili del fuoco, per ospitare il punto di controllo frontaliero (Pcf) del ministero della Salute, gli uffici dell'autorità portuale, nuovi spazi a servizio dei passeggeri delle navi da crociera e alcuni locali destinati al cluster portuale. L'opera, che segna un importante balzo in avanti nell'infrastrutturazione dello scalo di Santa Giusta - Oristano, ammonta complessivamente a circa 7 milioni e 628mila euro ed è interamente finanziata dal Pnrr dedicato anche a progetti sullo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Un'opera con importanti obiettivi: «Con la realizzazione del primo centro polifunzionale, il porto rafforza, quindi, la sua vocazione di hub strategico per il comparto agroalimentare e per la logistica portuale, favorendo, grazie ai servizi dedicati al settore, come appunto il pcf, il potenziamento dei traffici commerciali che, nell'anno appena chiuso, hanno registrato circa 1 milione e 200 mila tonnellate di rinfuse movimentate», si legge nella nota. «L'avvio dei lavori rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del porto di Oristano - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale - ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura - prosegue - non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico». Da quando anche Oristano è entrata a far parte degli scali delle navi da crociera che solcano il Mediterraneo è apparsa evidentissima l'assenza di una struttura idonea all'accoglienza dei croceristi che, al momento dello sbarco, si trovano in una molto spartana banchina di cemento. Una carenza da subito segnalata dallo stesso Consorzio industriale, che da tempo spera che quello di Santa Giusta-Oristano possa in futuro diventare oltre che industriale, anche commerciale, destinato ad accogliere il trasporto passeggeri, non solo delle navi da crociera ma anche di traghetti di linea. «Va benissimo il centro

OMNIA
 RISARCIMENTI
 MALASANITÀ
 INFORTUNISTICA STRADALE
 «Alberto Palmas
 Politecnico di Bari
 4.4 / 5 per i clienti»
 Chiamata gratuita al 800 06 47 17 o facci un messaggio
 Assistenti - Via Salaria 4/A - omniariscarimenti
 www.omniariscarimenti.it

polifunzionale ma è davvero troppo poco», è il commento del presidente del Consorzio industriale, Gianluigi Carta. Raggiunto al telefono, Carta inizialmente non vorrebbe rilasciare dichiarazioni, riproponendo così la polemica sulla distribuzione delle risorse nel programma triennale delle opere e del piano operativo 2024-2026, che tra Cipor e Autorità portuale va avanti ormai da mesi. «Hanno destinato solo una minima parte degli investimenti ad Oristano che invece - dice - è un porto vivace e molto attivo che, se meglio infrastrutturato, potrebbe crescere fornendo nuove occasioni di rilancio per il territorio».

Il progetto. Il piano di sviluppo dell'Autorità di Sistema per la struttura di Oristano Santa Giusta

Porto, la nuova sfida è il turismo

Appaltati i lavori per il centro servizi con spazi per i crocieristi

Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, è stato di parola: il porto di Oristano-Santa Giusta non è per niente dimenticato, anzi interessa molto. Ed ecco arriva puntuale la notizia della consegna del cantiere per la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica agroalimentare (e non solo) all'impresa Apice srl che entro fine novembre dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei Vigili del fuoco. Il progetto In un futuro ormai imminente il nuovo complesso ospiterà il Punto di controllo frontaliero del ministero della Salute, gli uffici dell'Autorità portuale, nuovi spazi al servizio dei passeggeri delle navi di crociera e alcuni locali destinati al cluster portuale. L'opera, che segna un importante balzo in avanti nell'infrastrutturazione dello scalo oristanese, ammonta a 7 milioni e 628 mila euro ed è interamente finanziata dal Piano nazionale di ripresa e resilienza dedicato allo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacultura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. «L'avvio dei lavori rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento logistico del porto di Oristano Santa Giusta –spiega Massimo Deiana- ma costituisce anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale». La struttura Un'opera fondamentale che dà finalmente gambe robuste alla naturale centralità dello scalo oristanese e alla prevalente vocazione agroalimentare del territorio. Un hub strategico per la logistica portuale, favorendo, grazie ai servizi dedicati al settore, il potenziamento dei traffici commerciali che nell'anno appena chiuso, hanno registrato un milione 200mila circa di tonnellate di rinfuse movimentate. Ma non basta. «Questa nuova struttura –continua Massimo Deiana- non solo migliorerà la competitività del porto nel settore ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico». Il turismo Un polo strutturato che invece oggi manca e che, con molta probabilità, limiterà se non addirittura farà chiudere a zero la stagione crocieristica 2025 dopo i discreti risultati dei due anni precedenti. «È un dato



obiettivo, nonostante gli sforzi organizzativi dei Comuni di Oristano e Santa Giusta e di altri enti, la mancanza di un hub dedicato ci ha fortemente penalizzato – commenta l'assessore comunale al Turismo, Luca Faedda - La notizia della consegna dei lavori apre prospettive importanti per tutto il territorio, di questo va dato atto all'Autorità di sistema portuale di Sardegna e al suo presidente Massimo Deiana. Ciò non toglie che faremo di tutto per far approdare qualche nave di crociera anche nello scalo oristanese». Le tappe La programmazione invernale della compagnia di navigazione Msc Crociere comprende Cagliari (180 approdi), Olbia (94), Golfo Aranci (4), Porto Torres (3), 5 su Arbatax ma non Oristano. Ma non tutto è perduto. «Si tratta di dati- spiegano all'Autorità portuale- in fase di consolidamento ai quali si aggiungeranno nelle prossime settimane le prenotazioni per Oristano e ulteriori integrazioni sul calendario per gli altri porti di sistema». Anche Massimo Deiana conferma: «Nelle prossime settimane proseguiremo l'attività di stimolazione del mercato, in particolare per i porti a traffico più ridotto, con primo appuntamento strategico al Seatrade Cruise Global previsto in aprile a Miami, durante il quale incontreremo i principali gruppi armatoriali per consolidare e sviluppare il settore». Antonio Masala



Al via lavori nel nuovo centro polifunzionale in porto Oristano

Intervento da 7 milioni di euro, servizi anche per i crocieristi. Consegnati i lavori per la realizzazione del Centro polifunzionale nel porto di Oristano Santa Giusta. La nuova struttura ospiterà anche un punto di controllo frontaliero, uffici e servizi per operatori e crocieristi. Un intervento di radicale riqualificazione, quello affidato all'Impresa Apice Srl, che, entro 265 giorni dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di circa mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei Vigili del Fuoco. Costo dell'intervento circa 7 milioni e 628 mila euro: l'operazione è interamente finanziata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato allo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Un passo avanti per il potenziamento dei traffici commerciali che, nell'anno appena chiuso, hanno registrato circa 1 milione e 200 mila tonnellate di rinfuse movimentate. "L'avvio dei lavori del CE.S.P.L.A. rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del Porto di Oristano - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico".



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

Al via nel porto di Oristano i lavori per il nuovo Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare

Ospiterà il Punto di Controllo Frontaliero Nel porto sardo di Oristano - Santa Giusta è avvenuta la consegna del cantiere per la realizzazione del nuovo Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare (CE.S.P.L.A.) affidata all'Impresa Apice Srl che, entro la fine del prossimo novembre, dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di circa mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei Vigili del Fuoco, per ospitare il Punto di Controllo Frontaliero (PCF) del Ministero della Salute, gli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, nuovi spazi a servizio dei passeggeri delle navi da crociera e alcuni locali destinati al cluster portuale. L'intervento ammonta complessivamente ad oltre 7,6 milioni di euro ed è interamente finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato allo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Sottolineando che, con la realizzazione del primo centro polifunzionale, il porto di Oristano - Santa Giusta rafforza la sua vocazione di hub strategico per il comparto agroalimentare e per la logistica portuale favorendo, grazie ai servizi dedicati al settore come il PCF, il potenziamento dei traffici commerciali che, nell'anno appena chiuso, hanno registrato circa 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ha evidenziato che «l'avvio dei lavori del CE.S.P.L.A. rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del porto di Oristano, ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura - ha aggiunto - non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico».

Porto di Oristano: al via i lavori per il Centro Polifunzionale CE.S.P.L.A.

ORISTANO - Con la consegna ufficiale del cantiere, ha preso il via la fase operativa per la realizzazione del Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare (//CE.S.P.L.A.//) nel porto di Oristano Santa Giusta. L'intervento, affidato all'impresa Apice Srl, prevede la riqualificazione di un edificio di circa 1.000 metri quadrati, precedentemente adibito a caserma dei Vigili del Fuoco, che diventerà un'infrastruttura strategica per il settore agroalimentare e la logistica portuale. L'opera, dal valore complessivo di circa 7,6 milioni di euro, è interamente finanziata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (//PNRR//) e rientra nello sviluppo della logistica per i settori agroalimentare, pesca, acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Il completamento è previsto entro fine novembre 2025, con un termine di esecuzione pari a 265 giorni naturali e consecutivi. Nuovi servizi per il porto e il settore agroalimentare Il CE.S.P.L.A. ospiterà il Punto di Controllo Frontaliero (//PCF//) del Ministero della Salute, gli uffici dell'AdSP, aree dedicate ai passeggeri delle navi da crociera e spazi destinati al cluster portuale. L'obiettivo è rafforzare la vocazione dello scalo come hub strategico per il comparto agroalimentare e la logistica marittima. Nel 2024, il porto di Oristano ha movimentato circa 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse, confermando la sua centralità nei traffici commerciali della regione. "L'avvio dei lavori del CE.S.P.L.A. rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del porto di Oristano - ha dichiarato Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico". Con questo intervento, il porto di Oristano compie un salto di qualità nel settore infrastrutturale, puntando a un futuro sempre più competitivo e innovativo.



Al via il cantiere per la realizzazione del Centro servizi per la logistica del porto di Oristano

E' entrata nel vivo la fase operativa per la realizzazione del Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare del Porto di Oristano - Santa Giusta. Ieri la consegna ufficiale del cantiere alla presenza del Presidente Massimo Deiana Si tratta di un intervento di radicale riqualificazione, quello affidato all'Impresa Apice Srl, che, entro 265 giorni naturali e correnti (quindi entro fine novembre 2025), dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di circa mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei Vigili del Fuoco, per ospitare il Punto di Controllo Frontaliero del Ministero della Salute, gli uffici dell'AdSP, nuovi spazi a servizio dei passeggeri delle navi da crociera e alcuni locali destinati al cluster portuale. "L'opera, che segna un importante balzo in avanti nell'infrastrutturazione dello scalo - spiegano - ammonta complessivamente a circa 7 milioni e 628 mila euro ed è interamente finanziata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato allo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Con la realizzazione del primo centro polifunzionale, il Porto di Oristano - Santa Giusta rafforza, quindi, la sua vocazione di hub strategico per il comparto agroalimentare e per la logistica portuale, favorendo, grazie ai servizi dedicati al settore, come appunto il PCF, il potenziamento dei traffici commerciali che, nell'anno appena chiuso, hanno registrato circa 1 milione e 200 mila tonnellate di rinfuse movimentate". "L'avvio dei lavori del CE.S.P.L.A. rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del Porto di Oristano - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna- ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico".

Consegnati i lavori per la realizzazione del Centro polifunzionale nel porto di Oristano Santa Giusta

Con la consegna ufficiale del cantiere alla presenza del Presidente Massimo Deiana, da ieri è entrata nel vivo la fase operativa per la realizzazione del Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare (CE.S.P.L.A.) del Porto di Oristano - Santa Giusta. Un intervento di radicale riqualificazione, quello affidato all'Impresa Apice Srl, che, entro 265 giorni naturali e correnti (quindi entro fine novembre 2025), dovrà provvedere al rinnovo e al riadattamento dell'edificio di circa mille metri quadri, un tempo adibito a caserma dei Vigili del Fuoco, per ospitare il Punto di Controllo Frontaliero (PCF) del Ministero della Salute, gli uffici dell'AdSP, nuovi spazi a servizio dei passeggeri delle navi da crociera e alcuni locali destinati al cluster portuale. L'opera, che segna un importante balzo in avanti nell'infrastrutturazione dello scalo, ammonta complessivamente a circa 7 milioni e 628 mila euro ed è interamente finanziata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato allo sviluppo della logistica nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo. Con la realizzazione del primo centro polifunzionale, il Porto di Oristano - Santa Giusta rafforza, quindi, la sua vocazione di hub strategico per il comparto agroalimentare e per la logistica portuale, favorendo, grazie ai servizi dedicati al settore, come appunto il PCF, il potenziamento dei traffici commerciali che, nell'anno appena chiuso, hanno registrato circa 1 milione e 200 mila tonnellate di rinfuse movimentate. "L'avvio dei lavori del CE.S.P.L.A. rappresenta un passo fondamentale per il potenziamento del sistema logistico del Porto di Oristano - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna- ma anche un impulso significativo per il comparto agroalimentare, strategico per l'intera economia regionale. Questa infrastruttura non solo migliorerà la competitività del porto nel settore, ma offrirà servizi essenziali per lo sviluppo futuro del mercato crocieristico".

Unione Sarda 14 03 25

Tortolì. Lotti in concessione per sei anni, il nuovo sarà realizzato nell'ex Darsena Cantieristica

Nautica da diporto: cento posti barca

Noleggio e charter, l'Authority pubblica il bando e ridisegna gli spazi

L'Authority ridisegna la geografia del porto di Arbatax. Ieri è stato pubblicato il bando di gara per la concessione di due lotti dedicati alla nautica da diporto. Oltre 100 i posti barca per le attività di noleggio e charter tra il molo di Levante e la ex darsena cantieristica. «Il bando ci consente di portare a termine, nella massima trasparenza ed imparzialità, il lungo e faticoso percorso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax – spiega Massimo Deiana, presidente dell'Authority Mare di Sardegna – obiettivo dell'Ente è quello di garantire un avvio di stagione turistica favorevole per gli operatori e di potenziare ulteriormente l'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato in costante espansione». La vicenda risale allo scorso anno, quando dall'Autorità era stato richiesto alla Turismar, società che gestisce il porticciolo turistico, di sgomberare due aree. Una destinata alla Saipem e un'altra utilizzata per le attività stagionali in darsena per il quale aveva avuto una proroga scaduta a dicembre. Due lotti saranno dunque dati in concessione per sei anni: il primo riguarda uno specchio acqueo di 7.160 metri quadri, già dotato di un sistema di ormeggio con pontile galleggiante, corpi morti e catenaria realizzato lo scorso anno dall'Authority per salvare le società di noleggio mezzi nautici. A questo si aggiunge un'ulteriore area scoperta di ulteriori 30 metri quadri. Il secondo lotto della ex Darsena Cantieristica, di 1.405 metri quadri più un'area scoperta di altri 30 mq. Differenti gli importi del canone a base d'asta sui quali effettuare l'offerta a rialzo: circa 9 mila 230 euro annui per il Molo di Levante, poco più di 3 mila e 200 per la ex Darsena. Le offerte dovranno arrivare il 14 aprile 2025. Tra i numerosi requisiti richiesti, oltre alla capacità economica e finanziaria che dovrà essere almeno pari al doppio del valore delle concessioni, anche quella tecnico professionale relativa alla disponibilità, al momento della presentazione dell'offerta, di un numero di mezzi nautici pari ad almeno all'80 per cento dei posti barca disponibili nei lotti. Ammendola «Sono contento che si dia sistemazione ai noleggiatori che avevano bisogno di spazio. Ben venga la concorrenza» dice serafico il direttore Turismar, Franco Ammendola. Parteciperà al bando? «Non lo so ancora, sto valutando». Federica Melis





Arbatax, oltre 100 posti barca per nautica da diporto

Pubblicato il bando di gara per la concessione in due lotti Oltre 100 posti barca per le attività di noleggio e charter tra il molo di Levante e la ex darsena cantieristica. Pubblicato il bando di gara per la concessione di due lotti per la nautica da diporto commerciale ad Arbatax. Nel dettaglio, per quanto riguarda il primo lotto, si tratta di uno specchio acqueo di 7.160 metri quadri, già dotato di un sistema di ormeggio con pontile galleggiante. A questo va aggiunta un'ulteriore area scoperta di ulteriori 30 metri quadri. Relativamente al secondo lotto della ex Darsena Cantieristica, i beni demaniali oggetto di bando sono uno specchio acqueo di 1.405 metri quadri (in questo caso non sono presenti pontili galleggianti, corpi morti e catenaria) più un'area scoperta di altri 30 metri quadri. Sei, in tutto, gli anni stabiliti per il possesso del titolo concessorio per ciascun lotto. "Il bando pubblicato oggi ci consente di portare a termine, nella massima trasparenza ed imparzialità, il lungo e faticoso percorso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - l'obiettivo è quello di garantire un avvio di stagione turistica favorevole per gli operatori e di potenziare ulteriormente l'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato in costante espansione".

Arbatax: pubblicato il bando di gara per la concessione di due lotti per il diportismo commerciale

FERPRESS) Nuoro, 13 MAR Nuovi e più ordinati spazi per la nautica da diporto commerciale e per i relativi servizi all'utenza nel porto di Arbatax. È di questa mattina la pubblicazione, sulla piattaforma telematica dell'AdSP, del bando di gara per l'affidamento, in concessione demaniale marittima, di due lotti uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica dello scalo ogliastrino per la realizzazione e la gestione di due punti d'ormeggio per la sosta di unità da diporto utilizzate a scopi commerciali (locazione e noleggio professionali dinamici). In dettaglio, per quanto riguarda il primo lotto, si tratta di uno specchio acqueo di 7.160 metri quadri, già dotato di un sistema di ormeggio con pontile galleggiante, corpi morti e catenaria realizzato lo scorso anno dall'AdSP per garantire il regolare svolgimento della stagione turistica per le società di noleggio mezzi nautici. A questo va aggiunta un'ulteriore area scoperta di ulteriori 30 metri quadri. Relativamente al secondo lotto della ex Darsena Cantieristica, i beni demaniali oggetto di bando sono uno specchio acqueo di 1.405 metri quadri (in questo caso non sono presenti pontili galleggianti, corpi morti e catenaria) più un'area scoperta di altri 30 mq. Sei, in tutto, gli anni stabiliti per il possesso del titolo concessorio per ciascun lotto. Differenti, invece gli importi del canone a base d'asta sui quali effettuare l'offerta a rialzo: circa 9 mila 230 euro annui per il Molo di Levante, poco più di 3 mila e 200 per la ex Darsena Cantieristica. Sempre per il primo lotto, inoltre, il concessionario, oltre al canone offerto in sede di gara dovrà corrispondere la rata annuale (non soggetta a rialzo) del piano di ammortamento della spesa, sostenuta dall'AdSP, per la recente realizzazione dell'ormeggio temporaneo utilizzabile anche nell'ambito delle attività previste dalla nuova concessione. Tra i numerosi requisiti richiesti, oltre alla capacità economica e finanziaria che dovrà essere almeno pari al doppio del valore delle concessioni, anche quella tecnico professionale relativa alla disponibilità, al momento della presentazione dell'offerta, di un numero di mezzi nautici pari ad almeno all'80% dei posti barca disponibili nei lotti: 53 mezzi nautici, su 66 posti barca totali, per il Molo di Levante e 32 mezzi nautici, su 40, per la ex Darsena Cantieristica. Altro punto fermo del bando, la possibilità di concorrere per entrambi i 2 lotti e, nel caso in cui un partecipante risulti in posizione utile in entrambe le graduatorie, verrà invitato dalla commissione di gara ad una sola scelta. Tutte le offerte dovranno pervenire all'Ente entro e non oltre le 12.00 del 14 aprile prossimo. Il bando pubblicato oggi ci consente di portare a termine, nella massima trasparenza ed imparzialità, il lungo e faticoso percorso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Obiettivo dell'Ente è quello di garantire un avvio di stagione turistica favorevole per gli operatori e di potenziare ulteriormente l'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato in costante espansione.

Publicato il bando di gara per la concessione di due lotti per per la nautica da diporto commerciale

Mar 13, 2025 è di questa mattina la pubblicazione, sulla piattaforma telematica dell'AdSP, del bando di gara per l'affidamento, in concessione demaniale marittima, di due lotti - uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica dello scalo ogliastrino - per la realizzazione e la gestione di due punti d'ormeggio per la sosta di unità da diporto utilizzate a scopi commerciali (locazione e noleggio professionali dinamici). In dettaglio, per quanto riguarda il primo lotto, si tratta di uno specchio acqueo di 7.160 metri quadri, già dotato di un sistema di ormeggio con pontile galleggiante, corpi morti e catenaria realizzato lo scorso anno dall'AdSP per garantire il regolare svolgimento della stagione turistica per le società di noleggio mezzi nautici. A questo va aggiunta un'ulteriore area scoperta di ulteriori 30 metri quadri. Relativamente al secondo lotto della ex Darsena Cantieristica, i beni demaniali oggetto di bando sono uno specchio acqueo di 1.405 metri quadri (in questo caso non sono presenti pontili galleggianti, corpi morti e catenaria) più un'area scoperta di altri 30 mq. Sei, in tutto, gli anni stabiliti per il possesso del titolo concessorio per ciascun lotto. Differenti, invece gli importi del canone a base d'asta sui quali effettuare l'offerta a rialzo: circa 9 mila 230 euro annui per il Molo di Levante, poco più di 3 mila e 200 per la ex Darsena Cantieristica. Sempre per il primo lotto, inoltre, il concessionario, oltre al canone offerto in sede di gara dovrà corrispondere la rata annuale (non soggetta a rialzo) del piano di ammortamento della spesa, sostenuta dall'AdSP, per la recente realizzazione dell'ormeggio temporaneo utilizzabile anche nell'ambito delle attività previste dalla nuova concessione. Tra i numerosi requisiti richiesti, oltre alla capacità economica e finanziaria che dovrà essere almeno pari al doppio del valore delle concessioni, anche quella tecnico professionale relativa alla disponibilità, al momento della presentazione dell'offerta, di un numero di mezzi nautici pari ad almeno all'80% dei posti barca disponibili nei lotti: 53 mezzi nautici, su 66 posti barca totali, per il Molo di Levante e 32 mezzi nautici, su 40, per la ex Darsena Cantieristica. Altro punto fermo del bando, la possibilità di concorrere per entrambi i 2 lotti e, nel caso in cui un partecipante risulti in posizione utile in entrambe le graduatorie, verrà invitato dalla commissione di gara ad una sola scelta. Tutte le offerte dovranno pervenire all'Ente entro e non oltre le 12.00 del 14 aprile prossimo. " Il bando pubblicato oggi ci consente di portare a termine, nella massima trasparenza ed imparzialità, il lungo e faticoso percorso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Obiettivo dell'Ente è quello di garantire un avvio di stagione turistica favorevole per gli operatori e di potenziare ulteriormente l'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato in costante espansione".



14 marzo 2025, Aggiornato alle 08,19

Informazioni Marittime

Diportismo commerciale ad Arbatax: pubblicato il bando di gara per la concessione di due lotti

Oltre cento i posti barca per le attività di noleggio e charter tra il Molo di Levante e la ex Darsena Cantieristica

Nel porto sardo di Arbatax ci saranno nuovi e più ordinati spazi per la nautica da diporto commerciale e per i relativi servizi all'utenza. È di ieri la pubblicazione, sulla piattaforma telematica dell'AdSP, del bando di gara per l'affidamento, in concessione demaniale marittima, di due lotti - uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica dello scalo ogliastrino - per la realizzazione e la gestione di due punti d'ormeggio per la sosta di unità da diporto utilizzate a scopi commerciali (locazione e noleggio professionali dinamici). In dettaglio, per quanto riguarda il primo lotto, si tratta di uno specchio acqueo di 7.160 metri quadri, già dotato di un sistema di ormeggio con pontile galleggiante, corpi morti e catenaria realizzato lo scorso anno dall'AdSP per garantire il regolare svolgimento della stagione turistica per le società di noleggio mezzi nautici. A questo va aggiunta un'ulteriore area scoperta di ulteriori 30 metri quadri. Relativamente al secondo lotto della ex Darsena Cantieristica, i beni demaniali oggetto di bando sono uno specchio acqueo di 1.405 metri quadri (in questo caso non sono presenti pontili galleggianti, corpi morti e catenaria) più un'area scoperta di altri 30 metri quadri. Sei, in tutto, gli anni stabiliti per il possesso del titolo concessorio per ciascun lotto. Differenti, invece gli importi del canone a base d'asta sui quali effettuare l'offerta a rialzo: circa 9 mila 230 euro annui per il Molo di Levante, poco più di 3 mila e 200 per la ex Darsena Cantieristica. Sempre per il primo lotto, inoltre, il concessionario, oltre al canone offerto in sede di gara dovrà corrispondere la rata annuale (non soggetta a rialzo) del piano di ammortamento della spesa, sostenuta dall'AdSP, per la recente realizzazione dell'ormeggio temporaneo utilizzabile anche nell'ambito delle attività previste dalla nuova concessione. Tra i numerosi requisiti richiesti, oltre alla capacità economica e finanziaria che dovrà essere almeno pari al doppio del valore delle concessioni, anche quella tecnico professionale relativa alla disponibilità, al momento della presentazione dell'offerta, di un numero di mezzi nautici pari ad almeno all'80% dei posti barca disponibili nei lotti: 53 mezzi nautici, su 66 posti barca totali, per il Molo di Levante e 32 mezzi nautici, su 40, per la ex Darsena Cantieristica. Altro punto fermo del bando, la possibilità di concorrere per entrambi i 2 lotti e, nel caso in cui un partecipante risulti in posizione utile in entrambe le graduatorie, verrà invitato dalla commissione di gara ad una sola scelta. Tutte le offerte dovranno pervenire all'ente entro e non oltre le 12 del 14 aprile prossimo. "Il bando pubblicato oggi ci consente di portare a termine, nella massima trasparenza ed imparzialità, il lungo e faticoso percorso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Obiettivo dell'ente è quello di garantire un avvio di stagione turistica favorevole per gli operatori e di potenziare ulteriormente l'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato in costante espansione".

Molo Jovanotti solo per le navi «Eventi? Si trovino altre aree»

Massimo Deiana: «È un porto, ci sono esigenze di sicurezza»

Il molo Jovanotti potrebbe non ospitare più nessun evento di spettacolo. Il Molo 1 bis del porto Isola Bianca, ribattezzato col nome del cantante dopo che nel 2019 ospitò il primo grande evento del nuovo corso del Comune, il Jova Beach Party, non è il sostituto naturale del Molo Brin, chiuso per i lavori del nuovo porto turistico per mega e giga yacht, che non potrà quindi più ospitare gli eventi di Capodanno e quelli estivi. I dubbi, in attesa di un confronto con il Comune, sono espressi con chiarezza tecnica e normativa da Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. In pratica il padrone di casa, visto che si tratta di aree del demanio marittimo. «Col passare degli anni e il mutamento delle condizioni, in ragione di una normativa stringente in tema di sicurezza, è sempre più difficile svolgere questo tipo di manifestazioni in ambito portuale: il traffico è cresciuto come numero di auto sbarcate, semirimorchi, con un traffico passeggeri che è arrivato a 4 milioni di persone - spiega Deiana -. Ci sono intere settimane in cui il nostro porto registra una sorta di overbooking di navi, costringendoci a tenerle in rada, giorni in cui superiamo i 20 movimenti nave, tra arrivi e partenze, le condizioni sono certamente mutate». La sicurezza Non è un no ufficiale, ma poco ci manca. Sono mutati i livelli di sicurezza, è cambiata la conformazione stessa dell'Isola Bianca, con corsie di imbarco e per separare traffico pesante da quello leggero, i parcheggi per la sosta lunga di semirimorchi, rotatorie, una serie di scelte infrastrutturali funzionali al traffico portuale che hanno sottratto spazi a vantaggio della sicurezza. «Rinunciare a porzioni di questi spazi, concedendo il Molo 1 bis, sarebbe un'operazione critica, soprattutto in certe parti dell'anno - sottolinea Deiana -. Ci propongono eventi che impongono l'ingresso nell'area sterile, che per esigenze di sicurezza non possiamo modificare. Faccio un esempio: sarebbe come chiedere di fare un concerto sulla pista di un aeroporto». Sono passati sei anni, ma è come se nel dopo Covid si fosse consumato il tempo di un'era geologica, dal momento che il porto Isola Bianca negli ultimi anni si è confermato il primo porto commerciale d'Italia, con quasi 4 milioni di persone in ingresso e uscita solo nel 2024. Gli eventi Capodanno a parte, per il quale ci sono davanti molti mesi per individuare uno spazio alternativo, il tempo stringe soprattutto per i tre grandi eventi sportivi che da anni caratterizzano l'inizio della stagione turistica di Olbia: il mondiale di aquabike, la tappa delle

Molo Jovanotti solo per le navi «Eventi? Si trovino altre aree»
 Massimo Deiana: «È un porto, ci sono esigenze di sicurezza»

Chiama il Molo 1bis, il Comune a caccia di nuove location a Porto Torres
 In un consiglio comunale nasce il gruppo unico del Pd

Ivana Rissu sceglie la riserva: sarà capogruppo. I consiglieri insieme dopo le due liste alle comunali

F1 di motonautica e il rally mondiale Italia-Sardegna, con il Molo Brin che storicamente rappresentava lo spazio per il parco assistenza della manifestazione e ospitava eventi e spettacoli. Per tutte queste manifestazioni, a partire dal rally, il primo in ordine di tempo, che andrà in scena a Olbia dal 5 all'8 giugno, sembra difficile che possa essere disponibile l'Isola Bianca. Probabilmente andrà trovata una soluzione alternativa. «Pur consapevoli del fatto che l'ambito portuale costituisce parte integrante del tessuto urbano, purtroppo rileviamo come sia sempre più difficile destinare gli spazi a funzioni non compatibili con l'attività portuale - dice ancora Massimo Deiana -. Cercheremo di venire incontro alle esigenze della città, ma bisognerà immaginare una soluzione alternativa». Per la città si chiude un'epoca, l'inizio dei lavori per realizzare la nuova marina dei maxi e giga yacht al Molo Brin inibisce l'area dai grandi eventi. Da quest'anno il concertone del Capodanno olbiese dovrà essere pianificato da altre parti, con il Comune che aveva preso in considerazione il molo 1 bis dell'Isola Bianca. La stessa area era stata individuata per ospitare il paddock del mondiale di rally. Ma, sembra di capire, andranno individuate aree alternative. Nel Molo 1 bis avranno spazio solo le navi.

authority Massimo Deiana e i suoi collaboratori di Olbia, oltre che con la Capitaneria di porto, c'è sempre un dialogo continuo e costante ogni volta che ci sono degli eventi che interessano le aree portuali - sottolinea Marco Balata, assessore comunale al Turismo e ai Grandi eventi -. Ritengo che quella del presidente Deiana sia una posizione al momento da valutare insieme, ma a mio avviso non è una chiusura totale: entrambi lavoreremo per portare benefici comuni nel rispetto delle esigenze della sicurezza portuale». «Nel 2019 - aggiunge l'assessore Balata - il Jova beach party sembrava un evento impossibile da realizzare e invece, lavorando insieme con serietà e professionalità, il risultato alla fine è stato un evento straordinario, svolto in assoluta sicurezza, che ha segnato la svolta dei grandi appuntamenti di spettacolo per tutta la Sardegna». Il porto Da parte sua, il presidente Massimo Deiana, sulle pagine della Nuova Sardegna, l'altro ieri ha sottolineato la necessità di individuare aree alternative al molo 1 bis per ospitare i grandi eventi, che siano sportivi o di spettacolo, per ragioni di sicurezza. «Col passare degli anni e il mutamento delle condizioni, in ragione di una normativa stringente in tema di sicurezza, è sempre più difficile svolgere questo tipo di manifestazioni in ambito portuale: il traffico è cresciuto come numero di auto sbarcate, semirimorchi, con un traffico passeggeri che è arrivato a 4 milioni di persone». «Ci sono intere settimane - ha aggiunto il presidente della Port authority sarda - in cui il nostro porto registra una sorta di overbooking di navi, costringendoci a tenerle in rada, giorni in cui superiamo i 20 movimenti nave, tra arrivi e partenze, le condizioni sono certamente mutate».

provenienti dai vicini allevamenti in concessione. L'intero complesso sarà inoltre servito da parcheggi schermati da una barriera verde di piante e sarà accessibile tutto l'anno. Avrà percorsi diversificati con pannelli didattici per visite guidate che racconteranno la storia di tutto il plesso e dell'habitat. Paolo Loche

Arbatax via alla gara per 100 posti barca

L'Autorità del sistema portuale pubblica il bando, concessione per sei anni

Arbatax L'Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna ha pubblicato il bando di gara per la concessione di due lotti per il diportismo commerciale ad Arbatax. Oltre 100 i posti barca per le attività di noleggio e charter tra il molo di levante e la ex darsena cantieristica. Ci saranno quindi nuovi e più ordinati spazi per la nautica da diporto commerciale e per i relativi servizi all'utenza nello scalo marittimo di Arbatax. In dettaglio, secondo quanto reso noto dall'Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna, per quanto riguarda il primo lotto, si tratta di uno specchio acqueo di 7.160 metri quadri, già dotato di un sistema di ormeggio con pontile galleggiante, corpi morti e catenaria realizzato lo scorso anno proprio dalla stessa Adsp per garantire il regolare svolgimento della stagione turistica per le società di noleggio mezzi nautici. A questo va aggiunta un'ulteriore area scoperta di ulteriori 30 metri quadri. Relativamente al secondo lotto, nella ex darsena cantieristica, i beni demaniali oggetto di bando sono uno specchio acqueo di 1.405 metri quadri (in questo caso non sono presenti pontili galleggianti, corpi morti e catenaria) più un'area scoperta di altri 30 metri quadri. Sono sei, in tutto, gli anni stabiliti per il possesso del titolo concessorio per ciascun lotto. Differenti, invece gli importi del canone a base d'asta sui quali effettuare l'offerta a rialzo: circa 9.230 euro annui per il molo di levante, poco più di 3.200 per la ex darsena cantieristica. «Sempre per il primo lotto - viene precisato dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna - inoltre, il concessionario, oltre al canone offerto in sede di gara dovrà corrispondere la rata annuale (non soggetta a rialzo) del piano di ammortamento della spesa, sostenuta dall'Adsp, per la recente realizzazione dell'ormeggio temporaneo utilizzabile anche nell'ambito delle attività previste dalla nuova concessione». Tra i numerosi requisiti richiesti, oltre alla capacità economica e finanziaria che dovrà essere almeno pari al doppio del valore delle concessioni, anche quella tecnico professionale relativa alla disponibilità, al momento della presentazione dell'offerta, di un numero di mezzi nautici pari ad almeno all'80 per cento dei posti barca disponibili nei lotti: 53 mezzi nautici, su 66 posti barca totali per il molo di levante, e 32 mezzi nautici, su 40, per la ex darsena cantieristica. Altro punto fermo del bando, la possibilità di concorrere per entrambi i due lotti e, nel caso in cui un partecipante risulti in posizione utile in entrambe le graduatorie, verrà invitato dalla commissione di gara ad una sola scelta. Tutte le offerte dovranno pervenire all'ente entro e non oltre le 12 del prossimo 14 aprile 2025. (l.c.)



Deiana: «Abbiamo cambiato il volto degli scali dell'isola»

Lasciamo un sistema creato dal nulla, lo abbiamo costruito nel corso del primo mandato: abbiamo messo a terra una cifra vicino al miliardo di euro di lavori

Rivoluzione dei porti Deiana: «Abbiamo cambiato il volto degli scali dell'isola»

Lasciamo un sistema creato dal nulla, lo abbiamo costruito nel corso del primo mandato: abbiamo messo a terra una cifra vicino al miliardo di euro di lavori

Il bilancio è rimandato, ma non per questo manchiamo di aver fatto un lavoro importante. Abbiamo messo a terra una cifra vicina al miliardo di euro di lavori...



Il terminal di Porto Torres, in corso di completamento.

Il bilancio è rimandato, ma non per questo manchiamo di aver fatto un lavoro importante. Abbiamo messo a terra una cifra vicina al miliardo di euro di lavori...

Il bilancio è rimandato, ma non per questo manchiamo di aver fatto un lavoro importante. Abbiamo messo a terra una cifra vicina al miliardo di euro di lavori...

Il bilancio è rimandato, ma non per questo manchiamo di aver fatto un lavoro importante. Abbiamo messo a terra una cifra vicina al miliardo di euro di lavori...

Il bilancio è rimandato, ma non per questo manchiamo di aver fatto un lavoro importante. Abbiamo messo a terra una cifra vicina al miliardo di euro di lavori...

Il bilancio è rimandato, ma non per questo manchiamo di aver fatto un lavoro importante. Abbiamo messo a terra una cifra vicina al miliardo di euro di lavori...

Il bilancio è rimandato, ma non per questo manchiamo di aver fatto un lavoro importante. Abbiamo messo a terra una cifra vicina al miliardo di euro di lavori...



Massimo Deiana presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna

Giandomenico Mele Il bilancio è rimandato, nonostante manchino pochi mesi al termine del secondo mandato. Massimo Deiana è già entrato nella storia della portualità sarda. Docente universitario, ex assessore regionale ai Trasporti, è stato il primo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. L'isola ha il maggior numero di chilometri di costa tra le regioni italiane, oltre che il numero più alto di porti. Governare un sistema del genere, creandolo dal nulla, ha rappresentato una sfida anche per chi non ha mai fatto mistero delle sue capacità. Forse sarà proprio questo il problema, trovare un successore all'altezza è impresa titanica, soprattutto quanto a curriculum. Ma Deiana unisce pragmatismo a capacità diplomatiche, queste ultime sviluppate certamente in anni in cui ha sposato il confronto con tanti territori che lo tiravano variabilmente per la giacchetta. Ognuno con le sue peculiarità e rivendicazioni. Dunque, nessun bilancio. Si parla di lavoro. «Mancano quattro mesi alla mia scadenza, ma è presto per fare bilanci, saranno mesi particolarmente significativi, speriamo che arrivino a compimento diversi lavori avviati e assegnati, ce ne sono altri che sono stati appaltati e avremo novità in merito a infiniti procedimenti amministrativi che ci stanno impegnando da tempo» sottolinea Deiana. «Complessivamente lasciamo un sistema creato dal nulla, noi lo abbiamo costruito nel corso del primo mandato: un sistema organizzato, efficace ed efficiente che ha messo a terra nel corso della sua esistenza, dal 2017 ad oggi, una cifra vicina al miliardo di euro di lavori - spiega il presidente - solamente adesso ci sono investimenti per oltre 680 milioni. Un grande sforzo che in parte è stato gravato dagli oneri del Pnrr, che ci ha obbligato a correre e fare delle operazioni entro termini stringenti». L'elenco è lungo. L'elettificazione delle banchine in corso di realizzazione per 70 milioni di euro; il terminal Ro-Ro di Cagliari per 340 milioni; la strada di accesso tra terminal rinfuse e Ro-Ro per 10 milioni, solo per partire dal capoluogo. A completare la trasformazione del Porto Canale cagliaritano in un hub strategico per la cantieristica nautica e il traffico merci, ci sarà anche il terminal rinfuse di Olbia (19 milioni di euro) e il polo della cantieristica, completato circa un anno e mezzo fa. Nel nord Sardegna, lo scalo di Porto Torres è oggetto di ingenti investimenti, tra cui la costruzione dell'Antemurale di Ponente (45 milioni di euro) e il secondo lotto della Darsena servizi (25 milioni), destinata all'ormeggio della flotta pescherecci e alla gestione dei servizi nautici. A breve sarà completato anche il Centro servizi portuale, che ospiterà gli uffici dell'Autorità portuale e il mercato ittico, con quest'ultimo che ha visto un investimento di 5 milioni. Grande attenzione merita il dragaggio del porto di Olbia, un progetto impantanato nelle pastoie burocratiche, arrivato a costare, con prezzi lievitati, oltre i 90 milioni di euro, che attualmente si trova in fase di istruttoria tecnica da parte del

ministero dell'Ambiente per la Valutazione di impatto ambientale. L'opera prevede il dragaggio dei fondali e la realizzazione di una vasca di colmata, oltre all'allungamento del Molo 9 per creare una banchina da 320 metri di lunghezza dedicata alle navi da crociera. Investimenti di rilievo sono previsti anche negli altri scali minori dell'isola, a partire dalla realizzazione del Centro servizi polifunzionale di Oristano-Santa Giusta (7,6 milioni di euro), con altri interventi su banchine e piazzali per circa 7 milioni di euro, la linea doganale e la videosorveglianza. Poi gli interventi di dragaggio nella banchina di Portovesme e ancora la costruzione di un edificio polifunzionale nel porto di Arbatax, destinato a uffici e terminal passeggeri. Per tornare alla Gallura non vanno dimenticati l'allungamento e il raddoppio della banchina commerciale nel porto di Santa Teresa, mentre a Golfo Aranci sono in corso interventi che dovrebbero rendere più sicuro l'accosto anche di due navi contemporaneamente, una risposta decisa alla domanda del territorio al traffico delle imbarcazioni da diporto di alto livello. Un discorso a parte, però, merita il dragaggio dei fondali del porto di Olbia, opere per portare i fondali dell'isola Bianca e del Cocciani a -10 metri e la canaletta a -11 metri. I tempi della burocrazia hanno allungato la procedura a dismisura, il tutto a spese dei contribuenti: il cronoprogramma prevede 525 giorni di lavori, con un quadro economico di 94,3 milioni di euro. Il costo complessivo dei lavori per l'intervento di dragaggio, quindi, è praticamente triplicato, a fronte dei 36,2 milioni di euro stimati in sede di gara. «Contiamo e speriamo che le operazioni di dragaggio della canaletta di accesso e degli accosti del porto di Olbia vengano valutate positivamente in sede di Valutazione di impatto ambientale nelle prossime settimane - sottolinea Massimo Deiana -. Abbiamo impiegato 4 anni per il progetto, che è stato fatto cambiare non so quante volte. Abbiamo notizie positive, nelle prossime settimane la valutazione potrebbe avere il via libera, non più gravata da prescrizioni onerose come tempi e costi. Il tema dei dragaggi nel golfo di Olbia rappresenta una delle note dolenti dell'Italia, pensiamo solo che il dragaggio tecnicamente si effettua in 313 giorni, io vorrei capire perché per una operazione che dura meno di un anno ci vogliono 4 anni per giungere alla sola progettazione, con l'interlocuzione che coinvolge circa 12 soggetti, passando per vere e proprie forche caudine - spiega Deiana -. Non è possibile che il semplice "permitting" cubi 5 o 6 volte il tempo di realizzazione di un'opera. Bisogna avere molta competenza, determinazione e capacità tecnica, ma soprattutto enorme pazienza. Sapete qual è il massimo che il sistema Italia è riuscito a produrre? Che quando non si riesce a venire a capo di un'attività complessa, si nomina un commissario dotato di poteri straordinari per accelerare i tempi. Vuol dire che i poteri tradizionali non funzionano». Tra le ottime notizie c'è il rilancio delle crociere. «Frutto di un lavoro paziente e costante, quasi estenuante, abbiamo continuato a promuovere la Sardegna come destinazione unica di crociera - sottolinea il presidente della Port authority -. Poi sono le compagnie che scelgono gli scali a loro più congeniali, Cagliari ha superato i 500 mila crocieristi, ma Olbia quest'anno dovrebbe raggiungere i 100 mila. L'obiettivo sul sistema Sardegna è quello di raggiungere 290 navi e di superare i 700 mila crocieristi nel 2025. Siamo al SeaTrade a Miami per far considerare altri scali come Porto Torres, che al momento sono meno conosciuti, senza dimenticare Oristano e Arbatax e la valorizzazione di Golfo Aranci, che non ha la possibilità far attraccare le navi in porto, ma è una località molto apprezzata che si sceglie anche considerando lo sbarco con i tender. Cagliari e Olbia si sono consolidate come home port, con la possibilità di imbarcarsi in Sardegna come tappa di partenza per un tour nel Mediterraneo. Se dovessimo confermare questi numeri, registreremmo dati che ci posizionerebbe nella top ten delle destinazioni italiane». C'è poi il grande lavoro fatto sul fronte del diportismo. «Per il porto turistico di Cagliari c'è in campo un progetto da 34 milioni di euro, totalmente a carico dei privati, applicando un modello virtuoso, che la legge ci consente di utilizzare, come il project financing - conferma Deiana -. Abbiamo messo in campo tutte le migliori energie del nostro ente per una grande opera pubblica, con il coinvolgimento dei privati che avranno una lunga concessione per ammortizzare l'investimento. Sia Cagliari che Olbia hanno un mercato attraente di maxi e giga yacht, le imbarcazioni che superano i 50 metri per arrivare oltre i 100, che portano con sé un pezzo di economia incredibile, per la manutenzione, gestione ordinaria, gli equipaggi e la cambusa, decine di migliaia di euro al giorno di

economia nel territorio. Parliamo di equipaggi numerosi come quelli di una nave commerciale, che mangiano, utilizzano le strutture delle città che li ospitano, con una grande vetrina promozionale per i territori in cui sostano». Olbia guarda con sempre maggiore convinzione a questo segmento di mercato. «Parliamo di una grande scommessa fatta per la straordinaria richiesta che arriva da questo settore - dice ancora il presidente Deiana -. Olbia si appropria di una fetta tutt'altro che marginale del mercato, con il porto turistico del Molo Brin dà una risposta alla domanda e crea una vetrina importante per la città, con gli yacht ormeggiati nel suo salotto buono».

Il caso Sardegna Il gap insulare ci costa ogni anno 300 milioni

Manca un sistema efficiente che garantisca i collegamenti

In questo campo c'è poco da scegliere. L'essere un'isola comporta per la Sardegna avere necessità di trasporto diverse da quelle delle altre regioni. Il mare e i cieli sono la nostra porta verso il mondo, prima tra le condizioni da rispettare non solo per la crescita economica ma anche per la convivenza civile. I collegamenti con l'Italia, e il mondo, sono espressi dalle geografie. E declinati lungo le rotte storicamente tracciate. Sui porti, con i tre scali di Porto Torres, Olbia-Golfo Aranci e Cagliari (Arbatax nonostante i tentativi rimane uno scalo residuale con numeri che indicano al massimo qualche centinaio di arrivi al giorno in estate), sulle rotte aeree con gli aeroporti conseguenti di Alghero Olbia e Cagliari. **Le nostre autostrade** Potenziare queste vere e proprie autostrade immateriali (per i collegamenti interni girate pagina e troverete un approfondimento sul tema) è una condizione imprescindibile per connettere la Sardegna

al mondo e liberarla da quello che è un isolamento reale oggettivo e non benefico. Solo pochi nostalgici che sognano una Sardegna come Eden autonomo e indipendente, possono leggere nelle naturali connessioni da potenziare un ostacolo e non una necessità. Queste impalpabili autostrade, dopo decenni di confronto e scelte non sempre vincenti, non sono ancora a pieno regime. Vi sono due elementi che le rallentano, se non le ostacolano, che si colgono bene se si confrontano altre realtà isolate dove i trasporti sono una necessità. Il caso sardo, purtroppo è unico nel Mediterraneo, combinando ricchezza prodotta, localizzazione, estensione e popolazione incomparabili. La geografia aiuta nei confronti. Non siamo come la Sicilia, estesa quanto la Sardegna, ma con una popolazione tre volte superiore e una vicinanza alla terraferma che dovrebbe superare anche plasticamente in un futuro prossimo lo stesso concetto di isola. **I confronti** Non siamo come la Corsica, tre volte più piccola e con meno di 400mila persone, e con un sistema politico e istituzionale diverso. Non viviamo l'esperienza di Cipro, grande poco più di un terzo, con una popolazione oltre il milione, ma divisa in due dalla "linea verde" che segna il confine di parte dell'isola dalla cosiddetta Repubblica Turca di Cipro, vicinissima alla Turchia e distante dalla parte greca. Non siamo come le Baleari, grandi un quinto della Sardegna, una popolazione di circa 1 milione di residenti ma con una ricchezza prodotta simile alla nostra. Siamo un unicum, per dimensione, (24mila chilometri quadrati), popolazione (1,6 milioni) e ricchezza prodotta (pil procapite sui 24mila euro) e nominale (sui 37 miliardi). Con queste premesse si leggono i due corni del problema per affrontare, prima ancora che risolvere il tema trasporti: la quantità di persone interessate allo scambio e la ricchezza del territorio che ha bisogno dello scambio. Avere anche uno solo di questi elementi facilita la soluzione, ma se si è come qui, poveri e pochi, tutto si complica. Ecco perché dobbiamo contare su "aiuti" esterni, fondi nazionali o comunitari, che però per trasformarsi in mezzi di collegamento si devono accompagnare a leggi, regolamenti e impegni. Illudersi che i trasporti ci siano dovuti solo perché siamo isolati significa avere una idea delle relazioni politiche e istituzionali a dir poco romantica. **L'insularità e la Carta** Nell'inserire un comma aggiuntivo dopo il quinto comma dell'articolo 119 della Carta, la legge costituzionale prevede che "la Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità", valutati peraltro circa 300 milioni di euro l'anno da centri di ricerca. Un principio nobile e doveroso, presente anche per l'inflessibile impegno da



molti anni nell'isola di Comitati e forze politiche che hanno fatto di questo tema il centro delle loro proposte. Ma un punto che va riempito di contenuti, normativi, e ancora una volta finanziari. E qui il cammino si fa arduo. La storia di questi decenni di incroci tra norme europee, regole nazionali, fondi da entrambe le parti, disegna una storia ricca di "montagne russe", come disse in un convegno il docente universitario e ancora per poche settimane presidente dell'autorità portuale della Sardegna Massimo Deiana. Il rispetto delle regole di mercato si è sempre scontrato con la necessità di assicurare un servizio efficiente a chi è svantaggiato. Il mercato, però, su costi e imprese, è sempre andato più veloce di chi cercava di regolarlo. Forse anche per questo motivo il dogma del libero mercato, che deve avere la precedenza nel sistema trasportistico, anche nelle aree naturalmente penalizzate, ha avuto la prevalenza sul capitolo legato al servizio. Non a caso la Regione nel recente passato ha voluto legare gli incentivi della continuità territoriale aerea al mercato turistico. Non è andata benissimo. La recente cronaca vede rinnovi annuali dei bandi per la continuità aerea, mentre per quella marittima la scadenza dei contratti al 2026 ha imposto al ministero delle infrastrutture l'attivazione delle procedure per i nuovi bandi per persone e merci. **Le soluzioni** Il rincorrersi di soluzioni, tutte definite finali, tutte poi smentite dai fatti, fa perdere di vista quello che è l'unico valore dei progetti di continuità da proteggere: la continuità nel tempo. Come ha ribadito più volte lo stesso Deiana il principale valore delle politiche di continuità territoriale è legato alla loro stabilità e durata: solo così si può fare una politica tariffaria coerente e si possono convincere i soggetti privati, che prezzano nei loro contratti e investimenti anche e soprattutto la stabilità. E così se sulla continuità le regole ci sono, quelle europee, restano da trovare i soldi. Quanti ne servirebbero? Studi credibili fissano l'asticella a diverse decine di milioni di euro, "tutto compreso", per servizi diffusi, credibili e organici tutto l'anno. La Sardegna non li ha. Lo Stato neppure. E così torniamo all'inizio della giostra, senza aver risposto alla domande iniziali: chi paga?

Oltre seimila militari e 120 mezzi: coinvolti poligoni e le acque della Sardegna

Giochi di guerra attorno all'Isola: in porto a Cagliari le navi d'assalto

Prende il via la maxi esercitazione Nato "Mare Aperto 2025"

Al porto di Cagliari arrivano le navi da guerra. Da oggi, e per due giorni, al molo Sabaudu attracceranno la San Giorgio e la San Marco, pezzi di pregio della marina Militare italiana. Le acque del Tirreno, con rotta verso il molo Rinascita, saranno solcate anche dalla nave d'assalto anfibia multiruolo Trieste, la più grande unità militare costruita in Italia dal secondo dopoguerra, che subentra nel ruolo di portaerei alla "vecchia" Garibaldi, dopo oltre quarant'anni di servizio. E ancora la San Giusto, che attraccherà al Molo Ichnusa. Oltre a incrociatori vari. Due giorni di sosta e poi via, verso la maxi esercitazione Mare Aperto 2025, la più grande operazione addestrativa annuale della Difesa in ambito marittimo, pianificata e condotta dal comando in capo della Squadra Navale. La Sardegna con i suoi poligoni (Teulada, Quirra-Perdasdefogu e Capo Frasca) sarà ovviamente al centro del teatro di guerra simulata. Sardegna e Nato Succede ogni semestre. Ma a questo giro, più che nei precedenti, l'attenzione è rivolta verso uno spettatore silenzioso: la Russia di Vladimir Putin. L'allestimento periodico di forze armate che testano sistemi e armi, simulano sbarchi, contrastano assalti, assume un sapore particolare in questo 2025, funestato da venti di guerra che fanno sentire il loro alito anche in Europa. I numeri vengono forniti dal Ministero della Difesa. L'operazione coinvolgerà oltre 120 mezzi tra unità navali, sommergibili, aerei, elicotteri e veicoli non pilotati di tipo subacqueo, aereo e di superficie, con la partecipazione di oltre 6.000 militari provenienti da otto nazioni della Nato. Oltre all'Italia sono previste attività di militari di Stati Uniti, Francia, Spagna, Regno Unito, Germania, Grecia e Turchia, e la presenza di osservatori di 21 marine estere. Per le prossime tre settimane con Esercito, Aeronautica, Carabinieri, Guardia di Finanza e Capitaneria di Porto, equipaggi e reparti operativi della Marina Militare si addestreranno nel Mediterraneo centrale «affrontando scenari operativi complessi e ad alto realismo». L'esercitazione, fanno sapere ancora dalla Difesa, «prevede un intenso programma di addestramento, con particolare attenzione al contrasto delle minacce Cbrn (chimiche, biologiche, radiologiche e nucleari) nella dimensione marittima e alle loro possibili ripercussioni a terra». L'ammiraglio «La Mare Aperto», spiega il comandante in capo della squadra navale, l'ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, «è un test imprescindibile che mette alla prova interoperabilità e capacità di agire in scenari complessi e in continua evoluzione: un modello addestrativo la cui efficacia è riconosciuta anche a livello internazionale. In questa edizione punteremo sul rafforzare la prontezza e la coesione delle forze per intervenire a garanzia della sicurezza marittima e a tutela degli interessi nazionali». Finita? Macché: nella finestra dal 28 aprile al 31 maggio si terrà anche la Joint Stars 2025, altra maxi esercitazione. Si attendono ancora le ordinanze della Guardia costiera che impediranno la regolare navigazione anche in zone non ricomprese all'interno degli specchi acquei in genere interdetti a causa delle attività dei vari poligoni. Nelle edizioni precedenti della Mare Aperto i divieti erano scattati anche davanti a Costa Rei e nel Golfo di Cagliari. E lo schema ormai è consolidato. La Difesa e il progresso Un'esercitazione così imponente è programmata da mesi. Fa parte del calendario delle operazioni approvato a dicembre in sede di Comitato misto paritetico sulle servitù militari, l'organismo composto da militari e civili nominati dalla Regione dal quale – almeno fino alla possibile riforma proposta da Fratelli d'Italia in Parlamento – devono passare tutte le proposte di attività nelle aree sarde con le stellette. A chi ha



contestato l'eccessiva presenza militare in Sardegna, durante l'ultima riunione, il generale dell'Esercito Stefano Scano, nel ruolo di presidente, ha risposto: «Molte tecnologie utilizzate nel settore civile sono nate da ricerche sviluppate per rispondere alle necessità del comparto della Difesa e tra queste una delle più note è sicuramente la rete Internet. Parliamone nelle sedi opportune, anziché focalizzarci prevalentemente sulla mera dismissione delle infrastrutture militari». Enrico Fresu

L'incontro. Una delegazione della provincia del Fujian in Municipio e a Villa Devoto per ribadire l'interesse commerciale per il capoluogo

Trasporti e ricerca, primi accordi tra Cagliari e la Cina

Collaborazioni economiche e sportive e intese sui collegamenti aerei e navali

Dalla possibilità di scambi commerciali via nave, all'ipotesi suggestiva di collegamenti aerei, quindi la ricerca scientifica con un ruolo chiave dell'università di Cagliari, la promozione di attività sportive (con il Cagliari calcio protagonista) e soprattutto attività culturali: una nuova "via della seta" avvicina Cagliari alla Cina. Dopo la missione diplomatica (e commerciale) dello scorso febbraio nella contea di Xiapu, concluso con la firma di una lettera di intenti tra Massimo Zedda e il suo omologo cinese, ieri il sindaco, ricambiando l'ospitalità, ha ricevuto a Palazzo Bacaredda la delegazione cinese proveniente da Fujian e guidata dal vice governatore del Governo provinciale, Li Xinghu. Obiettivo: costruire uno spazio economico che si articola su più direttrici tra la città e il "distretto" cinese che conta ben 42 milioni di abitanti. Una relazione, quindi, tra il capoluogo e la Cina, rilanciata da Massimo Zedda, che poggia su una forte fiducia strategica e una visione lungimirante. «Abbiamo un forte interesse reciproco a consolidare i rapporti tra le nostre comunità», dice il sindaco.

L'accordo «La provincia di Fujian equivale dal punto di vista amministrativo alla Regione, è come se fosse la Regione Sardegna», dice il sindaco, spiegando il senso dell'accordo. «Già negli incontri fatti l'interesse nostro e loro è stato per attivare relazioni, scambi culturali, anche con l'università», che ha un ruolo centrale, «l'Autorità portuale. Legami, quindi, sia per quanto concerne i collegamenti», portuali e aeroportuali, «che per quanto concerne la storia, l'architettura, l'archeologia», dove il perno è l'ateneo cagliaritano. «Si tratta di contesti sui quali la Cina sta investendo tantissime risorse», aggiunge. La base di partenza è condensata in una serie di analogie, storiche, culturali, produttive tra il capoluogo, e in generale l'Isola, e la comunità cinese. E il dono portato a Palazzo Bacaredda testimonia il perché. «Una composizione in suggero», dice Massimo Zedda, «perché nella provincia del Fujian esiste una tradizione sulla lavorazione del sughero». Non solo: «Loro», come Cagliari, naturalmente, «puntano molto sul settore pesca e hanno una caratteristica anche legata allo sport, in particolare la pratica del calcio: a fine Ottocento, in questa "cittadina" cinese in un piccolo borgo sorgeva già un campo di calcio», spiega ancora il sindaco. Da qui la collaborazione con la società di Tommaso Giulini già avviata lo scorso anno che ha sviluppato un vasto programma di formazione dedicato ai giovani e agli allenatori cinesi, con l'obiettivo di promuovere la crescita del calcio nell'area di Xiapu e favorire la cooperazione attraverso scambi economici, commerciali e turistici. La Regione Cagliari e Fujian lavorano sulla connessione delle reti di trasporto e infrastrutturali: aerei e navi, soprattutto. Un'occasione cruciale di sviluppo economico per il capoluogo, dal momento che, come detto, nella provincia cinese vivono 42 milioni di persone. Ecco perché oltre alla visita a Palazzo Bacaredda, la delegazione cinese ha incontrato la governatrice regionale Alessandra Todde, il Cagliari calcio, il rettore Francesco Mola e il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna Massimo Deiana. «Sono contenta che si possa sviluppare un confronto culturale tra i nostri popoli», sottolinea la presidente della Regione. «Conoscere reciprocamente la cultura di cui siamo entrambi ricchi è un aspetto che mi interessa molto. Stiamo promuovendo la Sardegna come sede dell'Einstein Telescope», il progetto da 3 miliardi di euro per studiare le onde gravitazionali e conoscere più nel



profondo l'universo. «Si tratta di un tema che potrebbe essere la base su cui costruire un rapporto di dialogo e collaborazione scientifica e accademica tra l'Isola e la provincia cinese. Sono davvero grata per questo scambio e spero davvero di poter visitare al più presto la provincia cinese». Ma. Mad.

La Nuova Sardegna 28 03 25

Delegazione della Provincia cinese ospite del sindaco Massimo Zedda. Incontro in Regione

Fujian, visita istituzionale a Cagliari

Cagliari Visita di alto livello istituzionale, quella compiuta a Cagliari dai vertici della provincia cinese del Fujian. È da ieri in Sardegna una delegazione guidata dal vice Governatore Li Xinghu. La visita istituzionale, segue quella dello scorso febbraio, nel corso della quale la contea di Xiapu ha ospitato la cerimonia ufficiale per la firma di una lettera di intenti tra il sindaco di Cagliari Massimo Zedda e il suo omologo cinese. Il vicegovernatore era accompagnato dal vicesegretario generale del Governo provinciale Lin Changyuan, dal vicedirettore generale del Dipartimento di Educazione Wang Yang, dal direttore della Divisione di Cultura e Educazione dell'Ufficio Generale del Governo Provinciale Luo Cibing, dall'ufficiale dell'Ufficio generale del Governo Provinciale Chen Xiang e dall'interprete dell'Ufficio degli Affari Esteri Wu Zengyu. Dopo l'incontro a Palazzo Bacaredda, la delegazione ha incontrato la Presidente Todde, l'Autorità Portuale e i vertici dell'Università. Il vicegovernatore, ricevuto a Villa Devoto dalla presidente Todde ha presentato la provincia che

governa, le sue caratteristiche culturali e produttive, per poi addentrarsi negli ambiti per cui auspica una maggiore collaborazione con la Sardegna, a iniziare dallo sviluppo degli scambi turistici, culturali, sportivi e universitari, proponendo un gemellaggio tra la Regione e la Provincia e invitando la stessa Todde a visitare ufficialmente il Fujian. La provincia è una delle aree costiere della Repubblica Popolare. Le sue dimensioni economiche e demografiche sono quelle di una nazione: è divisa in 9 prefetture, 84 contee e oltre mille città. Vi risiedono oltre 40 milioni di persone, distribuiti su 120mila chilometri quadrati, cinque volte la Sardegna. La sua capitale, Fuzhou, supera gli 8 milioni di abitanti, e ospita uno dei poli universitari più importanti della Cina. Il Fujian è una delle province più ricche della Cina, con molte industrie che spaziano dall'elettronica, alla chimica, al tessile, a macchine per l'industria. La provincia è stata una delle prime province autorizzate dal governo centrale a ricevere investimenti esteri. Tra le aziende che vi operano Boeing, Dell, GE, Kodak, Nokia, Siemens, Swire, TDK e Panasonic. All'interno del Fujian, la città di Xiamen, altra area urbana da sei milioni di abitanti, è stata una delle prime zone economiche speciali cinesi. Un gigante, rispetto alla Sardegna. Il suo prodotto interno lordo procapite è vicino a quello sardo. Da noi è sui 23mila euro, lì è sui 18mila euro. Impossibile invece il confronto sul pil globale. Da noi è sui 40 miliardi l'anno. Nel solo Fujian è vicino agli 800 miliardi.

Quarto mese di esercizio provvisorio
Legge di bilancio
Ci sarà l'incremento del Fondo unico

Delegazione della Provincia cinese ospite del sindaco Massimo Zedda. Incontro in Regione
Fujian, visita istituzionale a Cagliari

I tre esponenti hanno appreso al famiglia della presidente
Lungo vertice tra Todde e i sindacati in agenda una serie di confronti tematici

Piccole imprese, bando regionale

Su Siccu. L'Autorità portuale amplia la destinazione d'uso dei Magazzini del sale

Ristoranti e mostre, rinasce il "Nervi"

Porto canale: via libera ad altri 18 mesi di stipendio per gli ex lavoratori

Novità all'orizzonte sulla rotta che porta al fronte del porto di Su Siccu. Il Comitato di gestione dell'Autorità portuale ha modificato il Piano regolatore portuale, atto che consentirà di realizzare più posti barca (2.200) nel pennello di Bonaria e di valorizzare il Parco del Magazzino del sale. Non è tutto, buone notizie arrivano anche per gli ex lavoratori del Porto canale, ora confluiti nella Kalport, che potranno usufruire di altri 18 mesi di occupazione e stipendio. Magazzino del Sale Il Magazzino del Sale, ospitati nella struttura attribuita a Pierluigi Nervi, dal 2011, data di approvazione del Piano regolatore portuale, hanno una precisa destinazione d'uso.

Quegli spazi, si potevano utilizzare esclusivamente per attività museali o espositive. Una scelta riconducibile all'allora presidente della Regione Renato Soru, che avrebbe voluto realizzare dall'altro lato del canale, nel parcheggio Cuore, il Betile, il museo dedicato all'arte nuragica e all'arte contemporanea progettato da Zaha Hadid e finito al centro di una marea di polemiche. Quell'uso esclusivo costituiva una sorta di "vincolo" che allontanava eventuali imprenditori lasciando la gestione dell'area inutilizzata a carico dell'Autorità portuale. Nessun privato, infatti, ha mai fatto richiesta del Magazzino del Sale. «Siamo riusciti, grazie all'Adeguamento tecnico funzionale, a modificare la destinazione d'uso dell'area e farla classificare Zona A», precisa Deiana. «Il Magazzino del Sale, quindi, diventa appetibile non solo per eventi culturali, fiere, mostre e attività di interesse comune, come previsto dal vigente Prp, ma anche aree per attività sportive connesse alla nautica, per edifici adibiti a sede di società del settore diportistico, strutture ricettive e di ristoro, attività commerciali, uffici distaccati della Direzione Marittima a servizio del naviglio da diporto, ma anche – precise Deiana – per attività di riparazione e manutenzione di piccole imbarcazioni». Più posti barca Il Piano regolatore portuale prevedeva di allargare la banchina lungo la calata Dei Trinitari di 30 metri verso il mare. «Il Prp risale al 2011, le esigenze di Su Siccu sono cambiate», premette Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale. «Abbiamo chiesto e ottenuto un Adeguamento tecnico funzionale che, visti i grandi spazi a disposizione a terra, ci ha consentito di rinunciare alla realizzazione della banchina. Sarebbe stata una scelta dispendiosa e inutile, perciò abbiamo deciso di "dirottare" i fondi e impiegarli per la costruzione di un nuovo pennello trasversale sul molo Bonaria, orientato verso il molo di Levante. Una variante – aggiunge l'Authority – che consentirà, così come previsto nel vigente Piano Regolatore Portuale, l'ormeggio per 2.200 imbarcazioni, mentre attualmente le unità da diporto ospitate sono poco più di 820». Proroga della Kalport Novità anche per gli ex lavoratori Cict, ora parcheggiati nella Kalport, l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale istituita dall'Autorità portuale e attiva anche a Taranto e Gioia Tauro, in scadenza a giugno. Il Comitato ha deliberato la proroga, per altri 18 mesi, sino al 26 novembre 2026. «Il Provvedimento – conclude Deiana – garantirà ulteriore copertura salariale e formativa agli ex dipendenti del comparto conduttori del Porto Canale». Andrea Artizzu



vela SHOP
FUORI TUTTO
-60%
VIA ROCKEFELLER 10
CAGLIARI

Cagliari punta sulla nautica da diporto, 2200 posti barca

Modifiche al piano regolatore per aiutare il turismo Nautica da diporto rafforzata a Cagliari con la possibilità di passare da 820 a 2.200 imbarcazioni con l'ampliamento degli ormeggi. E poi valorizzazione del compendio del Parco del magazzino del sale a Cagliari. Ma anche un nuovo regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, rinnovo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina e proroga per la Kalport, agenzia per il lavoro del transshipment. Si tratta di un provvedimento che garantirà ulteriore copertura salariale e formativa agli ex dipendenti del comparto contenitori del Porto Canale di Cagliari. Sono alcuni dei principali punti trattati, questa mattina, nella seduta del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Per quanto riguarda il piano regolatore al porto di Cagliari le nuove modifiche garantiscono una radicale riqualificazione, in chiave turistico - ricreativa, del lungomare. Con la nuova configurazione prevista la realizzazione di un molo trasversale al prolungamento del pennello Bonaria (già previsto nel vigente piano) e per nuovi spazi a terra maggiormente funzionali alle attività nautiche. Il nuovo compendio, che includerà il pennello Bonaria, la diga foranea di levante e l'esistente porto turistico, consentirà, così come previsto nel vigente piano regolatore portuale, l'ormeggio per 2.200 imbarcazioni (attualmente le unità da diporto ospitate negli specchi acquei sono poco più di 820). Ulteriore proposta, l'estensione delle destinazioni d'uso anche all'area del Magazzino del Sale. Non solo spazi per eventi culturali, fiere, mostre e attività di interesse comune, come previsto dal vigente Prp, ma anche aree per attività sportive connesse alla nautica, per edifici adibiti a sede di società del settore diportistico, strutture ricettive e di ristoro, attività commerciali, uffici distaccati della Direzione Marittima a servizio del naviglio da diporto, ma anche per attività di riparazione e manutenzione di piccole imbarcazioni. "Si completa - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - un altro pezzo dell'ampio processo di riqualificazione del waterfront cagliaritano, sempre più vocato alla nautica da diporto, aperto alla fruizione della cittadinanza e, non ultimo, volano strategico per l'imprenditoria e l'economia del territorio".



Nuove regole d'uso del demanio e spazi più funzionali per la nautica da diporto a Cagliari

Nella seduta del Comitato di Gestione proroga di 18 mesi per la Kalport e conferme per le imprese portuali Un nuovo regolamento d'uso delle aree demaniali marittime della circoscrizione dell'AdSP; il rinnovo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina; la proroga della durata della Kalport e, non ultima, l'adozione di un Adeguamento Tecnico Funzionale che consentirà maggiore impulso alla nautica da diporto e ad una più funzionale valorizzazione del compendio del Parco del Magazzino del Sale di Cagliari. Sono alcuni dei principali punti trattati, questa mattina, nella seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Relativamente al primo argomento, l'Ente chiude oggi un complesso percorso - oggetto di obiettivo dirigenziale per il 2024 e di successivo débat public con gli stakeholder - per la revisione del Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime in vigore. Il nuovo aggiornamento, più snello, funzionale e in linea con le recenti disposizioni normative, prevede nuovi criteri di valutazione, da parte dell'Ente, sulla qualificazione e sui requisiti di capacità tecnica, professionale ed economica dei soggetti ammessi a presentare le istanze di concessione; l'obbligo, a cura del concessionario, di redigere un piano delle manutenzioni, qualora non fornito dall'Ente, il cui rispetto sarà oggetto di valutazione periodica oltre che di riconoscimento delle spese sostenute che, nel nuovo regolamento, trovano una più ampia ridefinizione. Relativamente al Lavoro portuale, nel corso della mattinata, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici registrato lo scorso anno, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Sempre in ambito di lavoro portuale ed occupazione, il Comitato ha deliberato positivamente sulla proroga, per altri 18 mesi (quindi fino al 26 novembre 2026), della durata della società "Karalis Agenzia per il Lavoro del Transhipment" (KaLPorT s.r.l.). Provvedimento che garantirà ulteriore copertura salariale e formativa agli ex dipendenti del comparto contenitori del Porto Canale. Ultimo punto all'ordine del giorno, l'ATF al Piano regolatore portuale vigente del porto di Cagliari che aggiunge un'ulteriore tessera al mosaico di radicale riqualificazione, in chiave turistico - ricreativa, del lungomare. In particolare, la proposta - preliminarmente vagliata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - stralcia la previsione del PRP vigente di avanzamento sul mare, per circa 30 metri, della linea di costa della Calata dei Trinitari e dei Mercedari, spazi oggi adibiti agli ormeggi della nautica da diporto con pontili galleggianti. Con la nuova configurazione, le aree stralciate verranno recuperate per la realizzazione di un molo trasversale al prolungamento del pennello Bonaria (già previsto nel vigente Piano) e per nuovi spazi a terra maggiormente funzionali alle attività nautiche. Il nuovo compendio, che includerà il Pennello Bonaria, la diga foranea di levante e l'esistente porto turistico, consentirà, così come previsto nel vigente Piano Regolatore Portuale, l'ormeggio per 2.200 imbarcazioni (attualmente le unità da diporto ospitate negli specchi acquei sono poco più di 820). Ulteriore proposta, l'estensione della "famiglia" di destinazioni d'uso anche all'area del Magazzino del Sale. Il nuovo ATF consentirà, quindi, una più ampia valorizzazione degli spazi ed un ulteriore potenziale di sfruttamento della struttura da parte dei futuri concessionari che verranno individuati mediante procedure ad evidenza pubblica. Non solo spazi per eventi culturali, fiere, mostre e attività di interesse comune, come previsto dal vigente PRP, ma anche aree per attività sportive connesse alla nautica, per edifici adibiti a sede di società del settore diportistico, strutture ricettive e di ristoro, attività commerciali, uffici distaccati della Direzione Marittima a servizio del naviglio da diporto, ma anche per attività di riparazione e manutenzione di piccole imbarcazioni. Sempre nella mattinata odierna, il Comitato di Gestione è stato informato del pieno raggiungimento degli obiettivi

assegnati al Presidente per l'anno 2024. "I provvedimenti adottati nella seduta odierna del Comitato di Gestione, oltre a consolidare la già vivace operatività degli scali e delle imprese portuali, introducono nuove ed importanti regole per il rilascio delle concessioni demaniali marittime nelle aree di competenza dell'Ente - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il nuovo Regolamento d'uso si allinea perfettamente alle vigenti normative ed introduce una serie di criteri di valutazione, a cura degli Uffici, che consentiranno una più ampia concorrenzialità del mercato e, soprattutto, una più corretta ed affidabile gestione del demanio da parte dei concessionari. Non ultimo, oggi, con l'adozione dell'ATF si completa un altro pezzo dell'ampio processo di riqualificazione del waterfront cagliaritano, sempre più vocato alla nautica da diporto, aperto alla fruizione della cittadinanza e, non ultimo, volano strategico per l'imprenditoria e l'economia del territorio".



italiano français english español deutsch
Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

Prorogata per altri 18 mesi a Cagliari la durata della società di fornitura di lavoro portuale temporaneo

Approvato un nuovo regolamento d'uso delle aree demaniali marittime Cagliari 28 marzo 2025
Stamane il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha deliberato la proroga per altri 18 mesi, fino al 26 novembre 2026, della durata della Karalis Agenzia per il Lavoro del Transshipment (KaLPorT Srl), la società di fornitura di lavoro temporaneo nel porto di Cagliari ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 che è interamente partecipata dall'ente portuale sardo e in cui sono confluiti i lavoratori in esubero delle imprese portuali di cui all'articolo 16 della legge 84/94. Inoltre è stato approvato un nuovo regolamento d'uso delle aree demaniali marittime della circoscrizione dell'AdSP che prevede nuovi criteri di valutazione da parte dell'ente portuale sulla qualificazione e sui requisiti di capacità tecnica, professionale ed economica dei soggetti ammessi a presentare le istanze di concessione e l'obbligo, a cura del concessionario, di redigere un piano delle manutenzioni, qualora non fornito dall'ente, il cui rispetto sarà oggetto di valutazione periodica oltre che di riconoscimento delle spese sostenute che, nel nuovo regolamento, trovano una più ampia ridefinizione. È stata anche deliberata l'adozione di un adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore Portuale vigente del porto di Cagliari che aggiunge un'ulteriore tessera al mosaico di radicale riqualificazione, in chiave turistico-ricreativa, del lungomare, dando maggiore impulso alla nautica da diporto e una più funzionale valorizzazione del compendio del Parco del Magazzino del Sale di Cagliari.

Nuove regole d'uso del demanio e spazi più funzionali per la nautica da diporto a Cagliari

Nella seduta del Comitato di Gestione proroga di 18 mesi per la Kalport e conferme per le imprese portuali Un nuovo regolamento d'uso delle aree demaniali marittime della circoscrizione dell'AdSP; il rinnovo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina; la proroga della durata della Kalport e, non ultima, l'adozione di un Adeguamento Tecnico Funzionale che consentirà maggiore impulso alla nautica da diporto e ad una più funzionale valorizzazione del compendio del Parco del Magazzino del Sale di Cagliari Sono alcuni dei principali punti trattati, questa mattina, nella seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Relativamente al primo argomento, l'Ente chiude oggi un complesso percorso - oggetto di obiettivo dirigenziale per il 2024 e di successivo débat public con gli stakeholder - per la revisione del Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime in vigore. Il nuovo aggiornamento, più snello, funzionale e in linea con le recenti disposizioni normative, prevede nuovi criteri di valutazione, da parte dell'Ente, sulla qualificazione e sui requisiti di capacità tecnica, professionale ed economica dei soggetti ammessi a presentare le istanze di concessione; l'obbligo, a cura del concessionario, di redigere un piano delle manutenzioni, qualora non fornito dall'Ente, il cui rispetto sarà oggetto di valutazione periodica oltre che di riconoscimento delle spese sostenute che, nel nuovo regolamento, trovano una più ampia ridefinizione. Relativamente al Lavoro portuale, nel corso della mattinata, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici registrato lo scorso anno, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Sempre in ambito di lavoro portuale ed occupazione, il Comitato ha deliberato positivamente sulla proroga, per altri 18 mesi (quindi fino al 26 novembre 2026), della durata della società "Karalis Agenzia per il Lavoro del Transhipment" (KaLPorT s.r.l.). Provvedimento che garantirà ulteriore copertura salariale e formativa agli ex dipendenti del comparto contenitori del Porto Canale. Ultimo punto all'ordine del giorno, l'ATF al Piano regolatore portuale vigente del porto di Cagliari che aggiunge un'ulteriore tessera al mosaico di radicale riqualificazione, in chiave turistico - ricreativa, del lungomare. In particolare, la proposta - preliminarmente vagliata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - stralcia la previsione del PRP vigente di avanzamento sul mare, per circa 30 metri, della linea di costa della Calata dei Trinitari e dei Mercedari, spazi oggi adibiti agli ormeggi della nautica da diporto con pontili galleggianti. Con la nuova configurazione, le aree stralciate verranno recuperate per la realizzazione di un molo trasversale al prolungamento del pennello Bonaria (già previsto nel vigente Piano) e per nuovi spazi a terra maggiormente funzionali alle attività nautiche. Il nuovo compendio, che includerà il Pennello Bonaria, la diga foranea di levante e l'esistente porto turistico, consentirà, così come previsto nel vigente Piano Regolatore Portuale, l'ormeggio per 2.200 imbarcazioni (attualmente le unità da diporto ospitate negli specchi acquei sono poco più di 820). Ulteriore proposta, l'estensione della "famiglia" di destinazioni d'uso anche all'area del Magazzino del Sale. Il nuovo ATF consentirà, quindi, una più ampia valorizzazione degli spazi ed un ulteriore potenziale di sfruttamento della struttura da parte dei futuri concessionari che verranno individuati mediante procedure ad evidenza pubblica. Non solo spazi per eventi culturali, fiere, mostre e attività di interesse comune, come previsto dal vigente PRP, ma anche aree per attività sportive connesse alla nautica, per edifici adibiti a sede di società del settore diportistico, strutture ricettive e di ristoro, attività commerciali, uffici distaccati della Direzione Marittima a servizio del naviglio da diporto, ma anche per attività di riparazione e manutenzione di piccole imbarcazioni. Sempre nella mattinata odierna, il Comitato di Gestione è stato informato del pieno raggiungimento degli obiettivi assegnati al Presidente per l'anno 2024. "I provvedimenti adottati nella seduta odierna del Comitato di

Gestione, oltre a consolidare la già vivace operatività degli scali e delle imprese portuali, introducono nuove ed importanti regole per il rilascio delle concessioni demaniali marittime nelle aree di competenza dell'Ente - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il nuovo Regolamento d'uso si allinea perfettamente alle vigenti normative ed introduce una serie di criteri di valutazione, a cura degli Uffici, che consentiranno una più ampia concorrenzialità del mercato e, soprattutto, una più corretta ed affidabile gestione del demanio da parte dei concessionari. Non ultimo, oggi, con l'adozione dell'ATF si completa un altro pezzo dell'ampio processo di riqualificazione del waterfront cagliaritano, sempre più vocato alla nautica da diporto, aperto alla fruizione della cittadinanza e, non ultimo, volano strategico per l'imprenditoria e l'economia del territorio".

Cagliari: nuove regole per il demanio marittimo

CAGLIARI La rivoluzione del waterfront cagliaritano prende forma con l'approvazione di un nuovo Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, una maggiore attenzione alla nautica da diporto e il prolungamento delle attività della KaLPorT. Sono questi i temi principali affrontati dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna nella seduta odierna. Il nuovo regolamento aggiorna le norme sull'uso delle aree demaniali marittime, semplificando le procedure e introducendo criteri più rigorosi per la concessione degli spazi portuali. I soggetti interessati dovranno dimostrare requisiti tecnici ed economici adeguati, oltre a garantire un piano di manutenzione obbligatorio, con una valutazione periodica delle spese sostenute. Nel corso della seduta, il Comitato ha rinnovato le autorizzazioni per le imprese portuali impegnate in operazioni e servizi specialistici in banchina, premiando chi ha rispettato gli obiettivi del Programma Operativo. Inoltre, è stata prorogata per 18 mesi l'attività della KaLPorT s.r.l., garantendo così continuità occupazionale e formativa agli ex dipendenti del comparto contenitori del Porto Canale fino al 26 novembre 2026. Riqualificazione del waterfront e potenziamento della nautica da diporto Un altro passo avanti nella trasformazione del porto di Cagliari arriva con l'approvazione di un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al Piano Regolatore Portuale. L'intervento prevede: Il recupero della Calata dei Trinitari e dei Mercedari, oggi dedicata alla nautica da diporto, per la realizzazione di nuovi spazi e un molo trasversale al pennello Bonaria. L'ampliamento dell'area portuale per la nautica, che consentirà di ospitare fino a 2.200 imbarcazioni, rispetto alle attuali 820. La valorizzazione del Magazzino del Sale, con l'ampliamento delle destinazioni d'uso: oltre a eventi culturali e fiere, gli spazi potranno ospitare attività sportive, società del settore diportistico, strutture ricettive e commerciali, nonché servizi di manutenzione per piccole imbarcazioni. crescita a doppia I provvedimenti adottati oggi consolidano l'operatività degli scali e delle imprese portuali, introducendo nuove regole per il rilascio delle concessioni demaniali, ha dichiarato Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Il nuovo regolamento migliorerà la gestione del demanio, aumentando la concorrenzialità e l'affidabilità dei concessionari. Con l'adozione dell'ATF, inoltre, completiamo un altro tassello della riqualificazione del waterfront cagliaritano, rendendolo più accessibile, funzionale e strategico per l'economia locale. L'insieme di queste misure segna un cambiamento importante per il porto di Cagliari, che punta a diventare un hub sempre più centrale per la nautica da diporto, il turismo e le attività economiche collegate.

Formalizzata a Cagliari la proroga dell'Agenzia per il lavoro Kalport

Porti L'Adsp sarda raccoglie il salvagente lanciato dal Governo a fine anno per gli ex dipendenti Cict di REDAZIONE SHIPPING ITALY Un nuovo regolamento d'uso delle aree demaniali marittime della circoscrizione dell'AdSP; il rinnovo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina; la proroga della durata della Kalport e, non ultima, l'adozione di un Adeguamento Tecnico Funzionale che consentirà maggiore impulso alla nautica da diporto e ad una più funzionale valorizzazione del compendio del Parco del Magazzino del Sale di Cagliari. Sono alcuni dei principali punti trattati, questa mattina, nella seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. "Il nuovo Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, più snello, funzionale e in linea con le recenti disposizioni normative, prevede nuovi criteri di valutazione, da parte dell'Ente, sulla qualificazione e sui requisiti di capacità tecnica, professionale ed economica dei soggetti ammessi a presentare le istanze di concessione; l'obbligo, a cura del concessionario, di redigere un piano delle manutenzioni, qualora non fornito dall'Ente, il cui rispetto sarà oggetto di valutazione periodica oltre che di riconoscimento delle spese sostenute che, nel nuovo regolamento, trovano una più ampia ridefinizione" ha spiegato una nota dell'ente Relativamente al Lavoro portuale, nel corso della mattinata, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici registrato lo scorso anno, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Sempre in ambito di lavoro portuale ed occupazione, il Comitato ha deliberato positivamente sulla proroga (consentita da un intervento ad hoc del Governo), per altri 18 mesi (quindi fino al 26 novembre 2026), della durata della società "Karalis Agenzia per il Lavoro del Transhipment" (KaLPorT s.r.l.). Provvedimento che garantirà ulteriore copertura salariale e formativa agli ex dipendenti del comparto contenitori del Porto Canale. Ultimo punto all'ordine del giorno, l'Atf al Piano regolatore portuale vigente del porto di Cagliari che aggiunge un'ulteriore tessera al mosaico di radicale riqualificazione, in chiave turistico - ricreativa, del lungomare. "I provvedimenti adottati nella seduta odierna del Comitato di Gestione, oltre a consolidare la già vivace operatività degli scali e delle imprese portuali, introducono nuove ed importanti regole per il rilascio delle concessioni demaniali marittime nelle aree di competenza dell'Ente - ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell'Adsp. "Il nuovo Regolamento d'uso si allinea perfettamente alle vigenti normative ed introduce una serie di criteri di valutazione, a cura degli Uffici, che consentiranno una più ampia concorrenzialità del mercato e, soprattutto, una più corretta ed affidabile gestione del demanio da parte dei concessionari. Non ultimo, oggi, con l'adozione dell'Atf si completa un altro pezzo dell'ampio processo di riqualificazione del waterfront cagliaritano, sempre più vocato alla nautica da diporto, aperto alla fruizione della cittadinanza e, non ultimo, volano strategico per l'imprenditoria e l'economia del territorio".

Cagliari punta sulla nautica da diporto, nel piano regolatore portuale 2.200 posti barca

Proroga per la Kalport, agenzia dei lavoratori dell'ex terminal container

Genova - Nautica da diporto rafforzata a Cagliari con la possibilità di passare da 820 a 2.200 imbarcazioni con l'ampliamento degli ormeggi. E poi valorizzazione del compendio del Parco del magazzino del sale a Cagliari. Ma anche un nuovo regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, rinnovo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina e proroga per la Kalport, agenzia per il lavoro del transhipment. Si tratta di un provvedimento che garantirà ulteriore copertura salariale e formativa agli ex dipendenti del comparto contenitori del Porto Canale di Cagliari. Sono alcuni dei principali punti trattati, questa mattina, nella seduta del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Per quanto riguarda il piano regolatore al porto di Cagliari le nuove modifiche garantiscono una radicale riqualificazione, in chiave turistico - ricreativa, del lungomare. Con la nuova configurazione prevista la realizzazione di un molo trasversale al prolungamento del pennello Bonaria (già previsto nel vigente piano) e per nuovi spazi a terra maggiormente funzionali alle attività nautiche. Il nuovo compendio, che includerà il pennello Bonaria, la diga foranea di levante e l'esistente porto turistico, consentirà, così come previsto nel vigente piano regolatore portuale, l'ormeggio per 2.200 imbarcazioni (attualmente le unità da diporto ospitate negli specchi acquei sono poco più di 820). Ulteriore proposta, l'estensione delle destinazioni d'uso anche all'area del Magazzino del Sale. Non solo spazi per eventi culturali, fiere, mostre e attività di interesse comune, come previsto dal vigente Prp, ma anche aree per attività sportive connesse alla nautica, per edifici adibiti a sede di società del settore diportistico, strutture ricettive e di ristoro, attività commerciali, uffici distaccati della Direzione Marittima a servizio del naviglio da diporto, ma anche per attività di riparazione e manutenzione di piccole imbarcazioni. "Si completa - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del mare di Sardegna - un altro pezzo dell'ampio processo di riqualificazione del waterfront cagliaritano, sempre più vocato alla nautica da diporto, aperto alla fruizione della cittadinanza e, non ultimo, volano strategico per l'imprenditoria e l'economia del territorio".

Crociere la prima nave del 2025

Ieri l'approdo dell'Aidadiva. Altri 93 arrivi fino a novembre

Olbia I primi crocieristi, ieri mattina, hanno affollato le vie del centro storico. Sono quelli sbarcati dalla nave Aidadiva, gestita dalla compagnia tedesca Aida Cruises, che fa parte del gruppo Costa Crociere. È stato il primo approdo della stagione crocieristica 2025. Fino al prossimo autunno Olbia dovrebbe ospitare altri 93 approdi per un numero di passeggeri, al momento solo presunto, che dovrebbe superare la quota di 95mila raggiunta nel corso del 2024. Il vero battesimo dell'acqua per i giganti del mare all'Isola Bianca sarà però il 5 aprile, con l'arrivo lo stesso giorno, anche se una il primo pomeriggio e la seconda in tarda serata, di due navi da crociera: la stessa Aidadiva e la Marella Explorer II, nave della compagnia inglese Marella Cruises, che conta 900 cabine e più di 1800 passeggeri. La chiusura della stagione, invece, al momento è prevista per il 21 novembre con la Seven Seas Voyager, della compagnia Regent Seven Seas Cruises di proprietà della Norwegian Cruise Line. A comunicare i dati relativi agli approdi del 2025, nei giorni scorsi, è stata l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.



Su Siccu. Protestano numerosi frequentatori del “Nervi”

Cumuli di plastica davanti al parco

Ogni fine settimana tanta gente passeggia sul ponte tra il parco del Nervi e Sant'Elia. A pochissimi passi, però, c'è uno scenario indecente: lo specchio d'acqua situato tra il Magazzino del sale, la diga foranea e la spiaggetta di Sant'Elia è invaso da rifiuti di ogni genere, perlopiù plastica. Spesso emergono a galla pesci morti. Anche questi giorni ne sono stati avvistati. I rifiuti perlopiù arrivano sulla terraferma portati dalle correnti marine, ma all'origine vengono gettati da qualche barca al largo. E a ciò si aggiunge anche qualche rifiuto gettato dai soliti incivili. Ormai più nessuno si affaccia a guardare il mare in quel tratto. A chi è capitato di farlo è rimasto impresso ciò che ha visto. Uno di loro è Federico Capula, un frequentatore della zona: «Avevo visto questo brutto spettacolo circa due anni fa, ma pensavo che chi di dovere lo tenesse pulito, invece due giorni fa ho provato a dare un'occhiata e ho visto un mare di plastica e anche un pesce morto. Per non parlare dei topi che, in situazioni di questo tipo, proliferano». L'Autorità portuale, interpellata sulla questione, fa sapere che questo tratto di mare non è di sua competenza. L'assessora comunale all'Ambiente Luisa Giua Marassi dice: «Provvederemo a fare le verifiche del caso». (st.la.)

